

Marília Pacheco Machado

# **SUPERQUADRA: pensamento e prática urbanística**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Sylvia Ficher, UnB.

Brasília, setembro de 2007



Marília Pacheco Machado

**SUPERQUADRA:  
pensamento e prática urbanística**

Universidade de Brasília  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Dissertação defendida em 14 de setembro de 2007 perante a banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Sylvia Ficher, UnB

---

Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de Andrade, EESC-USP

---

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schlee, UnB

---

Prof. Dr. Antônio Carlos Carpitero, UnB, suplente



Dedico este trabalho

A Francisca Theresa, por me ensinar todos os dias a viver de amor.

Aos meus pais, Dirceu e Irene, pelo carinho e pelo amor eternos.

A Joaquim e Dayal, pela compreensão e apoio dados ao longo deste período.





# Agradecimentos

Ao meu irmão Dirceu e aos meus sobrinhos, Pedro, Isabella e Ana Theresa, por todo carinho e compreensão.

À minha orientadora Sylvia Ficher, pela valiosa contribuição, liberdade, dedicação e paciência. Agradeço-a também por abrir sua casa, permitindo o convívio extremamente agradável com nossa querida Ana Ficher.

Ao professor Carlos Roberto Monteiro de Andrade, pela disponibilidade e generosidade.

Ao professor Andrey Rosenthal Schlee, pelas importantes contribuições e sugestões ao longo de todo o curso.

Ao professor Benny Schvasberg, o primeiro a sugerir que eu fizesse um trabalho sobre este assunto.

Em especial a Mara Marques, Ricardo Trevisan e Carlos Madson, pelo amor, carinho e a enorme contribuição técnica.

Aos meus amigos, participantes desta e de outras etapas de minha vida: Adilson Brito, Alexandre Soares, Antônio Mello Jr, Cláudia Hofmann, Dulce Blanco, Francisco Leitão, Giselle Moll, Manuel Brandão, Raniere Soares e Ronaldo Moscoso.

Raquel, João, Júnior e Anderson, pelo suporte institucional na UnB, necessário para o desenvolvimento deste trabalho.

Um agradecimento especial a Maurício Maia Soutinho, pela revisão e formatação do trabalho.

Ao Governo do Distrito Federal, pelo apoio que me permitiu uma dedicação mais intensa à pesquisa e pela disponibilização de seus arquivos.



## Resumo

Esta dissertação apresenta o estudo da superquadra do Plano Piloto de Brasília, a partir dos diversos pensamentos que lhe deram sustentação e de sua prática urbanística, buscando inseri-la na história da organização arquitetônica da habitação. No capítulo *Alguns precedentes*, são abordados os principais ideários urbanísticos da Renascença, passando pelo século XIX, até as prescrições e realizações modernistas da primeira metade do século XX. O capítulo *Uma nova capital* faz uma leitura do processo de implantação do Plano Piloto de Brasília no contexto brasileiro, visando o entendimento do projeto urbano de Brasília e das diretrizes de Lúcio Costa para o setor residencial, constantes do Relatório do Plano Piloto. O capítulo *Tempo e urbanística*, por sua vez, trata de como ocorreu a transposição da concepção espacial da superquadra, idealizada por Lúcio Costa, para a realidade, buscando traçar uma trajetória evolutiva de sua forma urbana desde o início da construção da cidade, passando por seu período de consolidação, até os projetos mais recentes, que experimentam novas morfologias. O capítulo *Aspectos urbanísticos* analisa algumas categorias de superquadra, considerando a sua malha viária, o parcelamento e os equipamentos, a organização dos edifícios no seu interior, a variação na tipologia dos edifícios, além de outros aspectos. Finalmente, o capítulo *Uma nova maneira de morar* reúne alguns projetos habitacionais significativos, com o objetivo de demonstrar sua importância na definição de uma espécie de tipologia padrão para os edifícios residenciais de Brasília.

### Palavras-chave

Habitação, cidade moderna, superquadra.



## Abstract

This study focuses on a “superquadra” of the Brasilia Pilot Plan, its conceptual bases and subsequent urbanistic realization, and the place it occupies in the history of the organization of human habitation. The chapter entitled *Some Precedents* covers the main urbanistic ideas of the Renaissance, 19<sup>th</sup> century urbanistic and architectural practices and the main modernist prescriptions and realizations of the first half of the 20<sup>th</sup> century. The chapter *A New Capital* interprets the process of implementation of the Brasilia Pilot Plan within the Brazilian context, in order to provide an understanding of the Brasilia urban design and guidelines of Lúcio Costa for the residential sector, as set forth in the Pilot Plan Report document. The chapter *Time and Urban Planning*, in turn, shows how the spatial concept of the “superquadra” idealized by Lúcio Costa was transposed to reality, seeking to accompany the evolution of its urban conformation from the beginning of the construction of the city, through the consolidation period, to the more recent projects, which try out new morphologies. The chapter *Urbanistic Aspects* analyses some “superquadra” categories from the standpoint of their internal circulation, the division of the inner spaces and urban equipment, the organization of the buildings, the various types of buildings, and other components. Lastly, the chapter *A new way of living* addresses some significant housing projects for the purpose of showing their importance in defining a sort of standard typology for residential buildings in Brasilia.

## Keywords

Housing, modern city, superquadra.



# Sumário

	<b>Introdução</b>	15
Capítulo 1	<b>Alguns precedentes</b>	25
Capítulo 2	<b>Uma nova capital</b>	51
Capítulo 3	<b>Tempo e urbanística</b>	63
Capítulo 4	<b>Aspectos urbanísticos</b>	87
Capítulo 5	<b>Uma nova maneira de morar</b>	109
	<b>Considerações finais</b>	133
	<b>Lista de ilustrações</b>	139
	<b>Lista de siglas e abreviações</b>	144
	<b>Bibliografia</b>	146
Anexo	<b>Inventário de plantas urbanísticas das superquadras</b>	151

# Introdução

Toda história é inevitavelmente condicionada por um modo de abordá-la; não se pode escrever uma história absoluta, assim como não se pode realizar uma arquitetura absoluta – mesmo num breve período de tempo, a imagem caleidoscópica altera seu desenho.<sup>1</sup>

A idéia de uma sociedade perfeita sempre alimentou a imaginação humana desde a Antigüidade. Este ideal de plenitude, símbolo de uma felicidade original perdida, é perseguido desde as tradições bíblicas de um Éden; e sempre acompanhado de um sentimento de perda irrecuperável.

A mais famosa utopia da antiguidade foi a *República* de Platão (427-347), filósofo nascido em Atenas e discípulo de Sócrates. Em sua mais importante obra, um tratado social completo, expõe um estado imaginário cujo governo totalitário é confiado a filósofos. Reconhecidamente o primeiro grande livro a traçar os contornos de um estado ideal, a *República* influenciou inúmeros modelos de sociedade e ocupou, ao longo do tempo, o imaginário de um grande número de pensadores, escritores e historiadores.

Na Idade Média, a progressiva degradação das condições de vida da sociedade pelo refreamento das atividades econômicas, por guerras e epidemias, inspirou diversas propostas de comunidades que usufríssem as vantagens tanto da vida no campo como da vida na cidade. Oriundas principalmente da Inglaterra e da França, tais visões de Cidade Ideal tentavam conduzir o homem para uma vida de ordem, harmonia e beleza e aspiravam melhorar as condições de vida da população urbana.

Já do século XVIII em diante, a necessidade de se dispor rapidamente de casas urbanas começaria a pautar a atividade dos arquitetos, até então pouco interessados em moradias que não fossem para as classes privilegiadas, como denuncia Rykwert, em *A sedução do lugar*:

Os horrores das habitações da classe trabalhadora podem parecer óbvios atualmente, mas as ações para mudar essas condições foram incrivelmente lentas. As massas sempre foram de pouco interesse para engenheiros e arquitetos.<sup>2</sup>

Podemos considerar que o que designamos hoje por cidade moderna se deu a partir dessas experiências e formulações teóricas em resposta às transformações sociais, econômicas e demográficas da revolução industrial. O processo de recusa da cidade tradicional não obedeceu a uma seqüência histórica rígida e definida, porém, podemos considerar o seu incremento a partir do período do primeiro pós-guerra.

## Justificativa

Nos últimos anos um tema tem despertado o interesse de muitos pesquisadores no campo da arquitetura e do urbanismo em todo o mundo: a história das cidades, em especial as origens da cidade moderna. Esta preocupação pode ser verificada no número cada vez maior de trabalhos dedicados ao assunto.

O caso de Brasília não é diferente. Muitos trabalhos foram feitos sobre a nova Capital Federal que, embora tragam contribuições à sua historiografia, não esgotam o assunto. Ainda há espaço para um olhar que amplie o conhecimento sobre a superquadra de Lúcio Costa. Passados quase cinqüenta anos do início da construção da cidade, é oportuno promover um balanço, em especial no que concerne os modelos adotados nas superquadras e suas origens, para então nos aprofundarmos em sua realização, verificando os projetos efetivamente implantados, aqueles projetos descartados, as rupturas e permanências ao longo dos anos em sua configuração espacial.

Ocorre que, a despeito da importância atribuída por inúmeros estudiosos à superquadra brasiliense, não existe ainda um levantamento sistemático de suas características. Mais ainda, o grande número de informações hoje disponíveis sobre elas está dispersas e fragmentado, em diferentes órgãos administrativos do Governo do Distrito Federal, ou até mesmo na memória de muitos pioneiros que ajudaram a construir a cidade. Neste contexto, algumas questões relevantes permanecem ainda sem resposta, tais como: os precedentes da superquadra, as principais diferenças entre a superquadra idealizada por Lúcio Costa e aquelas de fato construídas na cidade, os autores dos projetos brasilienses, as reais semelhanças e diferenças de desenho entre diferentes superquadras.

Portanto, a expectativa do estudo proposto é também produzir material técnico que possa servir de consulta aos diversos profissionais, pesquisadores e estudantes envolvidos com o resgate da história urbana de Brasília, identificando e referenciando outros trabalhos realizados.

## Revisão da bibliografia<sup>3</sup>

Brasília nunca foi consenso. Os apaixonados e os historiadores que estudaram e estudam a sua realização dão suporte a uma história muitas vezes permeada por lendas e mitos envolvendo o processo de sua implantação. Não se pode dizer que não existam trabalhos críticos e sérios desse processo, mas parece que para Brasília não existe meio termo: a incensação ou a incineração.

Neste quadro freqüentemente passional, vamos encontrar uma grande quantidade de trabalhos: do sagrado ao profano, do científico ao emocional. Todos buscam de alguma forma falar sobre Brasília. Contudo, tentaremos nos restringir àqueles relevantes ao presente tema.

Existe uma vasta bibliografia referente a alguns precedentes do Movimento Moderno que nos ajudam a compreender a origem da cidade contemporânea. Entre os textos que oferecem um panorama histórico, destacamos *Teoria e Projeto na Primeira Era da Máquina* (1960), de Reyner Banham, *Cidades do Amanhã* (1995), de Peter Hall, *História Crítica da Arquitetura Moderna* (1997), de Kenneth Frampton, e *A Sedução do Lugar* (2004), de Joseph Rykwert. Igualmente, podemos aprofundar o assunto por meio de alguns trabalhos que serviram de arcabouço teórico para esses mesmos livros, tais como: *Cidades-Jardins de Amanhã* (1902), de Ebenezer Howard, *La arquitectura de la gran ciudad* (1927), de Ludwig Hilberseimer, ou *Toward New Towns for América* (1956), de Clarence Stein.

Le Corbusier, mais que qualquer outro arquiteto do Movimento Moderno, influenciou os arquitetos brasileiros do século XX. Em *Urbanismo* (1925), apresentou muitos de seus fundamentos teóricos, os quais foram acolhidos com estupor, cólera ou entusiasmo. O livro apresenta, por exemplo, seu primeiro estudo de impacto, *Une Ville Contemporaine pour trois millions d'habitants*, exposto inicialmente no Salão de Outono de Paris, em 1922. Destaca-se também o polêmico Plano Voisin (1925), para o centro de Paris, exposto no pavilhão da revista *l'Esprit Nouveau*, na Exposição Internacional das Artes Decorativas. Graças a seus princípios fundamentais e, principalmente, aos seus desenhos perspectivos, esses estudos – cuja tarefa era satisfazer uma demanda por imagens do ideal possível – findou por reforçar uma visão arquitetônica da cidade.

Outra obra influente de Le Corbusier é *Por Uma Arquitetura* (1923). No tópico intitulado *Casas em Série*, o autor faz uma apologia da arquitetura padronizada da estética modernista,



partindo do princípio de que tudo precisa ser muito rápido, muito econômico e muito moderno para atender aos anseios de uma nova época. Para ele, a questão do abrigo, de alojar as famílias era emergente; para tanto, a nova casa deveria de ser feita na fábrica, padronizada e industrializada, feitas em série – a máquina de morar.

Dentro de uma linha mais cognitiva do nosso objeto Brasília, encontramos diversos trabalhos de seu criador, Lucio Costa, reunidos em grande parte nos livros *Sobre arquitetura* (1962) e *Registro de uma vivência* (1995). Deles, destacamos os seguintes: *Vila Monlevade* (1936), *O Arquiteto e a Sociedade Contemporânea* (1952), *Relatório do Plano Piloto de Brasília* (1957), *Sobre o problema da habitação em Brasília* (1961) e *Sobre a construção de Brasília* (1962). Os seus textos fornecem um rico material sobre a história da arquitetura contemporânea brasileira, sendo ele um dos protagonistas desta história, fruto de um processo contínuo de seu amadurecimento profissional. É autor de uma obra de referência obrigatória em todo estudo de teoria e história da arquitetura no país.

Fora do campo da arquitetura, destacamos o trabalho de um pioneiro que participou da grande aventura que foi construir Brasília: *Brasília: memória da construção* (1994), de Fernando Tamanini, onde são apresentadas de forma sistemática diversas questões relativas à história da cidade. Para este autor, a história oficial só registrou alguns nomes daqueles que lutaram pela efetivação da mudança da Capital do litoral para o interior do país, esquecendo os milhares de pessoas anônimas que aqui trabalharam em sua construção. Em seu livro, para o presente estudo, interessam particularmente os primeiros capítulos, que retratam a solidão e as dificuldades da fase crítica da construção da cidade e as forças políticas atuantes à época, contra ou favor da transferência.

Entre os livros que dão um destaque especial para concepção de Brasília, está *Arquitetura Contemporânea no Brasil* (1981), de Yves Bruand, panorama abrangente da arquitetura brasileira produzida no decorrer do século XX. O tópico *Brasília, Apoteose do Urbanismo Brasileiro*, aborda as origens da idéia da mudança da capital, o concurso para escolha de seu plano piloto, os projetos concorrentes e o plano vencedor de Lúcio Costa. Bruand aborda, entre outras coisas, algumas soluções adotadas por Oscar Niemeyer e os problemas habitacionais da nova capital. Por fim, ressalta que o plano idealizado por Lúcio Costa passou quase que sem alterações do desenho para a realidade, salvo raras exceções que não cabe agora discutir.

Na década de 1980, o arquiteto James Holston desenvolveu uma abrangente pesquisa sobre Brasília, a qual culminou com a publicação de *A Cidade Modernista* (1989). Ao abordá-la, ele

apresenta Brasília como o exemplo mais acabado do urbanismo modernista e ressalta que “a superquadra, em si, só existe em Brasília.” Para Holston, a sua solução proporciona um estranhamento à maioria de seus moradores, afirmação baseada em uma detalhada descrição da estrutura social e físico-espacial da superquadra, na qual busca demonstrar o descompasso entre o projeto do plano piloto e a realidade sócio-espacial do Brasil.

Ainda neste quadro, destaca-se a produção de alguns arquitetos que tiveram a sua trajetória profissional vinculada à cidade, tais como: *Brasília, mitos e realidades* (1985), de Paulo Bicca, *Brasília, sobre a unidade vizinhança* (1995), de Matheus Gorovitz, *Unidade de Vizinhança: notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil* (2004), de Vicente Quintella Barcellos, *O Espaço de Exceção* (2002) e *Arquitetura e Urbanidade* (2003), de Frederico de Holanda.

Nabil Bonduki, em *Origens da habitação social no Brasil* (1998), trouxe uma importante contribuição historiográfica sobre o período anterior a 1964. O autor busca, especialmente, analisar a política habitacional e urbana brasileira, revendo a era Vargas e o período que antecede a criação do BNH. Ao analisar a produção estatal de moradias, mostra as medidas populistas do estado, os principais personagens envolvidos – arquitetos, autoridades –, e examina as condições sociológicas para o surgimento de novos cânones estéticos de habitação no país que iriam resultar na construção dos grandes conjuntos habitacionais modernistas patrocinados pelo estado e pelos institutos de previdência funcional.

Dentre os inúmeros trabalhos acadêmicos sobre a história de Brasília, cumpre registrar alguns mais recentes, desenvolvidos no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Brasília: *Brasília: Memória, Cidadania e Gestão do Patrimônio Cultural* (2001), de Sandra Ribeiro Bernardes, *Espaço, Patrimônio e Gestão Urbana* (2001), de Carlos Madson dos Reis, *Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964* (2003), de Francisco Chagas Leitão, *Construindo Brasília- A trajetória profissional de Nauro Esteves* (2005), de Cristiana Mendes Garcia, e *Arquitetura estrangeira e outras arquiteturas: Embaixadas, Delegações Estrangeiras e Organismos internacionais em Brasília* (2005), de Paulo Roberto Alves dos Santos.

Na seara propriamente dita da superquadra, somente em 2005 Farès el-Dahdah organizou o livro *Case: Brasília's Superquadra*. Ao todo, a publicação reúne dez estudos, que abordam a questão de maneiras distintas. Deles, destacamos o trabalho *The Residential Building Slab in the Superquadra*, de Sylvia Ficher, Francisco Leitão, Geraldo Nogueira Batista e Dionísio Alves França, o qual trouxe uma contribuição importante ao tema, ao abrir caminho para uma

nova abordagem da superquadra, por meio de uma cronologia das alterações introduzidas na legislação, as quais culminaram em transformações tipológicas em seus edifícios e espaços.

## Objetivos

Esta pesquisa propõe a inserção da superquadra na história da organização arquitetônica da habitação. A superquadra brasiliense foi a solução dada por Lúcio Costa para “o problema residencial da nova capital.”<sup>4</sup>

A superquadra será considerada primordialmente do ponto de vista de um plano de construção de habitações em série destinadas aos funcionários públicos que seriam transferidos para Brasília. Por isso, a maior ênfase será dada ao estudo de seus projetos urbanísticos, com algumas considerações quanto ao seu sistema viário. Não serão considerados os espaços internos dos edifícios, porém serão retratados alguns que consideramos mais representativos e que nos ajudarão a compreender a lógica que norteou a implantação da cidade.

O objetivo central do trabalho é delinear uma trajetória do processo evolutivo da superquadra de Brasília do ponto de sua história urbana. Primeiramente, a partir de seus antecedentes, passando pela proposta apresentada por Lúcio Costa no Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, no sentido de fornecer elementos para uma melhor compreensão de sua realidade espacial e de sua prática urbanística.

A pesquisa procura acrescer para uma série de trabalhos sobre Brasília, em especial sobre o tema ainda pouco explorado da superquadra, inserida na pesquisa que trata da **Documentação da Ocupação Residencial no Plano Piloto de Brasília**, com os seguintes objetivos específicos:

- Desenhar um panorama histórico das origens e das mudanças no conceito de morar a partir das transformações ocorridas nas cidades após a Revolução Industrial;
- Refletir sobre a superquadra de Lúcio Costa, as idéias que lhe deram sustentação e como elas foram apropriadas no campo do urbanismo no Brasil;
- Documentar a cronologia dos projetos urbanísticos das superquadras;

- Inventariar os projetos urbanísticos das superquadras do Plano Piloto de Brasília;
- Inventariar alguns projetos arquitetônicos de edifícios de superquadras;
- Levantar e organizar, dentro de uma periodização a ser definida no decorrer do trabalho, o material documental e iconográfico relativo às plantas urbanísticas das SQ.

O corte cronológico situa o escopo do presente trabalho entre dois momentos considerados relevantes: a declaração como vencedor do projeto de Lúcio Costa no Concurso para o Plano Piloto para Brasília (1957), e a elaboração do último projeto urbanístico de SQ para o PPB (1988).

## **Procedimentos metodológicos**

Esta pesquisa foi desenvolvida por meio de uma série de levantamentos:

### **Levantamento Bibliográfico**

- Levantamento e análise de material bibliográfico sobre a cidade moderna e o movimento moderno, particularmente as origens da superquadra do Plano Piloto de Brasília;
- Material bibliográfico acerca a mudança da capital do país e como a questão habitacional é tratada por Lucio Costa em sua trajetória profissional e em seu projeto para o Plano Piloto de Brasília;
- Material bibliográfico sobre a atuação profissional de Oscar Niemeyer durante a construção de Brasília, particularmente sobre a produção urbanística e arquitetônica da Divisão de Arquitetura da Novacap;
- Material bibliográfico sobre os projetos urbanísticos das superquadras e seus aspectos urbanísticos;
- Material bibliográfico acerca produção de habitações em larga escala.

## Levantamento Documental

- Projetos urbanísticos;
- Projetos arquitetônicos;
- Levantamento iconográfico de artigos e imagens.

## Locais da pesquisa

As fontes coletadas para o desenvolvimento desta dissertação foram levantadas junto aos seguintes arquivos:

- Núcleo de Documentação Urbanística da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente- NUDUR/SUDUMA;
- Arquivo público do DF;
- Bibliotecas universitárias;
- Casa de Lucio Costa – site;
- Acervos de profissionais;
- Periódicos nacionais e internacionais;
- Anais de encontros nacionais;
- Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal;
- Produções acadêmicas – dissertações de mestrado e teses de doutorado;
- Legislações.

## Banco de dados

Organização, tabulação e análise do material coletado a partir dos levantamentos realizados.

## Organização dos capítulos

Capítulo 1 - **Alguns precedentes** - tem o intuito de promover uma reflexão sobre as origens da superquadra no sentido de construir um referencial teórico básico sobre ela como um espaço de habitação social. São abordados os principais ideários urbanísticos da Renascença, passando pelo século XIX, até as prescrições e realizações modernistas da primeira metade do século XX, com o fito de compreender o espaço urbano moderno das superquadras de Brasília.

Capítulo 2 - **Uma nova capital** – este panorama histórico busca fazer uma leitura do processo de implantação do Plano Piloto de Brasília, assim como o resgate de informações dispersas sobre ele, a partir de pesquisa documental, de depoimentos de profissionais e representantes da sociedade civil envolvidos. Neste momento, faz-se o entendimento do projeto urbano de Brasília e as diretrizes de Lúcio Costa para a superquadra, constantes do relatório. Cabe esclarecer que não se trata de promover uma análise extensiva sobre o tema, pois, pela complexidade, fugiria do nosso objetivo principal de estudo.

Capítulo 3 – **Tempo e urbanística** - trata de como se deu a transposição da concepção espacial da superquadra idealizada por Lúcio Costa para a realidade, buscando traçar uma trajetória evolutiva, considerando sua forma urbana desde o início da construção da cidade, passando pelo seu período de consolidação, até os projetos mais recentes que experimentam novas morfologias.

Capítulo 4 – **Aspectos urbanísticos** - analisa algumas categorias de superquadra, considerando a sua malha viária, o parcelamento e os equipamentos, a organização dos edifícios no seu interior, a variação na tipologia dos edifícios etc.

Capítulo 5 – **Uma nova maneira de morar** – reúne alguns projetos habitacionais significativos, com o objetivo de demonstrar sua importância na definição de uma espécie de tipologia padrão para os edifícios residenciais de Brasília.

Anexo - Inventário das plantas urbanísticas das superquadras.

## Notas:

1. FRAMPTON, *História Crítica da Arquitetura Moderna*, 2003, p. VII
2. RYKWERT, *A sedução do lugar*, 2004, p. 106.
3. Informamos que as datas indicadas nesta seção se referem à data da primeira publicação dos trabalhos.
4. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 28.

## Alguns precedentes

Na utopia, ao contrário, onde tudo pertence a todos, não pode faltar nada a ninguém, desde que os celeiros públicos estejam cheios. A fortuna do Estado nunca é injustamente distribuída naquele país; não se vêem nem pobres nem mendigos, e ainda que ninguém tenha nada de seu, no entanto todo mundo é rico. Existe, na realidade, mais bela riqueza do que viver alegre e tranqüilo, sem inquietações nem cuidados?

Utopia, Thomas More, 1516

Uma reflexão sobre a superquadra de Brasília deve, inicialmente, considerar as propostas urbanísticas, muitas delas utópicas, que vieram a influenciar os precursores do Movimento Moderno. Da Renascença à primeira metade do século XX, buscou-se traçar um panorama histórico dos principais ideários que iriam informar o urbanismo funcionalista de que se valeu Lucio Costa em sua concepção do Plano Piloto da nova Capital do Brasil. Num primeiro momento, a exposição tratará das discussões em torno da cidade moderna ocidental, para abordar, ao cabo, a temática da habitação e seu desdobramento em conjuntos residenciais e em propostas e preceitos que visavam transformar a ordem urbanística estabelecida. Cabe ressaltar que não se trata de uma análise exaustiva de período tão extenso e de temas tão complexos, mas uma tentativa de enriquecer a compreensão da unidade habitacional básica do Brasília, inegavelmente uma das soluções físico-espaciais representativas da cidade modernista.

### As cidades ideais da Renascença



1. Luciano Laurana (atr.), *La città ideal*, pintura no Palazzo Ducale de Urbino, século XV



Período de grandes mudanças sociais na Europa, marcado por avanços técnicos e científicos – da invenção da imprensa às grandes navegações e à descoberta do Novo Mundo, passando pelo desenvolvimento da física, da anatomia etc., pelo florescimento de idéias humanistas e pela valorização do trabalho artístico, “a Renascença, ao regressar aos modos clássicos, retomou o caminho de um mundo que era mais moderno que a recente cultura medieval.”<sup>1</sup>

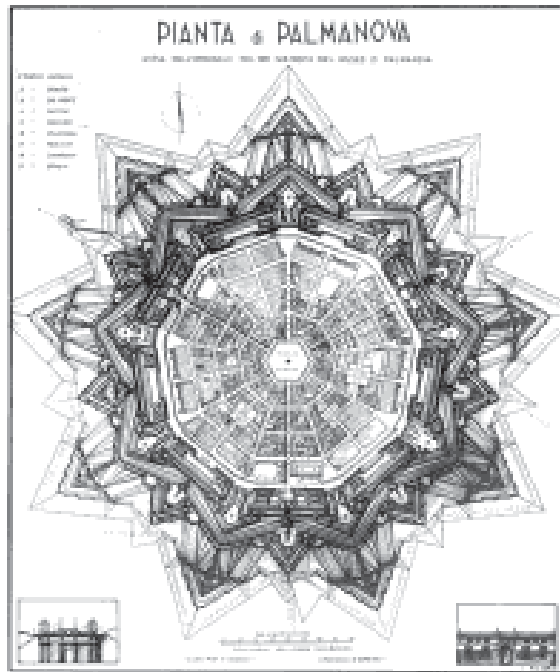
A difusão de valores filosóficos e artísticos greco-romanos, o desejo de ordem e disciplina, a valorização da razão humana, todos estes são elementos que iriam fomentar o imaginário utópico. E esse, por sua vez, levaria uma inédita preocupação de caráter teórico com a organização das cidades.

Na literatura, Thomas Morus, com *De optimo republicae statu*, deque nova insula Utopia (1516), atualizou um gênero de literatura política e filosófica, caracterizado por severas críticas à sociedade estabelecida, no caso a inglesa. A palavra “utopia” – “lugar nenhum”, em grego – , usada por ele para nomear a ilha imaginária que descreve, passaria justamente a designar uma sociedade ideal, feliz e saudável. Outros exemplos de descrições de lugares com uma vida aprazível e feliz – como *A Cidade do Sol* (1623), de Tommaso Campanella, ou *a Nova Atlântida* (1627), de Francis Bacon – iriam reforçar a noção de se obter uma sociedade mais igualitária e justa.

Ainda que a contribuição desse gênero para o campo do urbanismo tenha sido limitada, dado seu cunho eminentemente teórico, a longo prazo e em conjunção com o esforço bem mais prático de melhor conhecer as obras de arte e os monumentos e edifícios remanescentes da antiguidade clássica, novos entendimentos do que seria a correta disposição urbana iriam ser propostos.

A descoberta das regras da perspectiva teria conseqüências mais imediatas para um anseio de racionalização do espaço urbano e de ordenação consciente das edificações. Confirmando o caráter visual das origens de tais preocupações, as primeiras representações renascentistas de paisagens urbanas ideais se deram no campo da pintura: a cidade modelar se faz presente justamente como cenário, como pano de fundo de pinturas (Fig. 1). Conforme explicita Garcia Lamas:

Francesco da Giorgio e outros pintores produzem nos seus quadros a cidade renascentista: o espaço organiza-se por um grande eixo ladeado de edifícios nem sempre iguais e simétricos. Assim, pintores, geômetras, matemáticos, vão explorando a recém descoberta ciência da perspectiva, desenhando as paisagens urbanas que serão realizadas nos séculos seguintes.<sup>2</sup>



2. Representação da cidade ideal segundo descrição de Vitruvius : Filarete, Sforzinda, 1475-1464

3. Scamozzi, Palmanova, 1593

Por outro lado, a invenção da imprensa também deu sua contribuição, ao proporcionar uma maior e mais rápida difusão de idéias. Não só a redescoberta de Vitruvius, cujo *De Architectura* seria considerado o livro sagrado da arquitetura por muitos séculos –, a Renascença foi também uma era de intensa elaboração de novos tratados de arquitetura, de desenho e de construção de cidades. Ambos, Vitruvius e sua prole, ofereciam, entre outras coisas, princípios urbanísticos.

E assim, a cidade ideal renascentista seria concebida à imagem daquela prescrita por Vitruvius. Com planta circular e circundada por muralhas, cristalizava o esquema modelar dos planos utópicos da época: a cidade em forma de estrela.

Certamente a não-construída Sforzinda, desenhada por Filarete entre 1457 e 1464, é um dos primeiros projetos conhecidos propostos segundo o modelo vitruviano: uma estrela com oito pontas, derivada da superposição de dois quadrados. Ou, nas palavras de Spiro Kostof:

Sforzinda é o arquétipo da cidade humanista da Alta Renascença, onde a forma perfeita é a imagem de uma sociedade perfeita.<sup>3</sup>

Talvez Palmanova, concebida em 1593, provavelmente com a colaboração de Scamozzi, para defender a República de Veneza da ameaça turca, seja a principal concretização das idéias urbanísticas renascentistas.<sup>4</sup> Outras se seguiriam, propostas de cidades ex-novo, sempre limitadas por muralhas e nas quais se intentava mais a defesa do que uma nova ordem urbana. A cidade estelar era, na verdade, uma fortificação, rígida e sem possibilidade de expansão. Tanto assim que os franceses, em meados do século XVI, iriam construir cidades fortificadas em forma de estrela justamente nos confins do reino, nos locais mais indefesos, como Rocroi.

Na prática, os arquitetos do Renascimento não tiveram condições de transformar por inteiro a cidade medieval nem de impor suas formas geométricas, mas certamente alguns de seus princípios continuaram sendo influentes. A cidade ideal iria permanecer, na maioria dos casos, como um objeto teórico indispensável nos tratados, até hoje informando muitos pensadores e urbanistas, mesmo porque, conforme Lamas:

A Europa não necessitava de novos núcleos urbanos, dada a propagação territorial urbana que se havia constituído e completado na Idade Média. Na verdade, as poucas cidades renascentistas que foram criadas possuíam razões militares e eram altamente fortificadas, como Palma Nuova e Neuf-Brisach, ou por prestígio e poderio como Ville Richelieu, aí se aplicando princípios urbanísticos renascentistas.<sup>5</sup>

Giedion aponta que “o Renascimento não concebia o completo redesenho das cidades”.<sup>6</sup> Porém, se os governantes se limitavam a promover reestruturações no limitado tecido medieval existente, não se furtaram a tentar responder aos anseios de proporção e regularidade expressos no plano teórico. Muitos foram os centros antigos cortados por novas ruas retilíneas, flanqueadas por edificações com fachadas razoavelmente padronizadas. Além de atender a aspectos funcionais de circulação, tais intervenções previam – além da expansão dos antigos burgos – a construção de novos bairros, novas praças, novos edifícios monumentais, findando por estabelecer uma nova estética urbana. A abertura de vias monumentais, convivendo lado a lado com o traçado medieval, possibilitou a ligação de lugares até então distantes e a configuração de verdadeiros percursos de circulação visual.

Se, para muitos, não existe uma cidade renascentista, sem dúvida existem espaços urbanos que foram organizados segundo uma ordem caracteristicamente renascentista. Aquele foi um período de germinação de idéias, muitas delas inclusive retomadas pelo urbanismo do Movimento Moderno. São de então as primeiras prescrições de separação de tráfego de veículos e pedestres, séculos depois adotadas por Lúcio Costa em Brasília. Veja-se, por exemplo, os estudos de Leonardo da Vinci para a reconstrução de Milão, por volta de 1490, prevendo calçadas porticadas e galerias em diversos níveis, com passagens exclusivas para a circulação de pedestres e de veículos, além de uma rede de canais controlados por comportas e reservados para o transporte de carga.

