O plano nº 12:
uma leitura sobre o plano do grupo STAM para a Nova Capital Federal do Brasil

Rogério Penna Quintanilha*

Resumo O artigo, resultado de uma pesquisa financiada pela FAPESP, procura apresentar e interpretar o plano apresentado pelo grupo STAM, formado por Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Domingos de Azevedo e Carlos Milan, participante do concurso nacional para o plano piloto da nova capital federal do Brasil, realizado em 1957. O artigo é dividido em 3 partes dedicadas à apresentação do plano e seus princípios, à interpretação sobre essas propostas e, finalmente, ao posicionamento do grupo STAM e sua proposta dentro do concurso, em relação às propostas de outros participantes. O artigo termina propondo alguns pontos que a pesquisa mostrou como fundamentais para a compreensão do plano.

Palavras-chave: Joaquim Guedes, Brasília, STAM.

Plan nº 12: lectura del plan del grupo STAM para Nova Capital Federal do Brasil

Resumen El artículo, resultado de una investigación financiada por la FAPESP, busca presentar e interpretar el plan presentado por el grupo STAM, formado por Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Domingos de Azevedo y Carlos Milan, participante en el concurso nacional del plan piloto del nueva capital federal de Brasil, realizada en 1957. El artículo se divide en 3 partes dedicadas a la presentación del plan y sus principios, la interpretación de estas propuestas y, finalmente, el posicionamiento del grupo STAM y su propuesta dentro del concurso, en relación a las propuestas de otros Participantes. El artículo finaliza proponiendo algunos puntos que la investigación mostró como fundamentales para la comprensión del plan.

Palabras clave: Joaquim Guedes, Brasília, STAM.

Plan nº 12: a reading on the STAM group plan for Nova Capital Federal do Brasil

Abstract The article, research financed by FAPESP, present and interpret the plan presented by the STAM group, formed by Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Domingos de Azevedo and Carlos Milan, participant in the national competition for the pilot plan for the new federal capital of Brazil, carried out in 1957. The article is divided into 3 parts dedicated to the presentation of the plan and its principles, the interpretation of these proposals and, finally, the positioning of the STAM group and its proposal within the competition, in relation to the proposals of other participants. The article ends by proposing some points that the research showed as fundamental for understanding the plan.

Keywords: Joaquim Guedes, Brasília, STAM.

_26 planos participaram do concurso para a Nova Capital Federal do Brasil em 1957. O de número 12 foi apresentado grupo STAM, *Serviço Técnico de Atendimento aos Municípios*, formado pelos jovens e recém-formados arquitetos Joaquim Guedes, Liliana Guedes e Domingos de Azevedo, oriundos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) e Carlos Milan, formado pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Presbiteriana Mackenzie (FAM). O plano foi apresentado em 7 pranchas e um volume memorial (STAM, 1957) que teve a assessoria de profissionais de outras áreas: o engenheiro Luiz Patricio Cintra Prado (Abastecimento de energia) os agrônomos Osíris Tolaine (Mecanização agrícola em Brasília) e Helmut Paulo Krug (Reflorestamento e preservação de recursos naturais). A imagem abaixo (Figura 1) representa a estrutura geral do plano.

Das 7 pranchas, a primeira (Figura 2) trata da paisagem, entendida como acessos ferro-rodoviários, acidentes geográficos e características físicas relevantes. A segunda prancha (Figura 3) traz um gráfico com projeções de carta solar e as legendas, uma espécie de capa para o trabalho. A prancha 3 (Figura 4) possui um esquema do plano e seus acessos, a linha ferroviária (onde se propunha o entreposto de gêneros alimentícios, grandes armazéns e frigoríficos) e rodovias, além das áreas de reflorestamento. Os planos complementares citados (abastecimento e energia, mecanização agrícola e reflorestamento) se referem a esta prancha.

A prancha 4 (Figura 5), conceitual, traz a posição teórica do grupo e os autores que referenciaram a proposta. No topo e no pé da prancha, duas frases se destacam:

DOES IT (THE NEIGHBOURHOOD IDEA) PROVIDE THE NECESSARY ENVIRONMENT FOR THE DEVELOPMENT OF THE INDIVIDUALS NATURE PERSONALITY? THE ANSWER IS CATEGORIC: NO. PAUL KRIESIS

DUAS ESCALAS: UMA PARA O ADULTO, OUTRA PARA A CRIANÇA.

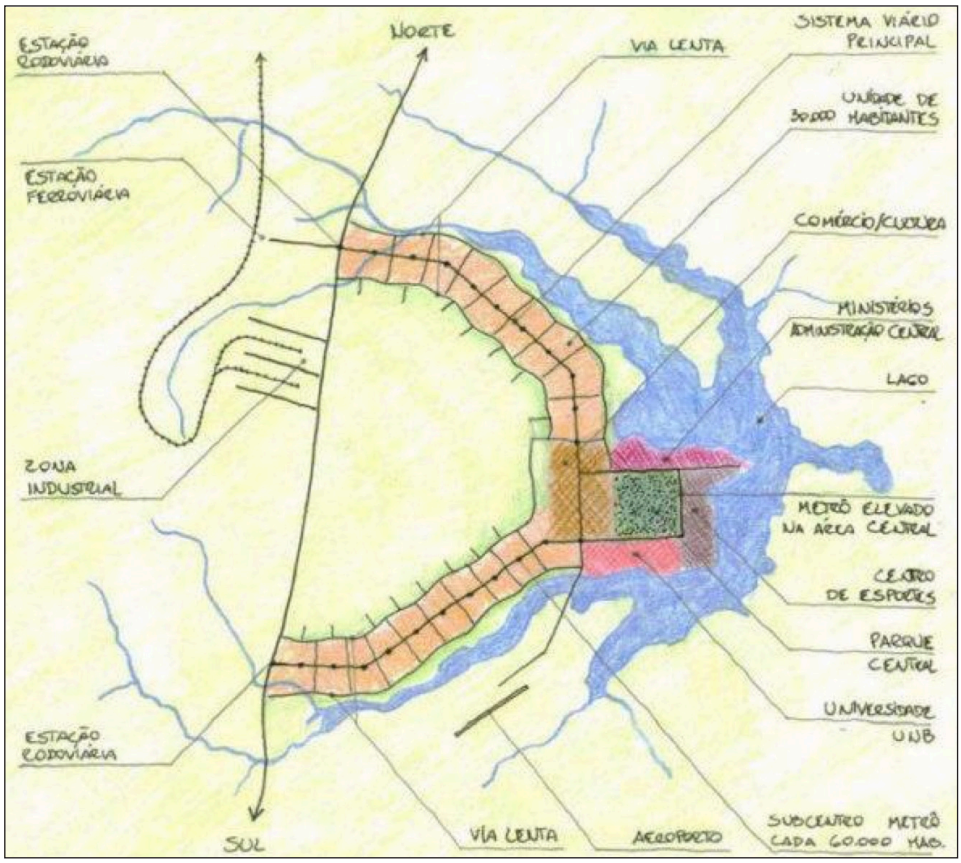
Outras frases em fonte menor seguem o mesmo discurso, por exemplo:

LIMITAR A CIDADE É TIRAR-LHE A VITALIDADE: LETCHWORTH APÓS 40 ANOS DE EXISTÊNCIA NÃO ATINGIU A POPULAÇÃO PLANEJADA DE 30.000 HABITANTES,

com a solução desumana das "cidades humanas" o adulto foi obrigado a viver num ambiente dimensionado para a criança!

...it is known that all statistical evidence goes to show that the general population of the country continues to concentrate near large towns. jacqueline tyrwhitt

* Rogério Penna Quintanilha é Arquiteto e Urbanista, Universidade de São Paulo, ORCID <https://orcid.org/0000-0002-5730-1301>.



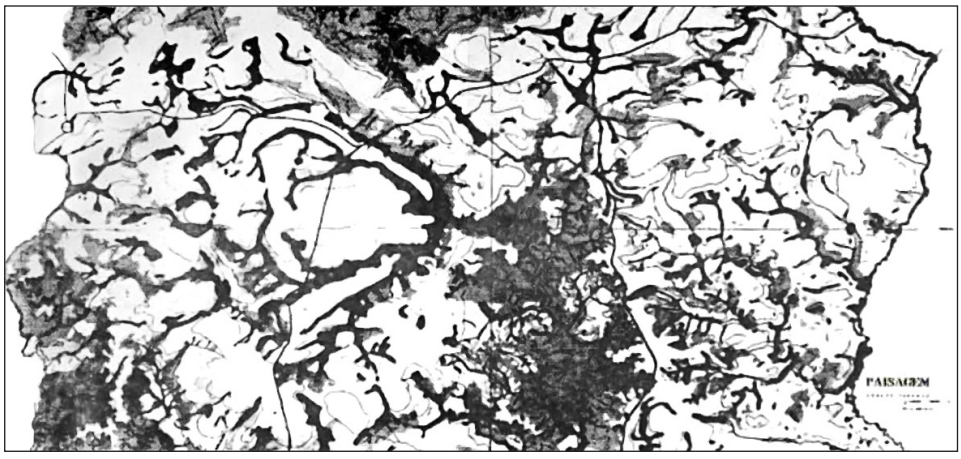
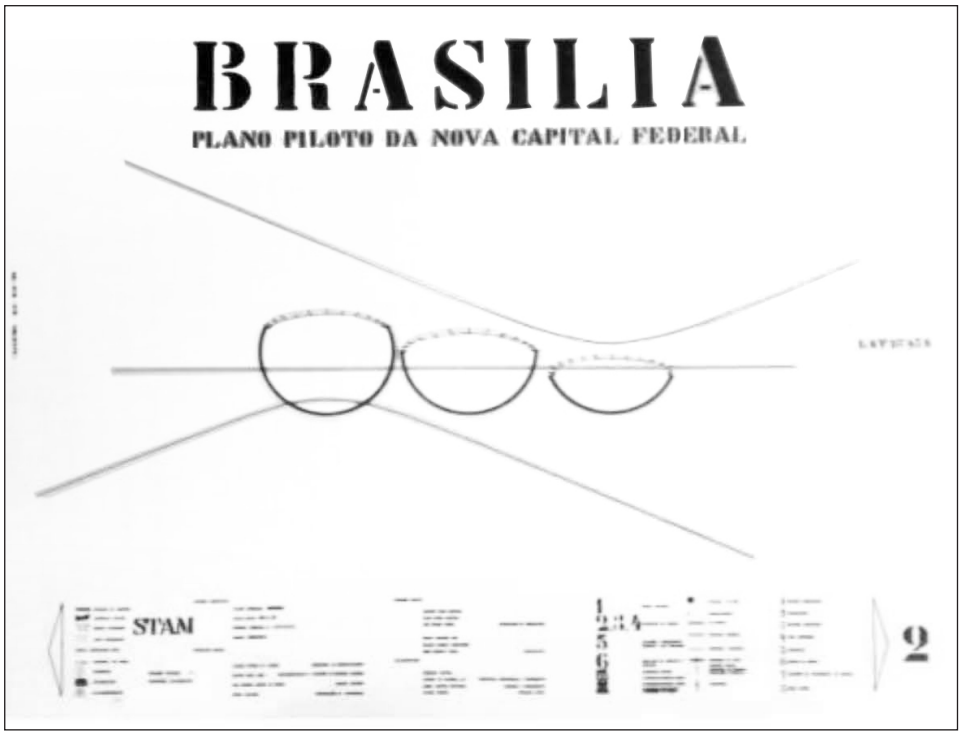


Figura 1: (em cima) Plano do grupo STAM para a nova capital federal, representado por Paula Dedecca. Fonte: LEME, 2009.

