

Plano Piloto no. 24: reflexões sobre uma proposta para Brasília

Aline Coelho Sanches

Arquiteta e urbanista, doutoranda em Composição Arquitetônica pelo Politécnico de Milão, Via Durando, 10, 20158, Milano, (+39-02) 2399-5619, aline.coelho@mail.polimi.it

Jeferson Tavares

Arquiteto e urbanista, atua em projetos de infra-estrutura viária e pesquisa a história do planejamento regional do Estado de São Paulo, jctavares@gmail.com

Resumo

Analisa o projeto da equipe de Giancarlo Palanti e Henrique E. Mindlin premiado com o quinto lugar no Concurso para o Plano Piloto de Brasília, em 1957. Procura reconhecer as fontes do plano, suas matrizes, as idéias, os conceitos e os procedimentos que guiaram a sua elaboração. Conclui que o projeto é um exemplar de uma linhagem do urbanismo e do planejamento no Brasil, da década de 50. Apesar das similaridades e diálogos com outros projetos concorrentes, reconhece suas peculiaridades e qualidades ímpares.

Palavras-chave: Brasília, Giancarlo Palanti, Henrique E. Mindlin.

Compreender Brasília, capital federal planejada no bojo da política de desenvolvimento sócio-econômico brasileiro e parte constituinte do processo de exaltação da produção artística, arquitetônica e urbanística nacional requer um mergulho nas diferentes disciplinas que regem uma cidade planejada.

Reconhecer as fontes e as origens dessas matrizes, entender a interlocução da apropriação desses temas pela realidade brasileira e desvendar a sua articulação como objetivo da conformação espacial estão entre os principais objetivos da análise.

Entender esses usos sob a perspectiva da construção de um ideário para a capital federal é compreender parte do modo como se pensava e se articulavam os conceitos e as formas de organização espacial das cidades.

Um exemplo significativo e bastante interessante é o plano elaborado pela equipe de Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti, premiado com o quinto

lugar, ao lado das equipes de Carlos Cascaldi e da Construtécnica S. A. no Concurso para o Plano Piloto de Brasília, finalizado em 1957. Ainda que se tratasse de um plano bastante esquemático, como pretendiam seus próprios autores, e não realizado, procuramos entender quais são as idéias, conceitos e procedimentos que guiaram a sua elaboração.

O concurso para o plano piloto da nova capital - 1956/7

Todo o processo de elaboração e efetivação do concurso para Brasília foi marcado por polêmicas. A posição dos arquitetos quanto à mudança da capital oscilava entre aqueles que se opunham ao projeto do presidente Juscelino Kubitschek (endossando as críticas às razões dadas pelo governo e à construção de uma nova cidade num país carente de investimentos públicos em outras áreas) e aqueles que o apoiavam. Com a publicação do "Manifesto dos arquitetos ao Presidente da República", de autoria do IAB (Instituto dos Arquitetos do Brasil), publicado na revista *Arquitetura e Engenharia* de Belo Horizonte,

em julho de 1956, foi sancionada a neutralidade como a postura oficial dos arquitetos.

De acordo com o IAB, deveria ser solicitada dos concorrentes a elaboração de um esquema de Plano Regional para a área da nova Capital e o estabelecimento das diretrizes para o Plano de Urbanização da mesma, afim de obter o equilíbrio território-população-economia. Deveria ser apresentada uma estrutura dos procedimentos necessários à elaboração do programa a ser seguido no planejamento e, através de desenhos, as proposições para a integração dos fatores físico-econômicos-sociais e político-administrativos do futuro conglomerado urbano, base para a orientação dos trabalhos posteriores do planejamento definitivo (BRAGA, 1999). Nas sugestões dos nomes dos arquitetos estrangeiros que poderiam compor o júri, este manifesto mostra as suas referências para o planejamento nas figuras de Walter Gropius, Richard Neutra, Percy J. Marshall, Max Lock, Alvar Aalto, Clarence Stein, Le Corbusier e Mario Pane.

Já o edital publicado no Diário Oficial pela Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal propunha a elaboração do Plano Piloto através de um "a. traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuições dos espaços livres e vias de comunicação em escala 1:25.000; b. relatório justificativo" (TAVARES, 2004).

Foi também publicada uma circular, após várias requisições dos arquitetos, que acrescentava informações técnicas e dados do andamento das obras (mesmo antes da finalização do Concurso). As informações mais relevantes diziam respeito à definição do Lago Paranoá e à quantidade prevista de 500.000 habitantes para a Nova Capital.

O plano da equipe Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti

O plano que recebeu o número 24 na entrega das propostas para o concurso foi elaborado pela equipe de Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti¹ formada por Walmir Lima Amaral, Marc Demetre Foundoukas (estes dois então arquitetos associados ao escritório²), Anny Sirakoff e Olga Verjovsky (então colaboradoras

do escritório). A equipe contaria ainda com Gilson Mendes Lages, que, segundo Walmir Amaral, teria contribuído na realização dos desenhos, e André Gonçalves, que teria colaborado com o texto³.

Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti estavam associados desde meados de 1954, constituindo, na ocasião da elaboração do plano, um escritório com sede no Rio de Janeiro, a cargo de Mindlin, e outra em São Paulo, a cargo de Palanti.

Giancarlo Palanti, no retorno da viagem ao sítio escolhido para a Nova Capital, propôs um esquema inicial de elaboração do plano piloto. Este esquema orientou a elaboração da proposta da equipe, realizada em um curto prazo⁴.

"Estamos criando uma cidade nova e que, portanto deve ser um exemplo da aplicação de todos os conceitos mais sadios e das conquistas do urbanismo moderno" (PALANTI, 1957).

Com esta afirmação iniciava-se o relatório manuscrito por Giancarlo Palanti. Para o arquiteto esta era a ocasião de construir a cidade moderna. Este manuscrito organizava-se da seguinte forma: *conceitos gerais, rede de comunicações, planejamento das sedes e serviços coletivos e sociais* (descritos através de uma lista das atividades de uma cidade, a ser dividida em diversas zonas dimensionadas por cálculos), *proporcionamento das superfícies, legislação e regulamentação*. A organização deste texto pode ser entendida como um indicativo da estruturação do raciocínio de concepção do urbanismo.

A organização do manuscrito e do relatório oficial apresentado para o concurso para o Plano Piloto de Brasília é praticamente a mesma. Foram sete as pranchas entregues ao concurso, apresentando desenhos bastante esquemáticos, em conformidade com o que os arquitetos acreditavam necessário para o plano naquele momento: 1) Plano Geral; 2) Exemplos de Núcleos Residenciais; 3) Capitólio e Setor dos Ministérios; 4) Centro Cívico e Comercial; 5) Vias de Comunicação; 6) Etapas de Crescimento; e 7) Esquemas das linhas de transportes coletivos.

Sucinto e objetivo, o relatório oficial resumia, em poucas páginas, a organização das diretrizes para a implantação da Nova Capital. Tratava,

¹ Henrique Mindlin: arquiteto formado pela Escola de engenharia do Mackenzie em São Paulo, 1932. Autor do livro "Arquitetura moderna no Brasil" e de importantes projetos no país. Giancarlo Palanti: arquiteto italiano, formado pelo Politécnico de Milão em 1929, pertencente a 2ª geração de arquitetos racionalistas da Itália. Emigra para o Brasil em 1946.

² Naquele momento o escritório se chamava Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti arquitetos.

³ As análises feitas neste trabalho desenvolveram-se a partir de fontes primárias (Desenhos originais do plano apresentado ao concurso, croquis de estudos preliminares e memorial descritivo (relatório do plano piloto).) encontradas no escritório Henrique Mindlin e Arquitetos Associados, além do depoimento de Walmir Lima Amaral e Pedro Augusto Vasquez Franco (Entrevista concedida a Aline Coelho Sanches e Jeferson Cristiano Tavares em 15/05/2002). Utilizamos também publicações sobre o plano, onde ele é apresentado por meio de 7 pranchas de desenhos e pelo relatório justificativo e explicativo (Módulo nº8, Rio de Janeiro, 1957. Arquitetura e Engenharia, nº44, Belo Horizonte, 1957.). Além disso, contamos com o relatório manuscrito por Giancarlo Palanti que apresenta algumas variações em relação àquele entregue na data do concurso (este manuscrito encontra-se no arquivo do arquiteto, na seção de projetos da Biblioteca da FAU-USP).

⁴ Depoimento de Walmir Lima Amaral. Entrevista concedida a Aline Coelho Sanches e Jeferson Cristiano Tavares em 15/05/2002.