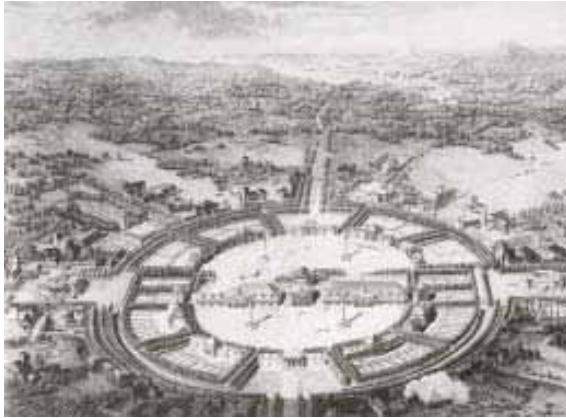


5. Sir Christopher Wren, plano para reconstrução Londres, 1666



4. Rocroi, século XVI :: Vista aérea

6. Leonardo da Vinci, Milão, 1490 :: Holborn, Londres, século XIX



## As cidades para trabalhadores

Na virada dos séculos XVIII e XIX iria surgir na Europa uma nova série de modelos urbanos, mais uma vez buscando transformar a ordem urbanística estabelecida. Em um contexto político e ideológico bastante diferente daquele dominante no Renascimento, aqui entrava em cena o discurso urbanístico empreendido pelos socialistas utópicos em nome da reforma social. O pano de fundo é a revolução industrial, sucintamente definida por Hobsbawm como “provavelmente o mais importante acontecimento na história do mundo, pelo menos desde a invenção da agricultura e das cidades.”<sup>7</sup> De direta conseqüência para a urbanização, transformaram-se drasticamente as relações entre campo e cidade.

Para compreender a gênese das transformações urbanas em curso deve-se considerar, em especial, o que estava ocorrendo na França e na Inglaterra, onde mudanças econômicas, sociais e, principalmente, tecnológicas e legislativas estavam mudando consideravelmente a organização da produção agrícola e induzindo um crescimento da população urbana. Por sua vez, o conseqüente inchaço do tecido urbano no período iria repercutir na prática arquitetônica devido à demanda inédita de mais habitações para as classes menos favorecidas.

O escopo das experiências de produção de habitações para trabalhadores abrange desde aquelas realizadas por conta do estado, passando por aquelas oriundas da iniciativa privada das novas classes dominantes – isto é, empresários e industriais –, até a ação de especuladores e construtores tradicionais. As primeiras experiências eram, em geral, destinadas a algum grupo de trabalhadores homogêneos, pensadas com limites populacionais rígidos e restringindo-se a esquemas geométricos.

De destaque por sua complexidade e parcial realização temos a cidade de Arc-et-Senans, projetada pelo eminente arquiteto Claude-Nicholas Ledoux em 1775 por encomenda do rei de França para garantir a eficiente exploração das minas de sal de propriedade real na região. Percebe-se pelo exame da metade construída da cidade – e mais ainda de sua complementação feita posteriormente por Ledoux e por ele denominada de ville de Chaux – que esta foi concebida segundo uma rígida hierarquia, até mesmo uma forte monumentalidade, repetindo nestes elementos e em sua planta circular a organização e a centralidade do poder real francês.

Mas seriam os socialistas utópicos que dariam a principal contribuição para a questão. Segundo Rykwert, vários pensadores revolucionários da segunda metade do século XIX, como Karl

7. Claude Nicolas Ledoux,  
Chaux, 1775-1780



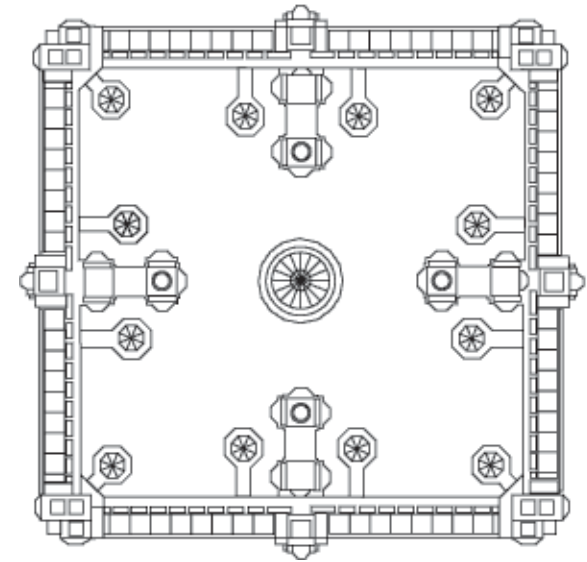
Marx e Friedrich Engels, leram assiduamente as propostas de Robert Owen, Claude de Saint-Simon e Charles Fourier.<sup>8</sup> Fruto da insatisfação com a situação de insalubridade dos bairros operários, os utópicos formularam uma série de modelos de comunidades ou de cidades ideais, sempre localizadas à distância dos grandes centros e que fugiam completamente da experiência cotidiana de então.

De família humilde, Robert Owen (1771-1858) começou a trabalhar ainda criança para logo se tornar um empresário bem sucedido. Tendo adquirido em 1899 um moinho em New Lanark, na Escócia, lá procurou aplicar suas idéias progressivas de reforma social e cooperativismo na criação de uma fábrica modelo, presidida por princípios de alimentação saudável, higiene e melhoria das condições de moradia dos trabalhadores.

Suas inovações obtiveram grande sucesso, fazendo de New Lanark um local de atração de um grande número de visitantes vindos de diversas partes do mundo. O próprio Owen, animado com o desempenho econômico da empresa, iria propor a generalização de seus princípios e inovações em um plano de assentamento-modelo a ser realizado nos Estados Unidos: a comunidade de New Harmony, em Indiana, criada em 1824 e implantada segundo projeto do arquiteto Stedman Whitewell. Para uma população de 1.200 habitantes, assentada em uma área de cerca de quinhentos hectares de terras cultiváveis, o principal elemento do plano de New Harmony era uma grande edificação de planta quadrada, cujo interior era organizado em áreas distintas destinadas ao trabalho, à moradia e ao culto religioso.

Certamente o projeto de reforma social e política mais instigante dentre os utópicos é aquele do francês Charles Fourier (1772-1837). Exposto em seu primeiro livro, *Théorie des quatre mouvement* (1808), tinha como ponto de partida a crença na existência de uma ordem social natural, paralela à ordem física do universo, que levaria a um estágio ideal no qual as emoções humanas se expressariam livremente e a sociedade seria organizado para o prazer. Para atingir tal estágio, Fourier previu um modelo urbanístico que denominou de falanges ou falanstérios: unidades cooperativas de produção e de consumo, racionalmente organizadas em oposição ao caos da cidade industrial, abrigando 810 pessoas de cada sexo e cujos rendimentos deveriam ser repartidos entre o trabalho, o talento e o capital.

Em sua forma ideal, o falanstério seria constituído de três círculos concêntricos, cujas edificações deveriam seguir rigorosamente o código edilício elaborado pelo próprio Fourier. No círculo central deveriam ficar os edifícios públicos; no segundo círculo, uma única edificação destinada à moradia – por muitos considerada a precursora da *unité d'habitation* de Le Corbusier; no



8. Stedman Whitewell, New Harmony, 1924 :: Simulação



terceiro círculo, os subúrbios e as instalações rurais. Tal disposição resultaria, evidentemente, em densidades de ocupação decrescentes do anel central para o externo.

Esses modelos de assentamento utópico findaram por ter mais repercussão nas Américas do que na Europa. De qualquer modo, suas proposições precursoras de limites populacionais e de grandes prédios de habitação, fornidos de ruas internas e pátios de ventilação, iriam reaparecer nas propostas do Movimento Moderno. Conforme comparou Benevolo, a densidade prescrita por Owen, um acre por habitante, é a mesma adotada por Frank Lloyd Wright em sua Broadacre City; ou ainda, as preferências de Owen e Fourier quanto ao número de habitantes, 1200 e 1620 respectivamente, não diferem significativamente daquele previsto por Le Corbusier em sua Unidade de Habitação de Marselha.<sup>9</sup> Também em comum com os socialistas utópicos, os modernistas iriam acreditar que o ordenamento das atividades urbanas ou a tipificação da moradia, justificada pela necessidade de construção rápida de habitações, teriam o dom de promover uma sociedade mais justa e melhores condições de vida.

## A garden city

Cidade e campo devem estar casados, e dessa feliz união nascerá uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização.<sup>10</sup>

A idéia de uma cidade jardim foi proposta inicialmente por Ebenezer Howard em seu livro *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform* (1898; 2ª ed., 1902), no objetivo de solucionar os problemas urbanos e habitacionais decorrentes dos males da revolução industrial. Para ele, o caos urbano era causado principalmente pela contínua migração do campo para cidades já super-povoadas e o desafio consistia em conter esta onda tornando o campo mais atraente do que a cidade. Em suas palavras:

a chave do problema de como reconduzir as pessoas para o campo – nossos belos campos, com sua cobertura celestial, o ar que os ventila, o sol que os aquece, a chuva e o orvalho que os umedecem – a verdadeira encarnação do amor divino pelo homem – é na verdade uma Chave Mestra, contra os males do trabalho excessivo e da pobreza excessiva.<sup>11</sup>

E o resultado a ser alcançado, nas palavras de John Ruskin citadas pelo próprio Howard:

Uma ação sanitária e terapêutica completa nas casas que temos e, então, a construção de outras, fortes, bonitas e em grupos de extensão limitada, guardando proporção com suas correntes d'água e circundadas por muros, para que assim não haja em parte alguma subúrbios purulentos e miseráveis, mas sim ruas limpas e movimentadas no interior e campos abertos no exterior, com um cinturão de belos

9. Fourier, falanstério, 1808

10. Vista de várias unidades falanstério se multiplicando no campo





12. Unwin e Parker, Letchworth, 1903 ::  
Stein e Wright, Radburn, 1928

residenciais, dos quais Hampstead Garden (1905), nos arredores de Londres, foi o pioneiro. Logo surgiriam empreendimentos realizados sob a égide do pensamento de Howard fora de seu país natal. Os exemplos mais precoces são Forest Hills Garden (1910), no distrito de Queens, em Nova York, e o Jardim América (1919), em São Paulo, este último tendo como autores de seu projeto os próprios Parker e Unwin. Na Alemanha, a República de Weimar seria pródiga na construção de siedlungen, como se verá adiante.

Quanto à influência da cidade jardim no urbanismo funcionalista, está não será desprezível, uma vez que: "O esquema de Howard, não promove o protagonismo dos espaços urbanos, mas, ao contrário, privilegia o edifício e o vazio paisagístico, articulados de modo a transmitir a sensação de uma vida no campo."<sup>16</sup> Por outro lado, como bem aponta Carlos Martí, há limitações no aproveitamento da sua configuração típica pelos modernistas, talvez com conseqüências negativas:

A teoria da cidade jardim nasce impregnada por uma concepção naturalista que se manifesta na predileção pelos traçados curvilíneos, os ritmos descontínuos e a variedade de configurações espaciais. Assim, nos primeiros exemplos de cidades a ênfase é colocada mais na individualidade das partes e elementos do que na idéia de conjunto. Nas mãos dos arquitetos racionalistas, o modelo da cidade jardim irá despojando-se de seus componentes pitorescos.<sup>17</sup>

No que tange a superquadra brasiliense, o que nos interessa nos princípios da cidade jardim é sua preocupação com uma nova forma de vida, concretizada em uma nova forma urbana, caracterizada pela presença dominante de espaços permeados por parques e jardins. Um momento de ruptura com a cidade tradicional, que subvertia suas principais relações espaciais, na busca de propiciar um maior domínio público do solo, em lugar de uma generalizada privatização do espaço urbano.

Neste sentido, uma especial contribuição para Brasília vamos encontrar no subúrbio de Radburn (1928 em diante), em New Jersey, projetado por Clarence Stein e Henry Wright e conhecida como "a cidade da era do automóvel". Segundo Stein, a solução adotada partia de cinco diretrizes principais: 1. substituição do quarteirão retangular e estreito tradicional por superquarteirões, ou seja, superquadras; 2. especialização das vias, planejadas segundo um único uso, diferenciando movimento, coleta, serviço, estacionamento e visita; 3. total separação da circulação de pedestres e veículos, graças a passagens de nível nos cruzamentos dos dois; 4. disposição interior das casas invertida, de modo que as áreas de estar e os dormitórios ficassem voltados para os fundos, dando para jardins e parques; 5. os parques como espinha dorsal do bairro.<sup>18</sup> Por fim, antecedendo Brasília, Radburn foi projetada para baixas densidades demográficas.



## As primeiras rupturas no tecido

As cidades sempre foram o cenário das grandes transformações sócio-culturais nas diferentes épocas da história da humanidade. E o tecido urbano é o seu elemento constitutivo mais visivelmente afetado por tais transformações, em resultado de adaptações, modificações e reconstruções intermináveis. Philippe Panerai é categórico:

Aplicado à cidade, o termo “tecido” evoca a continuidade e a renovação, a permanência e a variação. Ele explica a constituição das cidades antigas e responde às questões levantadas pelo estudo das urbanizações recentes. Ele pressupõe uma atenção tanto ao banal quanto ao excepcional, tanto às ruas comuns e às edificações corriqueiras quanto às regulamentações e aos monumentos.<sup>19</sup>

Para este estudioso, o tecido urbano é constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos: as vias e espaços públicos, os parcelamentos fundiários e as edificações. E é somente considerando as articulações entre os três que se poderá compreender as lógicas que atuam na constituição dos tecidos e em suas modificações.

Vejamos alguns exemplos de cidades distantes no tempo para melhor compreender os desdobramentos desta questão do tecido na urbanística funcionalista, como nela há permanências e distanciamentos das soluções urbanas tradicionais.

O ideal de regularidade – concretizado na adoção da malha viária ortogonal e regular – era encontrada em cidades planejadas da Antiguidade, como Babilônia, na Mesopotâmia, ou Sahún e El-Amarna, no Egito. Um padrão geométrico no traçado urbano seria adotado também na Grécia – muito por influência justamente das experiências mesopotâmicas e egípcias descritas por Heródoto. Como exemplo, Olinto, destruída pelos persas e reconstruída em fins do século V a.C. com base no sistema de traçado em quadrícula desenvolvido por Hipodamo de Mileto.<sup>20</sup> Também da Antiguidade nos foram legados códigos edilícios, tratando as cidades segundo princípios políticos, filosóficos, geométricos e higiênicos (Hipócrates).

No processo de transição da cidade tradicional para cidade industrial, o impacto sobre o tecido urbano foi imediato, como atestam os diferentes esquemas urbanísticos que se multiplicaram na Europa do século XVIII. Um dos primeiros e mais conhecidos foi o plano de expansão de Edimburgo, na Escócia. A denominada New Town, projetada por James Craig em 1766, caracteriza-se – graças às suas seqüências de espaços abertos e fechados – pela ruptura da compacidade do quarteirão, resultando na formação de um tecido mais rarefeito, precursor de soluções utilizadas quase à exaustão pelo Movimento Moderno.



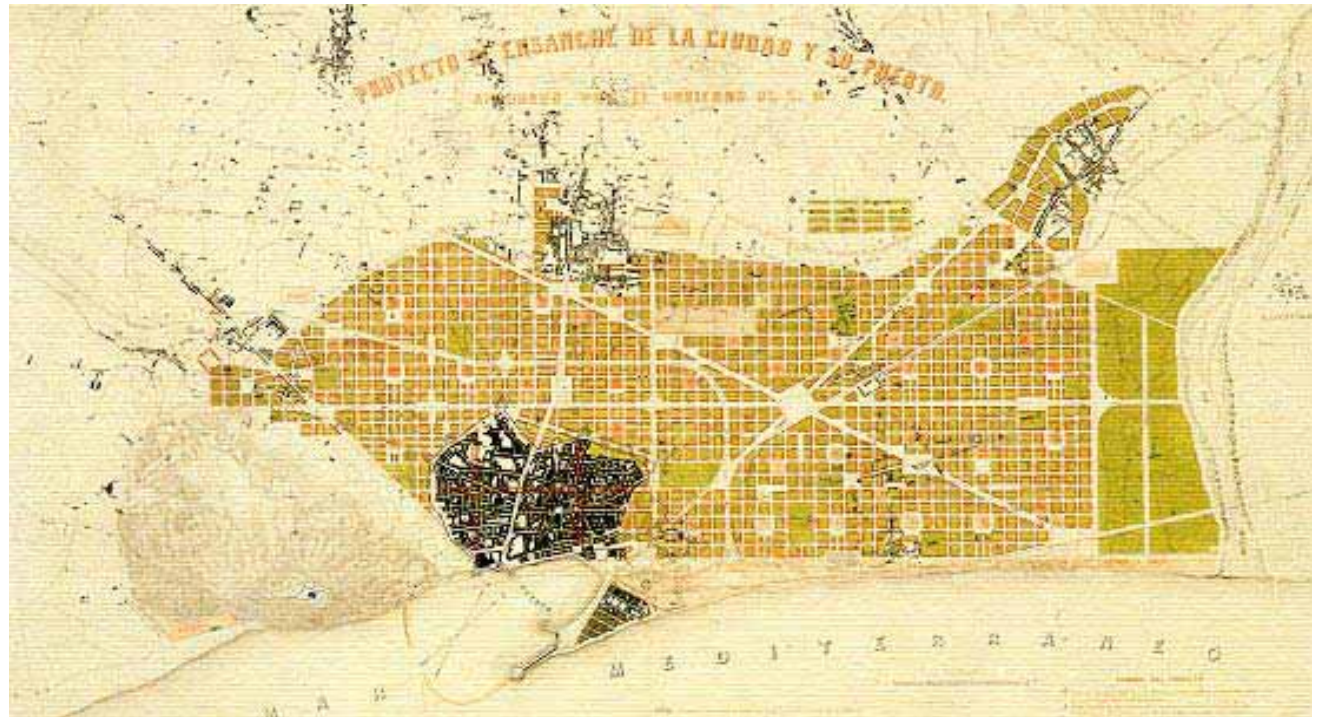
13. Olynthe, 494 a.C

14. James Craig, Edimburgo, 1766

Para enfrentar os problemas criados – na perspectiva da circulação e da salubridade – pelo crescimento desordenado das cidades, o século XIX seria pródigo em proposições urbanísticas originais. Sem dúvida, o que designamos hoje por cidade modernista é fruto destas experiências e formulações teóricas em resposta às transformações sociais, econômicas e demográficas decorrentes da revolução industrial. Mas a recusa da cidade tradicional não se deu de modo contínuo, segundo uma seqüência histórica rígida.

O exemplo, por excelência, deste novo urbanismo é a Ensanche de Barcelona, projetada por Idelfons Cerdà y Suñer, a partir de 1859, para responder à pressão demográfica causada, simultaneamente, pela industrialização e pela permanência das muralhas da cidade medieval.

Cerdà elaborou o projeto de uma cidade integral, detalhada em uma longa memória explicativa, verdadeiro manual de urbanismo baseado na importância dada a duas funções urbanas: morar e circular.<sup>21</sup> O contraste de sua vasta malha reticular, aberta e dando tratamento igual a todas as áreas da cidade com o tímido núcleo original não poderia ser mais chocante.<sup>22</sup>



15. Cerdà, Plano para Barcelona, 1859



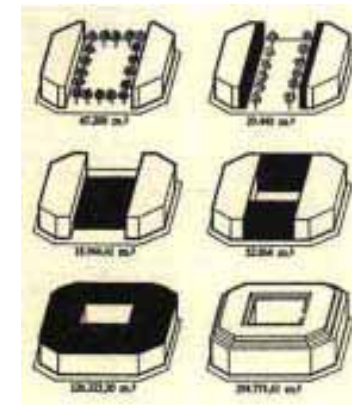
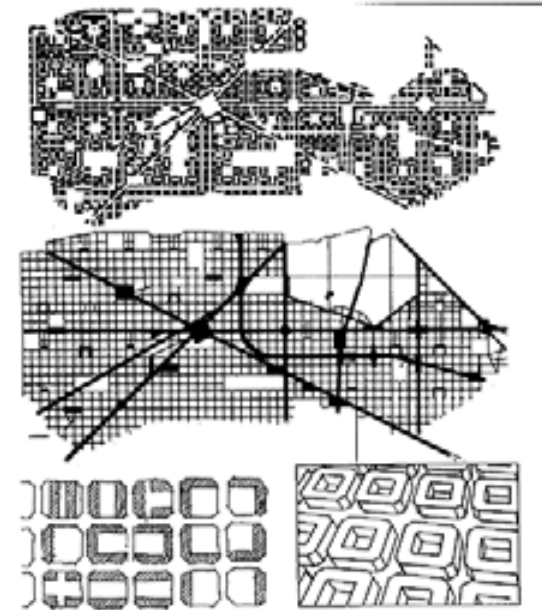
Ainda que recendendo às preocupações utópicas de inícios do século, as reflexões urbanísticas de Cerdà representavam o pensamento de uma nova geração, mais pragmática e realizadora, para a qual “o fundamental era entender a evolução da cidade como um processo”.<sup>23</sup> O aspecto progressista da cidade de Cerdà está na previsão de uma distribuição igualitária não só de serviços e equipamentos, como das condições de insolação e aeração, possível graças à definição de quarteirões passíveis de múltiplas variações no seu parcelamento e na disposição de suas edificações, jardins e ruas internas. Os quarteirões da Ensanche deveriam ser verdadeiros centros cívicos, permitindo todo tipo de uso; cada conjunto de cinco quarteirões seria um bairro, antecipando as futuras unidades de habitação de Le Corbusier e fato ecoado no entendimento de Lucio Costa de que cada quatro superquadras constituiriam uma unidade de vizinhança.

Outro componente da influência de Cerdà está na disposição independente de ruas e espaços públicos, permitindo a formação de um tecido urbano de fato morfologicamente novo em comparação com o tecido compacto das cidades tradicionais. Seja como for, a flexibilidade introduzida por Cerdà no modo de ocupação de seus quarteirões e na disposição das edificações em seu interior constitui uma importante referência para a concepção da superquadra de Brasília.

É tentador reconhecer como pioneira a proposta da ciudad lineal (1882), do engenheiro espanhol Arturo Soria y Mata, outro crítico do estado de insalubridade a que esta sujeita a cidade pós-revolução industrial, contudo entusiasta da ferrovia. E, de fato, a ferrovia tornara-se o próprio símbolo do triunfo do homem sobre a natureza pela tecnologia:

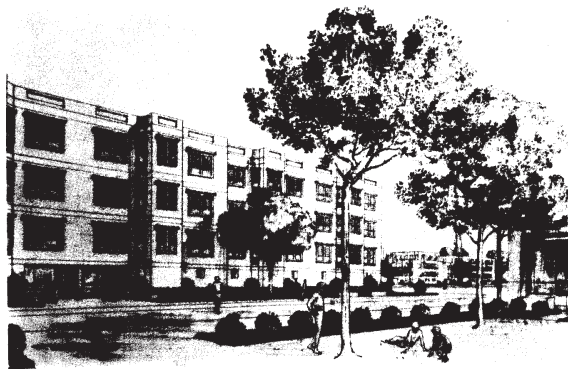
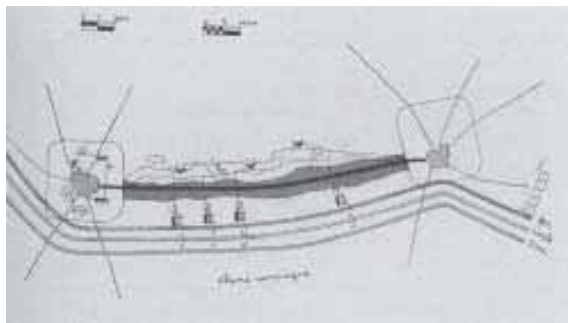
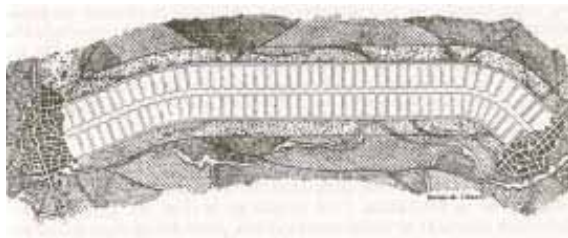
Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular.<sup>24</sup>

Para ele, todos os problemas urbanos tinham origem na inadequação da forma da cidade tradicional, dispersa e ineficiente, especulativa e burguesa. Profundamente interessado nas questões de circulação, considerava o transporte um elemento da maior importância, capaz de amenizar os desequilíbrios sociais e minimizar a hierarquização dos espaços da cidade, graças a uma melhor distribuição de serviços. Seu modelo urbano – parcialmente realizado nos arredores de Madri – era organizado segundo dois princípios básicos: a definição de uma largura limitada para a cidade e sua organização horizontal ao longo das linhas férreas. A cidade tradicional seria substituída por uma cidade com limites sempre provisórios no sentido longitudinal, passível de ser prolongada infinitamente.



16. Cerdà, esquema explicativo dos espaços abertos, da circulação e das formas dos quarteirões

17. Cerdà, esquema com as formas dos quarteirões



18. Arturo Soria Y Mata, *Ciudad Lineal*, 1882

19. Le Corbusier, *cidade linear*, 1942

20. Tony Garnier, *Cité Industrielle* -  
habitações coletivas, 1918

Menos abrangentes do que o modelo de Soria y Mata, mas igualmente fruto da preocupação com a circulação urbana, várias são as propostas visando a sua agilização, em geral pelo recurso à separação de diferentes tipos de vias. Os exemplos são inúmeros, indo da proposta de Holborn para Londres, em meados do século XIX, à *rue future* (1910), de Eugène Hénard.

Preocupações de igual ordem com a melhoria da vida urbana podem ser identificadas no trabalho do arquiteto Tony Garnier. Sua *Cité Industrielle*, apresentada pela primeira vez em 1904 e republicada em 1918 (então incluindo seus projetos para Lyon), traz muitas respostas para a constituição de uma nova lógica urbana que findaram por ser consideradas como produto do urbanismo modernista.

Em seu modelo de cidade, Garnier conjuga soluções utilitárias e soluções plásticas. A sua estratégia principal consistia em definir lugares específicos para as diferentes funções urbanas – residencial, industrial, serviços, esporte, saúde –, de modo que cada uma delas ficasse agrupada em áreas próprias, segregadas umas das outras por extensas barreiras verdes. Na descrição de Aymonino:

E o solo da cidade, tomado em seu conjunto, é como um grande parque sem nenhum muro que limite os terrenos.<sup>25</sup>

Para as zonas residenciais – que deveriam ser implantadas levando-se em conta a orientação do sol e o regime dos ventos – detalhou uma série de regulamentações que iam das dimensões de quarteirões e lotes e de suas taxas de ocupação até regras edilícias para as casas. Para estas exigia que todos os quartos tivessem janelas voltadas para o sul, amplas o suficiente para permitir a entrada dos raios de sol em toda a sua profundidade.

Todas estas elaborações iriam, de algum modo, convergir nas formulações urbanísticas do período entre-guerras. As idéias de Soria y Mata seriam particularmente influentes, como nas experiências do desurbanista Nikolaj Alexandrovi Miljutin, na União Soviética. Le Corbusier valeu-se da solução linear em diversos estudos, entre os quais os planos para o Rio de Janeiro, Argel e Saint-Dié, além de seu conhecido esquema de *cit  linéaire industrielle*. De Corbusier para Lucio Costa, a distancia   pequena: no Plano Piloto de Brasília, as áreas habitacionais – ou seja, as superquadras – estão dispostas ao longo de um eixo de circula o, ainda que finito.

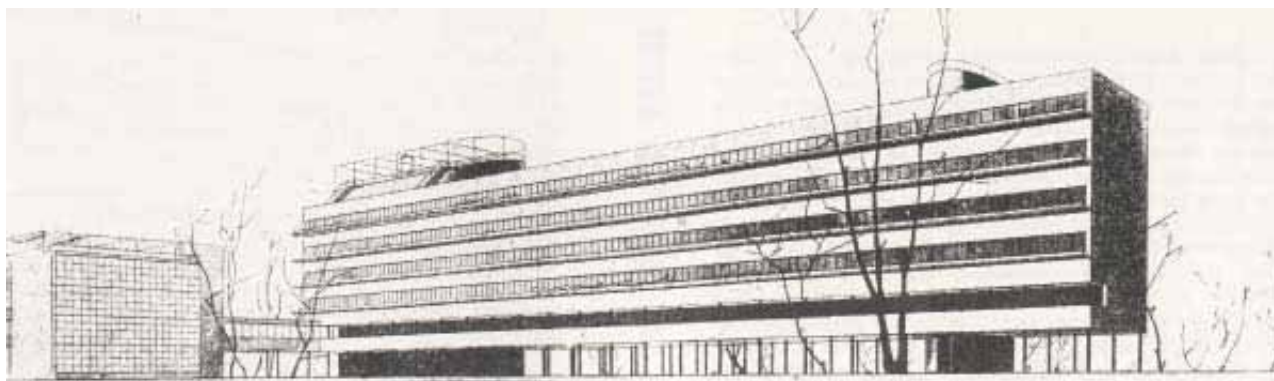
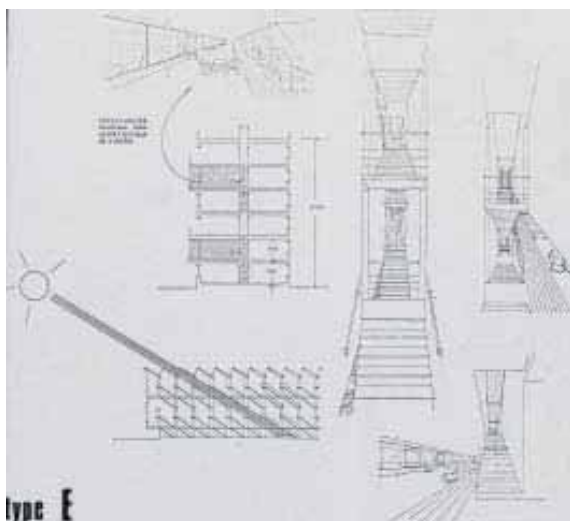
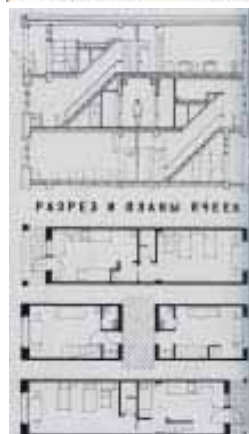
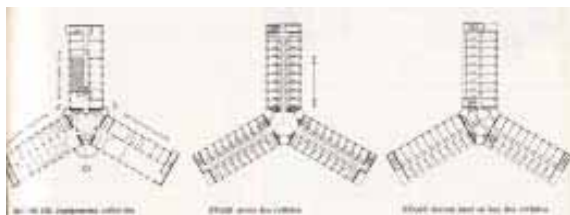
## Um novo urbanismo e a questão da habitação social

A grande virada rumo a um tecido urbano de caráter modernista se daria no primeiro pós-guerra. Comprometidos com o sonho socialista de um viver comunitário, os arquitetos de vanguarda entendem que não apenas a concepção de cidade deveria ser transformada, mas também o modo de vida de seus habitantes. A consequência imediata é a importância que assume para eles o projeto da habitação social. As experiências de casas coletivas começam a ganhar força na década de 20, realizadas pelos principais expoentes da nascente arquitetura moderna. Ao traçar um painel dos primórdios da habitação social no Brasil, Nabil Bonduki recorda a descrição, feita por Anatole Kopp, do contexto ideológico àquela época:

Os grandes equipamentos coletivos do bairro – as lavanderias coletivas, as creches, as salas de reunião – têm a mesma função. Sua multiplicação contribui, ao transferir para fora da habitação familiar tarefas domésticas que antes ali ocorriam, para a evolução do conceito mesmo de família e para acelerar a passagem da família extensa, necessária para realização destas tarefas dentro da casa, para a família moderna, reduzida aos pais e aos seus filhos e que se apóia para a maior parte de suas atividades domésticas em uma rede de equipamentos que permitem a socialização dessas atividades.<sup>26</sup>

O enquadramento governamental da questão vai caracterizar a maciça construção de habitações na recém-criada União Soviética. O estado é o responsável, já a partir de 1919, pela primeira real oportunidade de transformação das condições da moradia urbana, tendo por objetivo o abandono de valores burgueses e o estabelecimento de uma sociedade comunista graças à padronização do habitat. As primeiras experiências de casas com equipamentos coletivos são realizadas nos arredores de Moscou.

Segundo Martí, os soviéticos, após abolir o direito de propriedade da terra urbana e rural, criam um serviço de ordenamento das cidades, voltado principalmente para o planejamento habitacional, tendo em vista o valor dado, naquele contexto, à função social da moradia.<sup>27</sup> Juntamente com as propostas de desurbanização, começa a ganhar força a idéia do dom-komuna – a casa comunal –, que deveria servir de exemplo demonstrativo do igualitarismo da futura sociedade comunista. Baseando-se na lógica econômica, optou-se pela racionalização do processo construtivo por meio da adoção de células habitacionais padronizadas, passíveis de serem agregadas, repetidas e/ou combinadas, permitindo o crescimento ilimitado.



Em fins da década de 1920 é construído o paradigmático Edifício Narkomfin, projeto de Ginzburg y Miljutin. Constituído por um bloco principal – uma lâmina horizontal sobre pilotis e com seis pavimentos – destinado às células residenciais, é completado por um bloco anexo menor, com quatro pavimentos e destinado a abrigar os serviços coletivos.