Figura 2 (dir.): Prancha nº 1 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).



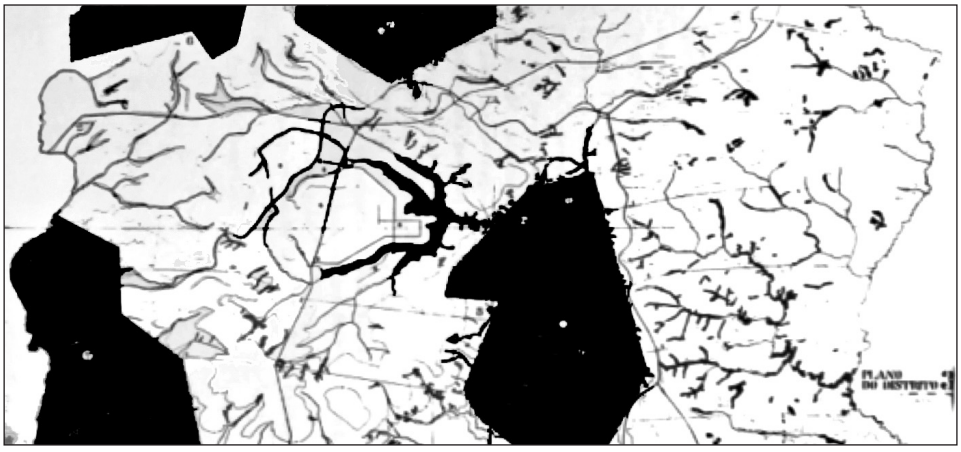


Figura 3 (em cima): Prancha nº 2 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).

Figura 4 (embaixo): Prancha nº 3 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).

Figura 5: Prancha nº 4 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).

Ao lado da palavra NÃO, lê-se:

NÃO "UNIDADE DE VIZINHANÇA"
não "garden cities"
não "cité naturelle"
não "new towns"
não "satellite towns"
não "policité"

No canto inferior direito, entre os princípios para a nova cidade, lemos entre outros:

Favorecer as relações humanas
A cidade total
a crianças até 7 anos vive na unidade de habitação e suas imediações
de 7 a 18 anos num raio de 400 m dentro do segmento de habitação
o adulto não tem limites dentro da cidade.

As pranchas 5 (Figura 6), 6 (Figura 8) e 7 (Figura 9) são as mais diretamente relacionadas ao plano. Nele, a cidade se desenvolve ao longo de uma via expressa que acompanha o desenho do lago em dois ramos, norte e sul, começando e terminando na rodovia que passa a oeste. Nestes pontos de contato, afastados da cidade, estão a estação rodoviária, entrepostos e zonas industriais. No eixo desta via expressa há uma linha de transporte rápido de massa, metrô de superfície. De ponta a ponta, a linha tem 60 km e no meio do caminho está o centro da cidade onde a via expressa passa a ser elevada e o metrô subterrâneo. Em toda a extensão da linha há estações a intervalos de 800 a 1000 metros que servem os setores residenciais. São 10 setores de cada lado da linha ao sul e ao norte, totalizando 40 setores de aproximadamente 800 m x 400 m. Considerando a população estimada de 600 mil hab., temos em média 15 mil hab. por setor. Não há desenho arquitetônico dos edifícios residenciais, mas as *Unidades de Habitação* de Le Corbusier e a *Golden Lane* de A. e P. Smithson são apresentadas como referências (Figura 7). Nos fundos de cada setor há vias de trânsito local e uma área de aproximadamente 800 m x 200 m para creches e escolas de 1° e 2° grau e uma via de pedestres. Nos setores voltados para o lago há uma área para esportes náuticos. Para os setores do lado oposto, atrás das escolas e da via de pedestres, há uma área para esportes de campo e, finalmente, residências isoladas. Essas informações estão na prancha 5.

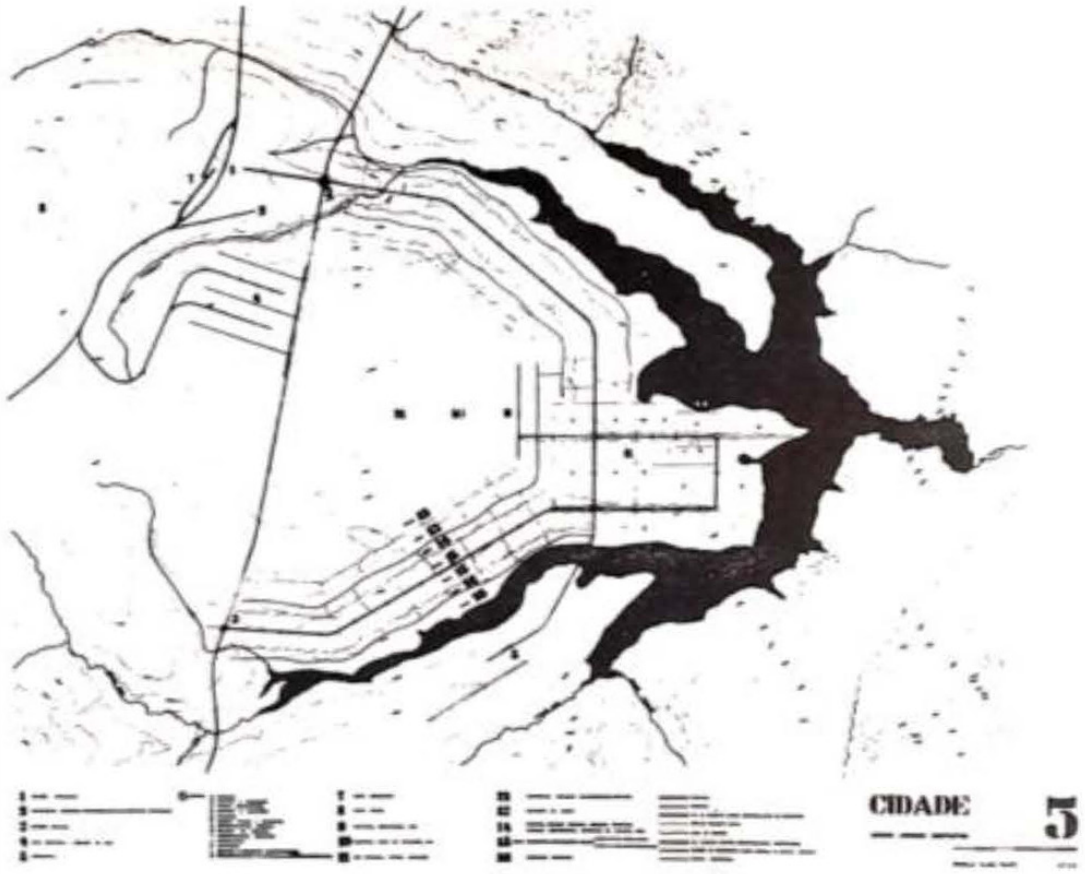
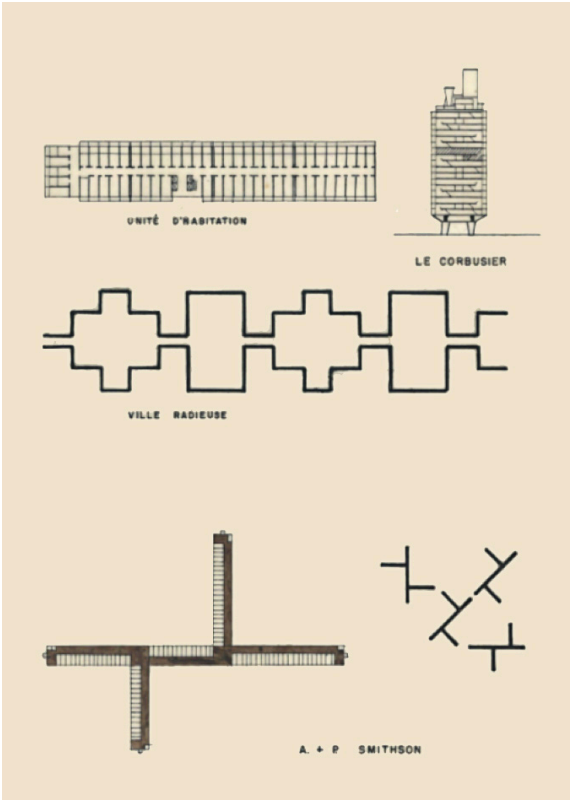


Figura 6: Prancha nº 5 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).