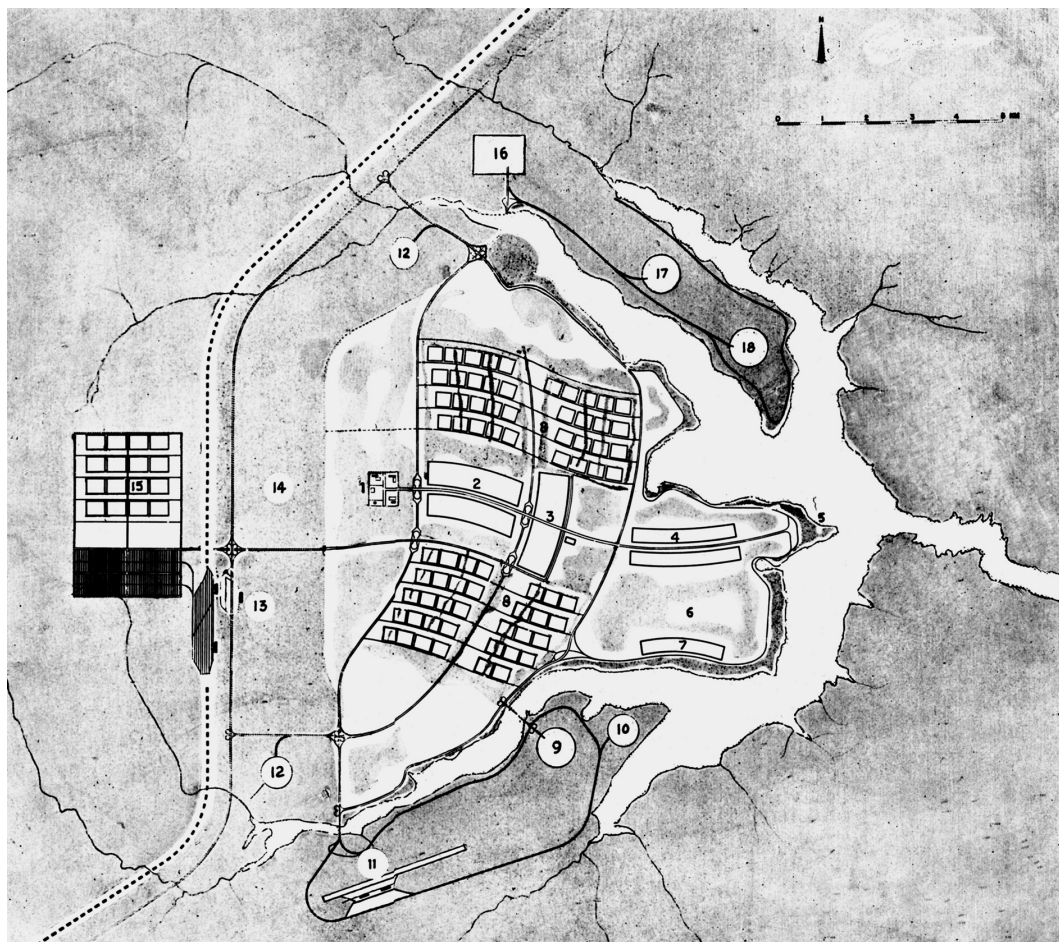


Figura 1: Planta do Projeto. Fonte: Two Brazilian Capitals.

primeiramente, do plano piloto nas suas diretrizes para o início do desenvolvimento da cidade e, posteriormente, atrelava-o ao plano diretor e regional para, então, definir de forma pormenorizada as questões e detalhes para a continuação do processo de urbanização da área. Sobre isso, os arquitetos afirmavam que o crescimento da cidade deveria negar qualquer referência às “cidades dormitórios” satélites que resultariam em grandes distâncias e desconforto em relação à moradia e ao trabalho. Vale lembrar que em 1940, Palanti já havia afrontado o problema das cidades satélites no *Progetto per quattro città satellite nei dintorni di Milano*, em equipe com Franco Albini, Piero Bottoni, Renato Camus, Ezio Cerutti, Franco Fabbri, Cesare e Maurizio Mazzocchi, Giulio Minolett, Mario Pucci, Aldo Putelli.

Podemos destacar a idéia prevalecente do conceito de plano piloto como diretrizes básicas. Com total

predomínio no Brasil dos anos 40 e 50, a idéia de projeto de desenvolvimento regional aliada ao conceito de plano diretor local ganhou peso na proposta apresentada.

O relatório ressaltava ser o plano piloto apresentado apenas a esquematização de uma tendência sugerindo que no confronto e na síntese de vários planos surgiria o direcionamento para os estudos de um Plano Diretor, entrosado com um Plano Regional - em acordo com as próprias proposições do IAB para a conformação do concurso.

Para o direcionamento do plano, os princípios gerais eram: *criar uma cidade imersa em áreas verdes com vias de comunicação claramente sistematizadas, setores dispostos por uma estrutura lógica, aproveitamento da conformação do terreno* (RELATÓRIO OFICIAL, in *Arquitetura e Engenharia*, 1957, p. 27).

Estes princípios remetem a um mecanismo, considerado como o ideal, de organização do espaço. Podemos identificar, nesta descrição, o diálogo entre os conceitos corbusianos de organização lógica e sistemática da circulação atribuindo-lhe importância na conformação da cidade, mas também às formulações americanas da unidade de vizinhança. A adaptabilidade às condições naturais, o respeito pela topografia e pela geometria desenhada pelo lago Paranoá podem ser tomadas como referências às matrizes howardianas. Esse duplo vínculo encontra uma aproximação maior ao definir a imersão da cidade num tapete verde (onde podemos antever a sobreposição das duas vertentes: a busca pela aproximação das relações entre campo e cidade e a definição abstrata corbusiana de sua cidade vertical, igualmente disposta sobre áreas verdes), predominante na caracterização urbana.

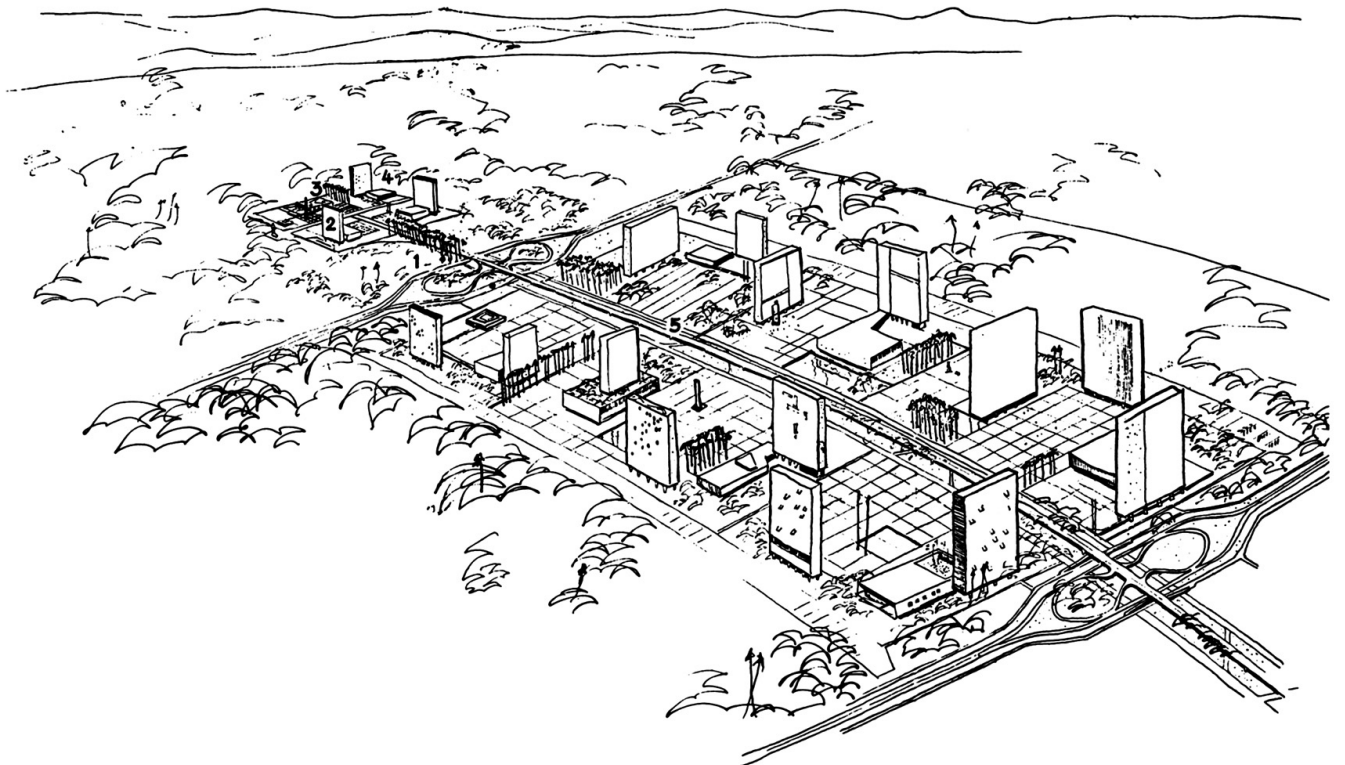
⁵Idem, ibidem.

Figura 2: Capitólio e Setor dos Ministérios. Fonte: Two Brazilian Capitals

O traçado viário (por onde se iniciava a descrição do desenho) configurava-se como a base estável e ponto de partida da organização e conformação da cidade a ser construída. Realizado com base

no desenho do lago que assinalava o sítio e nas vias de acesso, era a partir dele que a cidade começava a se estruturar definindo-se em seguida com algumas zonas funcionais, dispo-ndo-as segundo a conformação topográfica.

“O seu traçado básico decorre da maneira com que se espriam os braços da represa e da localização aproximada das grandes vias de acesso ao sítio da Capital e se desenvolve em torno de dois eixos principais: o primeiro, no sentido Leste-Oeste, ligando a Residência Presidencial ao ponto mais alto do sítio onde serão situadas as sedes dos três poderes da República, que se pode denominar de “Capitólio”. Ao longo desse eixo se desenvolvem as áreas destinadas aos órgãos da administração federal, com acesso fácil ao “Capitólio”, e as sedes de embaixada e legações, perto da Residência Presidencial; o segundo, no sentido Norte-Sul, cruzando o primeiro numa área destinada ao centro cívico e comercial da cidade, e ligado às zonas residenciais que se estendem nas duas direções, Norte e Sul.”⁵



Segundo o manuscrito de Palanti (1957), um eixo seria constituído pelas atividades públicas, administrativas e de comércio. Este deveria ser atravessado por outro eixo, o da vida particular, exatamente no centro comercial e recreativo da cidade.