Para Alan Colquhoun, nada ilustra melhor a gênese de um novo enfoque da forma urbana do que tais proposições experimentais para habitações sociais. Com respeito a outras alternativas mais conservadoras, como as soluções de Hénard, em Paris, ou o Karl Marx Hof, em Viena, observa que:

no geral, os modernistas da década de 20 rejeitaram essas soluções como "conciliatórias", e as fileiras apertadas de lâminas paralelas à la Hilberseimer e Gropius, espaçadas de acordo com ângulos de luz, se tornaram a norma – principalmente na Alemanha da República de Weimar, apesar de também na Holanda, na segunda fase do plano de Amsterdã, e em vários projetos dos racionalistas italianos.<sup>28</sup>

E das diversas alternativas então pensadas, talvez nenhuma tenha sido tão proeminente e influenciado tanto a concepção da superquadra de Brasília quanto os conjuntos habitacionais alemães – as chamadas siedlungen. Em comum com a configuração que terá a superquadra, como bem ressalta aquele autor:

Uma das principais características dessas siedlungen da década de 20 era o conceito da lâmina de construção no espaço, em oposição ao quarteirão fechado – uma inversão de figura e fundo da cidade tradicional, com sua malha sólida entremeada por ruas.<sup>29</sup>

21. Ginzburg y Miljutin , Narkomfin 1928 -1929

22. F. Techin e P. Smolin, casa comunal de Ivanov, 1929 :: Célula tipo :: Corte esquemático



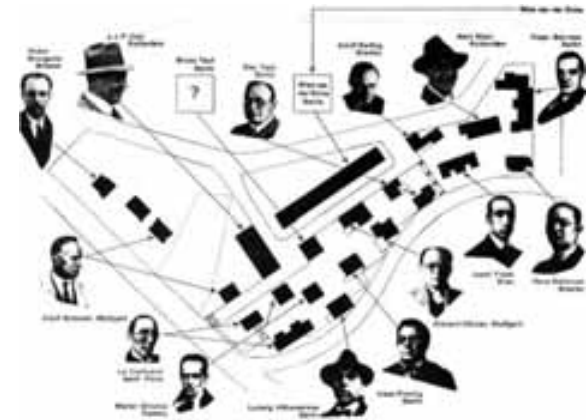
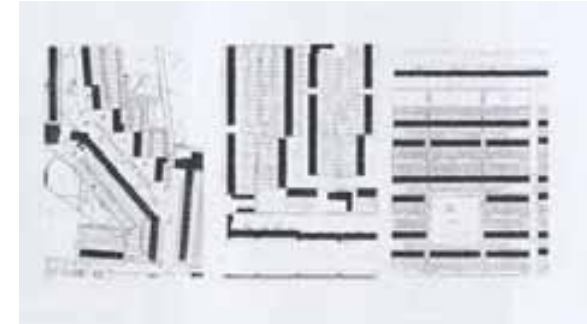
Outro traço compartilhado com o caso brasileiro, as *siedlungen* não eram pensadas como parte integrante da cidade, mas como estruturas auto-suficientes que complementaríamos a malha da cidade existente, ou seja, intervenções fragmentadas, mas dispostas de forma coerente no território. E ainda, as *siedlungen* obedeciam a uma ordem geométrica em seu traçado que deveria, idealmente, proporcionar uma equivalência de condições das diversas moradias, suprimindo uma indesejável hierarquia entre elas, e oferecer uma relação imediata do espaço construído com a natureza.

As condições em que emerge tal política habitacional na Alemanha não devem ser esquecidas. As suas dificuldades econômicas no primeiro pós-guerra, agravadas pelas rigorosas imposições do Tratado de Versalhes (1919), seriam relativamente superadas de 1924 em diante. Tal recuperação, em conjunção com a política social-democrática característica da República de Weimar, permitiu uma forte experimentação no campo urbanístico, com ênfase na construção de habitações sociais.

E assim, a habitação passa a ser o foco da organização da cidade. O que se queria instituir, então, eram novas formas de morar, tendo por premissas o abandono da residência isolada e a adoção da solução canônica para a habitação modernista – o conjunto habitacional constituído por unidades iguais, idealmente erigidas em um sistema construtivo que permitisse sua produção em série. E esta nova tipologia é que deveria definir o espaço urbano. Na verdade, os arquitetos modernistas passam a trabalhar quase que exclusivamente com combinações tipológicas possíveis para os conjuntos habitacionais: as seqüências de unidades residências geminadas e iguais ou, quando assim permitiam as condições econômicas, os edifícios em altura e sobre pilotis, as típicas lâminas verticais de habitação providas de equipamentos coletivos. Seriam inúmeros os projetos baseados, com pequenas variações, nestes dois modelos principais.

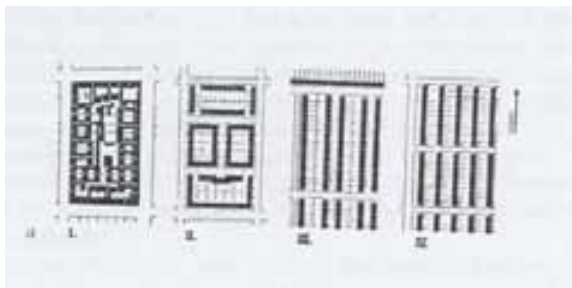
O evento que melhor demonstra a proeminência da questão da habitação social para o Movimento Moderno foi a grande exposição de projetos residenciais, o Weissenhof, realizada em 1927 em Stuttgart. Tendo Mies van der Rohe como arquiteto-chefe, dele participaram alguns dos principais arquitetos europeus de vanguarda, como Peter Behrens, Hans Poelzig, Walter Gropius, Victor Bourgeois, Ludwig Hilberseimer, Le Corbusier, J. P. Pieter Oud, para citar os mais conhecidos. Foi no Weissenhof que as duas tipologias habitacionais foram sacramentadas.

Seria em Frankfurt que ações mais coesivas iriam permitir uma excepcional efetivação dos ideais modernistas no que diz respeito à habitação social. Sob a direção do arquiteto Ernst



23. Ernst May, *Siedlung Praunheim*, 1925 - 1928

24. *Weissenhof*, Stuttgart, 1927



25. Ernst May, evolução do quarteirão, 1930 ::  
Le Corbusier, evolução das formas da cidade,  
maneira em pensar urbanismo

May, aquela cidade seria palco de diversos programas de construção habitacional a partir de 1925. May e seus colaboradores tinham como um de seus objetivos o estabelecimento de um padrão mínimo de unidade de habitação, mediante a definição de uma série de tipos fixos. Em 1929, o II Congrès International de l'Architecture Moderne, CIAM – que não por coincidência foi realizado em Frankfurt – teve como tema justamente a habitação para o mínimo de vida.

Para May, a unidade de habitação mínima deveria padronizar todos espaços, que conseqüentemente abrigariam somente as atividades imprescindíveis ao homem moderno: estar, comer, dormir, lavar e cozinhar. Para melhor expor suas idéias, em 1930 publicou um esquema de evolução do quarteirão da cidade tradicional às suas experiências com seqüências paralelas de moradias. Um dos resultados mais significativos desta proposição seria a desagregação do tecido urbano tradicional, uma vez que os edifícios não precisariam mais seguir a direção das ruas, a qual perdia assim seu papel de limite entre o domínio público e o espaço privado.

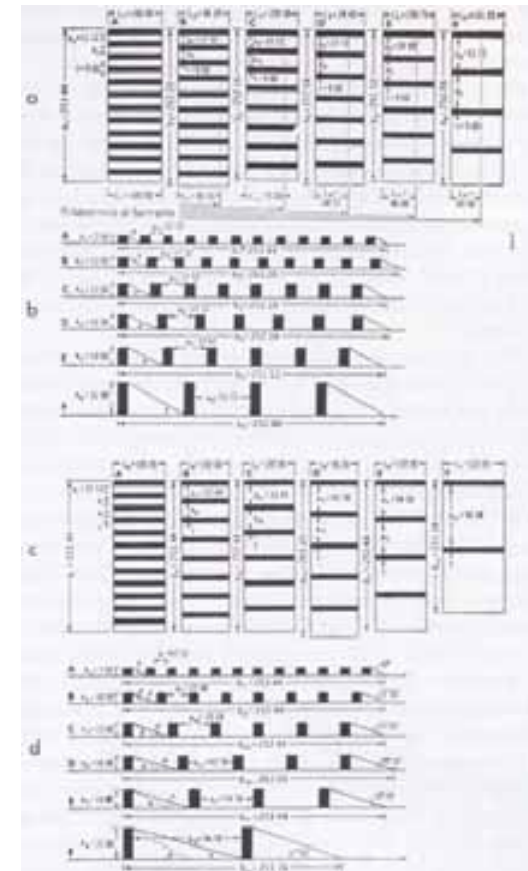
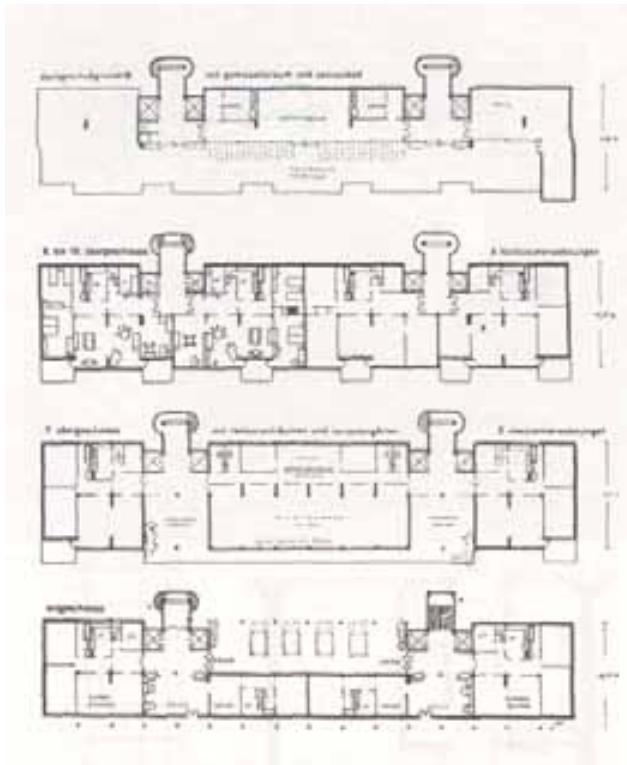
Um bom exemplo desta nova configuração, no qual se pode perceber com clareza as transformações que o espaço urbano iria sofrer sob o impacto do desenho modernista, nós encontramos nas três etapas da Siedlung Praunheim, cada uma mais radical que anterior. Ainda que as siedlungen devam muito à experiência inglesa da cidade jardim, na Praunheim pode-se verificar, de forma emblemática, como se deu a transição do urbanismo “pitoresco” da garden city para o urbanismo racionalista da nova Frankfurt.

Encerrando o ciclo de constituição dos modelos habitacionais que iriam viger nas décadas seguintes, o III CIAM, realizado em Bruxelas em 1930, teve como tema o desenvolvimento racional do lote. Foi nele que Gropius apresentou o célebre diagrama ilustrando as implicações econômicas e sociais decorrentes das regras de implantação e de afastamento, da regularidade dos edifícios e das suas relações com diferentes alturas. Seu diagrama relacionava ainda superfície construída, insolação, distância entre blocos e densidade habitacional.

Mesmo que referindo-se à influência dos arquitetos europeus que se transferiram para os Estados Unidos na década de 30, o comentário de Rykwert bem poderia se aplicar à difusão do pensamento urbanístico do Movimento Moderno no Brasil:

Muitos desses arquitetos estrangeiros estavam associados com a proposta constantemente reiterada de que os problemas da cidade, particularmente aqueles referentes à habitação, podiam ser resolvidos pelo agrupamento de lâminas isoladas de apartamentos – altas, mas com densidade relativamente baixa – em meio a gramados.<sup>30</sup>





26. Gropius, casa alta de aço, Berlim, 1929  
27. Ernst May, Vale do Nidda, 1930

28. Gropius, diagrama casas unifamiliares, edifícios médios e blocos altos, 1930

## A definição do tipo e a forma linear

Para melhor entender as implicações das soluções adotadas pelos modernistas na resolução das carências habitacionais, é conveniente considerar ainda a tipificação de modelos e a particular opção por prédios em barra, ou seja, com forma linear, de especial interesse para o caso da superquadra brasiliense.

Etimologicamente, “tipo” vem do latim *typus*. Conforme o Houaiss, em sua primeira acepção esta palavra se refere a imagem, figura, representação e, por extensão, a marca deixada por um instrumento, impressão, símbolo, emblema, tipo gráfico. Em uma segunda acepção, é modelo, exemplo, objeto usado para produzir outro igual ou semelhante.

Outras acepções existem em diferentes campos do conhecimento. No caso da arquitetura, “tipo” passou a designar tanto os diversos elementos que caracterizam uma linguagem arquitetônica ou uma solução modelar a ser imitada, quanto o conjunto de traços característicos de uma determinada classe de edifícios ou um edifício que possui em grau elevado os caracteres distintivos de sua classe. Neste último entendimento, o tipo representa uma categoria de edifícios ou um conjunto de exemplos, por oposição a ocorrências particulares.

Com o Movimento Moderno, o significado da palavra “tipo” adquiriu acepções mais específicas. Entre outras, seria um edifício modelar para uma finalidade, a ser repetido no espaço urbano sempre que tal finalidade fosse requerida. No caso da habitação social e sua agregação em conjuntos, a adoção do “tipo” – com a simultânea conotação de “solução correta” e “solução-tipo”, como no caso da “planta-tipo”, tão perseguida pelos modernistas – acarretaria drásticas transformações no tecido urbano, em especial aquele de áreas residenciais. Não é preciso dizer que a era moderna levou a uma tipificação extrema da moradia.

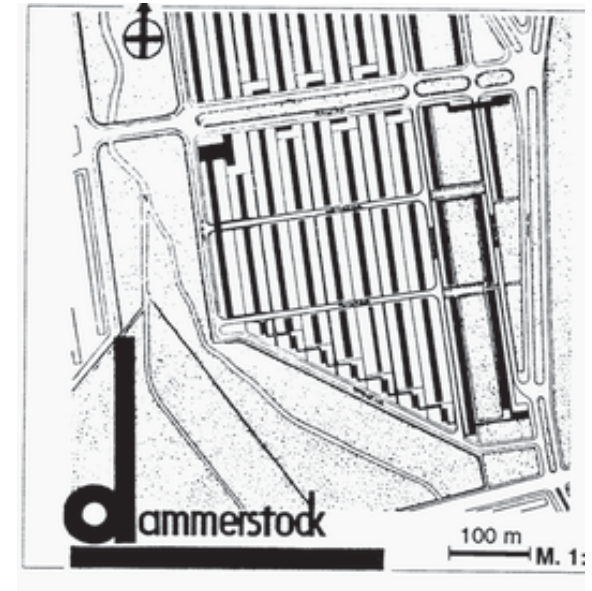
Quanto à forma linear no contexto urbano, segundo Martí, ela

possui uma larga tradição histórica tanto no mundo rural como nas concentrações urbanas. Basta pensar nos arredores da cidade antiga (formações residenciais dispostas ao longo dos caminhos que partiam do centro encerrado nas muralhas e penetravam no território) e nas cidades de fundação medieval.<sup>31</sup>

Contudo, com o Movimento Moderno, a forma linear será associada também à planta dos edifícios. Novamente, é Martí quem nos oferece uma definição concisa:

A forma linear pressupõe a ausência de hierarquia entre as partes e propicia a equivalência de condições para todos os elementos que configuram uma estrutura. Precisamente por isso converteu-se em um dos fundamentos da arquitetura residencial do Movimento Moderno. O esquema linear é mais congruente com o princípio de repetição de um elemento e com a busca de uma seriação regida por uma lei constante.<sup>32</sup>

Não é difícil entender como esta configuração e seu modo de ocupação do espaço urbano puderam, freqüentemente, ser associados pelos modernistas às aspirações de uma sociedade mais igualitária. Afinal o seu simbolismo do mundo industrial preenchia os anseios de racionalidade urbana caros aos arquitetos modernos: barras paralelas, fruto de projetos-tipo, construídos em série e dispostos mecanicamente no sítio nos remetem imediatamente à figura de uma linha de montagem. Portanto, não é de surpreender que a forma linear tenha se tornado uma verdade absoluta do urbanismo funcionalista, visível em projetos habitacionais pioneiros, como o Conjunto Kiefhoek (1925), em Roterdã, de Oud, o Siedlung Römerstadt (1926), em Frankfurt, de May, ou o Siedlung Dammerstock (1927-1929), em Karlsruhe, de Gropius.



## A cidade radiosa de Le Corbusier

Peguem suas picaretas, seus machados, seus martelos e ponham abaixo, ponham abaixo as veneráveis cidades, impiedosamente! Vamos!  
Manifesto Futurista, 1909



29. Gropius, Siedlung Dammerstock, 1927

30. Le Corbusier, *Ville Contemporaine*, 1922



Como, conforme dito logo de início, a razão deste panorama é melhor compreender a gênese da superquadra brasiliense, são as soluções urbanísticas e habitacionais de Le Corbusier que devem ser objeto de um exame mais detalhado. Foi Corbusier, mais do que qualquer outro arquiteto do Movimento Moderno, quem se preocupou com a imagem arquitetônica de cidade. Acolhido com entusiasmo, deslumbramento e mesmo cólera,

... de todos os arquitetos do movimento moderno, foi Le Corbusier que construiu seus fundamentos teóricos mais elaborados. Sua teoria arquitetônica difere significativamente da teoria de outros arquitetos, não só em tipo, mas também em grau.<sup>33</sup>

Acreditava que a imposição de uma nova ordem de distribuição das atividades no tecido urbano, o abandono do quarteirão convencional e a adoção generalizada de edificações isoladas entre si e elevadas sobre pilotis iriam eliminar o “caos” das cidades tradicionais.

De caráter ilustrativo de suas teorias urbanas, o seu primeiro estudo de destaque foi a *Ville contemporaine pour trois millions d'habitants* (1922). E nada melhor do que sua própria descrição para entendermos as suas intenções:

...afastei todos os acidentes; concedi-me um terreno ideal. O objetivo não era vencer estados de coisa preexistentes, e sim conseguir, ao construir um edifício teórico rigoroso, formular princípios fundamentais de urbanismo moderno. Esses princípios fundamentais, se não forem falsos, podem constituir a estrutura de todo o sistema de urbanização contemporâneo; serão a regra segundo a qual o jogo pode ser jogado. Encarar em seguida o caso específico, isto é, qualquer caso que seja: Paris, Londres, Berlim, Nova York ou um minúsculo lugarejo.<sup>34</sup>

Exemplo ainda mais provocador é o *Plano Voisin* (1925), para Paris, fonte de polêmicas que repercutem até os dias atuais. Em *Urbanismo*, o autor descreve sua obra:

O plano compreende a criação de dois novos elementos essenciais: uma cidade de negócios e uma cidade de residências... A estação central encontra-se entre a cidade de negócios a de residências. É subterrânea... A cidade das residências, situada a oeste da nova estação proporcionaria ao centro de Paris bairros magnificamente arejados, onde se ergueriam em 30 ou 40 metros de altura as sedes do comando político: os ministérios reunidos. As salas de reunião, de grupamento, e depois as salas de divertimento. Enfim, os grandes hotéis de viajantes.<sup>35</sup>

Partindo do pressuposto que a capital francesa estava doente – “A cidade caminha para um impasse porque as pessoas estão ocupadas apenas com pequenos ornatos, enquanto que seu pulmão e seu coração estão mortalmente doentes”<sup>36</sup> –, prescrevia como remédio a demolição de extensas áreas de seu centro, para eliminar seus bairros infectos e suas ruas

31. Le Corbusier, *Plan Voisin*, desapropriação centro Paris, 1925



acanhadas e permitir a implantação de um novo traçado de circulação mais eficiente e, portanto, mais saudável. Entretanto, alguns monumentos históricos isolados seriam “salvos” e ganhariam maior destaque e visibilidade no novo cenário urbano.

A cidade corbusiana era sempre apresentada como uma imagem ideal ou uma demonstração teórica, quase uma cidade abstrata, pensada para um local imaginário e sem nenhum contexto. Tudo isto para exemplificar seus princípios, dos quais eram fundamentais: o descongestionamento do centro pelo aumento da altura das edificações e pela criação de bairros-jardim, a agilização dos meios de circulação, a extensão das áreas arborizadas. Ao cabo, seria obtida uma melhor areação e insolação, garantias de salubridade para ele.

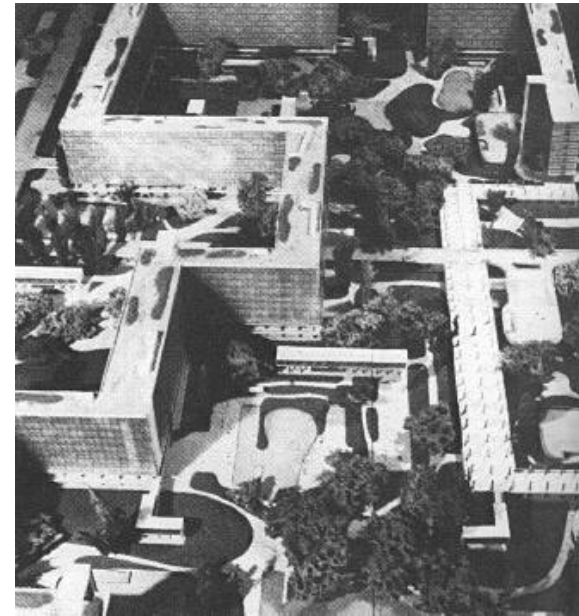
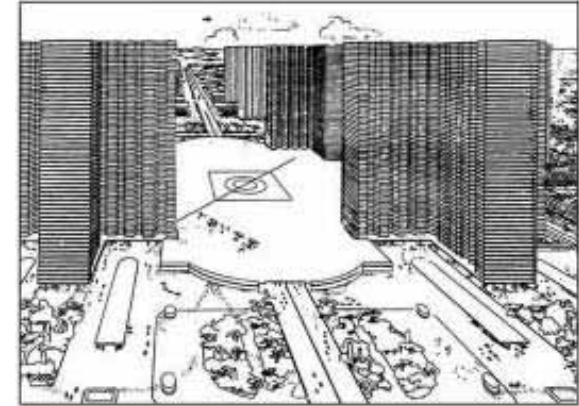
Entendia ainda que a rua corredor fosse a principal causa da insalubridade, a ser substituída por uma nova rua – uma obra-prima da engenharia civil, organizada em diversos níveis e hierarquizada em função do tráfego que nela circularia. Tal posicionamento expôs um uma infinidade de artigos e livros.

Na Ville Contemporaine, por exemplo, previu vias no subsolo, destinadas à distribuição de mercadorias; ruas no nível do solo para a circulação geral; por fim, vias expressas em mão única, elevadas e ligadas ao nível do solo por rampas. Fascinado pelo avião (além do automóvel e do transatlântico), freqüentemente os desenhos perspectivos que acompanhavam suas idealizações urbanas apresentam o conjunto urbano visto do alto, o que ressalta seu entendimento arquitetônico da cidade. Colquhoun lembra que:

O avião é obviamente um poderoso símbolo dessa noção de visão geral, e não é de surpreender que Le Corbusier fale tanto sobre a observação dos edifícios do ponto de vista aéreo.<sup>37</sup>

A síntese de suas idéias vamos encontrar na Ville Radieuse, que elabora em diferentes estudos realizados entre 1930 e 1935. Sempre com o objetivo de resolver os problemas da “civilização maquinista”, nos termos de uma vida salubre e de uma tecnologia modernas, a Ville radieuse difere dos exemplos anteriores pela radicalização do zoneamento das funções urbanas, radicalização esta que seria seguida em diversos projetos do Movimento Moderno, com especial destaque para Brasília.

Mais ainda, seus fundamentos teóricos ganham uma nova configuração. Podemos dizer que a sua organização espacial é menos concêntrica, ganhando extensão ao se organizar ao longo de um eixo viário. Esse eixo divide a cidade simetricamente e serve de espinha dorsal para a distribuição das diferentes partes: a cidade de negócios, a estação e os edifícios



32. Le Corbusier, centro Ville Contemporaine, estação central, 1922

33. Le Corbusier, maquete da Ville Radieuse, 1930



públicos; a zona residencial; a zona administrativa; a zona industrial. Assim, desaparecem os bairros jardim na periferia, dando lugar a lâminas residenciais contínuas e sobre pilotis que permeiam a cidade num “*continuum* espacial criando um movimento plástico uniforme.” Colquhoun descreve o resultado alcançado:

Le Corbusier, ao contrário, amalgama a noção de caos, não com surpresa, mas com magnificência de efeito, em blocos à redents compostos para criar movimento plástico. Uma vez tendo se estabelecido um padrão, ele simplesmente é repetido.<sup>38</sup>

De interesse direto para a presente pesquisa é um outro objetivo dos projetos urbanísticos de Le Corbusier: explorar as possibilidades de seus cinco pontos da arquitetura – planta livre, fachada livre, terraço-jardim, pilotis e janela em fita – no contexto urbano. Porém, quando aplicados extensivamente, tais pontos alteram profundamente alguns componentes essenciais da cidade. A área em que estão implantados os edifícios torna-se um espaço de domínio público; as atividades urbanas tradicionais passam a se dar no interior de edificações; o edifício torna-se o principal elemento organizador do espaço urbano.

São eles que dão, por assim dizer, suporte técnico para o caráter eminentemente arquitetônico da cidade corbusiana, ao informar as soluções de seus conjuntos habitacionais, sempre isolados na paisagem. Do espírito de série, surgiu a *unité d'habitation* – a máquina de morar coletiva, o elemento morfológico básico de organização da cidade radiosa. A partir desse entendimento, fica fácil compreender a superquadra brasiliense como uma *unité d'habitation* horizontal.



34. Le Corbusier esboço *Ville Radieuse*, 1930

35. Le Corbusier, *Unité d'habitation*, 1945

36. Vista aérea da Asa Sul, Brasília, 2003

De modo geral, a cidade modernista inverteu a lógica urbana convencional de repetição e de exceção, estabelecendo a inversão da convenção figura-fundo, sobrepondo o vazio sobre o cheio. No caso de Brasília, não foi diferente: aqui os espaços vazios predominam sobre os cheios. É marcante também a mudança no papel das ruas, que na cidade tradicional eram o palco da vida cotidiana. Contudo, para os modernistas, ela representava o caos, um amontoado de edificações insalubres. E assim, a proeminência dada às questões de circulação, de higiene e de habitação resultou na experimentação de novas morfologias e tipologias urbanas. Estas, por sua vez, resultaram necessariamente em um tecido urbano rarefeito, que muito contribuiu para o que muitos consideram “a morte da rua”.

Por fim, concluindo este panorama, não deve ser esquecido o desejo modernista de romper as relações tradicionais do edifício com o território da cidade e com suas ruas, em razão do abandono do parcelamento do solo em lotes convencionais e da falta de continuidade das fachadas. Por exemplo, as casas deixavam de ter seu jardim privado, para serem envolvidas por grandes gramados.

Ao cabo e em conjunto, as mudanças introduzidas na rua, na praça, no quarteirão, nas relações entre edifício e espaço urbano pelo urbanismo funcionalista representaram uma ruptura morfológica definitiva no tecido compacto das cidades tradicionais. Caudatário de tais intenções, o plano de Lucio Costa para Brasília – incluindo a sua superquadra – constitui a mais extensa e completa concretização dos ideais urbanos modernistas.

Notas:

1. COLQUHOUN, *Modernidade e Tradição Clássica*, 2004, p.27.
2. LAMAS, *Morfologia urbana e desenho da cidade*, 2004, p. 167.
3. KOSTOV, *The City shaped*, 1991, p. 187.
4. Palmanova deixou de ser utilizada militarmente em 1866, quando se iniciou na região o processo de unificação da Itália.
5. LAMAS, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, 2004, p. 168.
6. GIEDION, *Espaço, Tempo e Arquitetura*, 2004, p. 79.
7. HOBBSAWM, *A Era das revoluções*, 2006, p. 52.
8. RYKWERT, *A sedução do lugar*, 2004, p. 87.
9. BENEVOLO, *História da Cidade*, 1997, p. 573.
10. HOWARD, *Cidades-Jardins de Amanhã*, 1996, p. 110.
11. *Ibid.*, p. 107.
12. *Ibid.*, p. 108.
13. *Ibid.*, p. 108.
14. TREVISAN, *Incorporação do ideário da Garden-City inglesa na urbanística moderna brasileira: Águas de São Pedro*, 2004, p. 77.

15. OTTONI, Dacio A. B., in *introdução de Cidades-Jardins de Amanhã*, 1996 p. 58.
16. MAGALHÃES, *Ruptura e contigüidade: a cidade na incerteza*, 2005.
17. MARTÍ, *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*, 2000, p. 35.
18. STEIN, 1957, pp. 41-4.
19. PANERAI, *Análise Urbana*, 2006, p. 77.
20. Por Ricardo Abuauad, *La Ciudad Clásica: de la polis a la Urbe*, [http://www.udp.cl/comunicados/0805/02/ciudadclasica\\_polisurbe.pdf/](http://www.udp.cl/comunicados/0805/02/ciudadclasica_polisurbe.pdf/)  
Acesso em 09/05/07.
21. RYKWERT, *A Sedução do Lugar*, 2004, p. 126.
22. TORNER, *Las influencias recibida y proyectadas por Cerdá*. Artigo publicado na revista "Ciudad y territorio. Estudios Territriales."
23. RYKWERT, *A Sedução do Lugar*, 2004, p. 126.
24. HOBBSAWM, *A Era das Revoluções*, 2006, p. 72.
25. AYMÓNINO, *Cité Industrielle em Origenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna*, 1971, p .
26. KOPP, *Ville et Révolution*, 1967. Cf. Bonduki, *Origens da habitação social no Brasil*, 2004, p.148.
27. MARTÍ, *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*, 2000, p.127.
28. COLQUHOUN, *Modernidade e tradição clássica*, 2004, p. 211.
29. Ibid., p.213.
30. RYKWERT, *Sedução do Lugar*, 2004, p.179-180.
31. MARTÍ, *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*, 2000, p. 32.
32. MARTÍ, *Las formas de la residencia en la ciudad moderna*, 2000, p.33.
33. COLQUHOUN, *Modernidade e tradição clássica*, 2004, p. 99.
34. LE CORBUSIER, *Urbanismo*, 1982, p. 156.
35. Ibid., p. 261-67.
36. Ibid., p. 255.
37. COLQUHOUN, *Modernidade e Tradição Clássica*, 2004, p. 99.
38. Ibid., p. 115.





## Uma nova capital

A idéia de mudar a capital do Brasil era antiga, vamos aqui apenas lembrar alguns aspectos que consideramos essenciais para a nossa pesquisa. Desde o período colonial falava-se em sua interiorização, principalmente por razões de segurança, tendo em vista que algumas cidades litorâneas brasileiras foram invadidas e saqueadas. Segundo Salgueiro<sup>1</sup>, a idéia da transferência aparece com freqüência em periódicos e em numerosos projetos, às vezes utópicos, a partir de meados do século XIX.

Na verdade, o ideário da cidade capital começou a ganhar força no final do século XVIII. Aos olhos da elite da época a cidade deixava de ser uma entidade imóvel, fechada, cercada de muralhas para se tornar uma cidade com limites sempre dinâmicos, destinada a facilitar a circulação dos homens e das mercadorias pelo território. Portanto, a percepção que se tinha das capitais não podia deixar de se modificar.



A ausência, no Brasil, de um discurso sistemático sobre o território e a cidade acabou conduzindo à interpretação dos grandes textos teóricos, bem próxima dos pensadores socialistas utópicos do começo do século XIX, principalmente dos franceses Claude de Saint-Simon (1760-1825) e Charles Fourier (1772-1837).<sup>2</sup> Os sansimonistas eram, acima de tudo, portadores de um projeto social, sendo que constantemente trabalhavam com a idéia de que planejar a cidade é planejar a sociedade. Interessavam-se pela idéia da cidade como agente de polarização de uma região e pela dimensão territorial a partir do equilíbrio de forças entre a localização da metrópole e o centro geográfico do país.

Segundo Tamanini<sup>3</sup>, Juscelino Kubitschek estava ciente da necessidade de contornar algumas desigualdades que o Brasil apresentava do ponto de vista geográfico, econômico, político e social. Assim, logo que assumiu a Presidência da República, em 31 de janeiro de 1956, iniciou o processo de viabilização da construção da nova Capital do Brasil. Até então, todos os antecedentes históricos sobre o assunto não tinham sido suficientes para fazer Brasília fluir, como demonstram as palavras de Kubitschek:

1. JK, com a Revista Brasília da Novacap

Parecendo um sonho, a construção de Brasília é um sonho realista. Com ela realizamos um programa antigo: o dos constituintes de 1891. É um ideal histórico: o dos Bandeirantes dos séculos XVII e XVIII. Brasília significará uma revolução econômica. Estamos erguendo-a com aquele espírito de pioneiros – antigo nos homens que desbravaram os sertões, moderno em nossas almas ansiosas por fundar uma civilização no coração do Brasil. <sup>4</sup>

A razão para esta afirmação baseia-se de fato na paixão aparentemente irracional com que atirou-se à construção da nova Capital. Logo em 4 de fevereiro de 1956, convocou o Marechal José Pessoa, Presidente da Comissão de Planejamento e Construção da Nova Capital Federal, juntamente com Pedro Ludovico e Israel Pinheiro, com o objetivo de agilizar os procedimentos referentes ao planejamento e à obra da futura sede do governo.