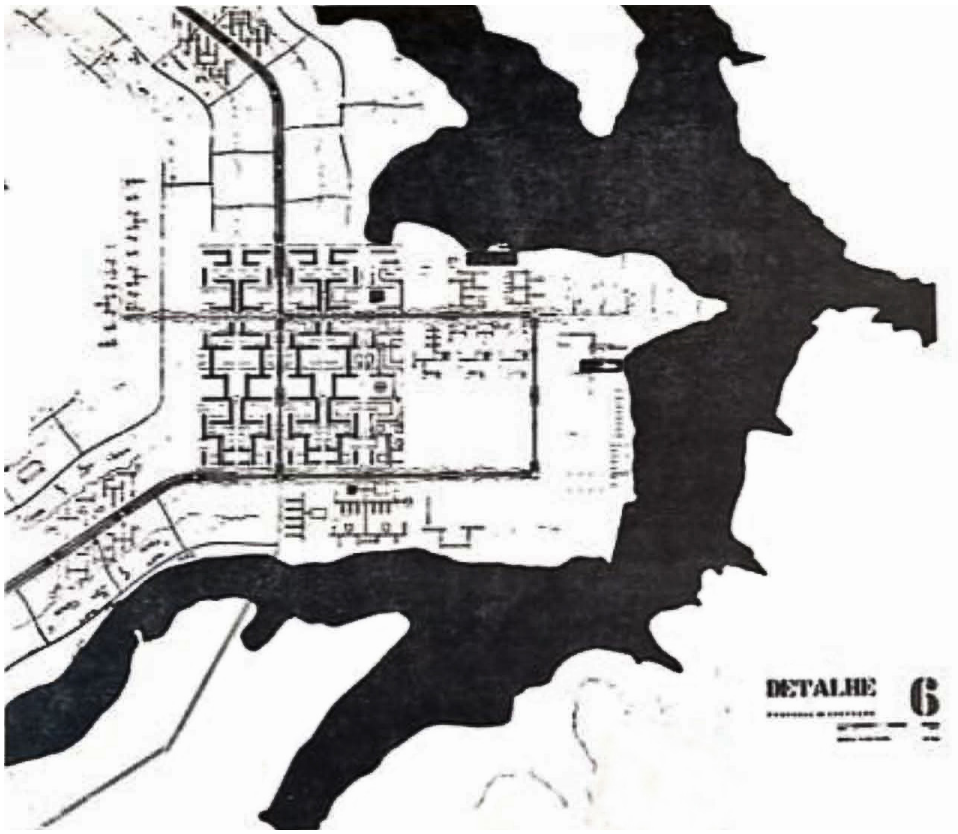


Figura 7 (em cima): Unidade de Habitação de Le Corbusier e Golden Lane de A. e P. Smithson, como representados no memorial do projeto do grupo STAM (1957). Fonte: STAM (1957).

Figura 8 (dir.): Prancha nº 6 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).

A prancha 6 mostra o centro da cidade. Chama a atenção o retângulo formado pela linha de metrô mas é preciso lembrar que esta linha é aqui subterrânea e o resultado, portanto, é bem mais aberto do que aparenta. Estão localizados no centro áreas de comércio, cultura, recreação, educação universitária e os edifícios governamentais. Finalmente, a prancha 7 mostra futuras etapas de expansão para além do lago, marcadas por uma grande seta curva que é, no entanto, meramente esquemática e não representa adequadamente o plano de expansão já que os novos núcleos se conectariam diretamente ao centro, cruzando o lago, e não entre si. O grupo esperava que nas décadas seguintes fosse tecnologicamente possível que o transporte de massa realizasse essa travessia.

O plano do grupo STAM não foi selecionado pelo júri entre os 10 finalistas do concurso para a nova capital federal. Em muitas oportunidades, Guedes (1972) afirma que o plano foi desclassificado por que a proposta de crescimento não atendia ao edital. A verdade é que não houve uma desclassificação, mas apenas uma não-seleção do plano para a etapa final do concurso. Alguns planos selecionados e premiados inclusive preveem a expansão da cidade, como é o caso do plano de M.M. Roberto, contemplado com o 3º lugar. A fala de Guedes (2009, p.25) está, de fato, apoiada sobre uma conversa posterior, provavelmente com Paulo Antunes Ribeiro, representante do IAB no júri, sobre os bastidores do evento:

(...) o Paulo Antunes veio no dia seguinte, com as leituras concluídas e começa a querer discutir os projetos, e o pessoal diz: "Nós já escolhemos"; "Como, vocês não viram isto aqui?..."; "Não interessa..." E daí vem, nesse momento, a famosa frase: "Qualquer homem experiente vai para um concurso de beleza, coloca as misses em linha e já sabe qual é a mais bonita." O Paulo ficou chateado, ninguém quis discutir nada. Ele pediu demissão e foi embora. Aí ele quis falar de nosso projeto: "Isso aí

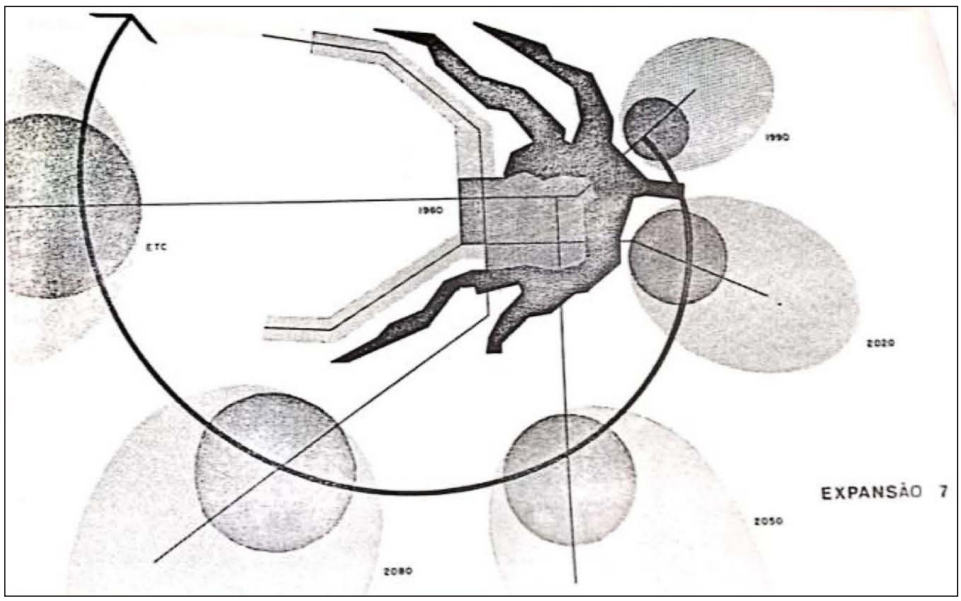


Figura 9: Prancha nº 7 apresentada pelo grupo STAM em 1957 no concurso para o plano da nova capital federal do Brasil. Fonte: Guedes (1972).

tem mais de 500 mil habitantes, corta, desclassifica". E acabamos sendo desclassificados, tudo na base do whisky, segundo me passaram, e terminou assim a história.

Rompido com o júri, Ribeiro apresenta voto em separado propondo a criação de uma equipe com os autores dos 10 planos classificados mais o grupo STAM. Esse "resgate" de um grupo desclassificado criou certo interesse sobre o plano que, como todos os demais participantes, acabaram gradualmente esquecidos pelas publicações que tratavam cada vez mais quase exclusivamente sobre o plano de Lúcio Costa até que o próprio Guedes o publicasse em sua tese de doutorado (GUEDES, 1972), reproduzindo as pranchas apresentadas e alguns trechos do memorial. Esta tese parece ter sido a principal fonte dos registros que se seguiram: em 1981, Bruand (2010) registra o plano em seu importante livro *Arquitetura Contemporânea no Brasil*, reservando a ele destaque apenas menor do que ao plano vencedor de Lúcio Costa. O plano aparece em algumas edições comemorativas de revistas, como em *Brasília, Ano Zero* (AU, 1985) e novamente nas dissertações de Costa (2002) e Tavares (2004) sobre o concurso.

Após o falecimento do arquiteto em 2008, novas fontes sobre o projeto foram disponibilizadas. Em primeiro lugar, em um depoimento dado a Leme (2009), publicado postumamente, Guedes fala sobre o plano com detalhes. Em 2016, a família de Joaquim Guedes encontra uma cópia, ou o original, do memorial do plano e o doa para o acervo de materiais iconográficos da biblioteca da FAUUSP, onde também estão cópias, ou originais, das pranchas apresentadas no concurso pelo grupo.

A pesquisa admite a hipótese de que o depoimento e a leitura integral de memorial e pranchas, que não estavam disponíveis aos pesquisadores até 2016, permite o aprofundamento da investigação sobre a cidade para além dos trabalhos que não tiveram acesso a eles. Motiva a pesquisa a aparente contradição entre as duas frases em destaque na prancha 4: se as unidades de vizinhança eram uma referência comum a muitos participantes do concurso e as *duas escalas, uma para o adulto, outra para a criança,* pareciam estar com consonância com sua teoria, como podiam ser, na mesma prancha, tão fortemente rejeitadas pela frase de Kriesis? Se o que o grupo STAM propunha não eram unidades de vizinhança, eram o que?

Embora relacionado a modelos anteriores, como a cidade-jardim de Howard, o conceito de *unidades de vizinhança (U.V)* foi desenvolvido pelo sociólogo Clarence Perry e utilizado por ele no Plano Regional de Nova York, de 1929 como um modelo urbano para favorecer ideais sociais de cooperação e associação dentro da cidade moderna. O desenho corresponde a uma área de um raio aproximado de 800m, limitado por vias de maior circulação que, ao mesmo tempo, protegem as ruas internas locais do trânsito excessivo. Neste agrupamento, a escola é um elemento fundamental uma vez que as dimensões do conjunto em extensão e população se baseiam na área de influência e capacidade de uma escola de 1° grau que, no modelo, está no centro da unidade. Comércio, serviços e lazer locais também são planejados para a mesma escala e internos à unidade. As curtas distâncias e a proteção do tráfego intenso facilitariam as atividades a pé e as interações sociais entre os moradores. Embora o modelo tenha sido criticado por não estruturar a escala regional, Roldan (2019) destaca que, para Perry, a unidade de vizinhança não era um sistema fechado em si, mas uma parte articulada com a cidade. Para Lamas (1993), a *U.V.* pretendia recriar as relações sociais entre vizinhos que tendiam a desaparecer nas grandes metrópoles.

De qualquer modo, as *unidades de vizinhança* de Perry seguiram como referência para diversos planos urbanísticos do pós-guerra, através, por exemplo, de Gaston Bardet na França e Patrick Abercrombie e John Henry Forshaw, autores do plano para Londres de 1943. Neste plano, Londres é caracterizada como um aglomerado de "comunidades sociais", delimitando os bairros como *U.V.* para a distribuição de equipamentos coletivos, procurando reativar vínculos sociais e responder à indiferenciação causada pela massificação social. No retorno dos CIAM, Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – após a II guerra mundial, o imperativo da cidade funcional e racional cedeu espaço a perspectivas que recentralizavam o homem e sua interação com o meio. Não se tratava, no entanto, do abandono da utopia da sociedade maquinista, mas de sua plena realização diante do imenso potencial liberado pela técnica e pela ciência. Em outras palavras, não se tratava de evitar a metrópole desmontando-a em bairros que se assemelhassem às antigas vizinhanças, mas de torná-la possível.