A proposta da equipe apresentava semelhanças com aquela vencedora, com algumas exceções como a localização do Capitólio no ponto mais alto, onde Lucio Costa havia localizado a Torre de TV. A escolha desta localização pela equipe do *Plano Piloto no. 24* deveu-se à insistência de Palanti de que o ponto mais alto deveria ser o lugar representativo do Capitólio⁶. O Capitólio, bem como as áreas de tratamento médico e as áreas de lazer apropriavam-se das singelas nuances topográficas tirando partido das características naturais e, principalmente, buscava aplicar uma teoria de aproveitamento da topografia, ainda que em terreno com pequenas declividades.

Em seu relatório manuscrito, Palanti citava as *parkways* de algumas cidades norte-americanas como referência de suas vias. Para ele, o eixo oeste-leste deveria ser uma verdadeira *parkway*, prestando-se aos desfiles, festividades e outras manifestações coletivas, com amplas sinuosidades (como as demais vias do traçado), que, adaptando-se à natureza do terreno evitariam declives excessivos e a monotonia das intermináveis vias retilíneas. A nosso ver, estas intenções revelam, antes de tudo, o desejo de aplicação de uma idéia, considerando a pouca declividade do terreno previsto para a nova capital, que não prescindiria de tais adequações. As próprias perspectivas apresentadas não mostram estas intenções. Entendemos através da escolha da perspectiva aérea para a representação de partes do plano que, primordialmente, não se tratava de mostrar uma idéia de determinadas visuais da cidade, de determinada monumentalidade ou aspecto pinturesco, mas antes de tudo, o seu esquema básico de organização.

Zoneamento

O zoneamento, um princípio estrangeiro utilizado para a definição das principais diretrizes do plano, protagoniza, junto ao traçado viário, a organização da cidade ao atribuir a cada função, ou conjunto de funções, uma determinada localização. Delimitando a área da cidade entre atribuições comerciais, administrativas, residenciais, de lazer, de serviços

entre outras, o zoneamento pode também agrupar atividades diferenciadas numa mesma área.

Como se sabe, o princípio do zoneamento como instrumento de projeto se desenvolveu em experiências alemãs, como as *siedlungen* de Ernest May, em Frankfurt, na Alemanha. Ali o zoneamento:

"(...) atua como base para organização da cidade tanto do ponto de vista técnico/estrutural como do ponto de vista compositivo/formal, e é formulado acoplado a políticas sociais" e "representam a experimentação dos princípios do zoneamento ao nível projetual, na busca da standardização construtiva" (FELDMAN, 1997).

Lembramos ainda as influências da cidade jardim nos planos de May, que condensada ao racionalismo dos edifícios, talvez fosse uma referência para o desenho dos nossos arquitetos.

Estas experiências de Frankfurt foram discutidas nos CIAM, dominados em sua primeira etapa pelos arquitetos alemães.

Deve-se levar em consideração que Giancarlo Palanti era membro do grupo CIAM italiano, em modo oficial desde 1947 permanecendo nele até 1956 (Palanti já participara com membros do grupo italiano do plano AR de Milão). Este aspecto é importante para vincular o pensamento dos arquitetos do *Plano Piloto no. 24* a uma discussão mais ampla e coletiva ligada aos CIAM. Vale lembrar que Palanti era assinante da revista italiana *Urbanística* e participante do INU (Istituto Nazionale di Urbanistica) presidido por Adriano Olivetti, o que o atualizava nas discussões urbanísticas de então⁷.

Vários projetos desenvolvidos por Giancarlo Palanti na Itália do entre-guerras, em parceria com outros arquitetos italianos apresentavam grande influência do urbanismo e da arquitetura alemã das primeiras décadas do século. Entre eles podemos citar os projetos para casas populares realizados para o IFACP (Istituto Fascista Autonomo Case Popolare) com Franco Albini e Renato Camus – destacando o conjunto *Fabio Filzi* em Milão, construído entre 1936-7, ou ainda o projeto chamado *Milão Verde*, projeto urbanístico para sistematização da zona Sempione-Fiera, em equipe com Giuseppe Pagano, Franco Albini, Ignazio Gardella, Giulio Minoletti,

⁶ Depoimento de Waldir Lima Amaral. Entrevista concedida a Aline Coelho Sanches e Jeferson Cristiano Tavares em 15/05/2002.

⁷ Quando Palanti muda-se da Itália para o Brasil em 1946, continua a ser membro do grupo do CIAM italiano, ainda que com uma participação bastante reduzida devido à distância.

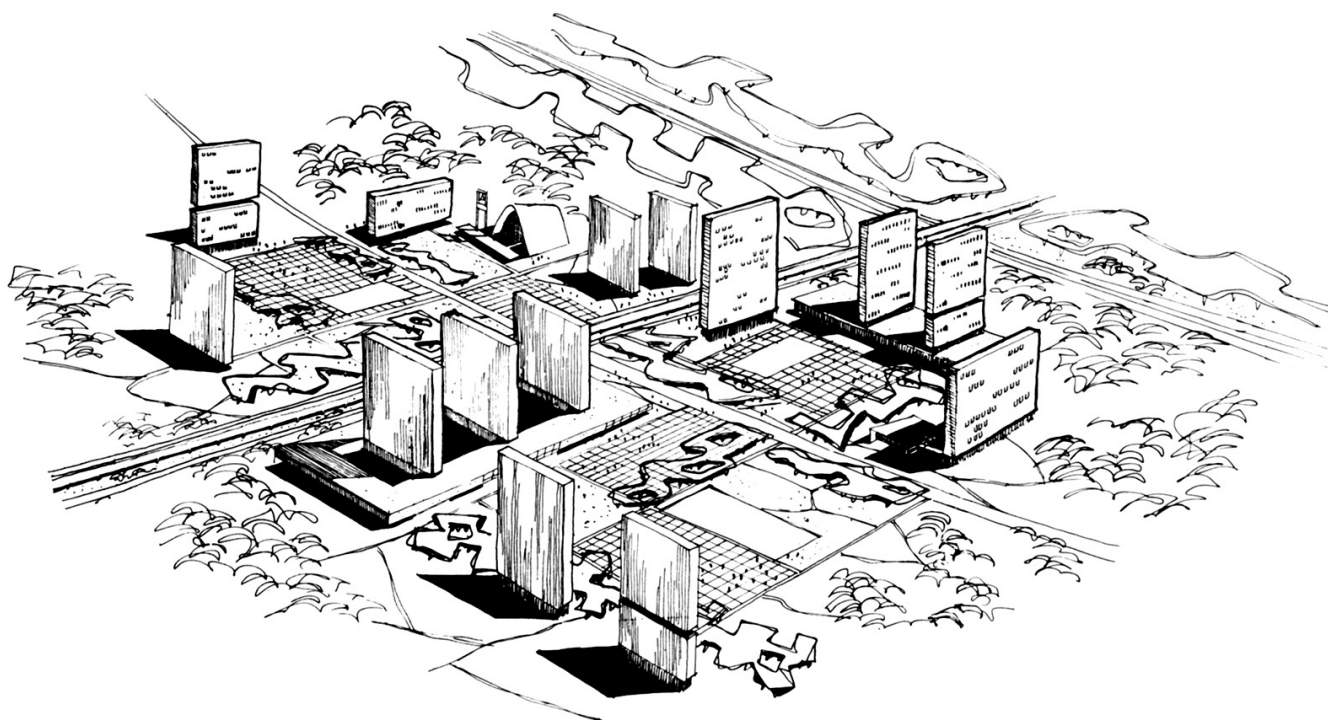


Figura 3: Centro Cívico e Comercial. Fonte: Two Brazilian Capitals.

Giangiaco Predaval, Giovanni Romano, de 1938.

O zoneamento proposto para o plano piloto de Brasília pela equipe de Mindlin e Palanti aproximava-se às características germânicas, ganhando uma fisionomia peculiar.

As três primeiras zonas estruturadoras do projeto são definidas da seguinte forma: a utilização do ponto mais alto destinado à zona do Capitólio, a zona do centro cívico e comercial no cruzamento dos dois eixos principais e as duas principais zonas residenciais como prolongamento dos eixos N-S.

Separado do Capitólio por um parque florestal, a extremo oeste, localizava-se o setor industrial com habitações destinadas aos operários nas suas proximidades. No quadrante N-E, junto aos braços da represa, estavam os centros hospitalares e universitários; no lado oposto, quadrante S-E, os centros esportivos e o balneário – afastado do aeroporto, apropriando-se das situações peculiares da topografia junto à represa. Na periferia da cidade localizaram-se dois cemitérios e um setor

de alojamentos militares. E, finalmente, zonas mais privilegiadas seriam destinadas às grandes residências, e estariam situadas próximas às margens da represa ou dos parques vizinhas às embaixadas. Assim configuravam-se sete principais zonas – subdivididas internamente em duas ou mais atividades diferenciadas.

A zona industrial era prevista à exemplo daquela existente em Washington, D.C. e citada pelo relatório oficial que a imaginava indispensável para o suprimento de algumas necessidades, atrelando à área o local de residências para seus operários.

O setor destinado à atividades comerciais, financeiras, administrativas localizado no cruzamento dos dois principais eixos de circulação – centro cívico e comercial – foi imaginado para abranger um número de atividades maiores que os necessários para a cidade. A escala do trabalho, do lazer, do comércio foi definida a partir de parâmetros regionais, considerando o uso cotidiano dos moradores da capital e o contingente itinerante, atraído por objetivos profissionais ou de lazer, caracterização muito semelhante que se propunha ao “Core”.