A construção de Brasília passou a representar a meta síntese da integração social, com o objetivo de minimizar o isolamento das diversas áreas do país e vencer os limites sociais decorrentes desse isolamento. A necessidade de reforçar o simbolismo de se construir no coração do país uma nova capital levou a Novacap a divulgar um cartão postal em que mostra a posição de Brasília, no Planalto Central, com as distâncias a que se achava das capitais dos Estados e Territórios brasileiros à época.



2. Cartão postal, Novacap, 1957

## Primeiras providências

Em 18 de abril de 1956, viajando do Rio de Janeiro para Manaus, o Presidente programou uma escala na cidade de Goiânia, porém o mau tempo fez com que o avião pousasse na cidade de Anápolis, onde em ato solene Kubitschek assinou a Mensagem de Anápolis. Em termos gerais, sua comunicação traçava um histórico da idéia da transferência da Capital e expressava o desejo que o Congresso reavaliasse o assunto, alertando para a necessidade de se criar as condições indispensáveis que visassem assegurar o prosseguimento da transferência da capital. A grande relevância da mensagem encontra-se no *Projeto de Lei* em anexo, o qual fixava a área do futuro Distrito Federal, autorizava o Executivo a constituir uma sociedade a ser o principal agente e detentor do poder de agilizar o processo de construção de Brasília, a denominada Companhia Urbanizadora da Capital Federal - Novacap, e determinava a realização de estudos para a implantação de vias de transporte em direção ao novo território, fatos que implicavam em uma vontade política que dificilmente encontraremos em outro governante brasileiro. <sup>5</sup>



Em 19 de setembro de 1956, Kubitschek sancionou a Lei nº 2.874, que oficializava tais medidas. Logo depois, em 24 de setembro de 1956, já era nomeada a primeira diretoria da Novacap, presidida por Israel Pinheiro e tendo Oscar Niemeyer designado para a função de diretor do Departamento de Arquitetura, encarregado principalmente dos projetos dos edifícios administrativos e governamentais da futura capital. Outra decisão, tomada em novembro de 1956, foi a determinação da localização dos primeiros prédios a serem construídos em Brasília: o Palácio Residencial e o Hotel de Turismo.

A já existente Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal ficou encarregada de elaborar o edital para um concurso nacional destinado à escolha do Plano Piloto de Brasília. Publicado em 30 de setembro de 1956 no Diário Oficial, este estabelecia um prazo de 15 dias para apresentação dos trabalhos candidatos ao concurso. O prazo exíguo gerou protestos no meio profissional, o que findou por provocar a prorrogação do prazo para 11 de março de 1957, data comunicada em carta pelo presidente da Novacap ao presidente do Instituto dos Arquitetos Brasileiros.



Em 16 de março de 1957, a Comissão Julgadora do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil apresentou o seu relatório, o qual concedia o primeiro prêmio ao projeto de Lúcio Costa. Além de Israel Pinheiro, seu presidente, a Comissão contava ainda com os seguintes membros: William Holford, professor de urbanismo da Universidade de Londres, Stamo Papadaki, arquiteto e professor na Universidade de Nova Iorque, André Sive, professor de urbanismo em Paris, Luiz Hildebrando Horta Barbosa, representante do Clube de Engenharia, Paulo Antunes Ribeiro, representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil, e Oscar Niemeyer, representante da Novacap. Na divulgação dos principais elementos do projeto vencedor, a Comissão Julgadora justificou a escolha, por considerar que a proposta de Lúcio Costa era a que “melhor integrava os elementos monumentais na vida cotidiana da cidade como Capital Federal, apresentando uma composição coerente, racional, de essência urbana – uma obra de arte.”<sup>6</sup>

A reação de alguns dos arquitetos não-selecionados foi de forte oposição ao resultado do concurso. Eles questionavam desde os métodos utilizados pelo júri no julgamento até o número reduzido de pranchas do projeto vencedor. Contudo, o edital do concurso era extremamente vago quanto ao que estava sendo exigido dos projetos concorrentes. Tantas haviam sido as dúvidas suscitadas que, em 16 de outubro de 1956 Niemeyer encaminhara uma carta ao presidente do IAB esclarecendo alguns pontos do edital. Em seu livro *História de Brasília*, Ernesto Silva, ex-diretor da Novacap e um dos responsáveis pela elaboração do edital, comenta o episódio:

3. Comissão julgadora do concurso

4. Divulgação do resultado do concurso

O edital exigia apenas “o traçado básico da idade” e um “relatório justificativo”. Se muitos apresentaram minucioso trabalho, isto não foi exigido aos concorrentes.<sup>7</sup>

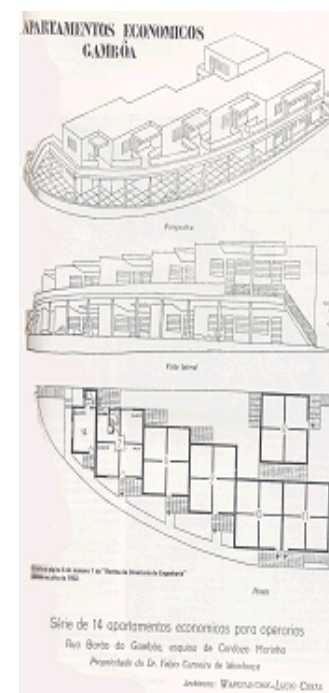
Para a Novacap, a extensão do prazo do concurso foi aproveitada para iniciar a construção de algumas obras em Brasília: a residência presidencial provisória, a barragem do Paranoá, a Ermida Dom Bosco, o aeroporto definitivo, o hotel de turismo e um alojamento para aeronáutica. É também desse período a instalação dos primeiros acampamentos de operários. Como efetivo início da construção da cidade é considerada a data de 3 de novembro de 1956, quando da implantação de um acampamento pioneiro, ainda de lona, e a conclusão da residência presidencial provisória – o chamado Catetinho.

## O Plano Piloto de Brasília

No Brasil, certamente um dos mais importantes representantes do Movimento Moderno foi o arquiteto Lúcio Costa (1902-1998). Formado arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes - ENBA em 1924, após uma prática profissional de sucesso nos moldes do Movimento Tradicionalista, no final da década de 1920 aderiu ao modernismo, passando a ser um de seus líderes no Brasil. Em 1930 retornou à ENBA como diretor, promovendo uma frustrada reforma de ensino. Contudo, mesmo sem ter conseguido quebrar a oposição do corpo docente acadêmico, sua passagem pela escola foi suficiente para mobilizar jovens estudantes que seriam em breve os primeiros arquitetos modernos cariocas. Desta época em diante publicou numerosos artigos que marcaram o ensino e a prática da arquitetura no país. No conjunto, seus textos nos permitem compreender o modo pelo qual a sociedade e a elite intelectual brasileira incorporaram os princípios do Movimento Moderno, principalmente no caso da construção de Brasília, tendo como ponto de partida um projeto desenvolvimentista nacional.

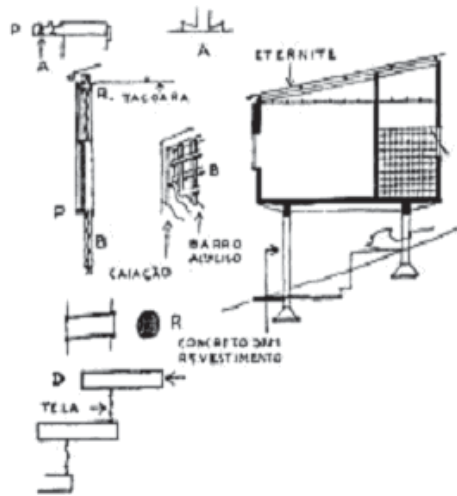
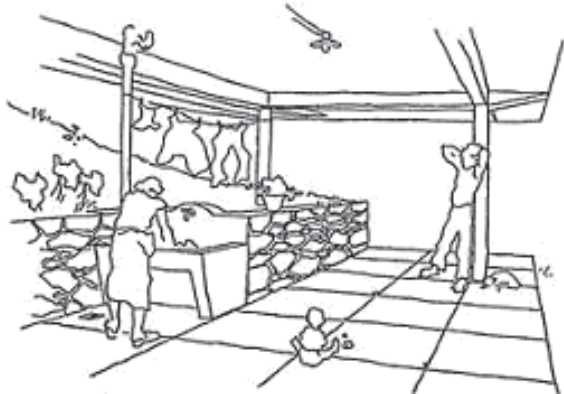
Tendo convidado o arquiteto Gregori Warchavchik para ministrar a cadeira de composição arquitetônica da ENBA, em 1932 os dois arquitetos se associaram. Uma de suas realizações foi a Vila Operária da Gambôa, no Rio de Janeiro. A sociedade não durou, mas Costa manteve seu escritório, contando com a colaboração do arquiteto Carlos Leão; anos depois, lá iria estagiar um jovem estudante de arquitetura que se ofereceu para trabalhar *sem ônus* – Oscar Niemeyer.<sup>8</sup>

O projeto da Gambôa previa a construção de 14 apartamentos econômicos geminados, sete no térreo e sete no primeiro pavimento. O terreno do empreendimento era de pequenas



5. Lúcio Costa e Warchavchik, Vila Operária da Gambôa, 1932





6. Lúcio Costa, Vila Monlevade, 1934

dimensões e bastante acidentado. Segundo Pessoa e Araújo,<sup>9</sup> o partido utilizado resultava em uma planta quadrada com quatro cômodos de idênticas dimensões, solução bastante utilizada nas vilas operárias desde fins do século XIX. O que diferenciava a arquitetura da Gambôa era a presença de alguns conceitos plásticos do Movimento Moderno, porém o sistema construtivo e a organização da planta das unidades são basicamente tradicionais.

Outro exemplo interessante de projeto de habitação de Lúcio Costa é também dessa época – a Vila Operária Monlevade, de 1934, escolhido em concurso promovido pela Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira para uma área próxima à cidade de Sabará, em Minas Gerais. O projeto para Monlevade já apresentava alguns princípios fundamentais do Movimento Moderno que encontramos em projetos posteriores de Lúcio Costa. O partido básico é o sistema construtivo em concreto armado em todos os edifícios e a tipologia habitacional em *pilotis*. Na verdade, Lúcio Costa dedicou um grande espaço no Memorial Descritivo para enaltecer o emprego do *pilotis*, cujo emprego recomenda por vários motivos:

- a) dispensa, para a implantação da obra, movimentos de terra – seja qual for a atividade local;
- b) reduz de 90% a abertura de cavas e respectivas fundações;
- c) permite o emprego, acima da laje – livre ...
- d) torna fácil manter para todas as casas – em razão dos poucos pontos de contato com o terreno – orientação vantajosa uniforme...<sup>10</sup>

Outro exemplo de projeto residencial Lúcio Costa foi elaborado para os herdeiros de Eduardo Guinle, o Parque Guinle, de 1943-54, destinado à classe média alta no bairro de Laranjeiras, Rio de Janeiro. O arquiteto foi procurado inicialmente pela família para uma consulta sobre um projeto de um conjunto de prédios. Segundo relata, em *Registro de uma Vivência*, aconselhou a adoção de “uma arquitetura contemporânea que se adaptasse mais ao parque do que à mansão, e que os prédios alongados, de seis andares, fossem soltos do chão e dispusessem de *loggias*<sup>11</sup> em toda a extensão das fachadas, com vários tipos de quebra-sol, já que davam para o poente. Foi o primeiro conjunto de prédios construídos sobre pilotis e o prenúncio das superquadras de Brasília.”<sup>12</sup> Ainda segundo ele, o Parque Guinle influenciou também a solução adotada em diversos edifícios no Rio de Janeiro:

Este remanso urbano, construído por iniciativa de César Guinle, foi a primeira experiência de um conjunto residencial de apartamentos destinados à alta burguesia, e também onde primeiro se aplicou, de forma sistemática, depois de tantas tentativas frustradas, o partido de deixar o terreno vazado, os pilotis de Le Corbusier, que se tornariam de uso corrente na cidade.<sup>13</sup>

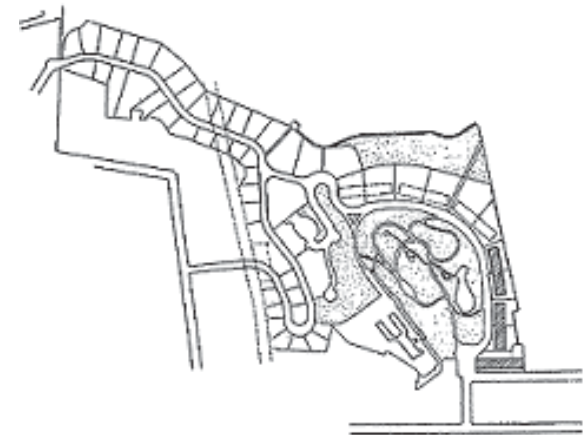
Em 1952, foi realizado, em Veneza, o I Congresso Internacional de Artistas. Para o evento Lúcio Costa preparou o texto "O Arquiteto e a Sociedade Contemporânea"<sup>14</sup>, no qual trata de dois temas a seu ver distintos, porém complementares: a unidade de habitação e papel social do arquiteto. Pare ele, a missão primordial do arquiteto seria propiciar uma vida harmoniosa para o homem e sua família. Com tal fim, nada melhor do que a adoção da *unidade de habitação*, conforme concebida por Le Corbusier, ou seja, uma habitação conjunta a ser concebida e construída para o bem estar da sociedade. Em seu texto, enaltecia o princípio geral da concentração residencial em altura, em blocos isolados com grandes áreas de terreno arborizado no entorno, com a instalação de serviços gerais e comércio, garantindo a todas as residências condições iguais de iluminação e aeração.

Por volta de 1936 havia se iniciado uma das mais bem sucedidas parcerias entre arquitetos brasileiros: Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. O projeto para o Ministério de Educação, coordenado por Lúcio Costa e contando com Le Corbusier, teve como colaboradores Carlos Leão, Affonso Eduardo Reidy, Jorge Machado Moreira, Ernani Vasconcellos e Oscar Niemeyer. Pouco depois, em 1939, os dois iriam projetar o Pavilhão do Brasil na Feira Mundial de Nova York.

Em 1957, Lúcio Costa vence o concurso para o Plano Piloto da nova Capital Federal do Brasil - PPB, marcando novamente a produção arquitetônica brasileira. O seu projeto representava o auge do que se poderia chamar de período desenvolvimentista. Segundo James Holston<sup>15</sup>, o projeto foi elaborado no "intuito de espelhar para o resto do país a nação moderna que o Brasil se tornaria." Ficher e Palazzo<sup>16</sup>, no artigo *Os paradigmas urbanísticos de Brasília*, sublinham que "um rápido exame de todos os projetos apresentados e hoje conhecidos permite perceber a sua generalizada filiação à urbanística funcionalista." Em seu artigo *Brasília e seu Plano Piloto*, Ficher ainda enfatiza que "das vinte e seis equipes que apresentaram projetos, todos, sem exceção, são exemplos de urbanismo modernista."

E, de fato, o edital do concurso já induzia uma clara predileção pelo ideário modernista, incorporando em muitos de seus itens o vocabulário recorrente da Carta de Atenas, expressão máxima dos ideais modernistas, resultado das discussões carreadas no Congrès Internationaux d'Architecture Moderne - CIAM, de 1933. Dentre suas exigências, consta que os projetos deveriam apresentar "o traçado básico da cidade, indicando os principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição de espaços livres e vias de comunicação."<sup>17</sup>

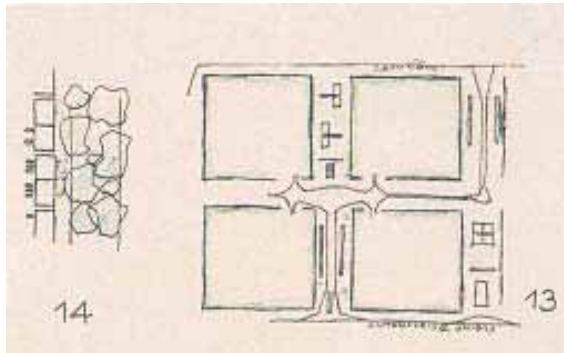
Lucio Costa, ao elaborar sua proposta, tinha a seu dispor um variado leque de experiências modernistas idealizadas ou mesmo já construídas no exterior desde o primeiro pós-guerra,



7. Lúcio Costa, Parque Guinle, 1943-543

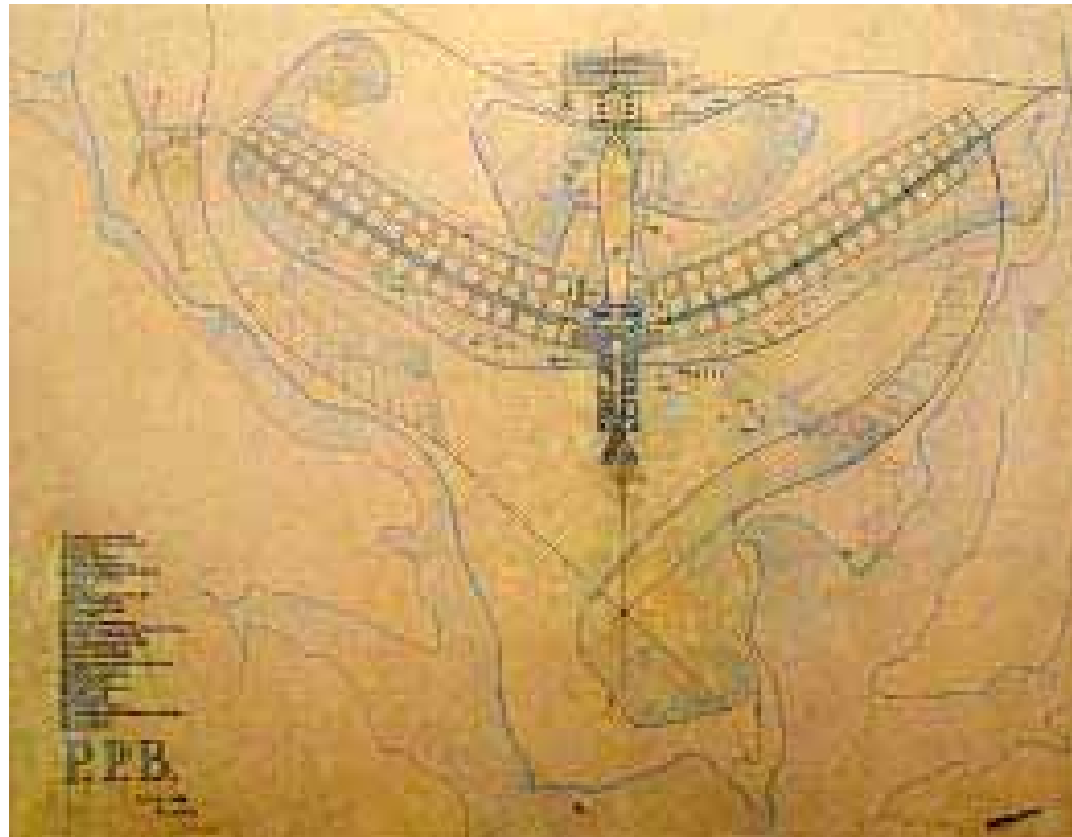
principalmente no que se refere a conjuntos habitacionais. Fato este que, longe de desmerecer o nosso “maquis do urbanismo”<sup>18</sup>, comprova o seu talento e sensibilidade em transpor de forma harmônica algumas das diversas idéias então correntes e em aplicar as diversas técnicas urbanísticas disponíveis, entre elas “a técnica rodoviária; de outra, técnica paisagista de parques e jardins.”<sup>19</sup>

O gesto simbólico do sinal da cruz foi escolhido por ele para explicar como nasceu o seu plano para Brasília. Partindo do cruzamento de dois eixos viários – o longitudinal, o Eixo Rodoviário-residencial, levemente arqueado tendo ao longo a zona residencial situada, e o transversal, o Eixo Monumental, com a disposição do centro cívico da administração federal, dos setores culturais e de diversão e do setor da administração municipal, o arquiteto foi ordenando e dispondo a sua cidade com uma concepção morfológica modelar.



8. Lúcio Costa, planta do relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957

9 . Lúcio Costa, Figura 13 do relatório PPB, 1957





Ao longo do eixo rodoviário, dispôs a sua unidade morfológica residencial – a superquadra brasiliense. Apresentou-a de forma sucinta no Relatório do Plano Piloto de Brasília, reservando-lhe somente alguns poucos itens:

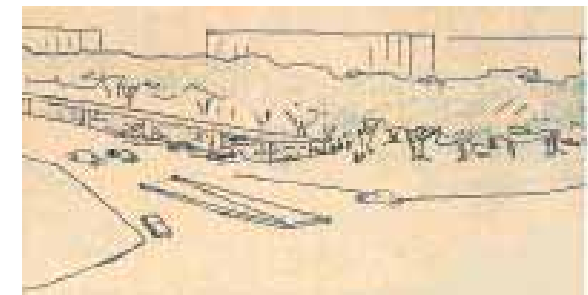
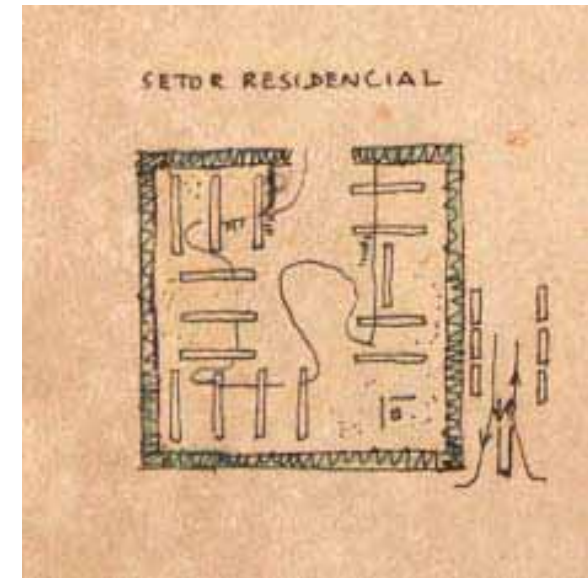
...ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem (fig. 13).<sup>20</sup>

Lúcio Costa admitia e até mesmo desejava uma certa variação na implantação das quadras, porém, desde que fosse garantida uma cortina de arborização com o intuito de proteger do olhar o seu interior. Tanto assim que, no I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, lamentou o fato do partido de implantação das quadras se repetir; chegou a apontar que isso era resultado simplesmente do comodismo e da falta de imaginação dos organismos ou empresas responsáveis. Segundo ele, a opção pela faixa arborizada ao redor das quadras visava, justamente, garantir a ordenação urbanística de conjunto, mesmo quando variasse a densidade, categoria, padrão e/ou qualidade arquitetônica dos edifícios. Além, é claro, como bom modernista – sua intenção de oferecer aos moradores extensas áreas sombreadas para passeio e lazer.

Segundo a sua própria definição, as superquadras inauguraram “uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras.”<sup>21</sup> As seqüências de grandes quarteirões, de planta quadrada, dispostos ao longo de ambos os lados do Eixo Rodoviário e emoldurados por uma larga cinta de árvores frondosas transformou-se em um dos elementos mais fortes da imagem de Brasília – a cidade parque, como explicava Lúcio Costa no relatório:

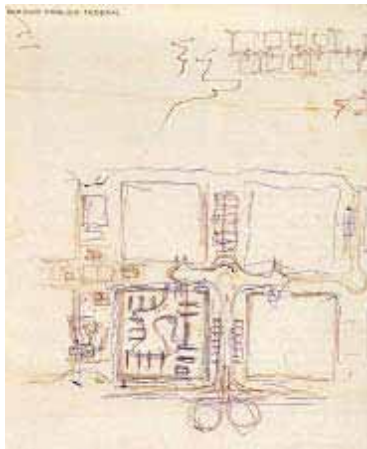
Dentro destas superquadras os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém, a dois princípios gerais: gabarito uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra (fig. 8).<sup>22</sup>

Ao longo de seu relatório, encontramos preocupações com diversos serviços e equipamentos que estruturariam as superquadras. Para Lúcio Costa, as quadras contíguas ao eixo rodoviário seriam naturalmente mais valorizadas que as quadras internas, o que permitiria “as gradações próprias do regime vigente; contudo, o agrupamento delas, de quatro em quatro, propiciaria



10. Lúcio Costa, figura 8 do relatório, 1957

11. Lúcio Costa, Figura 14 do relatório, 1957



num certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação.”<sup>23</sup> Tal coexistência social que tanto almejava dar-se-ia nas escolas, nas áreas de lazer e nos templos religiosos das entrequadras. Diz Lúcio Costa no relatório:

Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras, à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalam-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro disposto conforme a sua classe ou natureza (fig. 13).

A partir de suas recomendações, o Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Novacap pôde desenvolver o projeto urbanístico da cidade. Porém, mesmo existindo a intenção de obedecer estritamente as diretrizes contidas em seu relatório, adaptações e alterações foram feitas, como no caso emblemático das lojas do comércio local das entrequadras, as quais deveriam, originalmente, voltarem-se para o interior das superquadras, ideal que a dinâmica urbana não respeitou:

O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só (fig. 14).<sup>24</sup>

Ainda segundo o relatório do PPB, as superquadras dispostas ao longo do eixo residencial poderiam apresentar diferenças de padrão econômico e de densidade de ocupação, as quais seriam neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, sem que isto comprometesse o conforto social de todos moradores. As superquadras seriam diferentes apenas no que tange à densidade – ou seja, no maior ou menor espaço atribuído a cada família –, à escolha dos materiais e ao grau e requinte do acabamento.

Ainda em seu relatório, Lúcio Costa sugeriu o sistema de endereçamento da cidade, que chamava de *numeração urbana*. Tal sistema seria alfanumérico, tendo como referência o eixo monumental que dividiria a cidade em duas metades: Norte e Sul. As quadras seriam

12. Lúcio Costa, croquis de do sistema de endereçamento de Brasília, 1957

13. Lúcio Costa, croquis do relatório, 1957

representadas apenas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento por números (fig.5).

Outra preocupação do arquiteto foi evitar a proximidade dos bairros residenciais com a orla do lago Paranoá, por ele mencionado uma única vez, no item 20 do relatório, e como *lagoa*. Desta condição singular resultou duas das quatro críticas feitas pelo júri ao projeto, “a demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago” e “a parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizadas para habitações.”<sup>25</sup>

É importante observar a preocupação de Lúcio Costa em tornar acessível o terreno de Brasília ao capital privado. Ele achava que as quadras não deveriam ser loteadas, sugerindo, em vez da venda de lotes, a venda de quotas de terreno, cujo valor dependeria do setor e do gabarito, a fim de não entrar o planejamento e possíveis remodelações futuras no delineamento interno das quadras. No relatório, mencionaria também que o preço das quotas deveria incluir uma parcela com taxa fixa, destinada a cobrir as despesas de projeto. O intuito era de facilitar tanto o convite a diferentes arquitetos como a abertura de concursos para a urbanização e edificação das quadras que não fossem projetadas pela Novacap, desde que assegurada a qualidade dos projetos de urbanização e das construções. Contudo, ele revelaria o seu desapontamento em carta de 19 de julho de 1961, dirigida ao presidente da NOVACAP, na qual comentava sobre o problema da habitação em Brasília:

Ocorreu, porém, o erro da venda indiscriminada dos terrenos correspondentes à projeção dos blocos a edificar, sem o cuidado de se preservarem, conforme o relatório do plano-piloto sugeria, as superquadras internas para a construção de apartamentos econômicos, contribuindo o governo com a cessão das áreas respectivas a quem de direito, para tornar viável o empreendimento nos termos sociais previstos e não na base da mera especulação imobiliária. Daí o equívoco generalizado de considerar as superquadras áreas destinadas apenas a determinada categoria de inquilinos, criando-se em conseqüência, artificialmente, o problema atual e a decorrente proposta de soluções supostamente “econômicas” que são verdadeira aberração...<sup>26</sup>

Para ele, certamente tal fato prejudicaria a implementação do Plano Piloto em termos sociais, levando ao abandono de sua intenção de criar *áreas de vizinhança*<sup>27</sup> de habitações com padrões econômicos diferentes, permitindo o convívio das diversas classes sociais nas escolas, nas igrejas, no comércio e nos logradouros públicos, e evitando a divisão da cidade em *bairros ricos e bairros pobres*.<sup>28</sup>

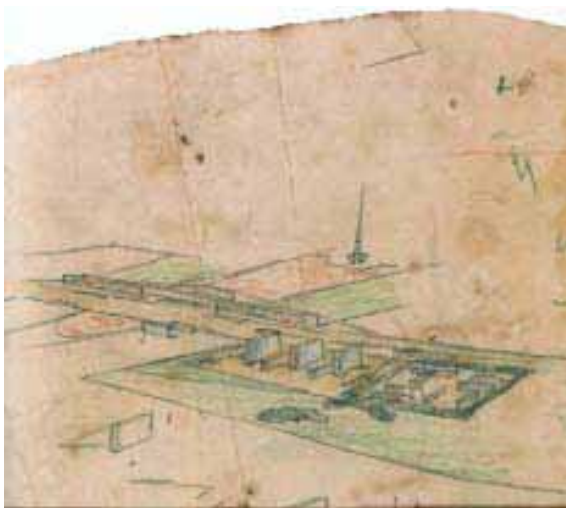
Segundo sua concepção, o espaço interno das superquadras deveria ser livre e desobstruído, como nos parques ingleses, apenas gramados e sem definição da circulação de veículos e pedestres – no máximo algumas linhas dispersas de indicação de caminhos. Em entrevista a Juan Antonio Zapatel<sup>29</sup>, Costa justificava que, mesmo que a circulação de veículos pesados viesse a danificar o gramado, o fato não teria nenhuma importância, uma vez que gramados desgastados seriam discretamente isolados para o necessário replante. Contudo, em sua opinião, no início da implantação da cidade optou-se pela urbanização generalizada do conjunto, o que resultou na desnecessária pavimentação com asfalto de diversas áreas. Escrevendo novamente sobre as quadras no relatório, diz:

... As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins...<sup>30</sup>

Conforme Comas e Almeida descreveram o setor residencial do Plano Piloto:

O traçado dos setores residenciais integra a Cidade Linear de Soria y Mata com a Cidade Parque dos CIAM. O arqueamento do Eixo Rodoviário-residencial é uma revisão da revisão. Le Corbusier substituiu a ferrovia pela autopista na sua Cidade Contemporânea. A trama xadrez hierarquizada e o seu corte por avenidas diagonais não ocultam a influência da proposta ibérica. Lucio retoma a curva original e acrescenta a sugestão de uma cidade pássaro ou avião. Propostas como unidade de vizinhança, as superquadras são ocupadas esquematicamente por barras de seis andares sobre pilotis vazados num arranjo centroidal, livrando um quadrado aberto de uns 60 metros de lado. A disposição alternada se conjuga com a implantação de comércio local intermediário.<sup>31</sup>

O propósito deste capítulo foi o de tentar entender a superquadra idealizada por Lúcio Costa, e apresentada inicialmente no Relatório do Plano Piloto de Brasília. Talvez a sua contribuição maior tenha sido a capacidade de materializar um momento de apogeu consensual da utopia moderna que acreditava na arquitetura como um meio de transformação social. De modo mais específico, no contexto brasileiro, permite a identificação de uma série de princípios e conceitos vigentes, principalmente na Europa.



14. Lúcio Costa, superquadra adjacente ao Eixo Monumental, 1957

## Notas:

1. SALGEIRO, *Cidades capitais do século XIX*, 2001, p. 135.
2. Ambos são considerados, juntamente com inglês Robert Owen (1771-1858), pais do socialismo utópico, um movimento cujos adeptos acreditavam que o interesse individual deveria ser substituído pelo interesse coletivo, como um ponto inicial de transformação do mundo.
3. TAMANINI, *Brasília memória da construção*, 2003, p. 77.
4. *Ibid.*, p. 138.
5. COLEÇÃO BRASÍLIA, *Diário de Brasília 1956-1957*, 1960, p. 19.
6. *Ibid.*, p. 205.
7. SILVA, *História de Brasília*, 1999, p. 159.
8. PESSOA e ARAÚJO, *Vila Operária da Gambôa*, 1983.
9. *Ibid.*
10. COSTA, *Sobre arquitetura*, 1962, p. 43-45.
11. Varandas inseridas no corpo da construção.
12. COSTA, *Registro de uma vivência*, 1995, p. 205.
13. *Ibid.*, p. 212.
14. *Idem*, *Sobre arquitetura*, 1962, p. 230.
15. HOLSON, *A cidade modernista. Uma crítica de Brasília e sua Utopia*, 1993, p. 84.
16. FICHER e PALAZZO, *Os paradigmas urbanísticos de Brasília*. Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes (org.), 2005.
17. Edital para o Concurso do Plano Piloto de Brasília, Diário Oficial da União, do dia 30 de setembro de 1956.
18. Lúcio Costa no *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, especialmente quando justificava que não desejava desenvolver o seu próprio projeto, caso fosse o ganhador do concurso.
19. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 30.
20. *Ibid.*, p. 28.
21. GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, *Brasília Revisitada*. Códigos de Edificações – COE, 1989.
22. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 28.
23. *Ibid.*, p. 30.
24. *Ibid.*, p. 28.
25. *Ibid.*, p. 35.
26. COSTA, *Sobre arquitetura*, 1962, p. 339.
27. Lúcio Costa não utilizava o termo unidade vizinhança, mas sim, área de vizinhança.
28. *Idem*, *Sobre arquitetura*, 1962, p. 339.
29. DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 19.
30. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 32.
31. COMAS e ALMEIDA. *Brasília quadragenária: a paixão de uma monumentalidade nova*. IX SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 2006.