No concurso para a nova capital federal, as *unidades de vizinhança* são frequentemente citadas como referência pelas equipes, muitas vezes em associação com outros princípios da *Carta de Atenas.* No memorial do plano da equipe Construtécnica S/A, liderada pelo arquiteto Milton Ghiraldini, por exemplo, lê-se (Costa, 2002, p.574, grifo original):

Base social e base material se completam. A base social da unidade de vizinhança, e de suas componentes elementares, as unidades residenciais, é justamente a possibilidade de restabelecimento de relações nos círculos primários, que a confusão congestionada das metrópoles impede.

Braga (2010) afirma que todos os sete planos premiados, com maior ou menor ortodoxia, baseiam as áreas habitacionais em *unidades de residência e unidades de vizinhança* o que não são necessariamente sinônimos. Naturalmente, as diferentes versões das *unidades de vizinhança* de Perry, Abercrombie ou dos diferentes participantes do concurso apresentam características e interpretações particulares de um conceito em transformação que, ao mesmo tempo, pode ser evitado por que quem pretende, deliberadamente, afastar-se dele. No plano para Chandigarh por exemplo, muitas vezes citado como exemplo de *unidades de vizinhança,* Le Corbusier prefere o termo "setor" (COCOZZA, 2007) o que sinaliza um distanciamento do conceito de Perry. Este é o mesmo termo utilizado pelo grupo STAM.

Como método de pesquisa, procedeu-se em primeiro lugar a leitura de todo o acervo disponível sobre o plano e, a partir deles, formulou-se uma interpretação sobre o plano que procurava entender como o grupo construiu o debate teórico expresso na prancha 4 e como esse debate se refletiu no desenho da cidade. Depois, o grupo STAM, foi localizado dentro do concurso a partir de três categorias: origem dos integrantes, tempo de formados e desenho da cidade. Essas comparações com outros grupos objetivou a compreensão das referências, contexto e soluções do plano, como forma de verificar a posição histórica do grupo STAM e de seu plano.

Uma leitura sobre o plano nº 12

A observação das pranchas e dos demais participantes do concurso revelou um grupo STAM ousado, pronto a debater e rejeitar modelos, seguindo o debate internacional e otimistas com o desenvolvimento tecnológico, especialmente do transporte de

massa, hipóteses em grande medida confirmadas pelo memorial do plano. De início, o documento revela um grupo bastante atento à discussão do urbanismo internacional citando, por exemplo, o IX e X CIAM, este acontecido apenas um ano antes do concurso. A bibliografia é em grande parte composta por publicações estrangeiras da própria década de 50 em um tempo em que a circulação desses volumes não era tão simples como hoje. Dentre elas, destacamos *Town and Country Planning* de Peter Abercrombie (1943), *The new regional pattern* (1949) e *The nature of cities* (1955) de Hilberseimer e as edições de *Architects' Yearbook* de 1952 a 1956. Há uma crítica às vertentes que o grupo chamou de "soluções clássicas do urbanismo moderno": de um lado, o *New Regional Pattern* de Hilberseimer e Wright e, de outro, a reorganização da grande cidade em pequenos centros limitados, *Garden Cities, Neighbourhood Unit, New Towns* dos ingleses, que procuram *"reduzir o espaço social do homem na cidade, a-fim-de que êle o possuísse, como nas grandes metropoles, arrasado e anônimo não podia"* (STAM, 1957, p.18). Como na prancha 4, o grupo criticava enfaticamente no memorial o que chamava de re-aldeamento, ou seja, a espécie de retorno à pequena cidade e consequente negação da metrópole. Atestam ainda que naquele momento surgia dentro do próprio CIAM uma nova tendência por parte de ingleses e holandeses, A. e P. Smithson, Paul Kriésis, Rattray Taylor e Bakema, a *cidade total.*, termo utilizado como crítica a Carta de Atenas. Muito embora fizessem parte da vertente corbusiana do Team 10 (Barone, 2000), A. e P. Smithson revisavam o conceito das Unidades de Habitação para o *cluster*, um agrupamento humano mas também uma palavra criada para substituir e, portanto, para superar os conceitos tradicionais de casa, rua, distrito, vila ou cidade (Smithson; Smithson, 1971). No início da década de 50 o conceito evolui para a *Cluster City,* sobre a qual o casal Smithson publica texto na revista *Architectural Review* em 1955. Ausentes da bibliografia mas citados no memorial e nas pranchas, é razoável afirmar que o grupo STAM estava acompanhando a proposta. O *cluster*, estando sempre dedicado à aglomeração humana, dedica-se à grande cidade e à ampliação de seus potenciais sociais, jamais desejando restringir ou limitar esses potenciais como queriam ou sugeriam os movimentos ligados às cidades jardim.

Estar em consonância com o mais contemporâneo debate urbanístico era uma questão importante para o grupo STAM (1957, p.20), como afirmam:

Pretendemos apenas que Brasília seja tal que, se colocarmos nela o último reator atômico, ou o último "Comet", êles não pareçam vindos de Marte! Pretendemos que Brasília não nasça anacrônica.

Assim, a pesquisa mostrou que, ao contrário da acepção comum do termo unidade de vizinhança, aqui entendida como usada por Clarence Perry no plano de Nova York de 1929 ou Abercrombie no plano para Londres de 1947 (Roldan, 2019), o grupo STAM não desejava limitar ou conduzir as relações sociais a partir da escala da vizinhança. Consideravam este tipo de desenho seguro e interessante para as crianças que não tinham autonomia ou capacidade de grandes deslocamentos sem supervisão. Para o adulto, entretanto, a vizinhança era tediosa e as relações sociais não poderiam ser domadas para caber em um diâmetro de 800m sem tornar-se artificiais. Essa posição parece se aproximar de pontos colocados por Hans Blumenfeld (1949), Jacqueline Tyrwitt (2015), citados na prancha 4, e A. e P. Smithson (1971), citados na prancha 4 e no memorial. Entretanto, afirma o grupo em seu memorial (STAM, 1957, p.16):

Aliás, se não tomarmos cuidado e não atentarmos para as exigências do organismo social, acabaremos fazendo das nossas cidades enormes estacionamentos de automóveis e crianças, dois elementos que acompanham os adultos estes, não sabendo onde por, os abandonam nas ruas.

O grupo STAM apresenta aqui uma hipótese: para desfrutar inteiramente das possibilidades sociais da cidade contemporânea, o adulo tinha dois problemas a resolver: "os automóveis", ou seja, mobilidade, e "as crianças", ou seja, o trabalho doméstico "não mecanizável". Para explicá-la, o grupo analisa no memorial as transformações sociais em curso na metade do século XX como as mudanças no papel social da mulher. É conveniente lembrar aqui que o grupo era um dos únicos a contar com uma mulher entre os autores, a arquiteta Liliana Guedes, em um concurso amplamente dominado por homens tanto entre os candidatos quanto na comissão julgadora. No memorial do plano do grupo STAM há um tópico chamado Educação e Estrutura Familiar, que, como parte da leitura do grupo sobre as condições sociais da nova capital relaciona o desenvolvimento científico, técnico e industrial do século XIX, à mudanças na estrutura familiar, notadamente sobre o papel social da mulher. Desse modo (STAM, 1957, p.12):

Nos Estados Unidos, por exemplo, onde essa mecanização (dos aparelhos domésticos) é altamente difundida, sabemos que os trabalhos familiares continuam aprisionando a mulher e cada vez mais o próprio homem, o que não deixa de ser um processo de aniquilamento das possibilidades de participação dos adultos na vida social e cultural da cidade. (...) Essa industrialização precisa ser orientada de forma a não impedir que a sociedade se mova à vontade (...) mesmo que isso signifique uma ruptura com os padrões tradicionais.

A mecanização do lar não resultava até aquele momento, segundo o grupo, em uma libertação do indivíduo do trabalho, especialmente da mulher, mas também do homem, em parte porque esse tempo era crescentemente absorvido pelo trabalho externo, em parte porque a criação dos filhos não poderia ser mecanizada, sendo deixada muitas vezes a cargo de pessoas sem qualificação profissional. Um sistema educacional eficiente seria importante, então, tanto para garantir a qualidade de ensino às crianças quanto qualidade de tempo ao adulto ao liberá-lo das tarefas domésticas relacionada aos filhos. O grupo se espelha, aqui, nas escolas dos *kibutzin* israelenses, como descritas por Rosei Delprat (STAM, 1957, p.14):

Talvez caminhemos para uma oficialização e aperfeiçoamento da educação socializada semelhante aos ensaios que vêm sendo feitos em Israel pela população dos Kibutzin.

A propósito, gostaríamos de citar o trabalho de R. Delprat publicado em "Efficasité".

Rosie Delprat não é citada em nenhuma prancha do grupo STAM, mas aparece no memorial com grande força. A autora francesa era participante do movimento Economia e Humanismo, liderado pelo Padre Lebret, e casada com Raymond Delprat, economista da SAGMACS, *Sociedade de Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais,* empresa na qual Joaquim Guedes, Liliana Guedes e Domingos de Azevedo foram estagiários. Guedes recorda em entrevista (Leme, 2009, p. 16-17):

Rosie Delprat vinha maravilhada com os kibutz. (...) Comecei a pensar nesse perfil de formação humana que o Brasil precisava. Por que não aproveitar o tipo de relação pai e filho, o tipo de relação inerente à estrutura dos kibutz e seus propósitos? (...) No kibutz, as crianças tinham suas casas, seus dormitórios, seus refeitórios e os pais, como não tinham dinheiro, tinham, às vezes, um pequeno quarto. No começo, não tinham direito a ter sequer um fogão no quarto, tinham uma chaleira. Também comiam em restaurantes. Era uma vida muito econômica e, de fato, eles organizavam todos os recursos para dar prioridade às crianças (...). Porém, todos os dias os pais saíam do trabalho às 4 horas, íam para casa, onde sempre havia jardins, lugares de lazer e, também, espaços comuns sociais, salas. Nessas horas os pais ficavam com os filhos, das 4 às 7 horas. Segundo Rosie Delprat, isso propiciava relações familiares extraordinárias e de uma consistência que a gente não conhecia em nosso capitalismo bárbaro, tupiniquim e predatório no qual as mães tinham três jornadas de trabalho, o pai nunca chegava em casa, acabava fugindo, porque estava envergonhado, enfim, aquela bagunça total.