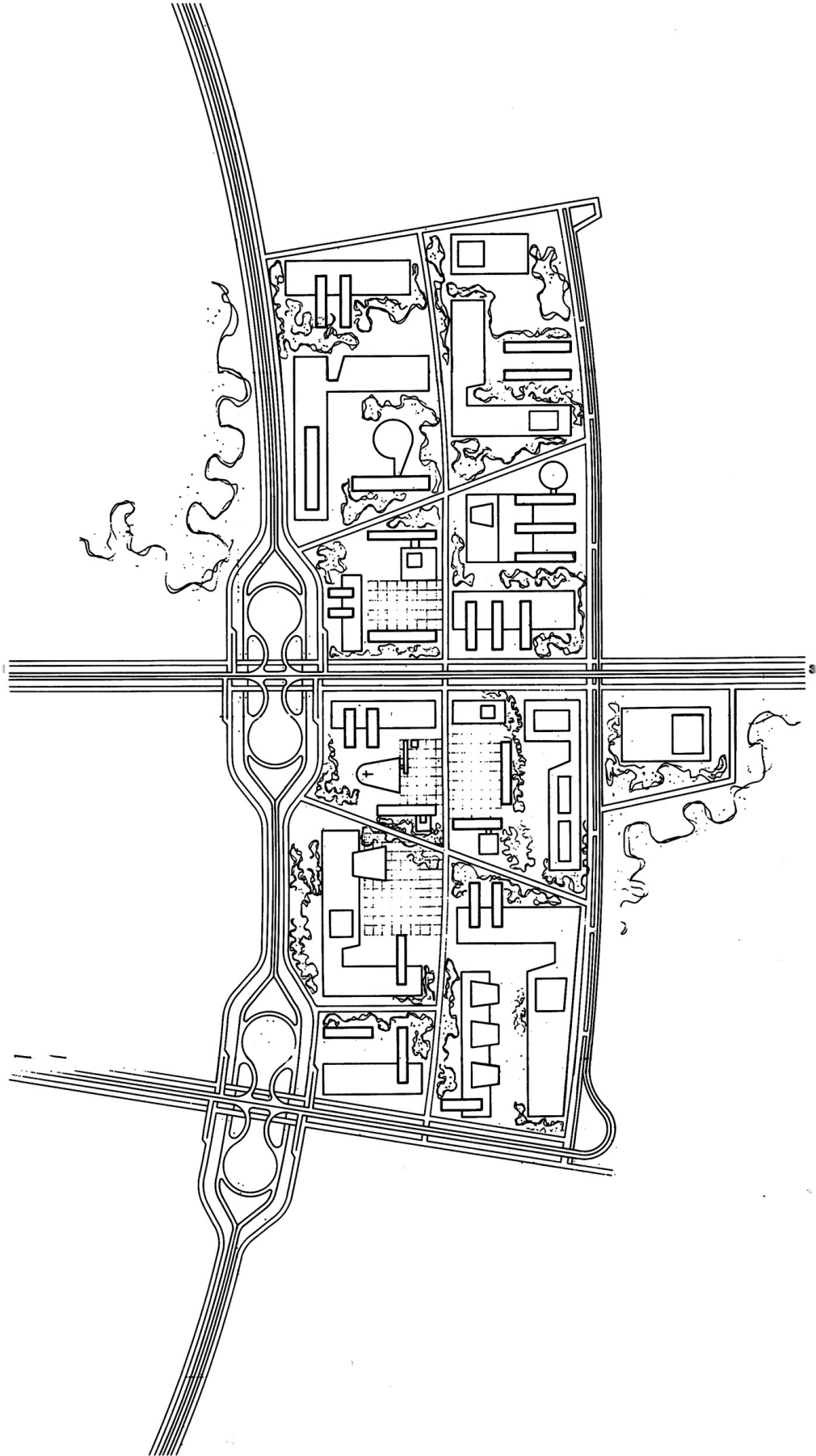


Figura 4: Centro Cívico e Comercial. Fonte: Two Brazilian Capitals.

O tema do *Coração da Cidade* havia sido debatido no oitavo CIAM, em 1951, em Hoddeston, na Inglaterra. Neste Congresso o tema foi interpretado de diferentes formas. Para Sert e Le Corbusier, pertencentes ao grupo até então dominante no CIAM, o núcleo era entendido como centro cívico, “*identificado como o grande espaço para a aglomeração das massas, também associado à idéia de centro administrativo*” (BARONE, 2002, p. 53).

Sert acreditava, segundo Barone (2002), que o “Core” era um elemento fundamental para uma concepção conceitual do problema urbano. Havia um entendimento do centro cívico como espaço central da Polis deduzidos de uma discussão da ágora grega. Neste Congresso Le Corbusier levava seu projeto de Chandigarh onde desenvolvera o desenho de uma praça cívica agregada ao centro político e administrativo da cidade (idem, ibidem). Estas posições eram combatidas pelos participantes mais jovens dos Congressos para os quais o Núcleo da Cidade ganhava outro sentido. O grupo MARS, responsável pela sugestão do tema, estava interessado na idéia de comunidade “*buscando uma imagem orgânica de grupos autoconscientes do sentido da comunidade, da mútua dependência e de sua expressão em termos do espaço urbano*” (BARONE, 2002, p. 52). Aldo Van Eyck propunha a discussão do core “*em termos dos espaços públicos que ofereciam proteção e aconchego para a população*” (BARONE, 2002, p. 53). Jaap Bakema propunha, por sua vez, um conceito de núcleo baseado na noção das relações humanas criadas a partir dos espaços. Já Siegfried Gideon, cujo prestígio dentro do CIAM era grande naqueles anos, pensava o tema do “Core” incorporando a idéia de um espaço público constituído através de um processo histórico que lhe dava significado e memória, aproximando-se das idéias de Camillo Sitte (BARONE, 2002, p. 54 e 55).

Diante destas posturas, podemos sugerir que o Centro Cívico proposto pelo *Plano Piloto no. 24* para Brasília parecia seguir as idéias de Sert e Le Corbusier. Apesar da formação de pequenas praças organizadas pelos edifícios, o desenho não apresenta uma referência direta às idéias sitteanas.

Para a localização do Centro Cívico podemos sinalizar a referência à Chandigarh, entendida por alguns autores como modelo para o projeto de vários

planos para Brasília. Outras associações com esta cidade estariam relacionadas à localização de um Capitólio no ponto mais alto do terreno e seu esquema semelhante ao das unidades de vizinhança (realizado graças a Albert Mayer, arquiteto próximo ao grupo Regional Planning Association of America, que traçara um plano anterior a Le Corbusier para a cidade, cujo esquema das habitações foi quase plenamente mantido). Mas, apesar das proximidades, não há evidências concretas.

As áreas verdes do Plano de Mindlin e Palanti constituíam, na sua totalidade, um elemento característico da cidade ao ocupar mais de 30% da área de todo o território destinado à área urbana, consumindo o equivalente a cerca de 60% dos gastos com infra-estrutura e manutenção. Divididas em três tipos distintos de usos, essas áreas demarcavam as zonas residenciais, isolavam o Capitólio da área industrial e circundavam toda a cidade num cinturão-verde, limitando e controlando seu crescimento além de servir à produção agrícola. Essas funções atribuídas às áreas verdes remetem aos esquemas da “cidade-jardim” de E. Howard, onde as mesmas ganhavam destaque pela sua predominância na cidade projetada através de diferentes tipos de usos.

A criação de um parque florestal que isolava o Capitólio em relação ao setor industrial estava ligada à separação entre funções diferentes, estabelecendo um claro limite entre as atividades funcionais de acordo com suas respectivas importâncias. Pretendia-se assim criar uma imagem do espaço monumental do “Capitólio”, cujo fundo neutro que ocultava o restante da cidade era um maciço de árvores. A idéia de Monumentalidade era importante no período e lembramos aqui que Giancarlo Palanti afrontara o tema com Bruno Giorgi, em 1955, para o Concurso para o Monumento ao Coronel José A. Remon Cantera, no Panamá. Nele evidenciava-se a intenção dos autores para a construção de uma paisagem urbana monumental, vinculada à idéia de *Síntese das Artes*, marcada por um eixo perspectivo em um ponto destinado a um espaço celebrativo, o espaço em frente ao Palácio Legislativo na Cidade do Panamá. Palanti estava em linha com as idéias sobre o tema monumentalidade e a síntese das artes que marcaram as discussões dos anos 40 e começo dos anos 50, desde a publicação dos *Nine Points of Monumentality* em 1943 de Sert, Giedion e Leger e da coletânea de textos da revista *Architectural*

Review de setembro de 1948 (“In Search of a New Monumentality: A Symposium” onde contribuíram Gregor Paulsson, H. R. Hitchcock, William Holford, Sigfried Giedion, Walter Gropius, Lucio Costa e Afred Roth), passando pelo VI e VIII CIAM, este último, como já se disse, dedicado o “Core”.

Zonas residenciais

Após tratar da localização de todas as zonas o relatório detalhava aquelas dedicadas às residências. Para estas foram projetadas quatro tipologias visando investigar as densidades naquela fase de estudo.

Os núcleos de habitação foram agrupados em conjuntos de várias unidades em faixas paralelas ao eixo leste-oeste. Estas faixas estariam separadas umas das outras por zonas verdes com os equipamentos de uso coletivo. Nos desenhos tem-se ampliadas as tipologias de três núcleos e a perspectiva de um deles. O primeiro tipo, o núcleo residencial de alta densidade, apresentava 30 blocos de 10 andares. Perpendiculares a uma via secundária estes blocos eram distribuídos de dois em dois em torno das vias locais que terminavam em *cul-de-sac* voltados para um espaço verde no centro da quadra onde se localizavam os equipamentos coletivos. A verticalização com o número de 10 pavimentos era

justificada para liberar o terreno e reduzir os custos dos “melhoramentos públicos”.