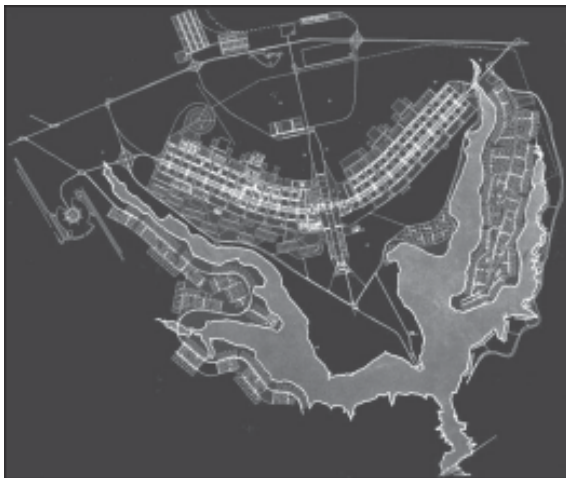
## Tempo e urbanística

A cidade, por isso tudo, não escapa da história. Todos os passados nela se encontram, mesmo que passem despercebidos e mesmo se, associando-os em novas combinações em escalas diferentes, os homens acreditam, sempre, estar forjando o presente.<sup>1</sup>

Bernard Lepetit

**Brasília** foi um marco fundamental na história do urbanismo brasileiro. Se analisarmos a prática urbanística dos projetos das superquadras do Plano Piloto de Brasília, poderemos perceber que ela se configura a partir de duas vertentes essenciais: a estética e a urgência.

A cidade, enquanto vertente estética, remete à idéia de se construir uma cidade ideal para os seus moradores. Todavia, esses projetos revelaram-se utópicos, pois não respondiam às necessidades urbanas do homem. A estratégia singular utilizada pelos arquitetos envolvidos no desenvolvimento do Plano Piloto foi combinar a cidade do futuro com a natureza. O espaço urbano seria envolvido por grandes áreas verdes entre as habitações.



1. Brasília, 1960

O segundo aspecto, a urgência a partir da necessidade de inaugurar a cidade em 21 de abril de 1960, fez com que o desenvolvimento dos projetos urbanísticos das superquadras fosse delegado à equipe de Oscar Niemeyer em Brasília. Segundo diversos depoimentos<sup>2</sup>, a equipe era de aproximadamente quinze profissionais, entre arquitetos, desenhistas e artistas. Na verdade, a equipe era inicialmente composta pelos seguintes profissionais: Nauro Esteves, Sabino Barroso, Ítalo Campofiorito, Adeildo Viegas, Glauco Campelo, Glauss Estelita e José de Sousa Reis. É importante ainda assinalar a participação da Anna Maria Niemeyer, na arquitetura de interiores, e de Athos Bulcão, nas artes plásticas. Rapidamente, portanto, as características tipológicas dos edifícios e a organização espacial das quadras são definidas por essa equipe com a elaboração dos primeiros protótipos reprodutíveis.

Para melhor analisar os projetos para as superquadras do Plano Piloto de Brasília, entre 1957 até o final dos anos 1980, realizamos um inventário de suas plantas urbanísticas. A idéia desse

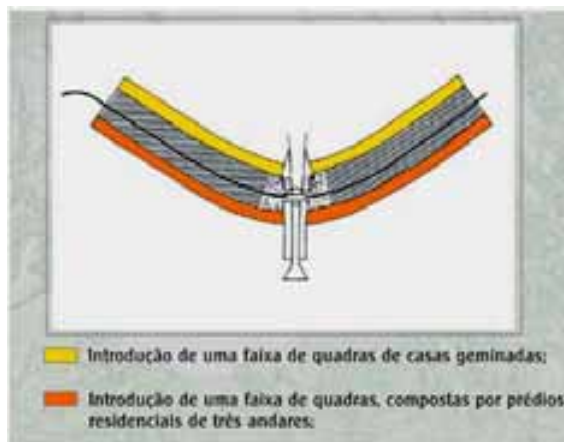
inventário é traçar uma trajetória evolutiva da forma urbana das superquadras desde o início da construção da cidade, passando pelo seu período de consolidação, até os projetos mais recentes que experimentam novas morfologias.

Primeiramente, foram levantados 370 documentos referentes as plantas urbanísticas das superquadras do Plano Piloto de Brasília. Posteriormente, foram reunidos 108 documentos, referentes aos últimos projetos para cada superquadra, que fazem parte do anexo desse trabalho. As plantas inventariadas fazem parte do acervo do Núcleo de Documentação Urbanística – **NUDUR** da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – **SUDUMA**. Ressaltamos: esses documentos nem sempre estiveram disponíveis para pesquisa ou consulta, porque alguns são considerados de segurança nacional, tais como os palácios do setor monumental da cidade.

Os estudos foram desenvolvidos a partir da definição de alguns tipos de plantas que seriam inventariadas. De modo geral, optamos pelos seguintes tipos de projetos urbanísticos elaborados para as superquadras: Distribuição dos Blocos, Locação, Urbanização, Paisagismo e Arruamento. Não foram consideradas no trabalho as plantas para as entrequadras, comércio local, complementares de infra-estrutura e as que tratavam apenas de locação de mobiliário urbano, por completa necessidade de limitação do tema. As plantas foram analisadas sobre os seguintes aspectos:

- **Setor** – indica a localização do projeto de acordo com a planta de setorização URB-89/89;
- **Endereço da planta** – conforme constante da planta;
- **Identificação da planta** – identificação por número da planta;
- **Data** – data de elaboração da planta;
- **Tipo de Projeto** – parcelamento urbano, distribuição dos blocos, locação, arruamento, urbanização ou outros;
- **Autor** – informa o autor ou a unidade que elaborou o projeto;
- **Registro cartorial** – indica se o projeto possui registro imobiliário cartorial das unidades imobiliárias por ele criadas ou alteradas;
- **Disposição dos prédios** – indica a predominância na implantação dos edifícios residenciais;
- **Nº de projeções** – indica o número de edifícios residenciais em cada quadra;





- **Forma das projeções** – foram definidos cinco tipos: retangular, quadrada, H, circular e outros;
- **Sistema viário** – sinuoso, ortogonal, retorno e outros;
- **Estacionamento** – indica o tipo de estacionamento previsto na planta;
- **Garagens** – coberta em superfície, subsolo ou sem garagem;
- **Paisagismo** – indica se a planta contém informações quanto a paisagismo;
- **Construções não residenciais** – indicam se o projeto cria ou altera áreas para escolas, jardim de infância, igreja, clube, Administração de Quadra - ADQ, banca de revista – LRS e Central de Alta Voltagem – CAV.

As superquadras estão organizadas em duas áreas simétricas com relação ao Eixo Monumental e distribuídas ao longo do Eixo Rodoviário, em quatro faixas: a oeste, as faixas 100 e 300; a leste, inicialmente a faixa 200, com edifícios de seis pavimentos, e posteriormente a faixa 400. Segundo Francisco C. Leitão em seu trabalho *Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*<sup>3</sup>, as duas primeiras modificações introduzidas no Plano Piloto de Brasília foram a criação de duas novas áreas residenciais. O objetivo dessas modificações foi a introdução das faixas de quadras de casas geminadas, com as casas construídas pela Fundação da Casa Popular, a faixa 700; e a introdução de uma faixa de quadras, com edifícios de habitação coletiva de padrão econômico, com três andares, a faixa 400.

A configuração definitiva das superquadras do Plano Piloto de Brasília coincidiu com o deslocamento para leste de todo o conjunto urbano. Segundo Francisco Leitão<sup>4</sup>, nas primeiras plantas da cidade as faixas 100 e 300 contavam com dezessete superquadras em cada asa e a faixa 200, com quinze superquadras, perfazendo 49 superquadras por asa e 98 no total. Entretanto, as últimas plantas do Plano Piloto apresentam a mesma quantidade de superquadras: as faixas 100 e 300 contam com as mesmas quinze superquadras, de final 02 a 16; a faixa 200, com dezesseis superquadras numeradas de 01 a 16; e, a faixa 400 com quatorze superquadras numeradas com final 03 a 16; totalizando-se, assim, igualmente, 60 superquadras por asa e 120 no total.

Entretanto, uma conexão ainda mais direta com a ampliação do centro urbano talvez possa ser constatada no caso da faixa 400, uma vez que somente em 1972 são identificados projetos para a SQN 402, sendo importante observar ainda que, na Asa Sul, em 1957, foi desenvolvido um projeto para a SQDS 401/402, quando ainda não se cogitava a supressão das quadras de final 01.

Os estudos desenvolvidos sobre as primeiras plantas inventariadas expressam que o sistema de endereçamento das superquadras foi-se desenvolvendo paulatinamente. O plano para a nova capital estabelecia a divisão da cidade principalmente em dois setores: centrais e residenciais. Fazia parte dos setores centrais o conjunto de edifícios destinados aos poderes fundamentais e aos setores de diversões. Para o setor residencial, Lucio Costa já esboça no item nº21 do Relatório do Plano Piloto de Brasília um sistema de endereçamento alfa numérico para as superquadras:

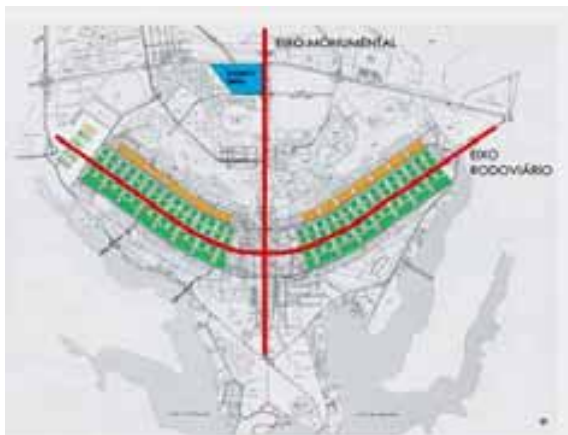
Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades Norte e Sul; as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma usual, assim, por exemplo, N-Q3-L ap 201. A designação dos blocos em relação à entrada da quadra deve seguir da esquerda para a direita, de acordo com a norma.<sup>5</sup>

Porém, ao fazer essa proposta, Lucio Costa acreditava que estava criando uma nomenclatura de fácil apreensão, apesar de reconhecer que a primeira sensação poderia ser de estranheza. Entretanto, logo no início das obras de locação das primeiras superquadras, a Divisão de Urbanismo, coordenada pelo engenheiro Augusto Guimarães Filho, teve de equacionar diversos problemas de endereçamento da cidade.

Augusto Guimarães Filho (1917- ?), engenheiro civil, formado pela Escola Politécnica de São Paulo, em 1941, trabalhava com Lucio Costa desde o projeto do Parque Eduardo Guinle e do Banco Aliança. Em abril de 1957, foi convidado para participar da Divisão de Urbanismo como representante de Lucio Costa, juntamente com um pequeno grupo constituído de três arquitetos: Maurício Dias da Silva, Salomão Tandeta e Noel Saldanha Marinho; quatro estagiários: Sérgio Porto, Jayme Zettel, José Anchieta Leal e Jorge Ribeiro Lacleite, e o desenhista Fernando Coni Campos. Posteriormente, a equipe seria complementada pelo arquiteto Erich James e a arquiteta Maria Elisa Modesto Guimarães Costa, filha de Lucio Costa.

Conforme o depoimento de Augusto Guimarães Filho<sup>6</sup>, o chefe da obra, engenheiro Moacyr Gomes e Souza, foi quem sugeriu a nomenclatura: Asa Sul e Asa Norte. Ainda de acordo com ele, Lucio Costa não queria que as duas partes da cidade fossem chamadas de zona, o que remeteria à conotação de zona norte e zona sul que há no Rio de Janeiro. Se a nomenclatura de zona não servia e enquanto a Divisão de Urbanismo não encontrava outra apropriada, Guimarães acrescenta: "zona não dava e lado não tinha."

Assim eles ficavam postergando; porém, a obra tinha de deslanchar e Moacyr Gomes tinha necessidade de locar as primeiras projeções. E logo associou as duas partes da cidade com



às asas de um avião: Asa Sul e Asa Norte. Ainda segundo Guimarães, inicialmente Lucio Costa não gostou da nova nomenclatura, porque não aprovava a comparação do Plano Piloto com um avião, meio de transporte que não apreciava, mas findou generosamente por aceita-la para não rechaçar a colaboração de Moacyr Gomes.

Dentre as 370 plantas pesquisadas, encontramos na primeira planta elaborada para uma superquadra, datada de 14/1/1957, a seguinte nomenclatura: SQ Sul nº113, 114-4, SUPERQUADRA - 113 EIXO RODOVIÁRIO SUL.

Fazem parte do carimbo das plantas: a identificação e o endereço da superquadra a que se refere. Segundo Leitão<sup>7</sup>, parece ter existido um sistema de numeração das superquadras diverso do atual – que as organizava por meio de centenas pares ou ímpares, conforme sua posição em relação ao Eixo Rodoviário. Contudo, já no mesmo ano de 1957, encontramos a planta SQS 72/8, de 26/9/1957, um projeto do IAPI para a SQS 105, no qual aparece pela primeira vez a sigla SQS no sistema de identificação das plantas urbanísticas.

Após um intenso período de produção, foram utilizados os seguintes endereçamentos:

- **1957** - SUPERQUADRA 306 - EIXO RODOVIÁRIO SUL- SQ 55-6;
- **1957** - SUPERQUADRA N. 106 - EIXO RODOVIÁRIO SUL- SQ 40-7;
- **1957** - SQS 401/402 - SQ 103/1;
- **1958** - SUPERQUADRA DUPLA 409/410 - SQD 2/5;
- **1959** - SUPERQUADRA SUL-EIXO ROD SUL-SUPERQUADRA DUPLA 405/406 - SQD PR-5-2 ;
- **1960** - SUPERQUADRA SUL-EIXO ROD SUL-SUPERQUADRA 304 - SQ 175-3;
- **1961**- SUPERQUADRA DUPLA 409/410 - EIXO RODOVIÁRIO NORTE VIÁRIO SUL - SQDN PR-7/10;
- **1962** - SUPERQUADRA DUPLA NORTE - SUPERQUADRA N. 411/412 - SQDN PR-6/5;
- **1962**- SQN 208 - SQN 208 1/1;
- **1962** - SUPERQUADRAS NORTE SQN 307 - SQN 307 1/1;
- **1963** - SUPERQUADRA DUPLA NORTE - SUPERQUADRA 405-406 - SQD-N PR-9/2;

- **1963** - SUPERQUADRA 105 EIXO RODOVIÁRIO SUL- SQS PR-251/4;
- **1964** - SETOR SUPERQUADRA - EIXO ROD NORTE - QUADRA 109 - SQN PR-264/2.

Entre os projetos produzidos no período pioneiro da cidade que primeiro apresentam o sistema atual de nomenclatura de SQS/SQN, pode-se destacar o projeto para a SQN 303, de 27/6/1960, de Oscar Niemeyer.

Devemos, portanto, reconhecer no período inicial uma indefinição quanto ao sistema de endereçamento a ser adotado até 1964, quando enfim seria adotado o padrão definitivo para plantas urbanísticas: SUPERQUADRA (NÚMERO) (NORTE OU SUL).

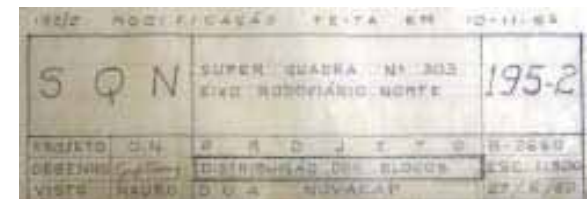
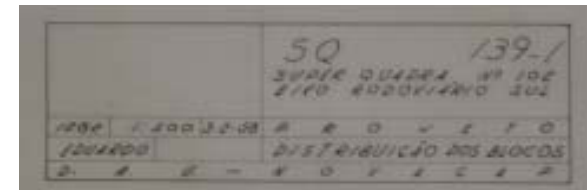
No ano de 1977, o Governo do Distrito Federal estabeleceu o Sistema Cartográfico do Distrito Federal- SICAD, como a única base cartográfica para todos os projetos físico-territoriais do Distrito Federal. Não cabe aqui detalhar as vantagens ou desvantagens do sistema, mas apenas registrar que somente a partir dos anos 1980 é que os projetos passaram a ser elaborados definitivamente no sistema. No SICAD, o projeto de urbanismo é composto por três documentos básicos:

- Memorial Descritivo – MDE;
- Projeto de Urbanismo – URB;
- Normas de Edificação, Uso e Gabarito – NGB ou Planilha de Parâmetros Urbanísticos – PUR.

## Cronologia dos projetos urbanísticos

O ano de 1957 representa uma inflexão importante na história da prática urbanística das superquadras, pois nesse momento já se iniciam os projetos para o setor residencial do Plano Piloto de Brasília. A grande questão habitacional de Brasília é então conduzida pela Divisão de Arquitetura da Novacap, coordenada por Oscar Niemeyer. Pelos anos seguintes, até aproximadamente 1968, ela continuará sendo tratada por membros da equipe de Niemeyer.

Podemos identificar algumas fases distintas nos primórdios da elaboração de projetos para as superquadras. A primeira delas vai da divulgação do resultado do concurso, em 1956, passando pelo ano da inauguração da cidade, até 1961, coincidindo com a duração do mandato de Juscelino Kubitschek (1956-1961), cujo ponto de maior intensidade estaria no ano de 1957, momento que se inicia o detalhamento do Plano Piloto. Entre os anos de 1957 a 1961, há uma



4. Divisão de Arquitetura, carimbo SQS 113, 1957

5. Divisão de Arquitetura, carimbo SQS 105, 1957

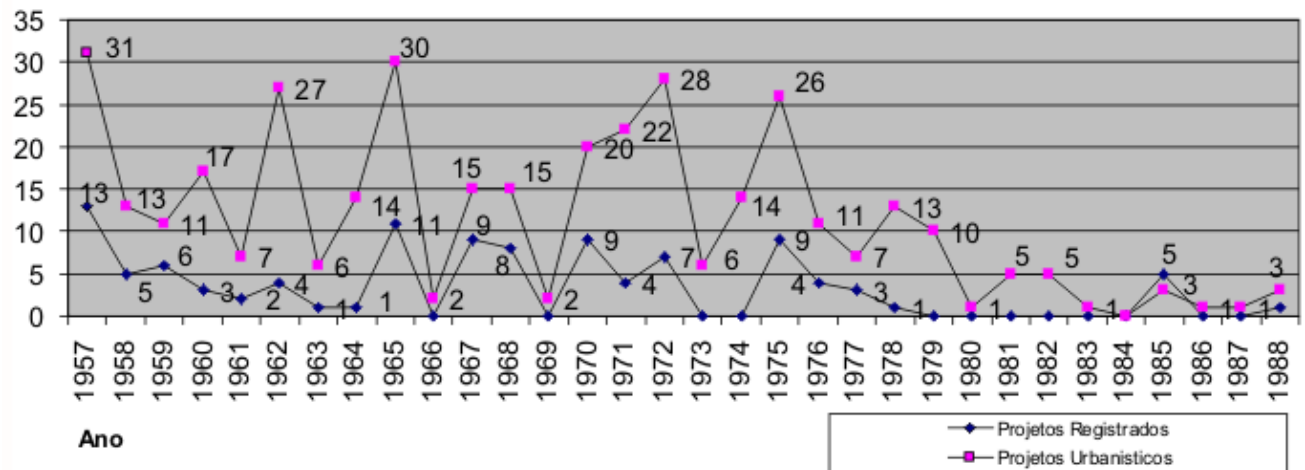
6. Divisão de Arquitetura, carimbo SQS 102, 1958

7. Oscar Niemeyer, SQN 303, 1960

forte queda na elaboração de projetos. A segunda fase fica entre 1961, início do governo de Jânio Quadros, adversário político de JK que não continuou a obra, até 1964, quando João Goulart foi deposto pelo Golpe Militar e Castelo Branco assumiu a presidência do país, com um intervalo de decrescente produção. O terceiro momento é entre 1965 e 1970, cujo ponto de maior intensidade estaria compreendido entre os anos de 1966 a 1969. Foi um período em que o governo militar retomou as construções em Brasília, principalmente com a criação da Coordenação para o Desenvolvimento de Brasília – **Codebrás**, no governo de Costa e Silva, que assegurou um grande movimento de transferência de funcionários para Brasília até o ano de 1970, quando Brasília completou 10 anos de existência. A quarta e última fase, entre 1971 e 1988, é um momento que representa a cidade já perfeitamente consolidada, em que então se dá início uma fase de complementação e revisão de alguns projetos urbanísticos de superquadras até o final dos anos 1980. Ao fim do período, de forma definitiva, a rede de projetos urbanísticos estava constituída por respeitável conjunto de cento e vinte superquadras.

No ano de 1957 são elaborados os primeiros projetos para superquadra em Brasília. A primeira planta encontrada para superquadra é de a cópia fiel: SQ Sul nº 113, 114-4, para SQS 113 no SHCS, de 14/1/1957 (provavelmente 14/9/1957). Ressaltamos que a data desta planta é anterior à data da divulgação do resultado do concurso, 16 de março de 1957. Como o documento em questão trata-se de uma cópia fiel, elaborada certamente para preservar as informações contidas na planta original, pode-se supor que houve algum erro de compreensão do documento original no momento de sua transposição para a nova planta.

### PROJETOS URBANÍSTICOS - CRONOLOGIA



8. Gráfico de projetos urbanísticos de superquadras

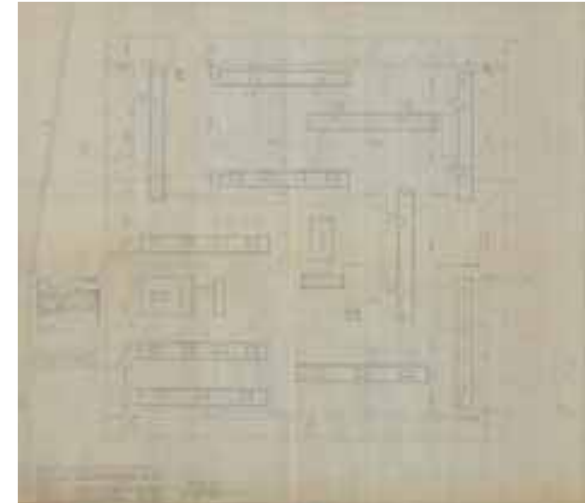


No ano de 1957 há uma nítida predominância de projetos para o Setor de Habitações Coletivas Sul – SHCS. No carimbo do projeto não consta o nome do autor. Dionísio Alves França, em *Ensaio Teórico sobre Blocos Residenciais de Seis Pavimentos em Brasília até 1969*<sup>8</sup>, registra que as construções dos primeiros edifícios da quadra tiveram início em 29/5/1961, com projeto de Renato Graça Couto. De fato, os edifícios da quadra foram construídos pela firma do próprio autor do projeto de arquitetura. Pode-se grosseiramente admitir que o projeto urbanístico tenha sido elaborado pelo mesmo arquiteto. Porém, é possível reconhecer a familiaridade com o repertório da equipe de Niemeyer, como a representação das prumadas e as garagens cobertas em superfície. Na verdade, em 20 de maio de 1958 a Novacap divulgou que já tinha vendido 960 lotes em Brasília, sendo que, destes, 122 lotes eram para construção de apartamentos.

O projeto da SQS 113 é constituído de onze blocos, acomodados nas curvas de nível do terreno, com as prumadas representadas nas projeções e garagens cobertas anexas às projeções. O desenho previa que a quadra teria 280 x 280 metros, incluída a larga cinta de vegetação de 20 metros em seu perímetro. Em 16/4/1962, o projeto foi complementado pelo Projeto de Urbanização e Arruamento, o SQS 229-7, que incluiu o sistema viário, no qual consta apenas o visto de Nauro Jorge Esteves (1923 – 2007), chefe da Divisão de Arquitetura da Novacap, que em 1950 trabalhava no escritório de Oscar Niemeyer. A figura de Nauro Esteves mereceu um estudo à parte no trabalho de Cristiana Mendes Garcia, intitulado: *Construindo Brasília - A trajetória profissional de Nauro Esteves*. Entre 1956 a 1970 ele trabalhou diretamente com o desenvolvimento do Plano Piloto de Brasília. Em 1958, o escritório da Novacap mudou-se definitivamente para Brasília, e com ele toda a equipe de Niemeyer, tão logo a Fundação da Casa Popular concluiu um conjunto de 500 unidades residenciais na faixa das 700, onde a equipe passou a residir.

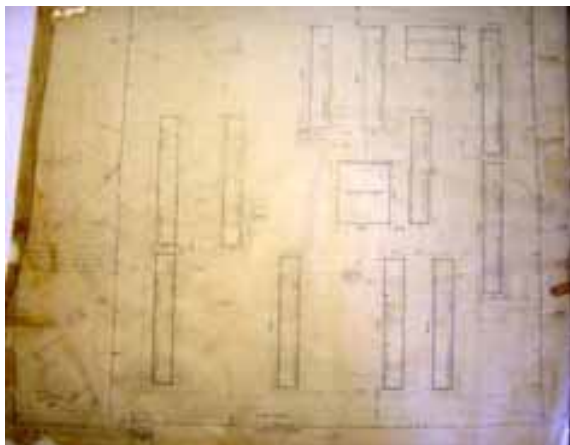
Com a criação da Novacap em 1956, Oscar Niemeyer fechou o seu escritório de arquitetura particular em Copacabana, e todo o seu pessoal foi trabalhar para a Novacap exclusivamente para a construção de Brasília. Na verdade, o quadro inicial de arquitetos e desenhistas da Diretoria de Arquitetura era o antigo escritório de Niemeyer, aparecendo posteriormente outros arquitetos, alguns até estrangeiros que pediam para trabalhar na construção de Brasília.

Mesmo antes da realização do concurso para a nova capital, Juscelino Kubitschek já havia convidado Oscar Niemeyer para trabalhar na construção de Brasília. Ao longo do período da construção de Brasília, Oscar Niemeyer, como Diretor da Diretoria de Arquitetura da NOVACAP, aceitou a tarefa que lhe tinha sido confiada por Juscelino Kubitschek de elaborar



9 . Divisão de Arquitetura,  
SQS 113, 1957





os projetos de diversos edifícios de Brasília. Como Lucio Costa resolveu manter o seu escritório no Rio de Janeiro, Niemeyer exerceu uma espécie de vigilância para que as diretrizes estabelecidas por Lucio no Relatório do Plano Piloto de Brasília fossem seguidas no desenvolvimento do projeto. Na verdade, entre outras coisas, Niemeyer tomou para si a elaboração de diversos projetos de edifícios nas superquadras. Sua produção construída é pequena, mas o impacto e a repercussão de suas idéias, bem como da sua equipe, permitem-nos compreender como são as superquadras hoje.

Inicialmente, no processo de desenvolvimento do Plano Piloto, a equipe de Niemeyer ficou encarregada de projetar os edifícios do governo e a de Lucio Costa, o urbanismo, porém, os setores centrais eram prioritários para a equipe de Lucio Costa. Na época, a solução encontrada foi a equipe de Niemeyer desenvolver os princípios estabelecidos por Lucio Costa constantes do relatório para as superquadras. Para Nauro Esteves<sup>9</sup>, os princípios seriam apenas os onze blocos de apartamentos com seis pilotis mais seis pavimentos, e com uma entrada única.

Ainda segundo Nauro Esteves, a equipe de Niemeyer elaborou seis modelos de quadra, apenas com a disposição dos blocos, para registro cartorial das unidades imobiliárias, sem sistema viário definido, para então repassar para os institutos a licitação do projeto e da obra. A outra linha de ação da equipe era elaborar alguns projetos de edifícios habitacionais para serem licitados diretamente pelos institutos. A solução adotada resultou, basicamente, em quadras inteiras com o mesmo projeto arquitetônico, apenas com algumas variações de acabamento. Um detalhe extremamente curioso é que isso variava de acordo com cada órgão, porque algumas quadras que foram projetadas por arquitetos do quadro funcional do próprio órgão governamental. Sobre a solução encontrada por Niemeyer para agilizar a construção das quadras, vale reproduzir um trecho do depoimento de Nauro Esteves:

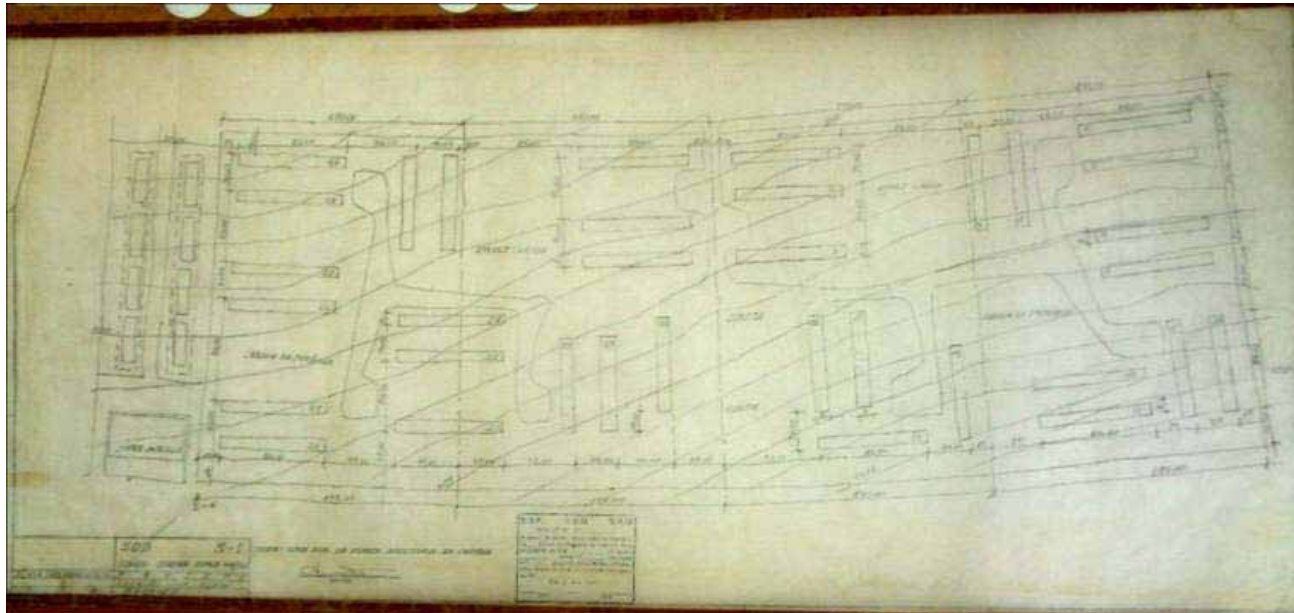
Então ele estabeleceu um esquema de como seriam colocados os blocos, quer dizer, eram 11 blocos, mas pra não fazer uma quadra e repetir tudo igual. Então a gente não podia ficar fazendo quadrinha por quadrinha porque o tempo era curto e tinha que ficar pronta a cidade, que era mais importante. Então a gente pensou o seguinte: nós vamos fazer seis quadras, seis modelos básicos. E vamos então misturar nas quadras, todas elas, esses seis vamos misturar à vontade aí. Agora, vamos criar uma opção, se por acaso alguma entidade do governo, alguém comprar uma quadra inteira e quiser fazer diferente, tudo bem, pode fazer desde que mantenha a mesma taxa de ocupação, quer dizer, tantos metros quadrados, que é pra não levar vantagem.<sup>10</sup>

Também de 1957, é o projeto de Hélio Uchoa para duas das primeiras quadras: SQS 105 e SQS

10 . Hélio Uchoa, SQS 105, 1957

305, do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários. O IAPI foi outro dos institutos pioneiros da construção de Brasília. Em 13 de setembro de 1957, o IAPI começou a construir o seu primeiro edifício habitacional em Brasília, de um conjunto inicial de 22. Na verdade, em outubro desse mesmo ano, diversos outros conjuntos residenciais já se encontravam locados, com acampamentos e canteiros de obra montados.

Segundo Hélio Uchoa<sup>11</sup> – provavelmente o autor do primeiro projeto urbanístico da quadra SQS 105, a SQS 10, 72/8, de 1957, seu projeto previa a construção, entre dois blocos habitacionais, de um bloco destinado a serviços domésticos comuns, nunca construído, como restaurantes, bar, cozinha, lavanderia, acomodações para empregados do condomínio e creche. Nesse projeto também não consta a representação do sistema viário, porém constam as prumadas desenhadas no nível do pilotis. A rigidez na orientação dos edifícios, assim como a proposta de organizar a vida familiar dos moradores, revela muitas semelhanças com as soluções adotadas pelos arquitetos russos ligados a idéia do *dom-komuna*, a casa comunal. Posteriormente, esse projeto foi complementado por outros, mas as características de desenho inicial não foram alteradas.