A pergunta aqui é: o grupo STAM propunha uma organização social distinta da tradicional, apoiada na experiência dos kibutz israelenses, na qual as crianças não viveriam na casa dos pais mas coletivamente, passando com eles apenas algumas horas por dia? Sim, e não. No memorial, após falar sobre a experiência de Rosie Delprat, o grupo ressalva que a situação de Israel é específica, um exemplo, mas "não se trata de impor nada" (STAM, 1957, p.15), apesar das cinco páginas dedicadas ao tema. O passo atrás é perfeitamente compreensível se considerarmos a preocupação em como o júri receberia essa proposta, assim como aconteceu com o plano de Rino Levi que, apesar dos protestos de seus autores, foi às vezes considerado mais uma provocação do que uma proposta real (Tavares, 2004).

Além do cuidado com as crianças, os automóveis também limitavam a vida do adulto que, sem saber o que fazer com ele, acaba deixando-o na rua. De fato, a mobilidade é uma preocupação compartilhada com outros planos participantes do concurso embora, como dito, a solução de transporte de massa apresentada pelo grupo STAM não encontre par a não ser no *monorail* proposto por M.M. Roberto. Lúcio Costa, como é sabido, mantinha a opção corbusiana pelo automóvel individual e esta alternativa é analisada pelo grupo (STAM, 1957, p. 53):

O sistema de transporte coletivo é realmente o único que resolve o problema das grandes cidades uma vez que se fôssemos resolvê-lo na escala individual do automovel, para uma determinada área construída de trabalho precisaríamos num futuro não muito próximo de uma outra três vezes maior para estacionamento. O automóvel é um veículo de passeio.

Assim, a linha de transporte coletivo de massa tem aqui muitas funções que as últimas décadas de pesquisa sobre mobilidade urbana revelam cada vez mais: o direito à cidade, ou seja, o acesso democrático a todos os equipamentos urbanos, a densidade, uma vez que as áreas de estacionamento poderiam ser parcialmente dispensadas, a economia, seja pelo eixo distribuidor não apenas do transporte mas de todo o tipo de infraestrutura – água, esgoto, energia elétrica -, e a redução do número de vias e manutenção. Entretanto, o eixo de transportes rápido, econômico e seguro era fundamental para viabilizar a experiência metropolitana do adulto em sentido inverso do que se propunha, por

exemplo, nas cidades-jardim. Nos esquemas de Howard (1996), a vida estava na pequena cidade e uma contingência, a demanda por trabalho ou serviços especializados, exigia a ligação ferroviária entre esses núcleos. Para o grupo STAM, a vida está na metrópole e uma contingência, a criação dos filhos e a conformação de um espaço seguro para as crianças, exige o transporte eficiente. Não houvesse as crianças, as cidades-jardim provavelmente continuariam as mesmas, mas a Brasília do grupo STAM abriria mão desta pequena escala em favor da metrópole de alta densidade.

O concurso: um plano entre planos

Dentro da proposta e dos limites deste artigo, relacionaremos o plano do grupo STAM a outros participantes do mesmo concurso, selecionados a partir de certas categorias e características comuns:

1 – Os planos vinculados à FAUUSP: O grupo STAM era o único formado por ex-alunos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, com exceção de Carlos Milan. Entretanto, desta faculdade participaram também os professores Rino Levi e Roberto de Cerqueira César, com Luís Roberto de Carvalho Franco (plano nº 17) e a equipe de Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas e Mário Wagner Vieira da Cunha, com Paulo de Camargo Almeida (plano nº1), formados antes da criação da FAUUSP. Pretende-se verificar aqui se havia, nos planos apresentados, alguma característica que pudesse sugerir influência dos professores sobre os alunos ou do ambiente da faculdade sobre ambos.

2 – O planos apresentados por jovens arquitetos: Consideramos jovens profissionais aqueles com menos de 5 anos de formados, participantes do concurso, assim como os integrantes do grupo STAM: são eles a equipe de Boruch Milman, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves (plano nº 2), oriunda da Universidade Federal do Rio de Janeiro, e os oriundos da Faculdade de Arquitetura Mackenzie, Jorge Wilheim (formado em 1952, plano nº 3), Júlio Neves e Pedro Paulo de Melo Saraiva (formados em 1955 e 1956, plano nº 16). Adotamos esse recorte pois é conhecido que os anos 1950 foram transformadores para a formação profissional do arquiteto e urbanista no Brasil, apoiada pela criação da Faculdade Nacional de Arquitetura em 1945, Faculdade de Arquitetura Mackenzie em 1946 e Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1948. A geração formada nos anos 1950 se diferenciava dos participantes formados nas décadas anteriores e este recorte permite estabelecer diálogos entre o grupo STAM e seus companheiros de geração.

3 – Os planos de cidades em linha: Além dos agrupamentos por características dos autores, podemos comparar o plano do grupo STAM pela estrutura do plano apresentado. Entre outras classificações possíveis, comparamos os 3 planos que se utilizam de solução em linha: o plano número 8 de M.M. Roberto, premiado com o 3º lugar, e o plano número 22 de Lúcio Costa, vencedor do concurso. Esse recorte permite comparar soluções formais e compreender, a partir das semelhanças gerais, as diferenças específicas do plano do grupo STAM.

Sobre os planos relacionados à FAUUSP, em depoimento a Maria Cristina Leme (2009, p.21), Joaquim Guedes comenta rapidamente que tentou discutir, sem sucesso, o plano do grupo STAM com Artigas, seu ex-professor:

Ele (Artigas) me disse o seguinte: "- Guedes, eu não quero falar, não quero conversar, eu quero esquecer esse assunto, eu estou muito chateado – ou qualquer coisa semelhante que me ficou na lembrança... eu acho que nós fizemos o melhor projeto, o projeto da Universidade de São Paulo." Lembro dessa expressão, Cristina! É perigoso falar comigo porque tem certas coisas que não esqueço: "o meu projeto é o projeto da USP" – fiquei chocado: porque seu projeto e não o meu? E ele não quis saber de conversar.

Durante a vida, Joaquim Guedes e Artigas viveram aproximações e rupturas. Ainda assim, seria possível encontrar algum alinhamento entre os planos dos professores e seus ex-alunos? Em comum, observamos a opção por uma equipe multidisciplinar, formada por consultores de diversas áreas e atenta a questões sociológicas. Ambos os memoriais são extensos e tratam do planejamento regional: abastecimento, demanda energética e agricultura, assim como um longo cálculo populacional, temas ignorados, por exemplo, pelo vencedor Lúcio Costa. Na maioria dos temas, o plano nº 1 de Artigas é mais detalhado e abrangente do que o de nº 12, apresentando um memorial ainda mais extenso (Cascaldi; et. al., 1957).

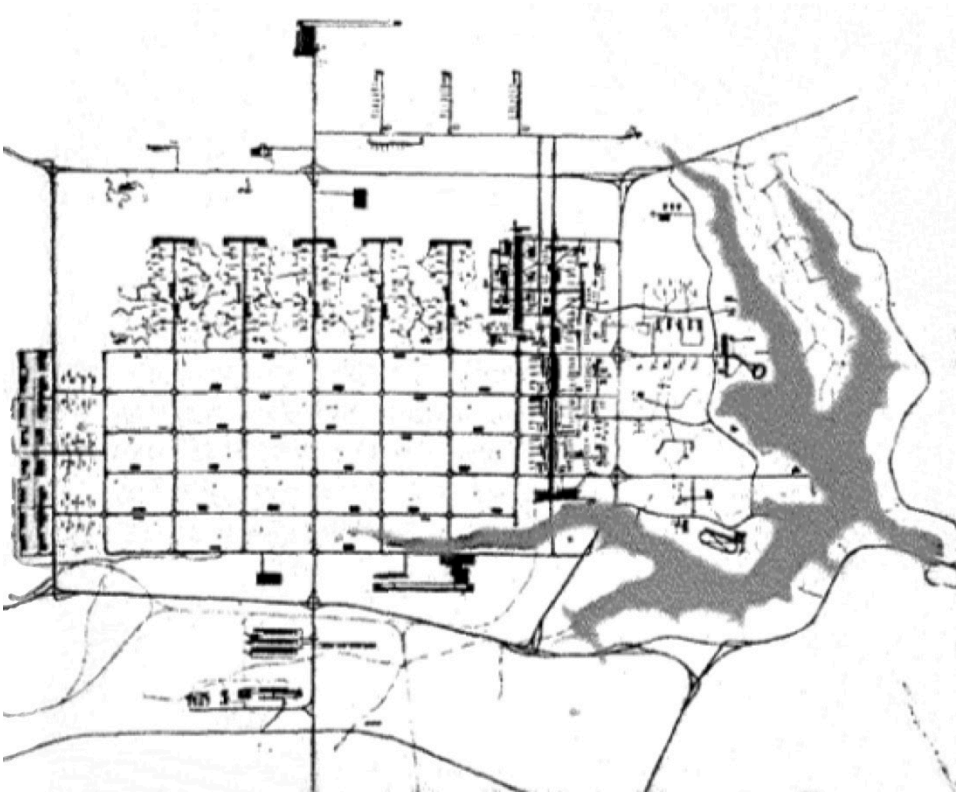
É importante ressaltar que a ligação orgânica entre a cidade e os arredores (plano regional) era um dos elementos funcionais que compunham o critério de avaliação do júri. Na decisão, entretanto, é dito que muitos projetos, preferíveis sob o ângulo arquitetural, deixavam a desejar quanto ao lado funcional, citando o plano de M.M. Roberto por sua ampla pesquisa de desenvolvimento regional e seus estudos aprofundados dos problemas econômicos e administrativos. Em seu voto individual, William Holford afirma que M.M. Roberto apresentou *"as propostas mais complexas e mais detalhadas de que (...) se tinha notícia numa competição pública"* (Tavares, 2004).

Em relação ao desenho da cidade, entretanto, os planos seguem caminhos bastante diferentes. O plano nº 1 (Figura 10) não aposta no modelo linear e propõe uma malha ortogonal de baixíssima densidade, uma cidade estritamente administrativa cujo crescimento se daria pelas cidades-satélites, concepção oposta à do grupo STAM que desejava uma cidade aberta de crescimento natural que dispensasse outros núcleos.