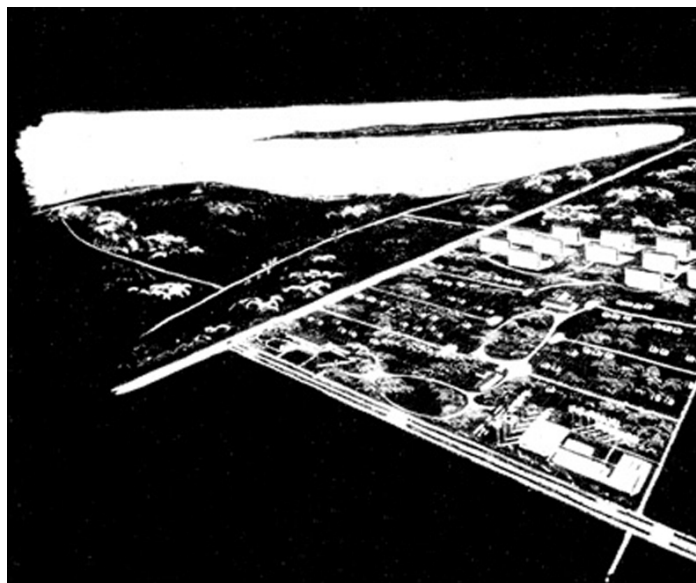
Os espaços livres formavam uma espécie de T, se considerarmos as delimitações das vias secundárias que desembocavam nas vias arteriais, e configuravam um caminho de pedestres dentro dos núcleos.

Nas tipologias mistas as casas foram agrupadas em duas fileiras de lotes que formavam uma quadra delimitada por ruas de tráfego local e que também terminavam em *cul-de-sac*. Os edifícios ocupavam espaços paralelos ao das casas que tinham dois acessos.

Os arquitetos afirmavam que foram previstos espaços para mansões ou residências de caráter menos citadino, em zonas privilegiadas do lago e do parque.

Como já sinalizado, uma zona residencial popular foi localizada ao lado da zona industrial, capaz de alojar 10% da população total da cidade. No texto de Palanti, lemos as intenções de colocar todas as vias de circulação ferroviária e rodoviária à margem da cidade administrativa e residencial. A zona industrial deveria então ser localizada ao longo destas vias. Em todo o manuscrito há notas sobre a necessidade de cálculos quanto às distâncias e

Figura 5: Exemplos de Núcleos Residenciais. Fonte: Módulo 8.



8 “Algumas pequenas indústrias intimamente relacionadas com a vida doméstica poderão localizar-se em lugares previamente determinados dentro das zonas de habitação (serviços de abastecimento, reparos, etc.)” Conclusões do IV Congresso Internacional do Cirpac sobre a cidade funcional, tradução de Maria Eunice Victal e Castro In SAMPAIO, A. H. L. (outras) *Cartas de Atenas: com textos originais*. Salvador: Quarteto Editora/ PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 2001.

9 Citamos aqui a versão francesa de La Charte d’Athènes publicada em 1943 e republicada em 1957.

10 Em Radburn, havia duas idéias principais: a unidade de vizinhança e a separação entre os pedestres e os carros. Para os seus autores o principal problema das cidades americanas seria a convivência com os automóveis que fragilizava a segurança dos moradores da cidade, especialmente das crianças. Para responder a esse problema era necessário rever as relações entre casa, ruas, caminhos, jardins, parques, blocos e a vizinhança local. Foram adotadas, então, superquadras em lugar dos quarteirões tradicionais; vias especializadas, planejadas e construídas para um único uso, a separação completa entre pedestres e automóveis, casas com as plantas invertidas voltadas para a rua e para o parque que formava a espinha dorsal da unidade de vizinhança. A superquadra projetada para Radburn é contornada por ruas largas que conduzem a vias de menor tamanho, portanto, para um fluxo e velocidade menor, que por sua vez conduzem às casas ou aos edifícios principais. No interior da mesma há uma ampla área verde, um parque que articula todas as superquadras e os equipamentos de uso coletivo, como playgrounds, piscina, quadras esportivas, escolas, servindo a uma ou as demais quadras, sendo possível alcançá-los a pé, sem cruzar o caminho dos carros. Quando um caminho de pedestres encontra uma via de grande circulação de carros há passagens subterrâneas ou elevadas que conduzem os ...continua próxima página

tempos de comunicação entre as zonas residenciais e os lugares de trabalho. A solução de fixar os trabalhadores da indústria próximos a seus locais de trabalho (separados das fábricas por uma área verde) resultou em uma cidade a parte, ainda que dotada de vários equipamentos coletivos e de linhas de acesso ao centro. Apesar disso, as afirmações de Palanti são contrárias à segregação de classes no setor residencial da cidade, cujas habitações deveriam ser destinadas às diversas categorias. Esta maneira de pensar a localização das indústrias e as habitações de seus trabalhadores foi criticada como solução segregadora pela comissão julgadora do concurso. No entanto, esta era uma solução em acordo com as conclusões do IV CIAM (sejam aquelas publicadas na Revista AC-Gatepac em 1933 ou aquela da Carta de Atenas reproduzida no apêndice do livro de J.L. Sert *Can our cities survive?*, publicado em 1942). Em todos estes textos propunha-se que a zona industrial deveria ser independente da zona de habitação por uma zona neutra, que poderia ser composta de uma área verde com equipamentos coletivos. Estes textos afirmam também que era preciso reduzir as distâncias entre habitação e a zona de trabalho, e que as zonas industriais deveriam ser contíguas às grandes vias de circulação. Os textos citados acima, como uma espécie de exceção à regra geral, propunham pequenas indústrias ligadas à vida doméstica em locais previamente determinados dentro das zonas de habitação, que, no entanto, o *Plano Piloto no. 24* não contemplava⁸.

Os pontos coincidentes entre a Carta de Atenas de Le Corbusier⁹ e o plano tratam da necessidade de provisão do bairro residencial com superfícies verdes capazes de acolher os esportes, jardins de infância e equipamentos voltados para uso comunitário ligados diretamente à habitação. Também estão verbalizadas as reduções das distâncias entre os locais de trabalho e a habitação, a idéia de proporcionar melhor aeração e insolação às residências, a hierarquização das vias e a separação entre pedestres e automóveis, que se estenderia para toda a cidade assim como as zonas de vegetação separando as vias de grande circulação. Além disso, também se fazia referência à escala humana como instrumento de medida do urbanismo, ainda que sem maiores detalhamentos desse procedimento.

Apesar dessa concordância com os pontos da Carta de Atenas de Le Corbusier e de certa maneira

às outras versões da Carta de Atenas, tentamos analisar a organização da zona residencial a partir da fonte que conceituou e originou a unidade de vizinhança. Tratou-se das experiências americanas de Sunnyside e Radburn, idealizados por Clarence Stein e Henry Wright, e as Greenbelt Towns, e da própria formulação de Clarence Perry do conceito de unidade de vizinhança.

A origem dessas idéias encontra lugar nas discussões de um grupo de urbanistas formado por Clarence Stein e Henry Wright, F. L. Ackerman, Frederick Bigger, A. M. Bing, John Bright, Stuart Chase, R. D. Kohn, Benton MacKaye, Lewis Mumford e C. H. Whitaker, todos reunidos em torno do que foi chamado de Regional Planning Association of America. Clarence Perry também tomou parte ativa de algumas reuniões promovidas por estes urbanistas. Os anos mais densos deste grupo foram de 1923 a 1933 e a repercussão de suas idéias foi grande e silenciosa, seus autores, no entanto, são pouco citados¹⁰.

De acordo com os dados disponíveis tentamos entender de que forma estas referências aparecem no plano de Mindlin e Palanti.

Sobre a apropriação deste ideário pelos planos brasileiros, em primeiro lugar, é preciso lembrar que o nome de Clarence Stein constava entre os urbanistas estrangeiros elencados pelos arquitetos do IAB para compor o júri do concurso de Brasília.

No caso específico do plano projetado por Mindlin e Palanti, encontramos nos dois relatórios, e especialmente no manuscrito, termos, desenhos, números e procedimentos que nos sugeriam as experiências de Stein e Perry, apesar dos autores do *Plano Piloto no. 24* não utilizarem o termo *unidade de vizinhança* no projeto da zona residencial.

Recorremos também a um dado biográfico da trajetória de Henrique Mindlin. Entre 1943 e 1944, ele trabalhou nos Estados Unidos como consultor do National Housing Agency, órgão ao qual coube a administração das Greenbelt Towns.

As Greenbelt Towns foram projetadas em 1935 por Douglas Ellington e R. J. Wadsworth utilizando-se de três princípios básicos: a idéia de cidade jardim, a idéia de Radburn e a unidade de vizinhança. Supomos

...continuação da nota 10 habitantes de Radburn com segurança, e conectam todas as vizinhanças. Clarence Stein ressaltava a economia deste tipo de planejamento reduzindo custos com pavimentação, com menor extensão de linhas de utilidades como água, esgoto, etc. O tamanho de cada vizinhança foi tomado pelo número de crianças que freqüentariam a escola elementar, e tudo era projetado no sentido de fomentar a vida em comunidade. Ao analisar a experiência de Radburn Stein destacava as associações dos moradores, o cotidiano das crianças em torno dos parques ou das áreas de lazer, os espaços sociais, o centro comunitário, a popularidade de Radburn como local para se educar as famílias.

11 Perry utiliza-se do termo célula de vizinhança. Para ele o automóvel estava criando uma cidade celular, o que implicaria em uma organização da vida dentro de células.