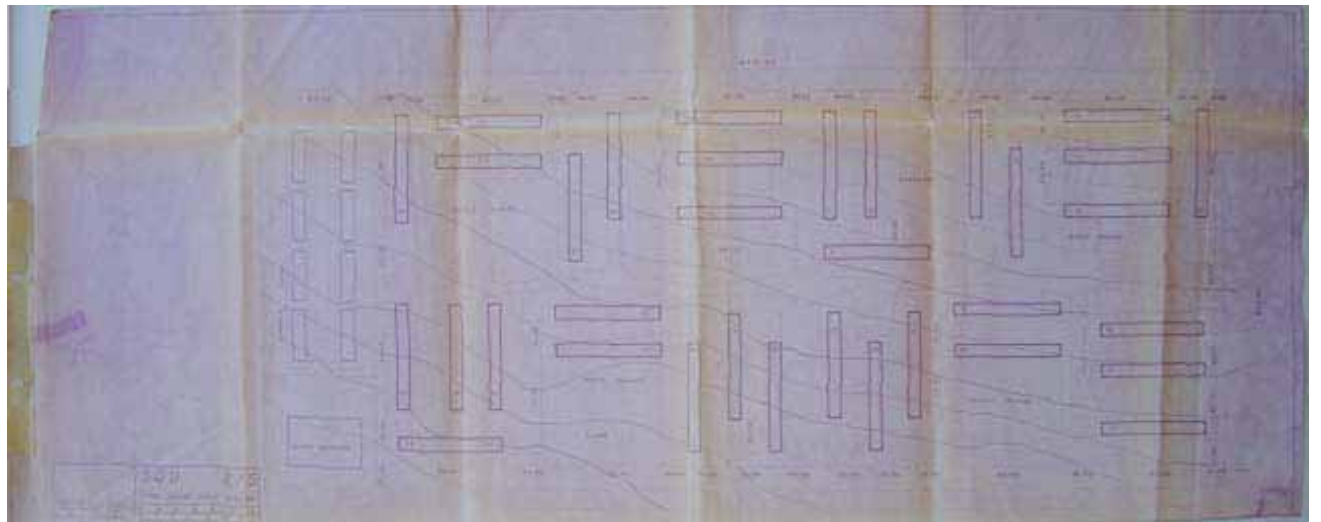
11. Divisão de Arquitetura, SQDS 401/402, 1959

inicialmente um projeto para a SQDS 401/402. Contudo, esse projeto não foi executado devido à ampliação da área destinada ao centro da cidade.

Em 1958, a Divisão de Arquitetura elaborou o projeto da primeira quadra econômica da faixa 400 que seria efetivamente construída, o SQD 2/5, de 7/10/1958, para a SQD-S 409/410. Trata-se de um projeto com características muito semelhantes às *siedlungen* do centro europeu. Na verdade, os arquitetos da Divisão de Arquitetura passam a trabalhar com combinações de algumas tipologias habitacionais, principalmente lâminas horizontais de habitação coletiva e rigidez na orientação dos edifícios.

A SQD-S 409/410 também foi construída pelo IAPI, e segundo a visão crítica de Manuel Pessoa Mendes, os apartamentos dessa quadra eram bem diferentes das SQS 105 e 305:

E então, quando o IAPI começou a construir na 409, 410, eram prédios pequeninos, sem elevador e muito mal-acabados, mal-construídos. O IAPI ficou conhecido então como o IAPI dos ricos, que era a 105, e IAPI dos pobres, que era a 409. Porque naquela ocasião em Brasília, em 58, mais ou menos, quando começavam as obras, ninguém conhecia as quadras pelo número, conhecia assim pelo... "Onde é?" "É no IAPC." "Onde é que cê trabalha?" "No Iapetc." "Onde é?" "No IAPB." <sup>12</sup>



12. Divisão de Arquitetura,  
SQDS 409/410, 1958

pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários – IAPB. Em 1959, Oscar Niemeyer publica o artigo intitulado *IAPB em Brasília*.<sup>13</sup> No artigo, Niemeyer apresenta não só o partido arquitetônico dos edifícios habitacionais, como também o projeto urbanístico para quadra.

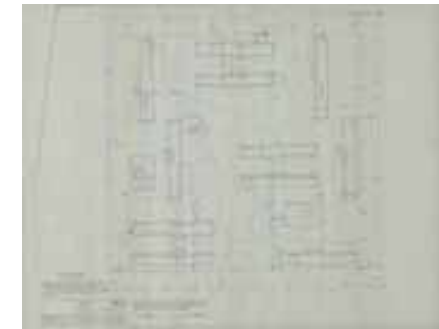
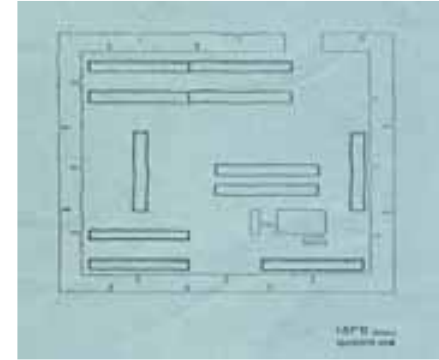
O projeto SQ 30-13, de 23/7/1958, modificou a composição espacial constante da revista. O projeto publicado apresentava dois blocos duplos, que foram transformados em quatro blocos independentes no projeto definitivo.

Outro aspecto observado no projeto da SQS 108, em termos de desenho urbano, era o esquema de disposição de alguns edifícios. Segundo Bruand<sup>12</sup>, para evitar a monotonia, Niemeyer utilizou uma freqüente oposição entre dois blocos. Desse modo, ele projetou a fachada em cobogó de um bloco de costas para a fachada, também em cobogó, do outro. Na fachada posterior, também comparece, isolada do corpo do edifício, na forma trapezoidal, a torre de circulação, com escadas e elevadores social e de serviço.

À medida que as organizações espaciais propostas pela Divisão de Arquitetura foram se socializando por um processo de difusão cultural, e foram aceitas entre profissionais que atuavam na elaboração dos projetos urbanísticos das superquadras, por corresponderem às necessidades de um contexto, foram transformando-se em tipo.

Da mesma época, de 19/11/1959, é o projeto para a SQS 308, construída pelo Banco do Brasil, cujo projeto foi elaborado pelos arquitetos do próprio banco, Marcello Campello e Sérgio Rocha. Segundo o *GuiArquitetura Brasília*<sup>13</sup>, a SQS 308 é considerada por muitos brasilienses como a mais perfeita realização da proposta de Lucio Costa para as áreas residenciais do Plano Piloto.

Por outro lado, nesse momento são introduzidas as primeiras inovações no tipo consagrado pela equipe de Niemeyer: 11 blocos, representação da torre de circulação do edifício em área pública, garagens cobertas, anexas às projeções, e sistema viário do tipo ameba. O projeto da SQS 308 é constituído de apenas 9 blocos, sendo que um prédio com apenas 4 pavimentos. Os edifícios são identificados apenas como: PRÉDIO N. 1, N.2. As torres de circulação não são representadas como as dos edifícios da SQS 108, porém é informado na planta o número de apartamentos por edifício. Nas plantas não são representadas garagens cobertas na superfície. O desenho não informa a dimensão total da quadra, porém, indica a presença da cinta de vegetação ao longo de todo o perímetro da quadra. Com linguagem absolutamente simples e geométrica, o sistema viário é todo em ângulos retos. A área para escola foi projetada com um cercamento adicional fora do perímetro da edificação, modelo



13. Oscar Niemeyer, SQS 108, 1958 :: Novacap, projeto final da SQS 108, 1958

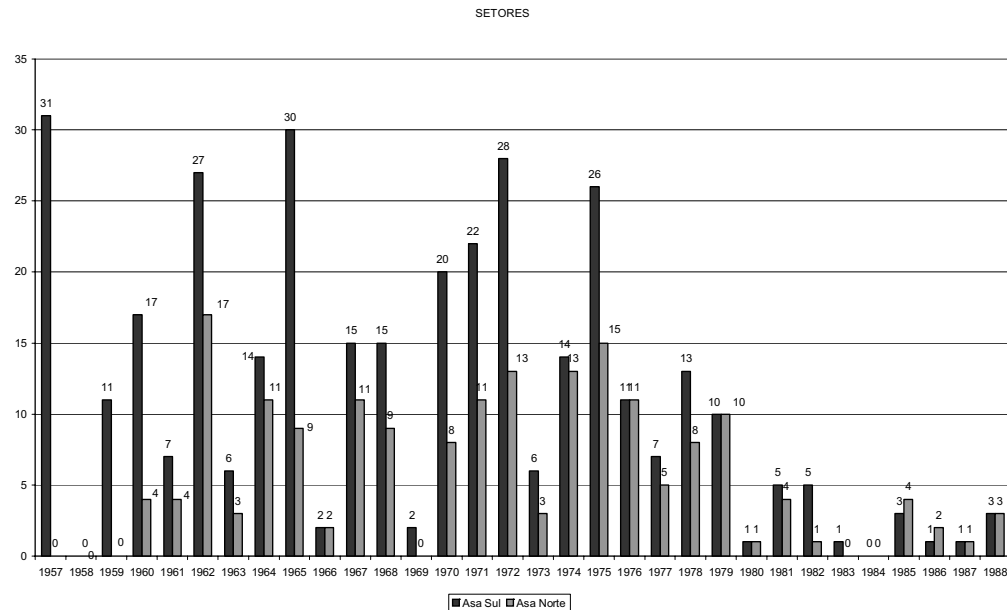
14. Marcello Campello e Sérgio Rocha, SQS 308, 1959

que não era adotado pela Divisão de Arquitetura.

Os primeiros anos da construção caracterizaram-se pelas elevadas taxas de elaboração de projetos para a Asa Sul. A distribuição das primeiras quadras privilegiou o miolo da área. Estudos apontam que haveria "uma certa intenção" da equipe de Niemeyer em concentrar os trabalhos numa área definida da cidade até o dia da inauguração, na tentativa de se criar "uma espécie de micro cidade."<sup>14</sup> Por outro lado, Nauro Esteves aponta que o motivo real do agrupamento das primeiras quadras na Asa Sul seria a economia de custo de infra-estrutura:

Porque era mais perto da Cidade Livre e da Novacap, porque tudo era de cá. A cidade foi feita lá, a Novacap é lá. (Um problema) De distância, de tempo. Porque pra ir, começou a fazer tudo por aqui, aí começou a desenvolver aqui. A asa Norte foi ficando pra depois.<sup>15</sup>

Em termos concretos, o gráfico das plantas produzidas por ano com relação a cada setor no período pesquisado mostra uma clara predominância da Asa Sul em relação à Asa Norte, ao longo de toda a série. Essa tendência só foi interrompida no final do período pesquisado, em 1985.



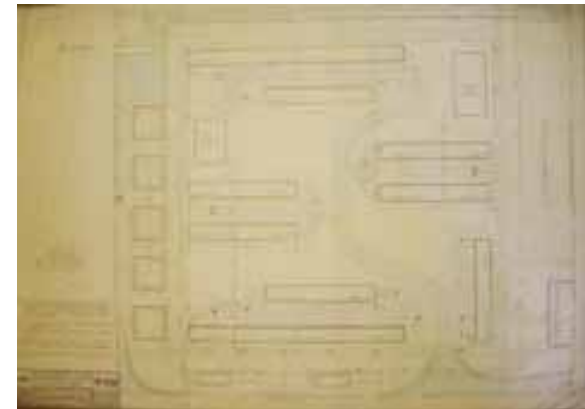
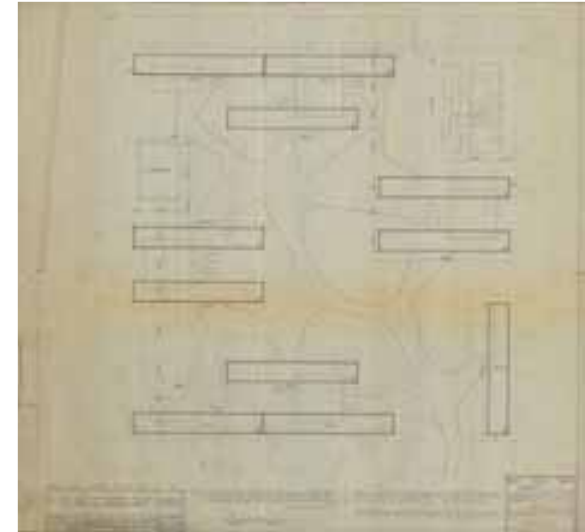
15. Gráfico da produção de plantas por setor



No ano de 1960, são elaboradas as primeiras plantas para a Asa Norte, o SHCN. O projeto mais importante dessa série é provavelmente o único realizado por Oscar Niemeyer para uma superquadra, datado de 27/6/1960. O projeto SQN PR-195-2, para a SQN 303, apresenta todas as características do tipo de superquadra elaborado pela Divisão de Arquitetura da Novacap.

O projeto da SQN 303 é constituído de onze blocos, sendo que dez estão no sentido das curvas de nível do terreno. As torres de circulação estão representadas em área pública, como nos edifícios da SQS 108, sendo previstas também garagens cobertas contíguas às projeções. O desenho não informa a dimensão total da quadra, porém, indica a presença da cinta de vegetação ao longo de todo o perímetro da quadra.

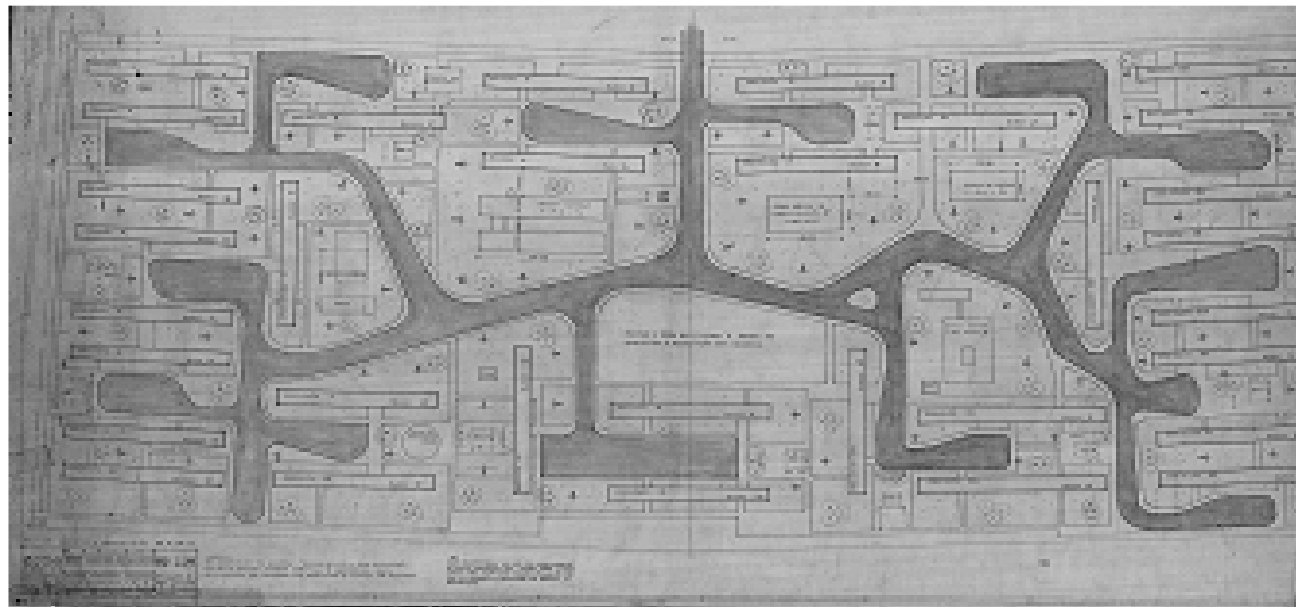
O que chama a atenção nesse projeto é a presença do sistema viário sinuoso, como parte da planta de parcelamento, prática rara nas primeiras plantas para superquadras. Contudo, como o documento em questão trata-se de uma cópia fiel, elaborada certamente para preservar as informações contidas na planta original, não sabemos se a representação do sistema viário fazia parte do primeiro desenho. Mais tarde esse sistema viário foi substituído por uma proposta de desenho de arruamento mais regular, de 1975, na qual foi também suprimida a representação das garagens cobertas.



16. Oscar Niemeyer, SQN 303, 1960

17. Divisão de Arquitetura, arruamento da SQN 303, 1975

18. Divisão de Arquitetura, SQDN 405/406, 1960

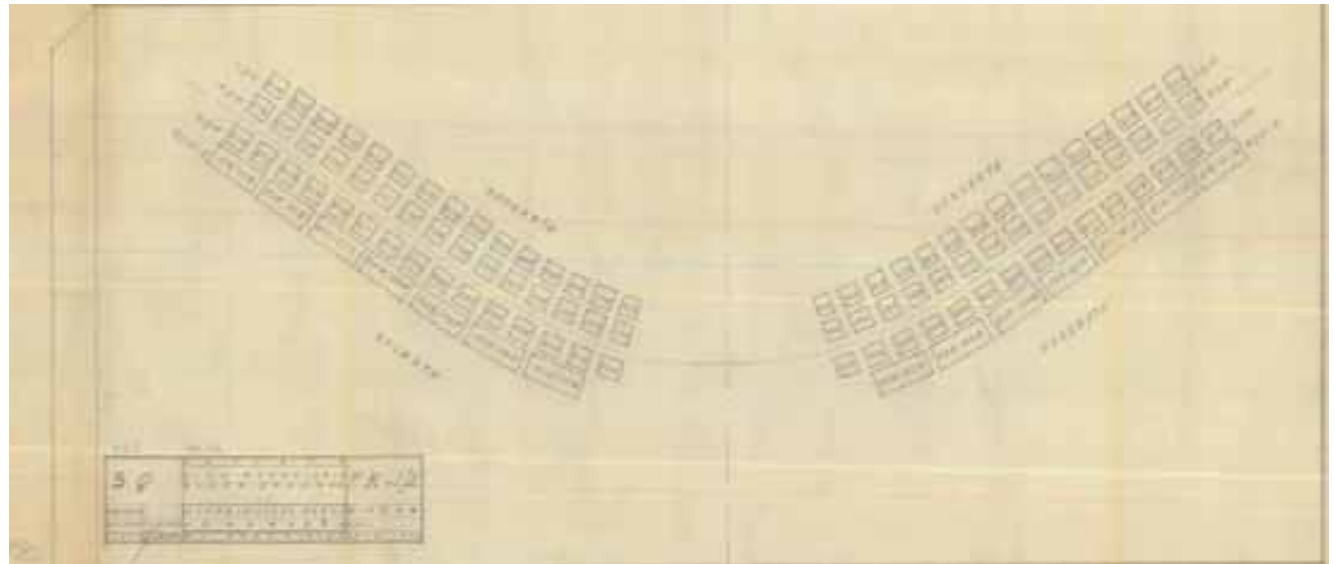




Da mesma época, de 20/6/1960, é o projeto para SQD-N 405/406. A quadra foi provavelmente a primeira a ser construída na Asa Norte, por iniciativa do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes – IAPC. Seu projeto urbanístico foi repetido, com pequenas variações, na quadra SQD - N 403/405. De certo modo, podemos reconhecer que esses arquitetos trabalhavam principalmente com alguns princípios da cidade jardim, ordem geométrica do traçado, regularidade da edificação, definição de um tipo de edifício que seria repetido por toda a superquadra e uma predominância na constância na orientação dos edifícios.

Na segunda fase, entre 1962 e 1964, já na gestão de Jânio Quadros, foi reduzido drasticamente o ritmo de elaboração de projetos para as superquadras. Porém, encontramos no arquivo a planta SQ PR- 1/2, de Distribuição Geral e Numeração das Superquadras, de 25/9/1962, com visto de Nauro Esteves, na qual não consta a SQD-S 402 e a SQD-N 402. A planta previa um sistema de sigla de endereçamento para as superquadras: SQ-S, SQ-N, SQD-S e SQD-N.

Do período, podemos destacar o projeto do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários – IAPB para a SQS 109 – então denominada SQ-S PR- 22/10, de 13/7/1962 –, elaborado pelo arquiteto Aldari Toledo. Sua principal característica é o número de projeções, apenas cinco. Conforme nota escrita na planta, a necessidade de supressão de algumas projeções na quadra foi motivada pela necessidade de se aumentar o número de projeções na SQS 209, porém,



19. Divisão de Arquitetura, Distribuição Geral e Numeração das Superquadras, 1962

em consulta à planta da SQS 209, não foi constatado um aumento do número de suas projeções.

As projeções da SQS 109 concentram-se nos limites da quadra, liberando o interior para as escolas. Todas as projeções possuem no projeto garagens cobertas fora dos limites das projeções. Como em outros casos, não consta sistema viário no projeto, acrescentado posteriormente por outro projeto em forma de anel periférico.

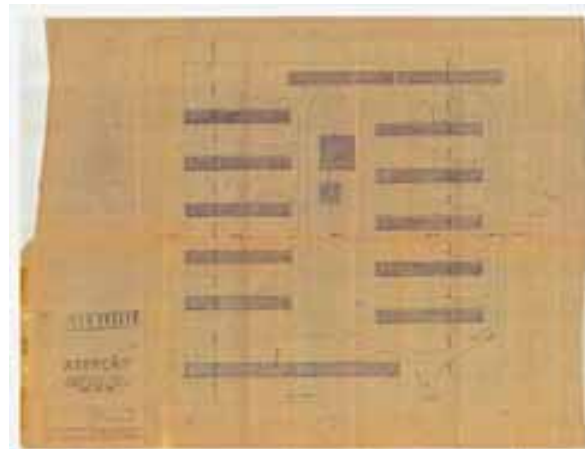
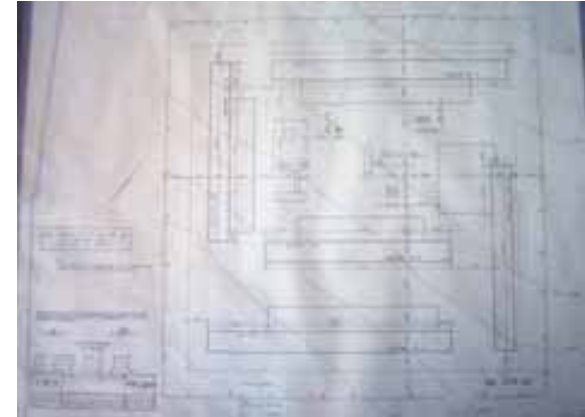
Contudo, parece que o projeto encontrou alguma dificuldade para ser aprovado na Prefeitura. Nauro Esteves, chefe da Divisão de Arquitetura, comentando esta mesma questão, afirmou em seu depoimento ao Arquivo Público do Distrito Federal:

E quando o IAPB deu entrada no projeto pra ser aprovado, que nós aprovávamos todos os projetos, eu recusei a aprovação ao projeto por essa razão porque contrariava o princípio inicial do doutor Lucio Costa, que a circulação era ao contrário... . Bom, eu não sou a autoridade suprema, eu tenho uma obrigação aqui, mas você pode consultar a autoridade superior, ao Lucio Costa. Ele tá no Rio. Você liga, fala com o Lucio Costa. ... Mas eu estava certo que o Lucio Costa ia dizer que eu tava com a razão. Aí o Adalri Toledo foi lá falar com o Lucio Costa. E o Lucio Costa achou a quadra dele uma beleza, achou a idéia dele muito boa, achou formidável aquela solução e aprovou a quadra.<sup>16</sup>

Outro exemplo interessante desse período é um projeto não executado para a SQN 307, provavelmente de Sérgio Porto e de um outro arquiteto, cujas iniciais no carimbo, de 10/9/1962, não foi possível identificar. Neste caso, podemos perceber mais uma vez a rigidez na distribuição dos blocos, que são todos acomodados sentido das curvas de nível do terreno. O sistema viário sinuoso das propostas iniciais é substituído por uma seqüência de *cul-de-sac* pontuais e fragmentados. O projeto previa ainda, na parte central da quadra, apenas uma escola classe.

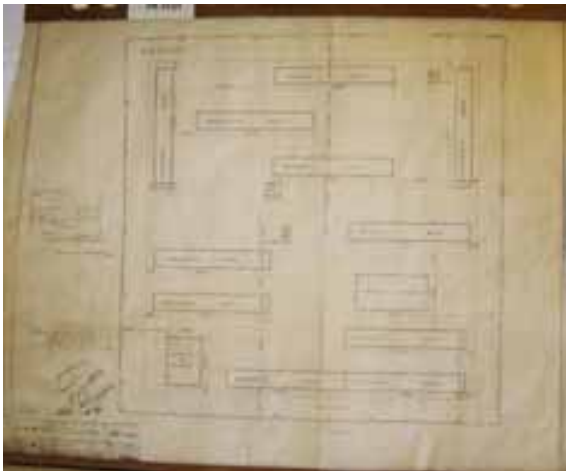
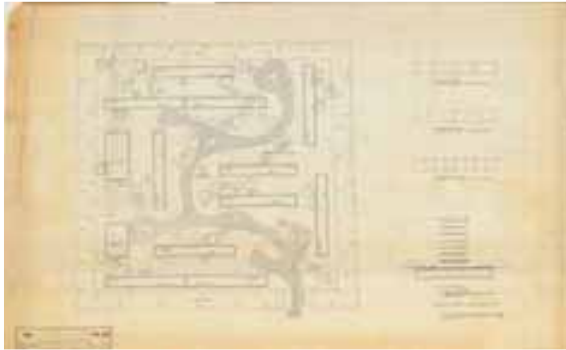
O terceiro momento é marcado pela retomada das construções de Brasília. O que chama atenção no início dessa época é o que poderíamos denominar de projeto padrão para superquadra, de 23/11/1965, o SQ-PR 3/1, de Nauro Esteves. Esse *Esquema Geral* apresentava o sistema viário do tipo sinuoso e torres de circulação fora dos limites da projeção, no entanto, revelava preocupações com as garagens cobertas em superfície, até então muito utilizadas, conforme revela a seguinte nota:

Exceto nas superquadras das faixas 300 e 400, em todas as demais projeções há a obrigatoriedade de garagem nos sub-solos.<sup>17</sup>



20. Adalri Toledo, SQS 109, 1962

21. Sérgio Porto, SQN 307, 1962



Outro aspecto da planta, em termos dos edifícios, era o esquema que estabelecia o número de apartamentos por edifício a partir do número de quartos do apartamento, com propostas para 2, 3 e 4 quartos.

Segundo o jornalista Adírson Vasconcelos<sup>18</sup>, algumas superquadras, que se encontravam parcialmente construídas na época da inauguração, estavam com suas obras ainda inacabadas ou paralisadas em 1966.

Em 1967, Costa e Silva assumiu a presidência do Brasil e criou a Codebrás, com a função de retomar as obras paralisadas. Neste sentido, merece destaque o grande número de projetos de parcelamento do solo elaborados para a Asa Norte. De certo modo, podemos reconhecer que os projetos desse período não apresentaram grandes revoluções tipológicas. Na verdade, o período caracteriza-se mais pela predominância das permanências do que pelas inovações introduzidas nos projetos.

Consideramos, para efeito de exemplificação, o projeto para a SQN 115, o SQN PR-313/1, de 8/10/1967. Em um projeto sem autoria, provavelmente realizado por funcionários do governo e aprovado por Nauro Esteves, encontramos diversos atributos de sua organização espacial em outros projetos do mesmo período. Neste caso, podemos perceber mais uma vez a rigidez na distribuição dos blocos, que são acomodados, na sua grande maioria, no sentido das curvas de nível do terreno. Podemos, agora, observar o abandono das garagens cobertas em área pública. Trata-se de uma adaptação meramente coerente com os princípios propostos por Nauro Esteves no Esquema Geral, de 1965. O sistema viário ainda não é representado no projeto.

A quarta e última fase, inaugurada em 1970 e se estendendo até o final dos anos 1990, foi um momento que consideramos representativo do fim da prática urbanística na superquadra do Plano Piloto de Brasília.

O ano de 1972 representa outra inflexão importante na história da superquadra, pois nesse momento já se percebe a primeira ruptura com a tipologia de organização espacial desenvolvida pela Divisão de Arquitetura. Na verdade, foram introduzidas profundas inovações e descartados alguns atributos da tipologia até então consagrada de superquadras.

Nos anos iniciais da construção de Brasília até a revogação do Decreto "N" nº 596 de 1967, com a publicação do Código de Obras e Edificações de Brasília em 1989, um mesmo

22. Nauro Esteves, projeto padrão, 1965

23. Divisão de Arquitetura, SQN 115, 1967

proprietário poderia comprar uma quadra inteira e fazer o seu projeto urbanístico, desde que atendendo à mesma taxa de ocupação. Um dos resultados diretos deste fato pode ser constatado no projeto para a SQS 207, elaborado pelo IPASE.

Em 1972, o arquiteto Francisco Mendes Del Peloso, do IPASE, elaborou um novo projeto para a SQS 207, a planta SQ 54-6, de 05/07/1972. No início da construção de Brasília, o IPASE ficou encarregado de construir as quadras SQS 206, 207 e 208. As quadras SQS 206 e 208 foram efetivamente construídas, mas os primeiros projetos elaborados para a SQS 207 não foram executados.

No caso específico da SQS 207, o primeiro projeto foi elaborado em 23/09/57, a planta SQ 54-4. Porém, só encontramos no arquivo o original do projeto seguinte, a planta SQ 54-5, de 3/3/1962. Tratava-se de uma proposta tradicional, com sistema viário em árvore, do tipo sinuoso, conforme percebemos na sua planta de arruamento. O projeto apresentava onze projeções retangulares, em forma de lâminas, dispostas de maneira ortogonal ao longo das curvas de nível. Como em outros projetos, apenas duas projeções contrariavam o caimento natural do terreno.

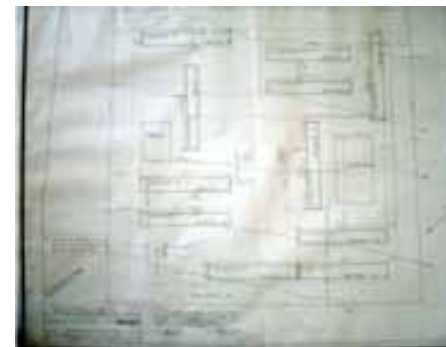
No novo projeto da SQS 207 encontramos também onze projeções, porém, com base na forma "H". É importante destacar que, à medida que essas formas vão-se repetindo, os arranjos tendem a ser mais diversificados.

Segundo Frederico Holanda<sup>19</sup>, percebe-se nesse projeto para a SQS 207 uma clara diferenciação entre o miolo e a periferia da quadra. As projeções concentram-se perto dos limites da quadra, liberando o interior da quadras para as áreas de escolas.

Em relação ao sistema viário proposto para a SQS 207, cabe destacar que ele é do tipo anel periférico. De acordo com a planta SQ 54-6, não havia a previsão inicial de circulação integral ao redor da quadra, porém, durante o processo de implantação da quadra o anel foi totalmente completado.

Até o ano de 1975, todas as superquadras já possuíam projeto urbanístico. É preciso, contudo, chamar a atenção para o fato de encontrarmos, nos últimos anos desse período, uma grande quantidade de projetos elaborados que procuravam rever projetos com características anteriormente consagradas.