Há também o tema das unidades de vizinhança, tão fortemente rejeitadas pelo grupo STAM mas adotadas, ao menos parcialmente, pelo plano nº 1, segundo o qual (CASCALDI et al., 1957):

As unidades de visinhança (sic.) são compreendidas como local de vida vegetativa da população. Contrapõem-se, nêste sentido, tanto aos locais de trabalho e ao Centro Cívico, como ao Parque Nacional que beira a reprêsa e por suas extensões, rodeia a cidade. As crianças e as mulheres sem atividades remuneradas, terão a maior parte das suas horas diárias, aí vividas. Para ela, especialmente, são planejadas essas unidades.

Essa afirmação parece ser exatamente o tipo de situação criticada pelo grupo STAM na prancha 4: adultos, especialmente mulheres, condenados a viver em um espaço dimensionado para as crianças.



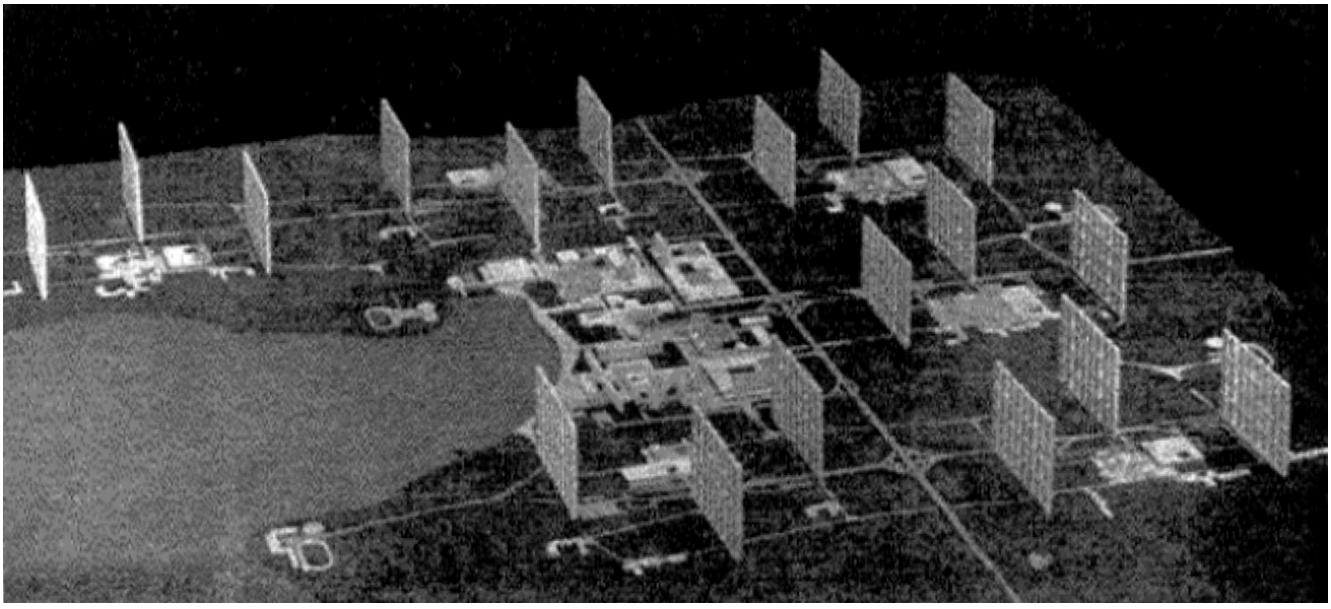


Figura 10 (em cima): Planta geral do pano nº 1 de Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas e Mário Wagner Vieira da Cunha e Paulo de Camargo Almeida para a nova capital federal. Fonte: Costa, 2002.

Figura 11 (embaixo): Maquete do plano nº 17, de Rino Levi, Roberto de Cerqueira César e Luís Roberto de Carvalho Franco. Fonte: Costa, 2002.

O outro plano elaborado por professores de FAUUSP, o de número 17 por Rino Levi e Roberto de Cerqueira César (com Luís Roberto de Carvalho Franco), é um dos mais conhecidos entre os concorrentes tanto pelo 3º lugar obtido quanto por sua ousadia técnica no desenho dos 32 edifícios de 300 m de altura. Apesar da diferença entre as soluções, princípios são comuns ao plano do grupo STAM como a preocupação com os congestionamentos que levou o plano nº 12 ao metrô e o de nº 17 ao elevador. Do mesmo modo, os superblocos de 16.000 habitantes do plano 17 eram divididos em quatro unidades de 4.000 hab. com creche própria, ou setores de habitação extensivas/individuais de 15.000 hab., o mesmo número de habitantes dos setores do grupo STAM, divididas em 3 grupos de 5.000 hab..

Entre os participantes com menos de 5 anos de formados estão o plano nº 2 de Boruch Milman, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves, o plano nº 3 de Jorge Wilheim, e o plano nº 16 de Júlio Neves e Pedro Paulo de Melo Saraiva. O plano nº 2 (Figura 12) possui um memorial relativamente sucinto, transcrito integralmente por Costa (2002) e com declarada filiação ao CIAM e à Carta de Atenas. Estrutura-se sobre as chamadas 4 funções do urbanismo (Habitar, Trabalhar, Humanizar e Circular) e propõe completa separação entre veículos e pedestres. Se cita alguma referência fora deste cânone é Camillo Sitte, o que mostra um grupo bastante conservador que, no entanto, obteve boa avaliação pelo júri (2º lugar).

O plano nº 17 (Figura 13), de Jorge Wilheim, possui uma via ao longo do lago bastante parecida com a do plano do grupo STAM mas dá as costas para o lago, voltando-se para um parque central em forma de ferradura. Como outros, divide a população em

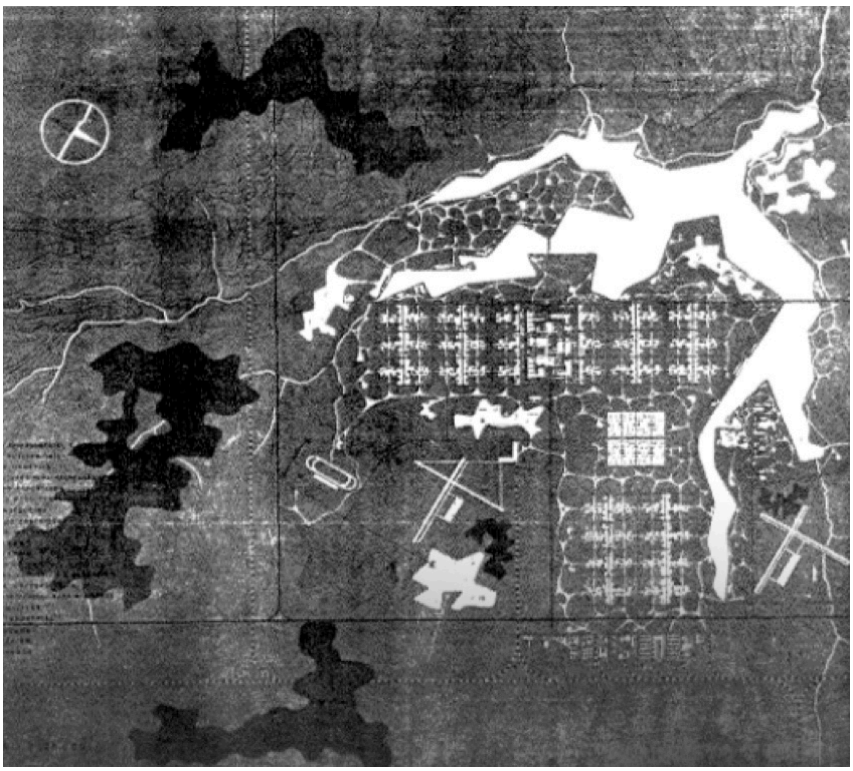


Figura 12: Planta geral do plano nº 2 de Boruch Milman, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves. Fonte: Costa, 2002.

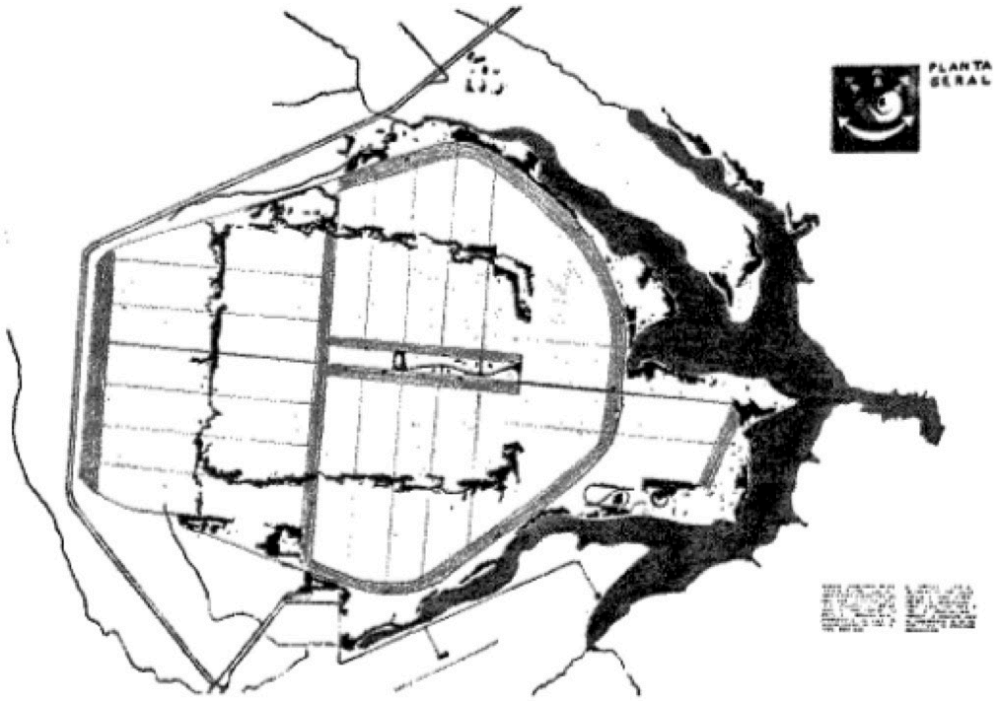


Figura 13: Planta geral do plano nº 17, de Jorge Wilheim. Fonte: Costa, 2002.

unidades de habitação de 15.000 hab. onde estariam inclusive os locais de trabalho dos servidores públicos, ou seja, incluindo no re-aldeamento criticado pelo grupo STAM também os funcionários, homens e mulheres adultos com remuneração. Embora o memorial tenha sido apenas parcialmente reproduzido por Costa (2002), não são notáveis citações a autores contemporâneos.