12 Perry delinea os princípios básicos para o planejamento de uma unidade de vizinhança estudando com cuidado cada um deles. Assim: 1) Sua área e densidade deveriam ser definidas pelo número ideal de alunos atendidos pela escola elementar; 2) ela deveria estar delimitada pelas vias arteriais; 3) conter espaços livres, sistemas de pequenos parques e locais de recreação planejados para encontrar as necessidades da vizinhança, 4) as escolas e outras instituições deveriam ter suas esferas de serviço coincidindo com os limites da unidade; deveria haver 5) lojas locais para servir à população, colocadas nos limites da vizinhança, junto às vias de tráfego e adjacentes a outras unidades; 6) e um sistema interno de ruas especializadas. Nestes princípios também é caro o controle da distância a ser percorrida entre as habitações e os equipamentos, especialmente pelas crianças. A segurança das mesmas determinava também o local de implantação da escola dentro da unidade, preferencialmente onde não fosse necessário atravessarem-se ruas perigosas.

com isso, que ao menos era de seu conhecimento as experiências filiadas a este ideário. Ainda que houvesse pleno desconhecimento dessas idéias via seus autores, certamente elas chegaram por outros meios e o que nos interessa é perceber onde e como elas foram apropriadas.

Lembramos ainda o plano de urbanização da praia de Pernambuco, no Guarujá, formulado por Mindlin em 1952, cujo traçado remetia aos exemplos americanos, preconizando a separação do trânsito de pedestres e veículos, organizando os lotes em torno de vias locais com cul-de-sac entre os quais haveria jardins em condomínio dentro de uma quadra maior e com grandes áreas verdes remanescentes da floresta preservada organizadas em parques. Este plano destinava-se a casas de fins de semana e hotéis.

No plano de Mindlin e Palanti para Brasília encontramos a idéia de unidade de vizinhança cercada pelas vias arteriais, com áreas verdes e equipamentos coletivos de uso da escala do bairro em seu interior (tal como preconizado por Stein e Perry), chamada pelo relatório oficial de um conjunto de núcleos. Estes núcleos seriam caracterizados por equipamentos como estabelecimentos de ensino primário e pré-primário, postos de saúde, parques de recreação infantil, centros de comércio etc. Estariam agrupados em conjuntos paralelos separados uns dos outros por zonas verdes com elementos de uso coletivo como igrejas, cinemas, corpo de bombeiros, agências bancárias, mercados, etc. proporcionais ao número de habitantes. Palanti, por sua vez, chamava as unidades de vizinhança de células. Este termo coincide com o termo de Perry¹¹, assim como o número de habitantes por unidade, de 8 a 10000 (número também utilizado em Radburn e nas New Towns inglesas que receberam a influência americana). Este "optimum", segundo Palanti, vinha da comparação entre os melhores exemplos até então realizados internacionalmente, e do estudo das condições locais e do melhor aproveitamento dos serviços coletivos. Ele afirmava ainda que cada sub-célula, célula, e zona residencial seria "provida dos necessários serviços coletivos (...), situados nas zonas verdes de ligação entre os vários elementos" (PALANTI, 1957). Dentre os equipamentos coletivos para uso da célula, Palanti incluía desde os jardins e playgrounds de recreação até os teatros de bairro, assim como apareciam nas intenções de Perry e nos equipamentos de Radburn.

A Carta de Atenas de Le Corbusier também usa a palavra célula, porém ela designa uma moradia, "o núcleo inicial do urbanismo é uma célula habitacional e sua inserção num grupo formando uma unidade habitacional de proporções adequadas" (LE CORBUSIER, ed. 1943, tradução de Rebeca Scherer, 1993). A célula social é a casa. Isto também aparece no texto da Carta de Atenas reproduzida no apêndice do livro de J. L. Sert *Can our cities survive?*, publicado em 1942 e que afirma: "O ponto de partida de qualquer planejamento urbano devia ser a célula representada por uma habitação individual conjugada com outras similares, para formar uma unidade de vizinhança de tamanho conveniente" (SERT, 1942, apud SAMPAIO, 2001).

Da idéia de Radburn, isto é da separação entre pedestres e automóveis, a encontramos na própria quadra com acesso aos equipamentos sem o cruzamento de ruas e na especialização das vias. Mas, nos relatórios analisados, trata-se de um princípio adotado que não se reporta aos problemas formulados pelos autores da idéia, como a segurança e o convívio com o automóvel. Palanti afirmava ser desnecessário trazer argumentações em apoio à tese, universalmente aceita em seu tempo, de que as vias de comunicação de uma cidade moderna deveriam estar claramente classificadas. Porém, tanto Stein quanto a equipe do *Plano Piloto nº 24*, ressaltam a economia do projeto com vias hierarquizadas e parques internos graças especialmente à contenção da pavimentação, e das linhas de utilidades públicas.

Da cidade jardim, fonte mãe da experiência americana, encontramos os traçados sinuosos não só como adequação à topografia (preconizada posteriormente pela Carta de Atenas), mas como meio capaz de oferecer aspectos pitorescos ao caminho das *parkways*, como pretendia o manuscrito de Palanti. O próprio uso da intenção de uma *parkway* americana por Palanti nos leva a estas experiências. No seu texto temos ainda a citação das *community lawns* inglesas, quando trata das áreas de recreação e repouso, dos playgrounds dentro de cada célula.

Quanto à resposta da lista de requisições básicas de Clarence Perry¹² para a constituição de uma unidade de vizinhança, o projeto de Mindlin e Palanti respondia a quase todas as requisições com

uma pequena variação que nos chamou atenção. As células do plano piloto eram delimitadas por vias arteriais, continham espaços verdes e livres com equipamentos, as escolas e instituições coincidiam com seus domínios e tinham lojas locais e um sistema interno de ruas especializadas. Porém, no caso de Perry o tamanho da unidade seria determinado pelo número de alunos a ser absorvido pela escola elementar. No caso do plano estudado, o tamanho da unidade é um dado tomado, como sabemos pelo relatório manuscrito, das experiências realizadas no exterior. Parte-se, portanto do tamanho das unidades *a priori* ao qual será inserida a escola, baseado nas distâncias a serem percorridas, de onde se deduz a inserção de uma unidade escolar em cada célula, como podemos ler no manuscrito de Palanti.

Isto indica que há algumas diferenças na formulação do problema. Certamente nos dois casos o que se pretendia era uma alternativa à vida da metrópole, mas, na experiência americana era ressaltada a idéia da vida comunitária, da formação em família, da segurança das crianças e do problema da convivência com o automóvel, dos benefícios cívicos e dos valores morais, tudo baseado em estudos das condições e das experiências próprias dos Estados Unidos, como atestam as pesquisas de Perry. No caso especial do Regional Planning Association of America as discussões sobre as idéias cívicas, a economia, a sociologia, a filosofia educacional tinham fontes e relações muito bem determinadas além das preocupações com a conservação, ecologia, geotecnica, etc.

A problematização no relatório oficial do *Plano Piloto nº 24* pretendia construir uma cidade modelo que funcionasse com “amenidade e eficiência” e se caracterizasse “plasticamente” como capital de uma nação moderna, tendo em vista o “impacto da civilização industrial” e os efeitos da especulação imobiliária. No manuscrito de Palanti, lê-se a intenção de criar uma cidade onde a vida do homem pudesse ser sadia e tranqüila, e onde a vista dos habitantes pudesse descansar sobre um cenário diferente “*do mar de cimento*” das metrópoles. Ele acrescenta: “*Evidentemente, cabem inúmeras variações no uso das quadras correspondentes a cada núcleo. Nesta fase tentou-se apenas exemplificar os conceitos básicos a fim de demonstrar a possibilidade de alojar toda a população em área relativamente pequena, sem prejuízo das ótimas condições de distribuição,*

insolação, aeração, tanto quanto as de amenidade geral obtidas no esquema” (PALANTI, 1957). A idéia da formação na família e em comunidade desaparecia.

Apesar do esquema de organização do plano ser muito semelhante ao das unidades de vizinhança americanas, certamente ele é diferente na solução do desenho das quadras e nas disposições dos edifícios. Se em Radburn a idéia de lote desaparecia completamente, no plano de Mindlin e Palanti as casas estavam em lotes, ainda que dispostos num esquema que os associava a espaços verdes e edifícios. Os blocos eram paralelos oferecendo uma pequena variação graças à maneira como se relacionavam, de dois a dois, com as ruas locais.

Podemos sugerir que para estes arquitetos a idéia de planejamento da cidade passava substancialmente pela idealização das formas da mesma.

A legislação como forma de controle e garantia da viabilidade do plano

O zoneamento como meio de controle público sobre o uso do solo não era o único direcionamento conferido pelo plano. A Legislação, nesse caso, teria papel fundamental na concretização de Brasília.

Para poder estruturar completamente a viabilidade da efetivação do plano, algumas observações eram feitas quanto à legislação a ser criada especificamente para esse caso.

“Uma legislação adequada à defesa dos bons princípios urbanísticos e um sistema de financiamento capaz de proporcionar os recursos necessários, são condições essenciais à efetivação de qualquer planejamento de longo alcance” (RELATORIO OFICIAL, in *Arquitetura e Engenharia*, 1957, p.28).

Os autores defendiam um conjunto de regras que não fossem meras aplicações de legislações estrangeiras, mas peculiares à realidade em que foram criadas (como exemplo, os autores citavam a lei inglesa de 1947 – Town and Country Act – ligada às questões de “*grande densidade demográfica e um sentimento de nacionalização da indústria decorrente das idéias socialistas dominantes*” (idem, ibidem), e demais legislações de outros países europeus que

estavam vinculadas aos interesses do pós-guerra de reconstrução e reestruturação do país).

“(...) Deve-se considerar, sempre, as condições político-sociais do país em que se pretende implantar tal planejamento: a índole de seu povo e as disponibilidades necessárias à consecução do plano”.

“(...) Por isso são inaplicáveis, no nosso meio muitas das idéias diretoras das legislações estrangeiras. O problema fundamental do urbanismo europeu atual prende-se às necessidades do após-guerra, de reconstrução e desenvolvimento de certas cidades ou, então, de reconstrução e reequipamento dos respectivos parques industriais.” (idem, ibidem).