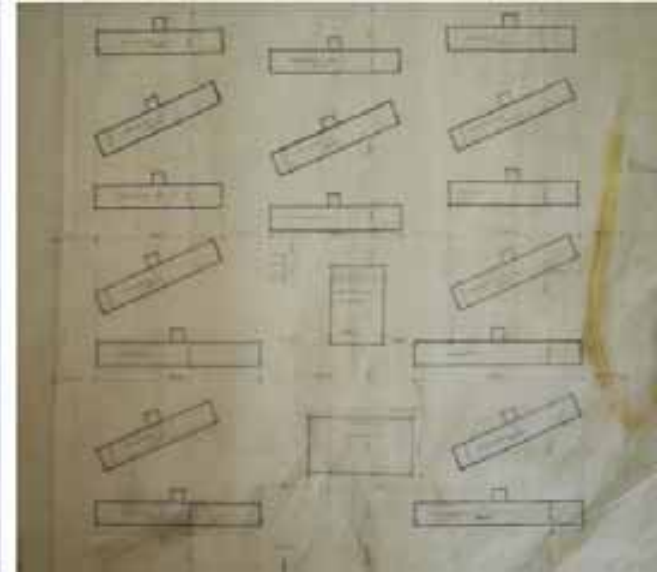
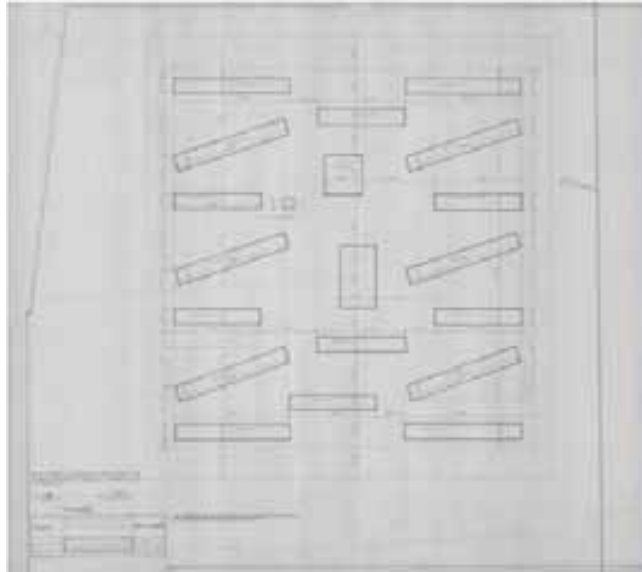
Nessa linha de trabalho, a Universidade de Brasília decidiu elaborar um grande projeto para rever os projetos urbanísticos de quatro quadras de sua propriedade e da Caixa Econômica



24. Divisão de Arquitetura, SQS 207, 1962

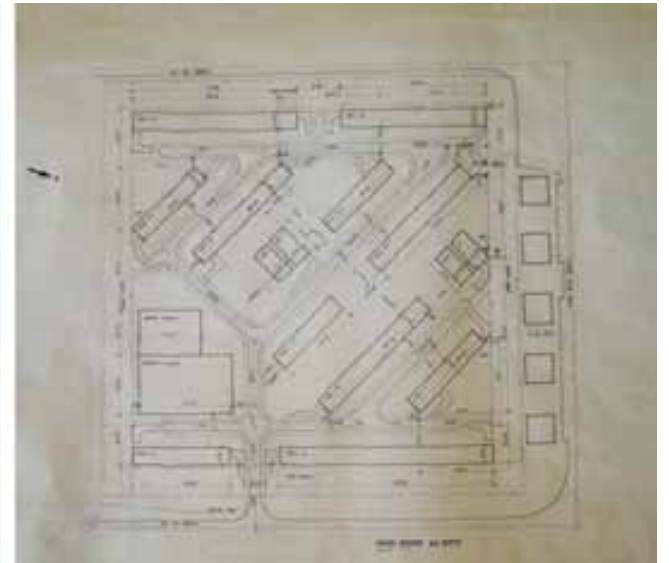
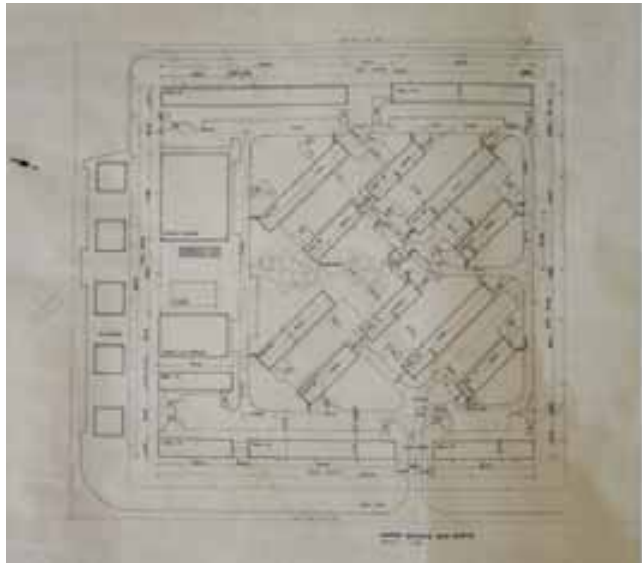
25. Abel Acioly e Nauro Esteves, arruamento SQS 207, 1960

26. Francisco Mendes Del Peloso, SQS 207, 1972



27. Divisão de Arquitetura, SQN 309 e SQN 310, 1964

28. Eurico Salviati e Nícia Borman, SQN 309 e SQN 310, 1985

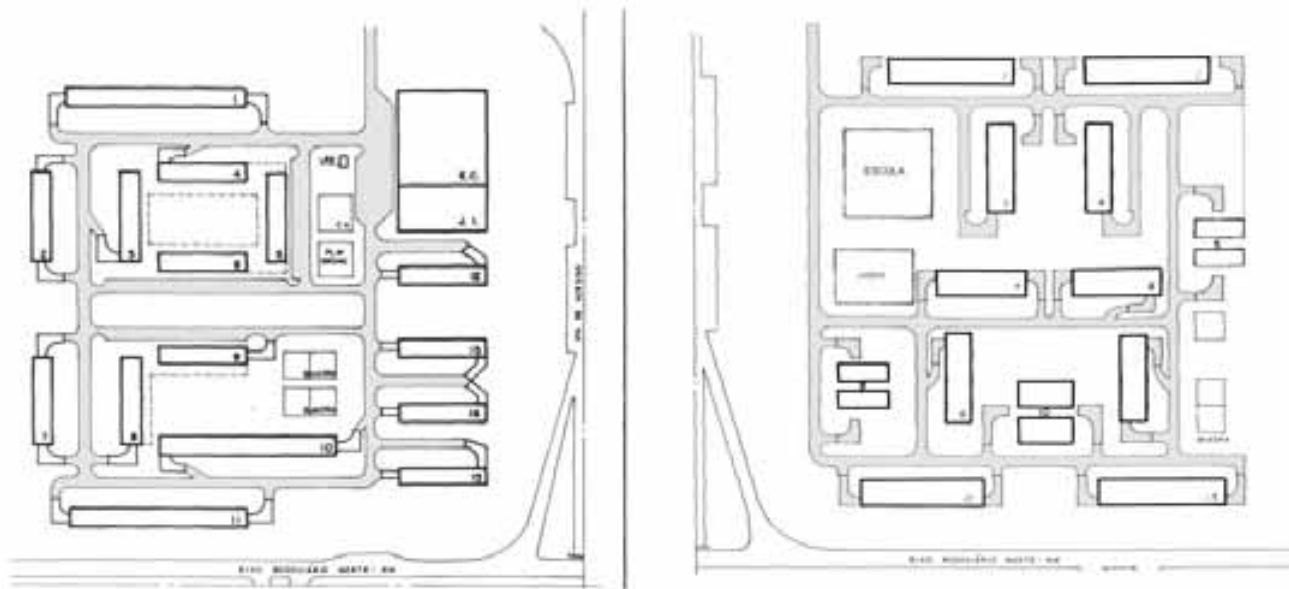




Federal, desenvolvido pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília: o projeto URB 84/85. O projeto foi objeto de um contrato entre a Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal e Universidade de Brasília e a Caixa Econômica Federal. Esse projeto, tão peculiar, apresenta algumas diferenciações espaciais relevantes para os projetos definitivos das SQN 109, 110, 309 e 310.

Nessa linha de trabalho, a Universidade de Brasília decidiu elaborar um grande projeto para rever os projetos urbanísticos de quatro quadras de sua propriedade e da Caixa Econômica Federal, desenvolvido pelo Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília: o projeto URB 84/85. O projeto foi objeto de um contrato entre a Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal e Universidade de Brasília e a Caixa Econômica Federal. Esse projeto, tão peculiar, apresenta algumas diferenciações espaciais relevantes para os projetos definitivos das SQN 109, 110, 309 e 310.

Percebe-se que mesmo sendo um projeto recente, o nome de seus autores não consta dos documentos pesquisados. Segundo Holanda ele e os professores Benamy Turkienicz, Eurico Salviani e Nícia Borman, da faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB que elaboram os projetos. Os projetos tiveram início em 1/1/1985 e somente em 1994 foram encaminhados para aprovação do governo.



29. Frederico Holanda, SQN 109 e SQN 110, 1985

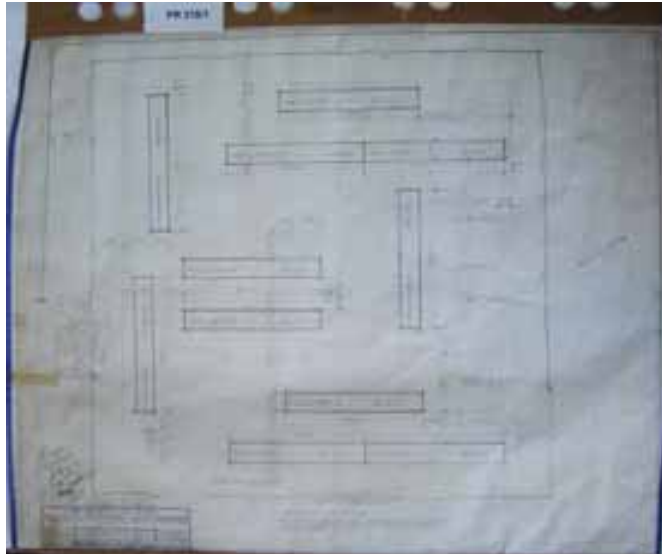


No caso dos projetos para as SQN 309 e 310, consta que foram elaborados pelos arquitetos Eurico Salviati e Nícia Borman. No projeto foi adotado outro padrão de disposição dos blocos habitacionais. Nos projetos anteriores, de 1964, a disposição previa apenas algumas projeções levemente inclinadas, porém, nas novas concepções podemos observar uma predominância pela opção de se inclinar os edifícios. O número de projeções também diminuiu das dezessete iniciais para cada quadra, para dezesseis da SQN 309 e quinze da SQN 310.

Nos projetos para as quadras SQN 109 e 110, de Frederico Holanda, podemos perceber mudanças significativas em seu sistema viário. O projeto adota um sistema de anéis de circulação a fim de minimizar os percursos, com vias de caixas pequenas, em vez de utilizar o sistema sinuoso adotado pela maioria das superquadras pioneiras.

Outra diferenciação percebida para os novos projetos é a localização das escolas na lateral ou na entrada da superquadra. A primeira, provavelmente para liberar o miolo da quadra para o verde; a segunda, para conferir uma maior independência para o equipamento coletivo em relação ao restante da quadra.

Outro exemplo interessante desse período é a SQN 204, onde todas as projeções eram de propriedade do Ministério da Aeronáutica. A quadra também possuía um projeto

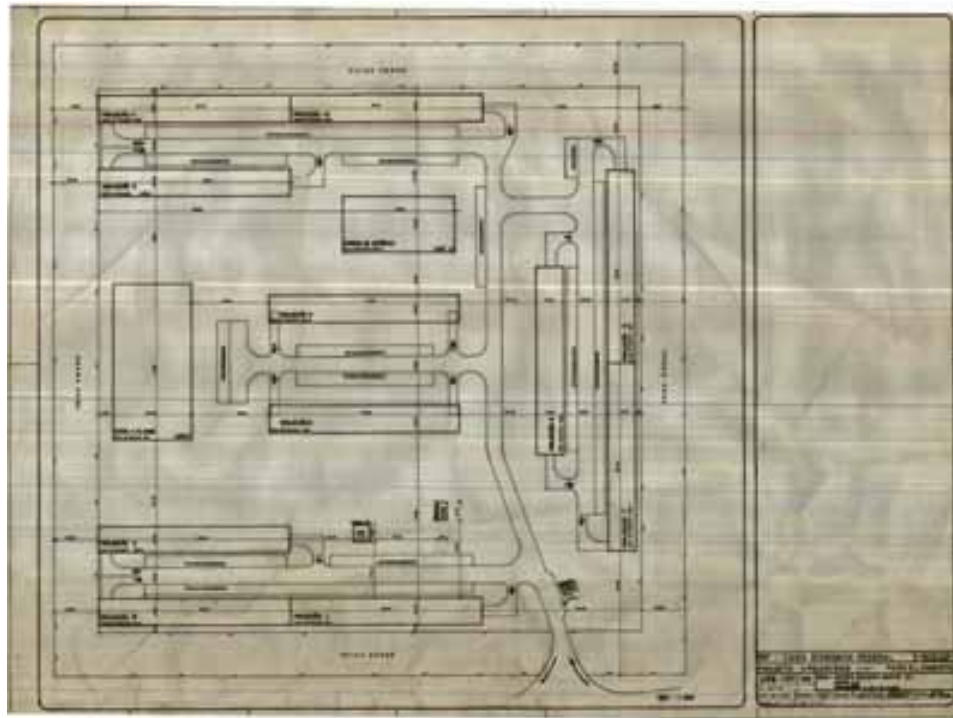


30. Divisão de Arquitetura, SQN 204, 1968 ::  
Ministério da Aeronáutica, SQN 204, 1986

anteriormente aprovado e que foi abandonado por alguma "contribuição urbanística" para Brasília, o PR- 318/1, de 14/2/1968, substituído pelo projeto URB 03/86, de 8/1/1986.

O novo projeto possui apenas nove projeções, formadas por padrões de combinações com a forma "H". De maneira geral, as projeções foram se concentrando perto dos limites da superquadra. O sistema viário proposto é do tipo anel interno, que permite se circular quase integralmente pelo centro da quadra. No espaço central da quadra estão previstos todas as construções não residenciais.

Finalmente, em 1988, foi realizado o último projeto para uma superquadra do Plano Piloto. Trata-se do projeto final para a SQN 311, URB-137/88, elaborado por arquitetos da Caixa Econômica Federal, com visto do arquiteto Marcílio Mendes Ferreira. Comparando-se o projeto dessa quadra com as anteriores, percebemos uma situação de relativo equilíbrio em termos de permanências aceitas e inovações introduzidas. Isso sugere que, de maneira descontínua, estaríamos retornando a tipologia inicial de superquadra.



31. Caixa Econômica Federal, SQN 311, 1988

Notas:

1. LEPETIT, *Cidades Capitais do Século XIX*. Heliana Angotti Salgueiro (org.), 2001, p. 62.
2. Depoimentos ao Programa de História Oral do Arquivo Público do Distrito Federal, 1989.
3. LEITÃO, *Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-196*, 2003.
4. Ibid.
5. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 30.
6. GUIMARÃES FILHO, *Programa de História Oral. Brasília*, 1989, p. 25.
7. LEITÃO, *Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*, 2003.
8. FRANÇA, *Blocos Residenciais de Seis Pavimentos em Brasília até 1969*, 2001.
9. ESTEVES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 29.
10. Ibid, p. 29.
11. UCHOA, *IAPB em Brasília*, 1959.
12. MENDES, *Depoimento- Programa de História Oral*, 1991, p. 2.
13. NIEMEYER, *IAPB em Brasília*, 1959.
14. BRUAND, *Arquitetura Contemporânea no Brasil*, 2001, p. 208.
15. FICHER & BATISTA, *GuiArquitetura Brasília*, 2000, p. 142.
16. Termo utilizado por Márcio de Oliveira para designar essa parte da cidade em *Brasília: o mito na trajetória da nação*, p.193.
17. ESTEVES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 31.
18. ESTEVES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 33-34.
19. Nota constante da SQ-PR 3/1.
20. VASCONCELOS, *Um sonho que se fez realidade*, 1966, p.54.
21. HOLANDA, *Arquitetura & Urbanidade*, 2003, p.118.



## Aspectos urbanísticos

Este capítulo apresenta estudos e análises feitos sobre a forma urbana das superquadras do Plano Piloto de Brasília, com o intuito de revelar algumas permanências predominantes na sua organização espacial. No caso, estaremos expondo o resultado da pesquisa feita sobre 108 projetos urbanísticos definitivos para as superquadras.

A superquadra tem em sua composição urbana muitos “ingredientes”<sup>1</sup> do ideário do Movimento Moderno. Não há dúvida de que a produção de seus projetos urbanísticos foi marcada pela predominância de edifícios isolados, distribuídos em uma difusa paisagem de áreas verdes separadas por uma grande malha de vias arteriais de alta velocidade. De fato, com essa predominância de áreas verdes sobre a de edificações, a superquadra representa um exemplo máximo de dissolução do quarteirão tradicional, com o sistema viário, os edifícios e as áreas verdes coletivas funcionando como fragmentos autônomos de cidade.

As superquadras possuem 240 x 240 metros, considerando apenas o perímetro, mais uma moldura de vegetação de 20 metros de largura em todo seu entorno. É interessante observar que, quando consideramos uma grande unidade de parcelamento constituída por duas superquadras, mais a entrequadra que não é atravessada por nenhuma via entre elas, temos um grande quarteirão com aproximadamente 280m x 620 metros.<sup>2</sup>

Outra característica interessante da superquadra é a separação da circulação de veículos e de pedestres no interior da quadra. A opção de Lucio Costa pela circulação de veículos no interior em *cul de sac*, mais uma vez, encontra inspiração na Cidade Jardim e, mais diretamente, na obra de Unwin. De fato, a possibilidade do pedestre circular por toda a quadra é reforçada pelo térreo em pilotis dos edifícios.

Segundo Jayme Zettel, a participação do engenheiro Augusto Guimarães no desenvolvimento de Plano Piloto de Lúcio Costa foi de extrema importância. No depoimento de Jayme Zettel ao Arquivo Público do DF, ele afirma:

Então, o Guimarães foi uma pessoa fundamental. Ele, dentro do grupo todo, era a pessoa que tinha uma origem... ele é engenheiro, ele tinha vindo de São Paulo.(...) Então, começou a nos dar subsídio pra gente trabalhar. Começou a coisa de calcular, coordenadas, quer dizer como você calcula coordenadas, como você faz aterro, como você faz cortes. Vivência que a gente não tinha tido nunca, profissionalmente. E com isso começamos a botar números, quer dizer, vamos botar número: tamanho de uma superquadra, o que representa, quantos edifícios cabem numa superquadra; qual é a população, qual é o tamanho desse edifício, qual é, enfim, começamos a desenvolver efetivamente o plano do Lucio Costa.<sup>3</sup>

## Disposição dos prédios

De acordo com o relatório do Plano Piloto de Brasília, percebemos que Lucio Costa manifestou uma clara opção pela heterogeneidade na disposição dos blocos residenciais no interior de cada superquadra:

Dentro destas "super-quadras" os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra.<sup>4</sup>

Mesmo assim, com a necessidade de inaugurar a cidade em 21 de abril de 1960, houve uma clara preferência por parte dos arquitetos que desenvolveram o plano de Lucio Costa em racionalizar a elaboração dos projetos das superquadras. No processo de desenvolvimento do Plano Piloto, a equipe de Niemeyer ficou encarregada de projetar os edifícios do governo e a de Lucio Costa, o Urbanismo, porém, os setores centrais eram prioritários para a equipe de Lucio Costa. Na época, a solução encontrada foi a equipe de Niemeyer desenvolver os princípios estabelecidos por Lucio Costa constantes do relatório para as superquadras. Para Nauro Esteves<sup>5</sup>, os princípios seriam apenas os onze blocos de apartamentos com seis pilotis mais seis pavimentos, e com uma entrada única.

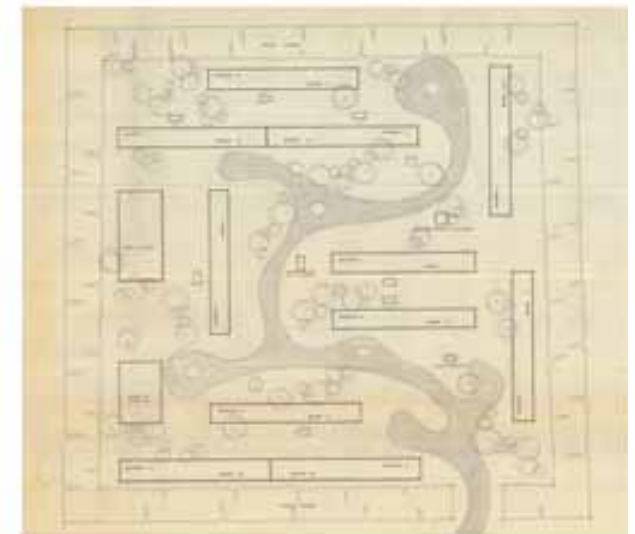
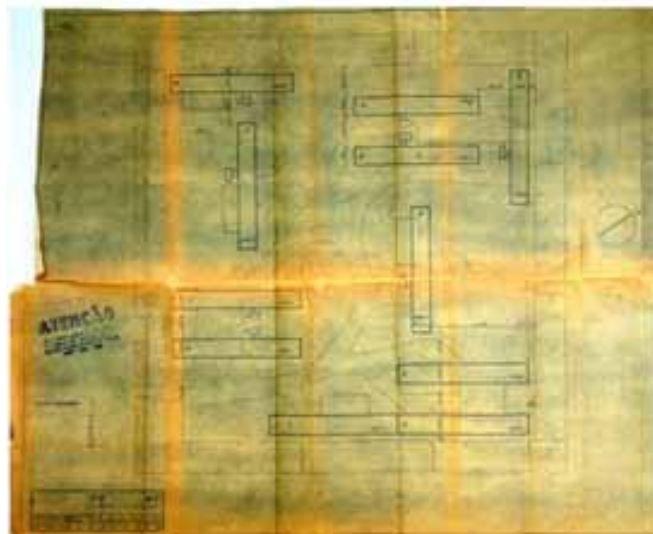
Segundo Nauro Esteves, a equipe de Niemeyer elaborou seis modelos de quadra, apenas com a disposição dos blocos, para registro cartorial das unidades imobiliárias, sem sistema viário definido, para então repassar para os institutos a licitação do projeto e da obra. A outra linha de ação da equipe era elaborar alguns projetos de edifícios habitacionais para serem licitados diretamente



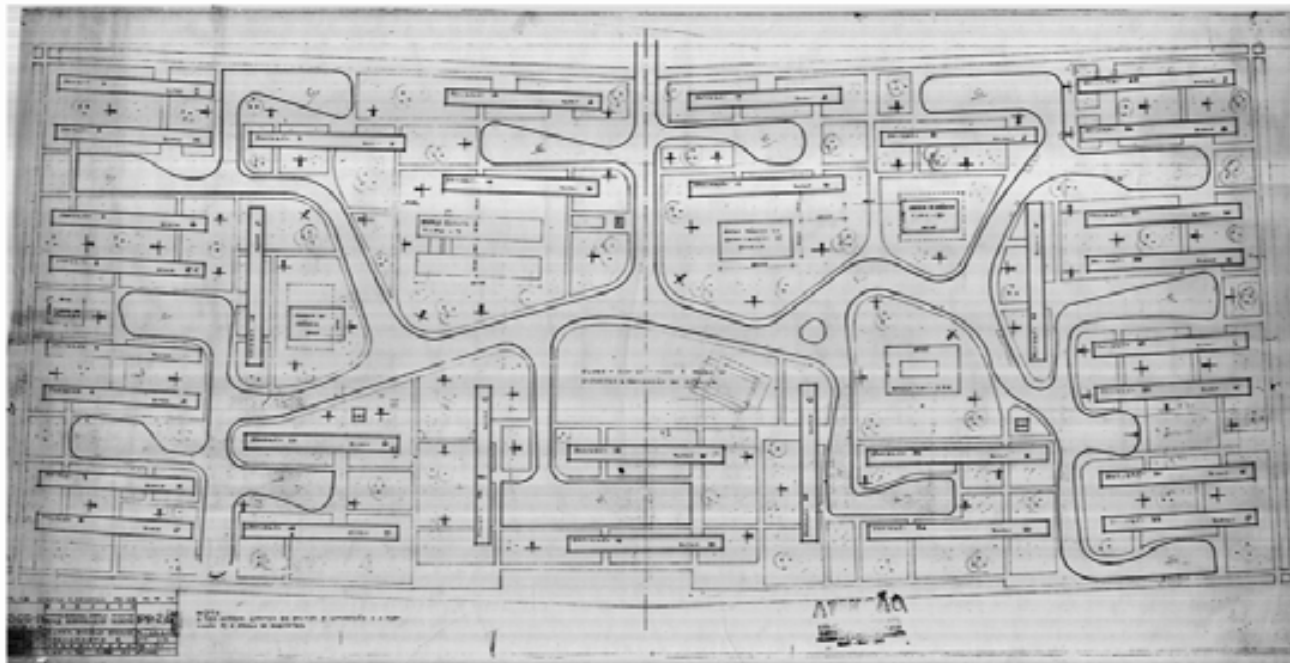
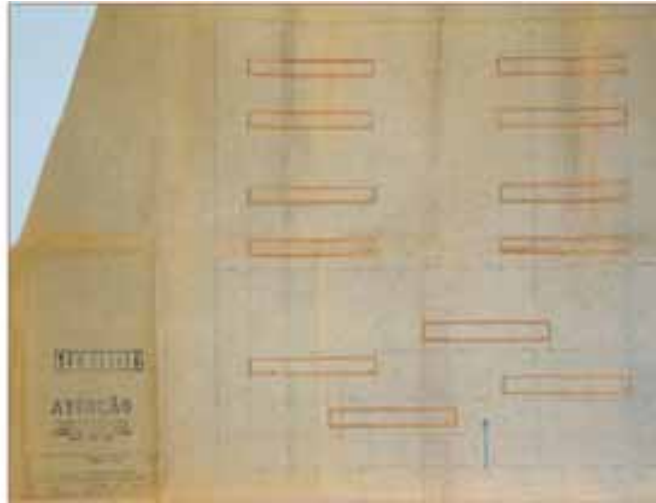
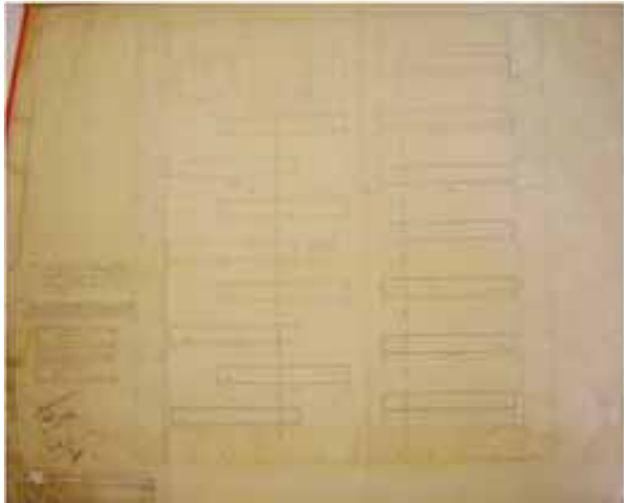
pelos institutos. A solução adotada resultou, basicamente, em quadras inteiras com o mesmo projeto arquitetônico, apenas com algumas variações de acabamento. Um detalhe extremamente curioso é que isso variava de acordo com cada órgão, porque algumas quadras foram projetadas por arquitetos do quadro funcional do próprio órgão governamental. Sobre a solução encontrada por Niemeyer para agilizar a construção das quadras, vale reproduzir um trecho do depoimento de Nauro Esteves ao Arquivo Público do Distrito Federal:

Então ele estabeleceu um esquema de como seriam colocados os blocos, quer dizer, eram 11 blocos, mas pra não fazer uma quadra e repetir tudo igual. Então a gente não podia ficar fazendo quadrinha por quadrinha porque o tempo era curto e tinha que ficar pronta a cidade, que era mais importante. Então a gente pensou o seguinte: nós vamos fazer seis quadras, seis modelos básicos. E vamos então misturar nas quadras, todas elas, esses seis vamos misturar à vontade aí. Agora, vamos criar uma opção, se por acaso alguma entidade do governo, alguém comprar uma quadra inteira e quiser fazer diferente, tudo bem, pode fazer, desde que mantenha a mesma taxa de ocupação, quer dizer, tantos metros quadrados, que é pra não levar vantagem.<sup>6</sup>

Durante a pesquisa encontramos diversos exemplos de projetos padrão para superquadra, em cuja totalidade foi adotada uma configuração ortogonal de implantação em relação à entrada da quadra. O primeiro deles, de 1957, de autoria de Ítalo Campofiorito, reunia os já mencionados aspectos das superquadras pioneiras, onde apenas 3 blocos contrariavam a implantação predominante, mas com uma inexplicável entrada da quadra pela lateral, e

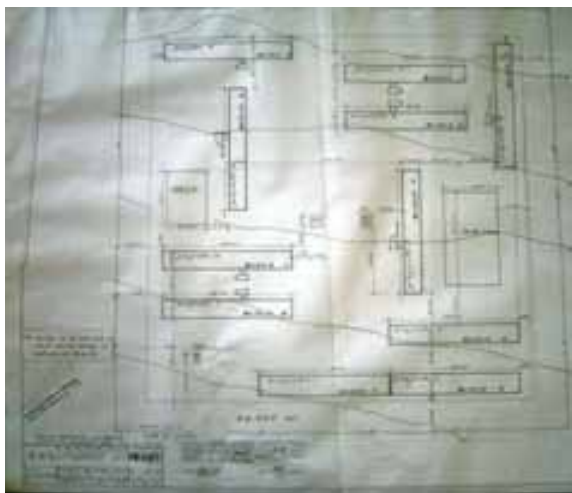


1. Ítalo Campofiorito, projeto padrão, 1957 ::  
Nauro Esteves, projeto padrão, 1965



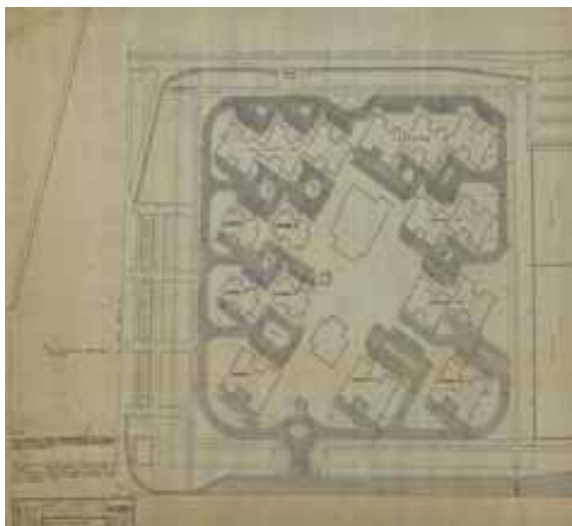
2. Maria Elisa Costa, SQN 305 e SQN 205, 1962

3. Divisão de Arquitetura, SQDN 405/406, década de 1960



não como no croquis do relatório. O último modelo, muito interessante, é de Nauro Esteves, de novembro de 1965, e também apresenta os mesmos atributos dos projetos pioneiros, sendo que apenas três blocos contrariam a disposição dos demais. A predominância de uma constância na orientação deveria garantir uma certa equivalência nas condições de aeração e iluminação para grande parte dos blocos da superquadra.

A disposição ordenada dos blocos foi utilizada por alguns arquitetos com um radicalismo absoluto, como no caso de alguns estudos Maria Elisa Costa: o primeiro para a SQN 305, e o outro, para a SQN 205, ambos de 1962. Era um esquema de implantação mais enraizado na escola de Frankfurt e que tentava contrariar a rigidez moderada da equipe de Niemeyer. No projeto, todos os blocos estão implantados no mesmo sentido, e no desenho as entradas da quadra se localizam em ponto quase central em relação às vias W 1 e L1. Como esses projetos nunca foram implantados, podemos perceber que essa inovação radical pode não ter sido bem aceita pela Prefeitura.

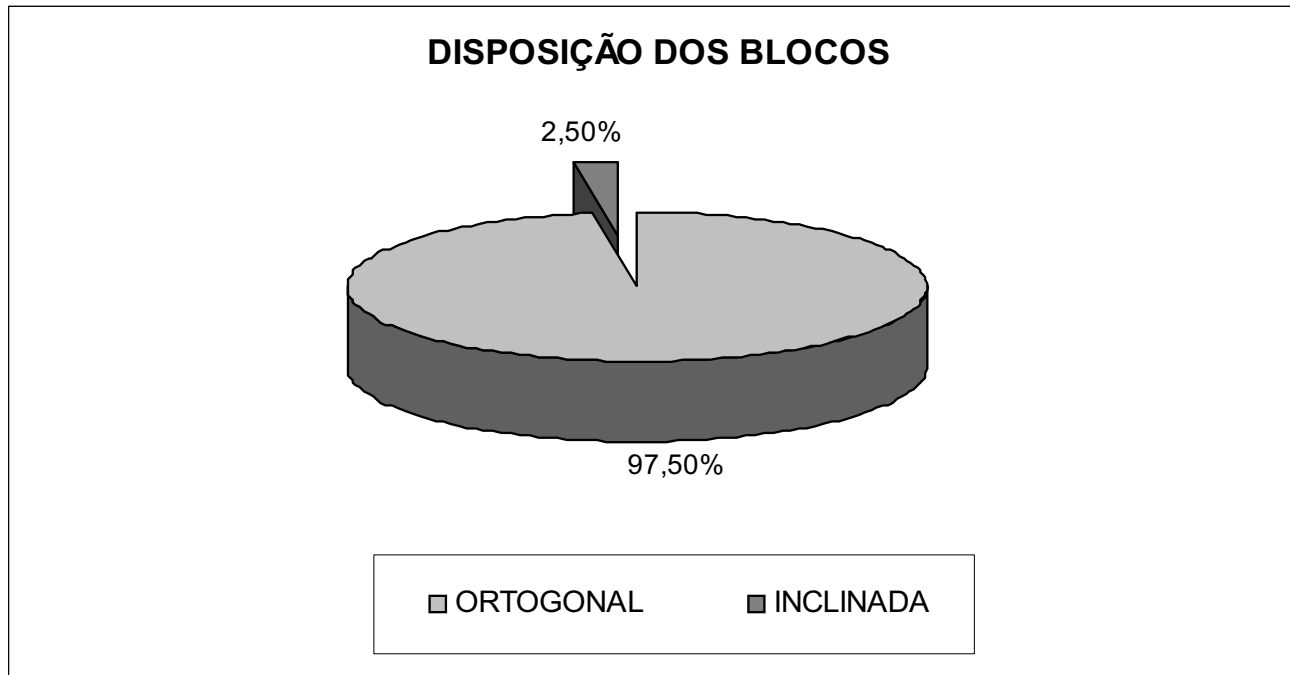


Outro conjunto de projetos foi elaborado com essas mesmas características, os das superquadras duplas da faixa 400, SQDS e SQDN. Os projetos para a SQDS e a SQDN apresentam soluções de rigidez e constância de implantação semelhante. O projeto para a SQDN 405/406 tem trinta e quatro blocos, praticamente todos com o mesmo sentido de implantação, a exceção de quatro blocos perpendiculares à entrada da quadra.

Com base nas plantas encontradas, é possível reconhecer a presença, no desenvolvimento do plano, de uma corrente que adotou uma postura contrastante, como no exemplo dos projetos elaborados inicialmente para as quadras SQN 309 e 310, bem como também, mais tarde, em seus projetos definitivos elaborados pela UnB. Nela se incluem principalmente os últimos projetos elaborados para as superquadras, como no caso da SQS 207.