Finalmente, o plano de Júlio Neves e Pedro Paulo de Melo Saraiva (Figura 14) está ligado não apenas à Carta de Atenas mas também ao plano de Corbusier para Chandigarh, citado expressamente no memorial (COSTA, 2002). Estão aqui a hierarquização de vias e certo isolamento do setor administrativo. As habitações são organizadas, novamente, em unidades de vizinhança, de proporções semelhantes aos demais projetos.

Finalmente, comparando o plano nº 12 a outros de estrutura e desenho semelhantes, neste caso as cidades em linha, temos o plano número 8 de M.M. Roberto, premiado com o 3º lugar, e o plano número 22 de Lúcio Costa, vencedor do concurso.

Neste aspecto, o plano de M.M. Roberto (Figura 15 - Plano nº 8 de M.M. Roberto.) é o que mais claramente identifica a divisão das habitações em grupos menores regulares. As 7 unidades circulares que se vê no desenho são unidades urbanas de 72.000 hab.. Cada unidade urbana é dividida internamente em 6 setores (12 mil hab.) e estes em 3 unidades de vizinhança (4 mil hab.). Apesar da diferença de nomenclatura, temos novamente as mesmas escalas de agrupamento com a adição das unidades urbanas que levam a uma estrutura polinucleada bastante semelhante aos clássicos diagramas de Howard (1996) para as cidades jardim, inclusive em termos de população (Figura 16). Também como os diagramas de Howard, essas unidades eram conectadas por um transporte sobre trilhos, neste caso um monorail. Neste ponto o plano se aproxima

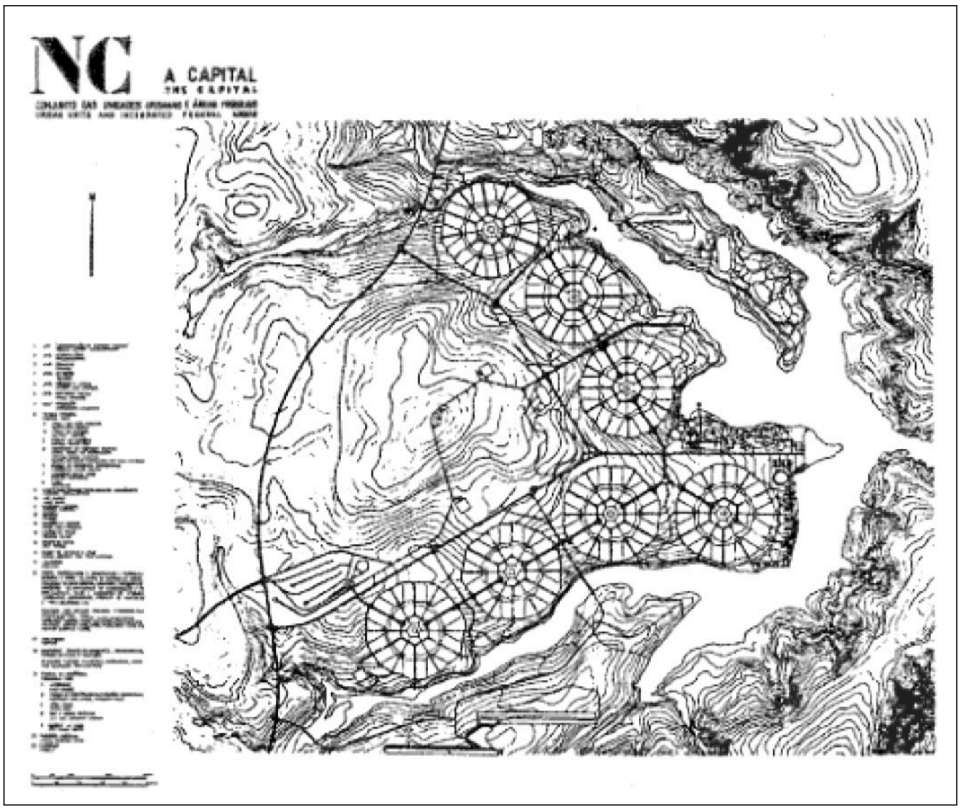


Figura 14 (em cima): Planta geral do plano no nº 16 de Júlio Neves e Pedro Paulo de Melo Saraiva. Fonte: Costa, 2002.

Figura 15 (embaixo): Planta geral do plano nº 8 de M.M. Roberto. Fonte: Costa, 2002.

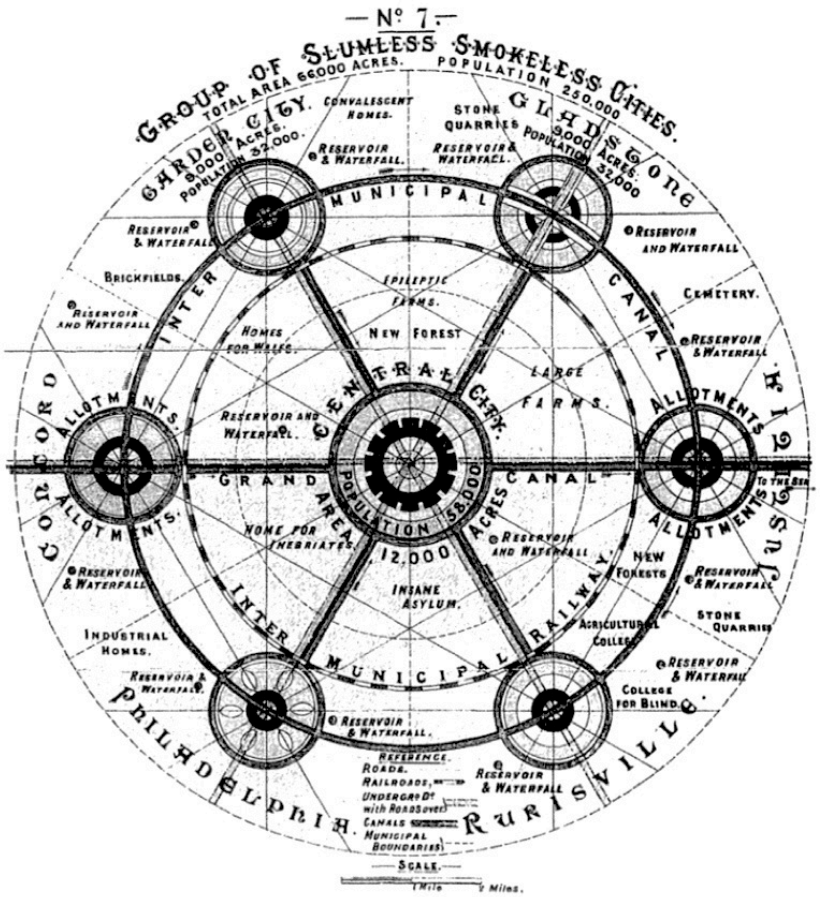


Figura 16: Diagrama das cidades-jardim de Howard. Fonte: Howard, 1996.

da proposta do grupo STAM sendo inclusive mais radical uma vez que os automóveis particulares seriam praticamente excluídos da nova cidade.

Por fim, o plano de Lúcio Costa (Figura 17) dispensa grandes apresentações. O primeiro ponto comparável é, evidentemente, a linha de transporte rápido em dois eixos, norte e sul, diferentes, entretanto, em dois pontos: o modo de transporte, já que Costa (1957) não previa o metrô neste eixo, e a proximidade do lago, que havia no plano do grupo STAM e só aconteceu no plano de Costa após pedido do júri. As superquadras residenciais de Costa são menores em área (280 m x 280 m) e população (entre 2 mil e 4 mil hab.) do que os setores do grupo STAM, mas, agrupadas em grupos de 4 conforme descrito no memorial, somam aproximadamente 12 mil hab. em uma área de 600 m x 600 m, mais uma vez se aproximando dos números do grupo STAM.

Os paralelos apresentados aqui permitem considerar, ao menos sobre os planos citados:

- O plano nº 1 é o que mais se aproxima do grupo STAM no tipo de memorial, na formação de equipes multidisciplinares e no tratamento dado ao planejamento urbano, energia, abastecimento e agricultura, o que pode representar algumas preocupações presentes no ambiente da FAUUSP no momento embora outros planos também abordem temas semelhantes, a destacar o plano nº 8 de M.M. Roberto.

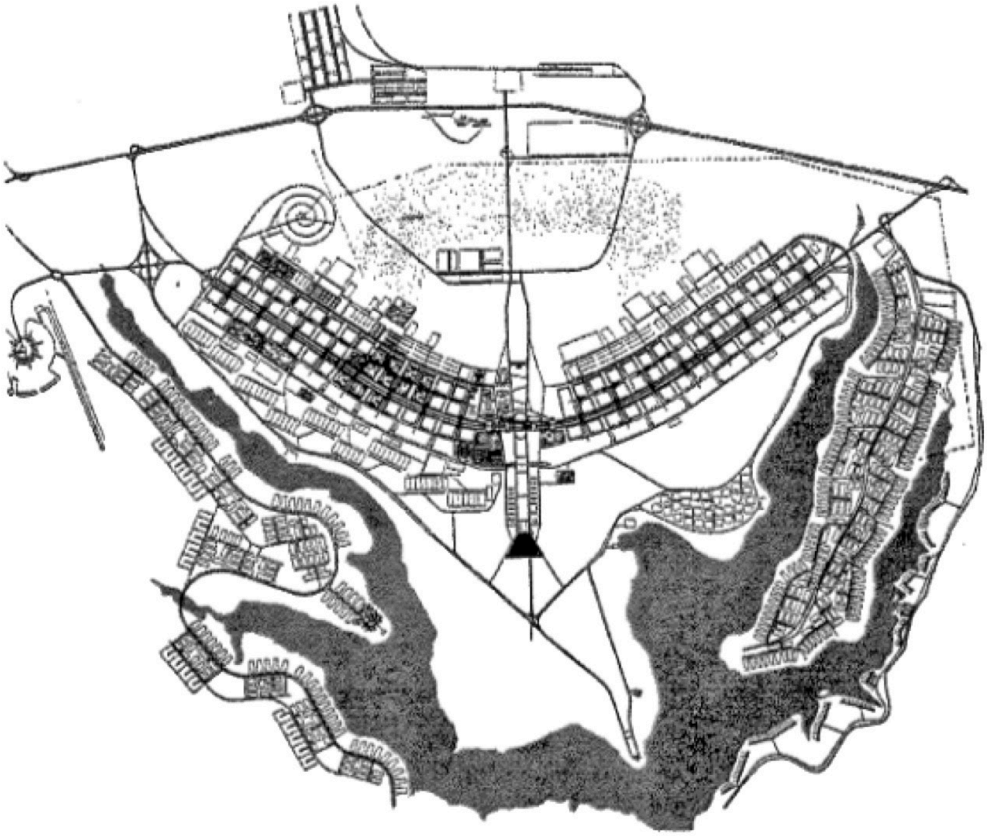


Figura 17: Plano nº 22 de Lúcio Costa. Fonte: COSTA (2002).