Ciente das inovações estrangeiras, defendiam que a legislação nacional respeitasse as condições reais do país vinculando-as a um modo inovador de reestruturar o uso do solo, sobretudo para uma cidade nova, modelo de urbanização.

Através das proposições podemos notar o privilégio da iniciativa privada junto ao desenvolvimento da construção da cidade, ao lado do Estado. O plano estabelecia dois tópicos que procuravam a presença saudável da especulação imobiliária e a flexibilidade na operação do uso solo.

Como se encontra no relatório oficial:

“No caso da Nova Capital, os problemas gerais relativos à legislação sobre o uso da terra e à movimentação dos valores imobiliários deveriam ser propostos com os seguintes objetivos:

– manter, dentro dos limites compatíveis com a preservação dos planos a serem estabelecidos, o jogo da especulação imobiliária; isto é, aceitando a sua existência como fato real da vida econômica, aproveitá-la como força promotora de recursos e investimentos, impedindo sua ação no desvirtuamento dos planos urbanísticos, tão comum em quase todo o mundo.

– criar um sistema de venda de terreno vinculado ao seu uso legítimo e, ao mesmo tempo, bastante flexível, sob o ponto de vista operacional, para permitir à Companhia Urbanizadora da Nova Capital a imediata e fácil movimentação de suas

disponibilidades em potencial, mormente aquelas representadas pelos terrenos a serem urbanizados” (RELATORIO OFICIAL, in Arquitetura e Engenharia, 1957, p.29)

O processo deveria, portanto, incorporar os meios de atividade privada como um dos principais vetores de desenvolvimento do uso do solo, e este seria garantido mediante o respeito ao zoneamento previamente estabelecido.

Como explicitado, o primeiro item estaria sob rígido controle da legislação, sobretudo em relação à setorização funcional, enquanto que o segundo seria uma inovação quanto às transações de valores imobiliários:

“Essa inovação seria a venda de cotas em condomínio, em quadras de tal ou qual tipo, dando direito ao uso futuro do terreno, na proporção da cota e do planejamento conjunto da quadra e correspondendo, em princípio, a uma unidade de habitação, ou uma unidade básica, quando se tratasse de outros usos” (idem, ibidem).

Significava a venda prévia de determinado projeto, respeitando-o diante das normas estabelecidas. Essa solução privilegiava a compra coletiva de blocos e quadras inteiras por corporações, uma vez que não atingindo o número de compradores individuais diante da finalização do prazo para a construção, e havendo interesse de grupos maiores de compradores, esses últimos receberiam privilégios após um período para negociações¹³. Apesar de criar um sistema integrado para a construção agilizando, portanto, o processo, reduzia-se o direito do indivíduo – compradores isolados - em contrapartida da valorização dos grandes grupos.

Se a efetivação desses dispositivos fosse iniciada antes mesmo do projeto, ou seja, a venda de cotas através, apenas, da apreciação do projeto, segundo seus cálculos, um mínimo de cotas renderia à Companhia Urbanizadora vultuosos valores para iniciar a obra. E utilizando-se do processo de especulação acima defendido:

“À medida que se desenvolvesse a cidade, Companhia Urbanizadora contaria, evidentemente, com uma progressiva valorização das cotas ainda disponíveis” (idem, ibidem).

¹³Como segue à página 29: “A localização específica da edificação, correspondente a cada cota seria determinada pela escolha do comprador, por ordem de prioridade dependente de integralização de sua compra, à medida que a Companhia Urbanizadora verificasse existir um número suficiente de compradores para a atribuição de propriedade definitiva, em parte ou no todo, de uma quadra, desde que os planos de urbanização o permitissem. Se, na época fixada para a escolha, um conjunto de compradores, em conjunto isolados não atingisse o número necessário para a atribuição do terreno correspondente a determinado bloco e houvesse outros compradores, em conjunto ou individuais, também pretendendo o mesmo bloco, embora dispondo de prioridade inferior, aos primeiros seria dado um prazo para integralizar a totalidade das cotas, findo o qual, se não o fizessem, ao segundo seria atribuído o direito de escolha, passando então, os primeiros, à prioridade seguinte e assim sucessivamente.” Relatório oficial da equipe em BRASÍLIA: plano piloto, 5º lugar. Arquitetura e Engenharia, Belo Horizonte, n. 44, p. 25-9, mar./abr, 1957, p. 29.

Preconizando a viabilidade da proposta e isentando o poder público dos encargos financeiros, exceto, obviamente dos altos investimentos em infraestrutura, a proposta de regulamentação era avaliada de um ponto-de-vista otimista:

"O sistema sugerido apresenta, portanto, consideráveis vantagens. Facilita o planejamento de parte substancial das moradias em apartamentos (com enormes economias nos serviços públicos), pois permite que as transações imobiliárias se processem livremente, sem prejuízo para a integridade dos planos de conjunto".

"E certamente contribui para o rápido desenvolvimento da zona comercial central, onde qualquer outro método de venda forçosamente reduziria o volume de operações, pois exigiria vultuosos investimentos por parte dos compradores de lotes individuais".

"Aliás, a passagem do lote individual para a totalidade da quadra, como objeto de transação imobiliária que aqui se preconiza, encontra precedente na legislação sueca, que, em 1907, já estabelecia não ser o lote individual, mas a quadra, a unidade edificável" (idem, ibidem).

Apesar de garantir uma interface entre o Estado e a iniciativa privada que mantivesse a permanência dos interesses públicos, as leis conduzem a situações frágeis quanto à possibilidade desse diálogo, pois buscam a agilidade dos grandes empreendimentos possíveis a partir, apenas, de grandes investimentos, portanto, de grandes investidores. E, quanto ao segundo tópico, uma vez atrelando as melhores localizações aos maiores e mais ágeis grupos de financiamentos, a possibilidade de o comprador menor ser excluído do andamento mais vantajoso era alta, portanto nada garantia a integridade do processo.

As tentativas de adequação aos fatores naturais brasileiros e a busca de uma identidade através das leis mostra-se condizente com a valorização do processo construtivo e da necessidade de se estabelecer planos posteriores mais específicos, porém percebe-se a possibilidade de algumas nuances nesse processo, o que poderia inviabilizar a face mais democrática do plano que deveria ser mediada pelo Estado, aliás, função à qual deveria estar vinculada sua principal preocupação.

Outros projetos urbanos da equipe

Após a concepção deste projeto a equipe de arquitetos deu continuidade as suas investigações sobre o desenho e o planejamento da cidade.

Em outubro do mesmo ano do Concurso de Brasília, os arquitetos foram convocados para realizar um loteamento para João de Moraes Barros, Manoel de Moraes Barros Neto e Fernando de Almeida Prado, da Cia. Bandeirantes de Investimentos, em terreno de suas propriedades em Campinas, Estado de São Paulo, entre a via Anhanguera e a Velha estrada de Limeira (parte da fazenda Bela Vista). Não encontramos os desenhos deste loteamento, mas algumas anotações interessantes, como aquelas em que se incluíam entre os serviços dos arquitetos a sugestão das restrições ao uso dos terrenos a serem impostas aos compradores. Na documentação encontramos anotações sobre recuos, lotes mínimos, esquinas e áreas construídas. Estas anotações se referiam ainda a uma lista para o loteamento prevendo creche, escola primária e secundária, biblioteca popular, igreja, cinema, dispensário, feira ou pequeno mercado, campo de jogos para crianças, ginásio e campo para atletismo leve, campo de futebol, piscina, centros comerciais. Há anotações ainda sobre locais das habitações, raios e densidade.

Em 1959, o escritório foi encarregado do loteamento da Fazenda Emyreio, de propriedade de Yolanda Penteado Matarazzo, no município de Leme, no interior de São Paulo. Na documentação do arquivo de Giancarlo Palanti localizado na FAU-USP, há vários croquis desenhados pelo arquiteto e uma planta de situação denominada Plano Piloto. Aparentemente este trabalho teria sido desenvolvido pela sede da equipe em São Paulo dirigida por Giancarlo Palanti.

Neste projeto compõem idéias já existentes no plano para Brasília: nos croquis do loteamento da Emyreio, Palanti chamava as avenidas de *Parkways*, desenhava superquadras como unidades de vizinhanças com formas sinuosas em cujo interior havia uma ampla área verde com equipamentos coletivos e que eram delimitadas por largas ruas que conduziam a vias de menor tamanho finalizadas em *cul-de-sac*. Como no projeto para Brasília a idéia do lote era presente. A legenda do projeto apresenta

um sistema viário hierarquizado, um sistema de áreas livres formado por bosques, parques, jardins, lagos, centros educacionais e esportivos, esportes e diversões. Até onde pudemos averiguar, o projeto não foi realizado (SANCHES, 2004).

Conclusões

Procuramos assim, analisar os procedimentos de um plano exemplar de uma linhagem do urbanismo e do planejamento no Brasil, na década de 50, ligado ao movimento moderno, tentando entender dentro deste quadro, os seus métodos, operações e a apropriação de referências que materializariam a sua concepção de cidade.

Essa análise nos comprova a permanência de ideais urbanísticos recorrentes na cultura nacional. Um repertório rico, diversificado e heterogêneo quanto às referências abordadas ilustra o pensamento urbanístico predominante e atesta o grau de atualização e inovação das equipes.

Assim, o estudo do plano demonstra a aproximação e atualização deste quanto às posturas internacionais ao mesmo tempo em que se transfere um tom nacional ao inovar na articulação dessas referências.

Essa postura, ao dialogar com as experiências internacionais e com as peculiaridades locais, denota um propósito dialético percebido em muitos dos planos para Brasília. Ao promover a concordância entre vertentes distintas (senão contraditórias) ilustra o pragmatismo que objetivava uma cidade ideal, capaz de articular os principais conceitos e experiências a fim de compor espaços agradáveis e que constituíssem o cenário da Nova Capital do Brasil.

Referências diretas ou indiretas a, por exemplo, Le Corbusier, E. Howard, Perry ou aos conceitos do CIAM, entre outros, foram formulações igualmente presentes nos demais planos para Brasília.

A semelhança do partido adotado em dividir a cidade em dois eixos, o cívico e o residencial, e evidenciar o ponto mais alto do sítio e o cruzamento desses eixos não se restringe ao plano vencedor de Lúcio Costa, nem se caracteriza como uma mera coincidência. A grande maioria dos projetos utilizou dois eixos perpendiculares

para a organização urbana. Esses eixos possibilitam a implantação dos sistemas e redes de infraestrutura. A adequação do eixo N-S à topografia permite o passeio ininterrupto pela área e por isso facilita a distribuição dos serviços urbanos (água, esgoto, drenagem, iluminação, viário, transportes, telefonia, etc). O eixo E-W capta esse fluxo e o conduz da parte mais alta à parte mais baixa sem esforços mecânicos (a distribuição de água e a coleta de esgoto dá-se pela força da gravidade, por exemplo) (TAVARES, 2010). Dessa forma, a leitura técnica do sítio geográfico colabora na concepção do partido urbanístico, mesmo que os arquitetos do *Plano Piloto no. 24* não explicitem ou destaquem este aspecto nos seus relatórios.

A larga utilização do zoneamento funcional, da composição de diferentes áreas verdes, da hierarquização do viário, da constituição do *core* e da adoção de leis restritivas à ocupação e dinamizadoras do rápido adensamento controlado também não são soluções aplicadas isoladamente.

Esse repertório reproduziu-se pelos escritórios de engenheiros, arquitetos e urbanistas em todo o Brasil e, fundamentalmente no eixo Rio-São Paulo, delimitando fisicamente uma rede de informações sempre atualizadas pelas experiências dos profissionais e, sobretudo pelas suas capacidades em transformá-las em soluções “climatizadas” à cultura nacional. Essa liberdade em incorporar os novos dados a partir de um olhar nacional deu aos projetos para Brasília um significado maior, pois não se limitaram à pura reprodução das experiências estrangeiras, mas na sua releitura para um objetivo bem definido, a composição da Capital Federal do país. Os escritórios de Mindlin e Palanti, no Rio e em São Paulo, não estiveram à margem desse processo, ao contrário, incorporaram as principais informações transformando-as em proposições para uma nova cidade.

Igualmente, outros vários autores de projetos para Brasília, sobretudo aqueles presentes no Concurso de 1957, utilizaram-se dos mesmos recursos chegando a resultados similares, porém com suas peculiaridades.

Essa visão totalizante do conjunto colabora na análise do *Plano Piloto no. 24* por dois principais motivos:

1. por comprovar sua inserção na cultura urbanística nacional através da tentativa de fazer dialogar experiências estrangeiras às necessidades locais, ou seja, devido à sua postura dialética;

2. por legitimar um fazer urbanístico autoral em que pesam a criatividade e o ideário político, ideológico e urbanístico dos próprios autores.

O resultado é, portanto, uma formulação que ilustra o quadro urbanístico nacional da década de 50 no Brasil e que resume algumas das principais experiências urbanísticas da primeira metade do século XX.

Referências bibliográficas

Livros

BARONE, A. C. C. *Team 10: arquitetura como crítica*. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.

BRAGA, M. L. A. *O concurso de Brasília - os sete projetos premiados*, 1999. Dissertação. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo.

CIUCCI, G. e DAL CO, F. *Architettura Italiana del'900*. 2.ed. Milão: Electa, 1995.

CORBUSIER, L.A. *Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993 (1943 1.ed.).

COSTA, L. *Relatório do "Plano Piloto de Brasília" à Comissão Julgadora do Concurso*, 1956.

EVENSON, Norma. *Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*. New Haven e London, Yale University Press, 1973.

FELDMAN, S. *O Zoneamento Ocupa o Lugar do Plano: São Paulo, 1947-1961*. In. ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7., 1997, Recife. Anais...Recife: MDU, UFPE, 1997, v.1, p.667-684.

FELDMAN, S. *Planejamento e Zoneamento - São Paulo 1947 - 1972*. São Paulo, Tese de Doutorado, FAU-USP, 1996.

FRAMPTON, K. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

GIEDION, S.; LEGER, F.; SERT, J. L., "Nine points on Monumentality", Nova Iorque, 1943, disponível em www.ub.es/escult/docus2/ser1.doc, acesso em 10/05/2007.

HOWARD, E. 1946 (1898). *Garden Cities of To-morrow*. Londres, Faber and Faber Ltd.. Edição brasileira pela Hucitec, 1997, com introdução de Dácio Ottoni.

KALIC, R. *Chandigarh - the making of an Indian City*. London: Oxford University Press, 1999.

LEME, M. C. (Org.). *Urbanismo no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FUPAM/FAU, 1999.

MANCUSO, Franco. *Las Experiencias del Zoning*, Barcelona, Gustavo Gilli, 1980.

PERRY, C. *The neighborhood unit*, in Comitee on Regional Plan of New York and its Environs, 1931. (1929, 1. ed.)

RIBEIRO, L. C. Q. e CARDOSO, A. L. *Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil* In: RIBEIRO, L. C. Q. e PECHMAN, R. *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1996. p. 53-78.

ROGERS, E. N., SERT, J. L., TYRWHITT, J. (org.) *I cuore della città: per una vita piu umana delle comunità*. Milão: Hoepli, 1954.

SAMPAIO, A. H. L. (outras) *Cartas de Atenas: com textos originais*. Salvador: Quarteto Editora/ PPG/AU, Faculdade de Arquitetura da UFBA, 2001.

SANCHES, A. C. *A obra e a trajetória do arquiteto Giancarlo Palanti: Itália e Brasil*. Dissertação. São Carlos: EESC-USP, 2004.

SANCHES, A. C. *O Plano Piloto nº24 - equipe de Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti*. In: VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2002, Salvador. VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo-Historiografia da cidade e do urbanismo: balanço da produção recente e desafios atuais, 2002.

STEIN, C. *Toward new towns for America*. Cambridge: Mass, MIT Press, 1957.

TAVARES, J. C. *Brasília: aspectos políticos e urbanísticos da criação da nova capital*, in Anais do XXI Simpósio Nacional da Associação Nacional de História - ANPUH, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2001.

TAVARES, J. C. *O Concurso para a Capital Federal. As origens, os projetos pioneiros, as polêmicas e o legado urbanístico de Brasília*, in AU - Arquitetura e Urbanismo, no. 192, Seção: Intersecção II, Pini, São Paulo, 2010.

TAVARES, J. C. *Projetos para Brasília e a Cultura Urbanística Nacional*. Dissertação. São Carlos: EESC-USP, 2004.

YOSHIDA, C. B. *Henrique Ephim Mindlin: o homem e o arquiteto*. São Paulo: Instituto Roberto Simonsen, 1975.

Artigos em periódicos

BRASÍLIA: plano piloto, 5º Lugar. *Arquitetura e Engenharia*, Belo Horizonte, n. 44, p. 25-9, mar./abr, 1957.

BRASÍLIA: plano piloto nº24, Habitat, São Paulo, n. 45, p., nov./dez. 1957.

NOBRE, A. L. *Henrique Mindlin, profissão: arquiteto*. *AU*, São Paulo, ano 16, n. 90, p. 77-81, jun./jul. 2000.

PLANO PILOTO nº24: 5º Prêmio, *Módulo*, n. 8, p.72-5, jul. 1957.

Plano de urbanização da praia de Pernambuco, Guarujá
– Arquiteto Henrique E. Mindlin. Habitat, São Paulo,
n. 14, (inclui prefácio de Geraldo Ferraz).

Documentos não publicados

PALANTI, G. *Relatório para o plano piloto de Brasília*, 1957.
Manuscrito não publicado.

PALANTI, G. *Correspondência com o grupo CIAM italiano*,
não publicada.

Entrevista

Entrevista Concedida por Valmir Lima Amaral, Pedro Augusto V. Franco e Rubens Biotto a Jeferson Cristiano Tavares e Aline Coelho Sanches, Rio de Janeiro, 16 de maio de 2002.

Masterplan no. 24: Reflections on a proposal to Brasília

Aline Coelho Sanches, Jeferson Tavares

Abstract

This article analyzes the design presented by Giancarlo Palanti and Henrique E. Mindlin team for the 1957 Brasilia Masterplan competition, awarded with the fifth place. It recognizes the sources of such design, its references, ideas, concepts and the steps taken towards its development. The conclusion is that it sets an example of a Brazilian line of urban planning in the 50's. Despite its similarities and references to other competing designs, its peculiarities and individuality are recognized.

Keywords: Brasília, Giancarlo Palanti, Henrique E. Mindlin.

Plan Piloto no. 24: Reflexiones sobre una Propuesta para Brasília

Aline Coelho Sanches, Jeferson Tavares

Resumen

Analiza el proyecto presentado por Giancarlo Palanti y Henrique E. Mindlin, quinto lugar en el Concurso para el Plan Piloto de Brasilia, en 1957. Reconoce las fuentes del plan, sus referencias, las ideas, conceptos y procedimientos que guiaron su elaboración. Concluye que el proyecto es un ejemplo de una línea brasileña de La planificación urbana em los años 50. A pesar de las similitudes con otros proyectos competidores, reconoce sus peculiaridades y características únicas.

Palabras clave: Brasília, Giancarlo Palanti, Henrique E. Mindlin.