- As unidades de vizinhança são um tema comum aos planos, explícita ou veladamente, mas de ampla adesão, com exceção do grupo STAM, o que mostra a força do conceito no período.

- A formação dessas unidades conduz um grande número de projetos a adotar agrupamentos populacionais mais ou menos regulares: aproximadamente 5.000 hab. na unidade de habitação, 15.000 hab. na vizinhança ou setor, 600.000 hab. na cidade.

- O grupo STAM é o único a discutir teoricamente e, por fim, a se opor às unidades de vizinhança como conceito, embora mantenham a mesma escala de agrupamentos populacionais.

- O problema dos congestionamentos é abordado por diversos planos mas resulta em respostas muito distintas, das ruas elevadas do plano 17 ao eixo sem cruzamentos de Lúcio Costa. Todos os projetos analisados propõem deslocamentos cotidianos a pé, dentro dos setores ou unidades de vizinhança.

- A solução da cidade linear, no entanto, é minoritária e o monorail de M.M. Roberto é o único transporte de massa proposto fora do grupo STAM.

- Nenhum dos planos comparados faz análise, crítica ou debate teórico semelhante ao do grupo STAM, que dedicou uma prancha ao tema, nem cita referências tão recentes. Os projetos dos jovens arquitetos, curiosamente, parecem ser os mais fiéis aos princípios da Carta de Atenas e de algum modo os mais conservadores.

Conclusão

A partir da pesquisa, portanto, propomos como pontos fundamentais sobre o plano do grupo STAM, suas características teóricas, urbanísticas e históricas:

1 - A cidade contemporânea não pode ser contida em seu crescimento e isso nem sequer é desejável, uma vez que é na grande cidade que se oferecem as mais interessantes oportunidades sociais e culturais de nosso tempo. O re-aldeamento pode ser seguro e acessível para as crianças mas é tedioso e indesejável para o adulto. A metrópole é uma conquista e é preciso haver tempo livre para desfrutá-la. Uma vez que esse crescimento é irrefreável, uma cidade com um número populacional fixo apenas forçaria a criação de cidades satélite sem a mesma qualidade urbanística do plano piloto, o que as décadas seguintes confirmaram.

2 - Os modelos urbanos mais difundidos até a metade do século tendiam a desprezar o dinamismo da grande cidade transformando-a em um acúmulo de pequenas aldeias. Esses modelos, especialmente a cidade-jardim de Howard e a unidade de vizinhança de Perry e Abercrombie eram bastante presentes no conjunto dos planos participantes do concurso mas a pesquisa bibliográfica do grupo STAM, ímpar entre os candidatos, os colocava a par das críticas a esses modelos que já estavam sendo desenvolvidas, por exemplo, nos então recentes CIAMs de 1953 e 1956 e ao novo paradigma da *cidade total.*

3 - O aprisionamento na vizinhança afeta, segundo o grupo, sobretudo as mulheres na medida em que frequentemente é sobre elas que recai a tarefa de cuidado com os filhos. Embora gradualmente libertada das tarefas domésticas, facilitadas pelos novos aparelhos, as mulheres ainda permaneciam aprisionadas pelo cuidado individual com os filhos. O sistema educacional, portanto, é a chave para libertar a mulher desta tarefa e da dupla jornada casa-trabalho. O grupo STAM é pioneiro, no concurso, ao tratar longamente sobre o papel da mulher e suas transformações nos anos 1950. Essa característica, que de algum modo reverberará pelos planos e projetos urbanos posteriores de Joaquim Guedes, provavelmente está relacionada à presença de Liliana Guedes como única arquiteta a ter um plano homologado no concurso.

4 - Para que pudesse desfrutar a cidade, o adulto precisaria transferir o cuidado com as crianças para outras pessoas que o fariam profissionalmente. Para que essa transferência não recaísse simplesmente sobre outra mulher, uma babá mal paga e mal preparada, o grupo enfatizava o papel das escolas no funcionamento da vida urbana.

5 - Finalmente, liberto das tarefas domésticas pelos aparelhos elétricos e do cuidado dos filhos pelo sistema escolar, o adulto precisava de um sistema de transportes eficiente. Mais uma vez dissonante em relação aos demais inscritos no concurso, o grupo STAM alertava sobre a impossibilidade do transporte individual atender às necessidades de deslocamento de toda a população, antecipando uma crise que se tornaria cada vez mais importante no urbanismo das décadas seguintes.

Ousado e controverso desde o nascimento, o plano do grupo STAM ainda desperta interesse. Como disse Joaquim Guedes (Guedes, 2000, p.38), *essa bobagem, que eu nunca imaginei que pudesse ter qualquer importância; passam-se, sei lá, 40 anos... (...) Como é que alguém descobriu essa droga e foi lá fuçar?*

Sobre a dificuldade com o recolhimento das fontes, é inexplicável o pouco cuidado dado pela NOVACAP à preservação de documentos relativos a um concurso que já nasceu histórico. Sem o esforço monumental de pesquisadores como Aline Moraes Costa, Jefferson Tavares, Milton Braga e Maria Cristina Leme, entre outros, no início dos anos 2000, talvez o concurso fosse hoje irrecuperável já que puderam ouvir diversos participantes que faleceram recentemente como Joaquim Guedes (2008) e Jorge Wilheim (2014). Portanto, apesar destes esforços, há ainda um longo caminho a percorrer para dar a esses planos a atenção que merecem.

A leitura do plano nº 12 revela um grupo jovem, ousado e cheio de energia, consciente como poucos e inovador como nenhum outro participante do concurso. As referências da prancha 4 aqui listadas e outras citadas no memorial se devidamente investigadas sem dúvida contribuiriam ainda mais para a construção desse panorama de referências com a qual o grupo dialogava.

Um aspecto muito relevante para o debate futuro seria sobre a participação de Liliana Guedes e outras mulheres no concurso. Além do gênero, seria possível elaborar como a perspectiva de classe, e mesmo de raça, também condiciona (ou não) os planos.

Finalmente, o plano do grupo STAM acabou por constituir, de alguma forma, um marco importante na carreira de Joaquim Guedes. Ao contrário de Artigas, que pouco falava sobre o assunto, Guedes sempre revisitou o plano em teses e entrevistas, interpretando-o e avaliando-o a distância, mantendo vivo um debate que de fato nunca deveria ter sido esquecido.

Referências bibliográficas

ACRÓPOLE. Brasília. São Paulo. n. 256, fev./mar. 1960.

_____ .Brasília. São Paulo. n. 375, jul./ago. 1970.

AU. Brasília, Ano Zero. Revista Arquitetura e Urbanismo nº 2. Abril, 1985.

_____. Brasília Ano Zero. n. 2, abril, 1985. p. 34 e 35.

BARONE, Ana Cláudia Castilho. Team 10: arquitetura como crítica. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 2000.

BLUMENFELD, Hans. On the growth of metropolitan áreas. Social Forces, Vol. 28, No 1. out. 1949.

BRAGA, Milton. O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital. Cosac & Naif, 2010.

BRUAND, Yves. Arquitetura contemporânea no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 2010. 5 ed.

CASCALDI, et al., Brasilia: futura capital federal, plano piloto. s/ed. 1957

COCOZZA, Glauco. Paisagem e urbanidade. Os limites do projeto urbano na conformação de lugares em Palmas. Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

COSTA, Aline Moraes. (Im)possíveis Brasílias: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. Dissertação de mestrado. Unicamp, 2002.

COSTA, Lúcio. Brasília cidade que inventei GDF, 1991.

GUEDES Sobrinho, Joaquim Manoel. Considerações sobre planejamento urbano, a propósito do Plano de Ação Imediata de Porto Velho. Tese de Doutoramento – Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo, 1972.

GUEDES, Joaquim. Depoimento. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP/Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Comissão de Pós-Graduação. São Paulo: FAU, 1990. n.8 dez. 2000.

HOWARD, Ebenezer. Cidades-Jardins de amanhã. São Paulo: Hucitec, 1996.

LEME, Maria Cristina da Silva. Depoimento Guedes. Revista da Pós. v. 16. n. 25. jun. 2009. São Paulo.

QUINTANILHA, Rogério. Memorial de projeto do grupo STAM para o concurso do plano piloto para a nova capital federal, Brasília. 13º Seminário DOCOMOMO Brasil. Salvador, 2019.

PÓS. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP/Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Comissão de Pós-Graduação – v.1 (1990). São Paulo: FAU, 1990. n.8 dez. 2000.

RIBEIRO, Paulo Antunes. Voto em separado do júri no concurso para a nova capital federal do Brasil. 1957.

ROLDAN, Dinalva. Unidade de vizinhança em suas conexões latino-americanas: a construção do conceito e suas apropriações nas obras de Josep Luis Sert, Carlos Raul Villanueva e Affonso Eduardo Reidy entre 1945 e 1958. Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 2019.

SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter. Struttura Urbana. Bologna: Caperini, 1971.

STAM. Serviço Técnico de Auxílio aos Municípios. Memorial de projeto. Concurso nacional - O plano piloto da nova capital do Brasil. s/ed, 1957.

TAVARES, Jeferson. Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional. Dissertação de mestrado. IAUUSP, 2004.

Recebido [Set. 16, 2021]
Aprovado [Fev. 03, 2022]

TYRWHITT, Jaqueline. The core and the city. In: Society and environment: a historicaw review. Routledge, 2015.