Mais uma vez encontramos as quadras *em série*, os blocos paralelos *em série*, repetidos mecanicamente no interior das quadras, que nos remetem imediatamente à figura de uma linha de montagem. Esse repertório foi utilizado, com algumas discontinuidades pontuais, até 1988. Em alguns casos, no processo de desenvolvimento do plano houve algumas rupturas, mas na grande maioria dos projetos – como percebemos no Gráfico da Disposição dos Blocos – foi adotada a configuração ortogonal de implantação em relação à entrada da quadra em 97,5% dos blocos das superquadras.

4. Divisão de Arquitetura, SQS 207, 1962 ::  
Francisco Peloso, SQS 207, 1972



## Forma das projeções








Os grandes edifícios destinados à moradia passam a ser as expressões mais representativas do movimento moderno: altos, isolados das divisas e envolvidos em extensas áreas verdes. Na verdade, eles passam a representar o grande modelo de ruptura com a cidade tradicional.

A unidade de parcelamento da superquadra é a projeção. De acordo com Holanda<sup>7</sup>, a projeção é uma terminologia brasiliense para designar uma parcela urbana que é 100% ocupada pela edificação e que, na maior parte das vezes, libera o solo da ocupação do prédio, por encontrar-se apoiada sobre pilotis, desse modo, fazendo com que a área do terreno se integre ao espaço urbano. É um tipo de unidade imobiliária que em Brasília está presente não só nas superquadras, como também nas áreas centrais da cidade. O conceito de projeção até os dias atuais gera uma série de confusões, apesar de ser largamente utilizado

5. Gráfico de disposição dos blocos

6. Westhausen, 1929-1931 :: Fundação da Casa Popular, SQS 412, 1959

desde a criação da cidade, principalmente pela indefinição de domínio público e privado que ele carrega, resultante da liberação do solo no pavimento térreo das edificações, principalmente para circulação de pedestre. Na superquadra, todo pilotis é de uso público, devendo estar à disposição da coletividade. Em Direito Urbanístico, o conceito de domínio público é definido como todo aquele que reconhece sua utilização à sociedade em geral, sem discriminação de usuários ou de ordem especial. Segundo Lia Zanotta<sup>8</sup>, essa ambigüidade tem implicado na constante reivindicação de fechamento dos pilotis para uso privado dos moradores dos edifícios.

	Forma	Local
Tipo 1		SQS SQN
Tipo 2		SQDS SQDN
Tipo 3		SQS SQN
Tipo 4		SQS, SQN SQDS, SQDN
Tipo 5		SQS 207
Tipo 6		SQS 207
Tipo 7		SQN 204

Tipologias de forma de projeção



Com base nas plantas pesquisadas, é possível identificar algumas variações tipológicas sobre o tema da projeção nas superquadras. Contudo, a presença de formas puras “banhadas de luz e de ar”<sup>9</sup> é impressionante. Era o Movimento Moderno. Nos diversos projetos de superquadras as formas dessas projeções demonstravam a perfeita identificação com a Cidade Radiosa de Le Corbusier.

Em uma leitura atenta das plantas definitivas para as superquadras, é possível reconhecer a predominância absoluta da forma retangular nas projeções das superquadras do Plano Piloto de Brasília, ou seja, a lâmina horizontal, com 96,04%. Contudo, esta forma foi utilizada com algumas pequenas variações, dependendo da época e da localização da superquadra. A primeira variação, nós a encontramos nas primeiras quadras das faixas 100, 200 e 300, com a torre de circulação anexa à projeção, medindo aproximadamente 12,65 metros de largura por 84,35 metros de comprimento. A outra variação foi adotada principalmente nas primeiras superquadras da faixa 400, as SQDS, cujas projeções mais estreitas medem aproximadamente 8,00 metros de largura por 80,00 metros de comprimento. Em algumas superquadras posteriores a forma retangular foi utilizada em projeções com 12,65 metros de largura por 84,25 metros de comprimento.

Por outro lado, esse procedimento não é absoluto visto, por exemplo, que encontramos outras tipologias de projeção, mesmo que em proporção bem menor do que a lâmina retangular podemos encontrar projeções quadradas (2,27%) e em forma de “H” (1,69%). De certo modo, podemos identificar algumas correntes em busca de uma liberdade formal, negando a forma laminar. Eram soluções adotadas principalmente por arquitetos de fora do governo. A SQN 107, de 1965, na Unidade de Vizinhança São Miguel, foi a primeira superquadra com projeções quadradas – torre. Segundo França<sup>10</sup>, todos os planos, projetos e plantas para construção dos blocos de apartamentos da Unidade Vizinhança São Miguel seriam elaborados pelo Centro de Estudos e Planejamento Arquitetônicos e Urbanísticos da Universidade de Brasília - CEPLAN. As projeções quadradas da SQN 107 possuem lados de 27,70 metros.

Outro exemplo curioso da Asa Norte é um projeto não executado para a SQN 211, de 13 de agosto de 1979, elaborado provavelmente por arquitetos do governo. O que chama a atenção neste projeto é o uso da forma quadrada em vinte projeções da quadra, com 25,00 x 25,00 metros cada, e o uso da forma retangular em apenas duas projeções. O projeto ainda apresenta um esquema central de entrada e saída da quadra independente, pela Via L1 Norte.



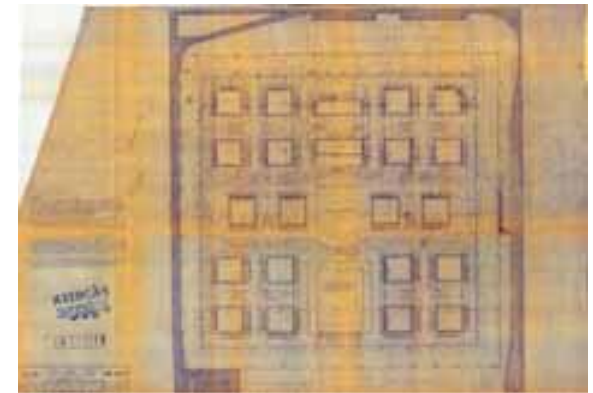
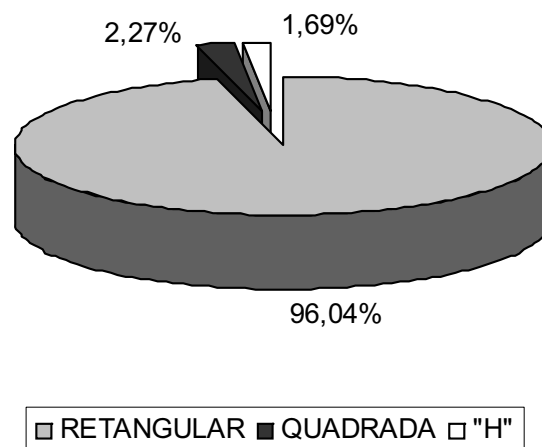
Ao longo da década de 1970, quando a influência da antiga equipe da Divisão de Arquitetura foi diminuindo, outra geração de arquitetos surgiu e passou a adotar uma nova postura. A nova tendência aparecia como uma inovação, com completa descontinuidade com as tipologias precedentes. Com base nas plantas pesquisadas, percebe-se que os arquitetos dos projetos para as SQS 207 e SQN 204 tiveram mais preocupações com jogos de formas geométricas regulares do que com o caráter funcional da superquadra.

## Sistema viário

Para Lucio Costa, dois princípios gerais deveriam ser obedecidos nas superquadras: “gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres.” Diferentemente do implantado, as quadras deveriam ser apenas niveladas, com tratamento paisagístico, com a sua respectiva faixa de emoldramento, mas sem calçamento de qualquer espécie.<sup>11</sup> Não obstante Lucio Costa não ter mencionado a obrigatoriedade de apenas um acesso viário para as superquadras, a solução se consagrou a partir do *croquis* a mão livre, constante do Relatório.



### FORMA DAS PROJEÇÕES



6. Gráfico da Forma das Projeções

7. CEPLAN, SQN 107,  
1965

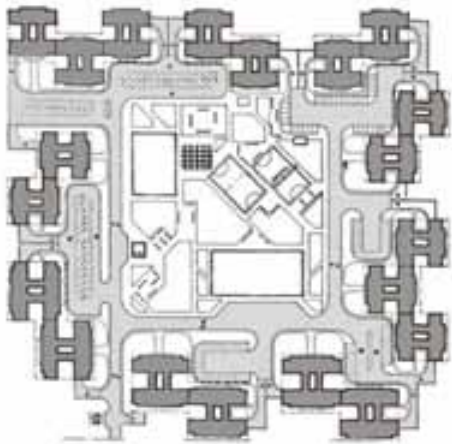
8. G.R.P., SQN 211, 1973



Também na concepção do sistema de circulação de Brasília Lucio Costa recorreu a diversas idéias do Movimento Moderno. O cruzamento de dois grandes eixos de circulação marcou a fundação da cidade. O Eixo Monumental com toda sua carga simbólica e o Eixo Rodoviário estruturam a cidade em setores. O setor residencial, com as superquadras dispostas ao longo do Eixo Rodoviário, é caracterizado pelo predomínio das áreas verdes sobre as áreas edificáveis e o sistema viário em *cul-de-sac*.

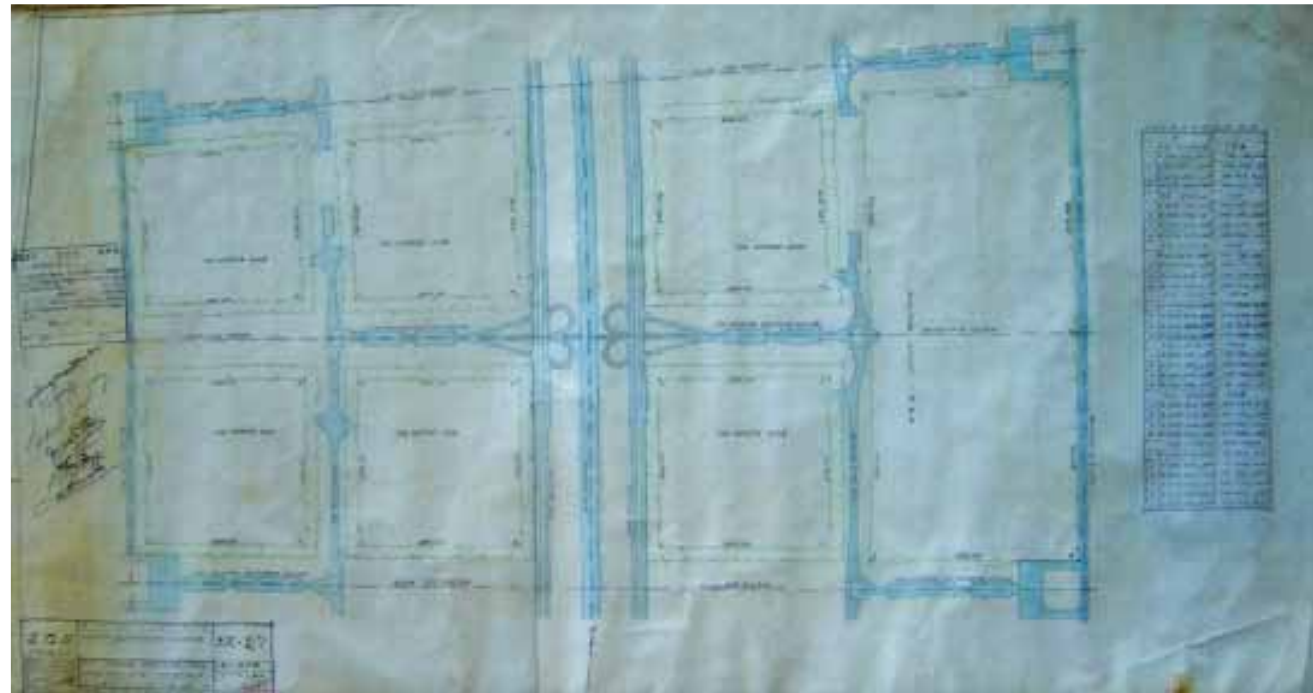
O sistema viário geral do Plano Piloto foi realizado pela equipe da Divisão de Urbanismo, coordenada por Augusto Guimarães. A solução garantia a coesão do produto final e a lógica de funcionamento da cidade. Por outro lado, a Divisão de Arquitetura desenvolve separadamente os projetos da disposição dos blocos e arruamento das superquadras.

Em seu depoimento ao Arquivo Público do Distrito Federal, Sérgio Porto, integrante da equipe da Divisão de Urbanismo, defende a idéia de que o carro deveria chegar ao edifício – uma afirmação que certamente nos remete a uma grande quantidade de



9. Francisco Peloso, SQS 207, 1972 :: Ministério da Aeronáutica, SQN 204, 1986

10. AU/SUM, sistema viário Asa Norte, 1965



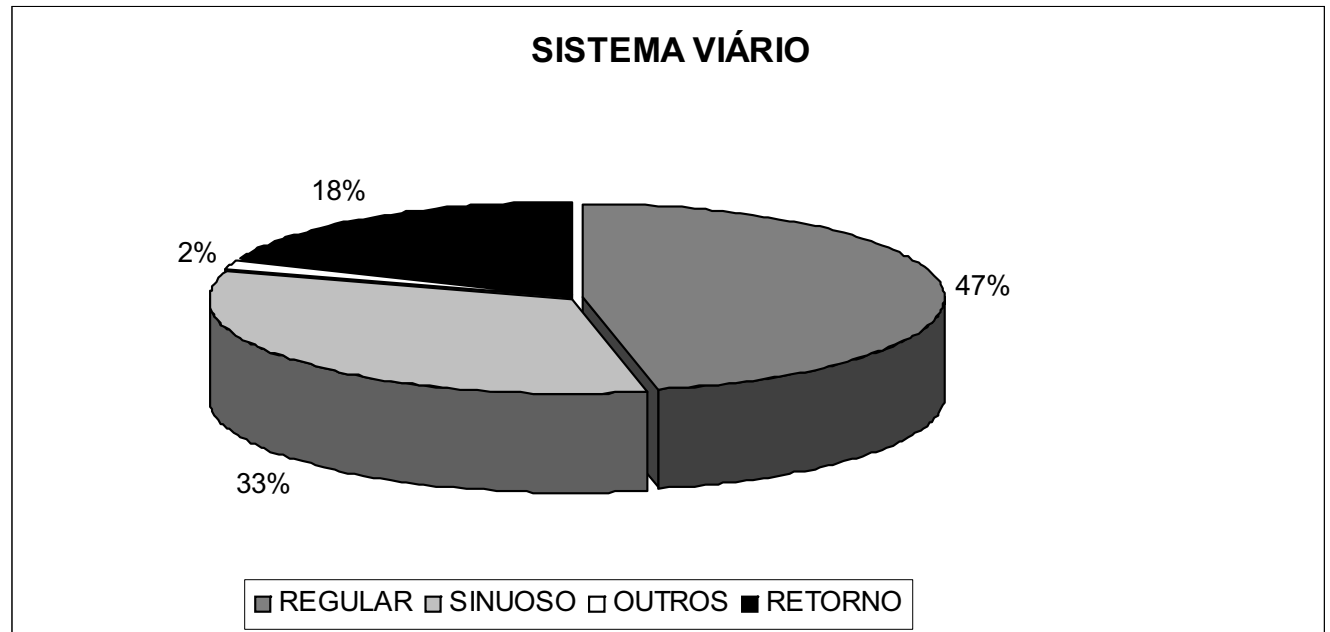


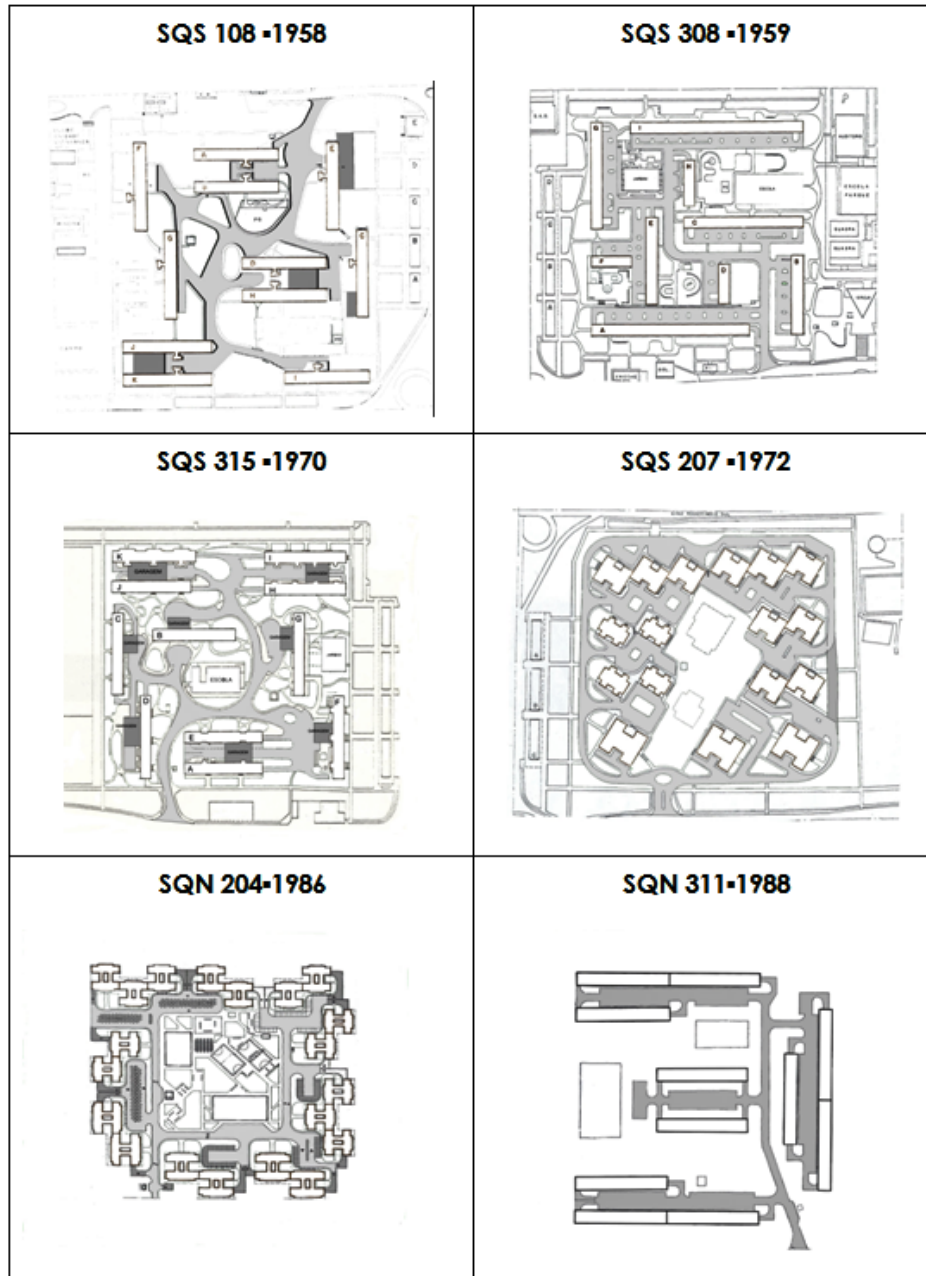
projetos de arruamento realizados até o início da década de 1970 em que encontramos estas características. Sérgio Porto ainda contesta a implantação de asfalto no interior das superquadras:

... aquelas pistas de asfalto, como foram feitas, deviam ser estreitinhas... e bem... duras, pro carro ficar realmente domesticado, como ele... como era a proposta. Porque o carro é pra chegar ... debaixo do **pilotis**, você tira as coisas, as tralhas de dentro do carro, botava no elevador e subia, não sei o quê. Quer dizer, o carro devia chegar no edifício. Não é segreggar. E, agora, chegar de uma tal maneira que não oferecesse perigo às crianças que estariam todas soltas brincando no parque. E não era pra ter jardimzinho onde tá escrito que não pise na... não estrague as flores, não sei o quê. Era pra **ser chão** - a expressão que eu gosto - chão de recreio, em vez de ser **playground**, que é uma palavra besta, não sei o quê, chão de recreio. E pisando em capim de burro. Doutor Lucio dizia isso: "capim de burro".<sup>12</sup>

11. Divisão de Arquitetura, Arruamento SQS 108, 1960

12. Gráfico Sistema Viário





13. Tipologias de sistema viário

A tipologia de sistema viário formulada pela Divisão de Arquitetura para as primeiras superquadras apresentava uma sinuosidade em seu traçado em *cul-de-sac* que contrastava com a rigidez dos blocos dispostos mecanicamente no interior da quadra.

Em 1960, a Divisão de Arquitetura elaborou o projeto de arruamento da SQS 108. O projeto foi efetivamente implantado, porém, mais tarde foi modificado pela criação de algumas áreas de estacionamento. Trata-se de um projeto no qual encontramos alguns dos atributos defendidos por Sérgio Porto. Seu sistema viário em linhas sinuosas transpassa em alguns casos o pilotis dos edifícios. Essa visão primitiva da superquadra sem calçamento logo foi abandonada, restando somente a evocação bucólica do sistema viário sinuoso.

Sob esse aspecto, é esclarecedor comparar os dados obtidos no gráfico de sistema viário das plantas de superquadras, no qual identificamos basicamente as seguintes tipologias de sistema viário: regular (47%), sinuoso (33%), retorno (18%) e outros (2%).

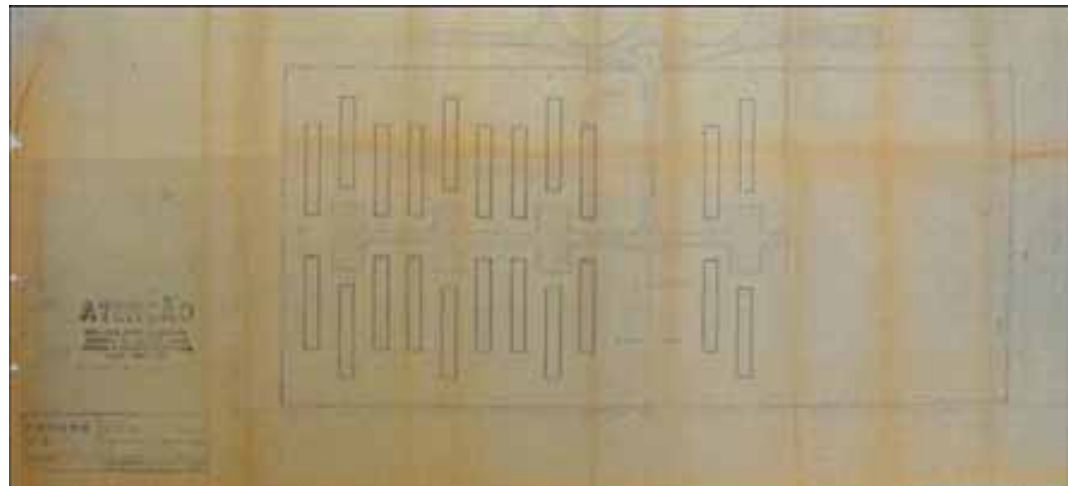
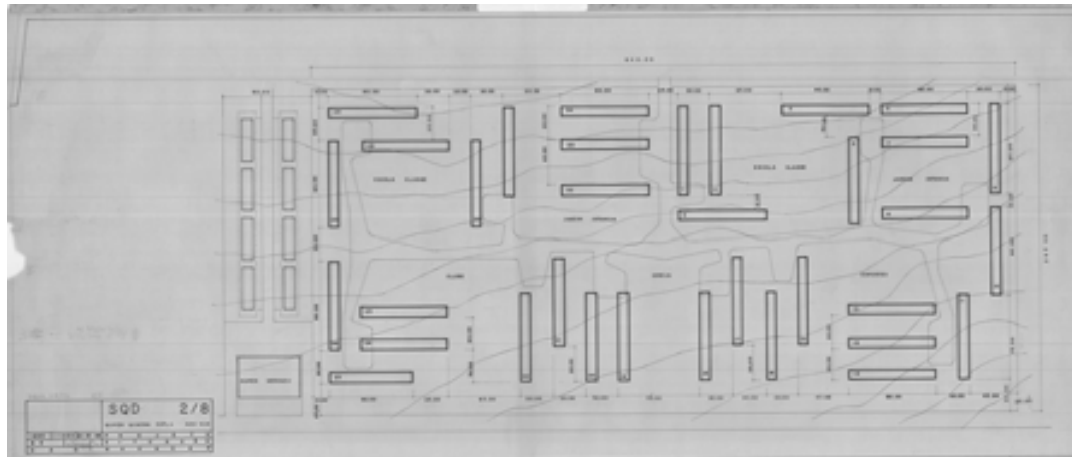
Como vimos, a tipologia de sistema viário regular é predominante nos projetos de superquadras. A nosso ver, a tipologia regular apresenta como sua principal característica a rigidez em seu traçado, funcionando como uma espécie de contraponto a tipologia sinuosa. Na verdade, essa corrente pode ser compreendida como um período de experimentação, em busca de novas alternativas. Essa tendência se torna mais clara quando observamos alguns projetos de superquadra que caracterizam esse período, que revelam elementos comuns e dessemelhanças surpreendentes.

Entre as alternativas que apresentam o sistema viário regular, destacamos a que oferece a possibilidade de retorno no interior da quadra. Em algumas das variações do tipo regular, nota-se como preocupação principal atender às necessidades dos veículos, com sucessivas possibilidades de retorno no interior da quadra. A própria geometria regular do sistema viário, ortogonal e amplo, deve ter sido adotada justamente para propiciar a fácil circulação de veículos no interior da quadra. Na SQS 308, por exemplo, foi definida uma série de áreas para estacionamentos que funcionam como grandes retornos, certamente para que os carros possam circular com mais desenvoltura pela quadra. De fato, a grande maioria de projetos para superquadras elaborados a partir do final da década de 1960 apresenta soluções com sistema viário regular.

Essa disposição particular, em que podemos observar o cuidado com o veículo, pode ser percebida nas primeiras plantas elaboradas para as superquadras, que prevêm uma grande quantidade de garagens cobertas para automóveis, contíguas às projeções. Essas garagens



cobertas foram construídas em diversas superquadras do Plano Piloto, e são marcas que passaram a caracterizar o período inicial da construção da cidade. Ainda que o projeto padrão de Nauro Esteves, de 1965, já proibisse as garagens em superfície, somente em 1967, no segundo Código de Obras de Brasília<sup>13</sup>, é que foi incluída a exigência de subsolo destinado a garagem para as superquadras das faixas 100, 200 e 300, ficando somente para as faixas 400 o subsolo optativo. Parece ter existido algum tipo de incapacidade em se impedir essa prática, porque essa solução só seria abandonada definitivamente depois da elaboração do projeto para a SQS 315 em 1970.

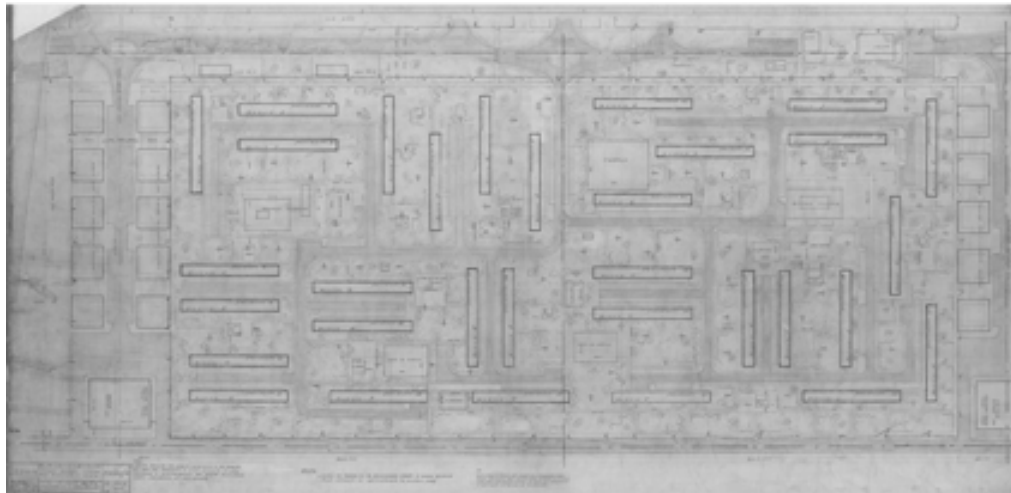
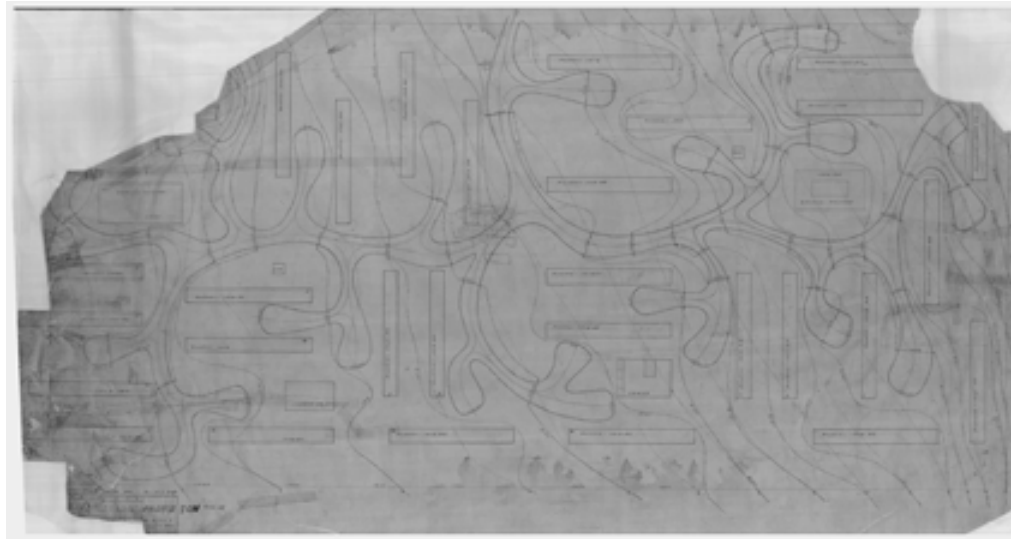


14. Nauro Esteves, SQDS 415/416, 1958

15. Divisão de Urbanismo, SQDN 411/412, 1963



Contudo, podemos observar nos projetos iniciais para as superquadras a clara opção por não incluir o sistema viário na planta de parcelamento da quadra. Mais tarde, a proposta de sistema viário seria elaborada separadamente em projetos complementares de arruamento. Apesar dessa opção inicial pelo sistema viário sinuoso, mais tarde muitos desses projetos foram substituídos por outros com sistema viário regular.



16. Divisão de Arquitetura, SQDN 411/412,  
1962

17. SVO - Heiza, SQDN 411/412,  
1970

## Construções não residenciais

O conceito de coletividade está presente em diversas propostas elaboradas por alguns precursores do Movimento Moderno. Numa tendência semelhante, a superquadra de Brasília foi concebida com uma série de equipamentos coletivos. Contudo, a teorização sistemática dessa idéia tem origem no início do século XX.

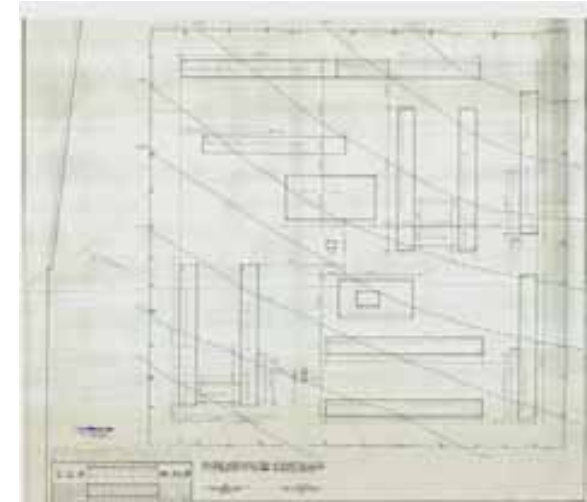
Em 1923, o americano Clarence Arthur Perry apresentou uma série de trabalhos sobre o modelo da *neighborhood unit*, tendo por contexto a ideologia da cidade jardim. O seu conceito parte do estudo das relações entre os habitantes e os equipamentos coletivos. Para ele, o dimensionamento de novas unidades habitacionais deveria dar-se a partir da relação entre o número de habitantes e a extensão territorial. Os equipamentos coletivos deveriam funcionar como catalisadores democráticos das relações sociais. Perry resume a unidade de vizinhança como a “área residencial que deve fornecer locais de habitação para uma população que tem necessidade de uma escola elementar.”

Não obstante Lucio Costa não se referir no Relatório do Plano Piloto ao conceito da “unidade de vizinhança”, de certo modo, em alguns trechos podemos reconhecer algumas preocupações dessa corrente. Segundo alguns colaboradores, ele preferia o termo - área de vizinhança. No relatório, Lucio Costa descreve o seu “bairro”:

Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e ao fundo dela as escolas secundárias, ao passo que na parte da faixa de serviço fronteira à rodovia se previu o cinema, a fim de torná-lo acessível a quem proceda de outros bairros, ficando a extensa área livre intermediária destinada ao clube de juventude, com campo de jogos e recreio.<sup>14</sup>

Porém, no texto “Sobre o Problema da Habitação em Brasília”, de 1961, Lucio Costa já avançou na questão. O texto era na verdade uma correspondência a Randal Espírito Santo Ferreira, presidente da Novacap, no qual certamente afirma pela primeira vez que Brasília foi concebida em função de três escalas: monumental, residencial e gregária. Lucio Costa ainda presta os seguintes esclarecimentos sobre o problema da habitação na nova capital:

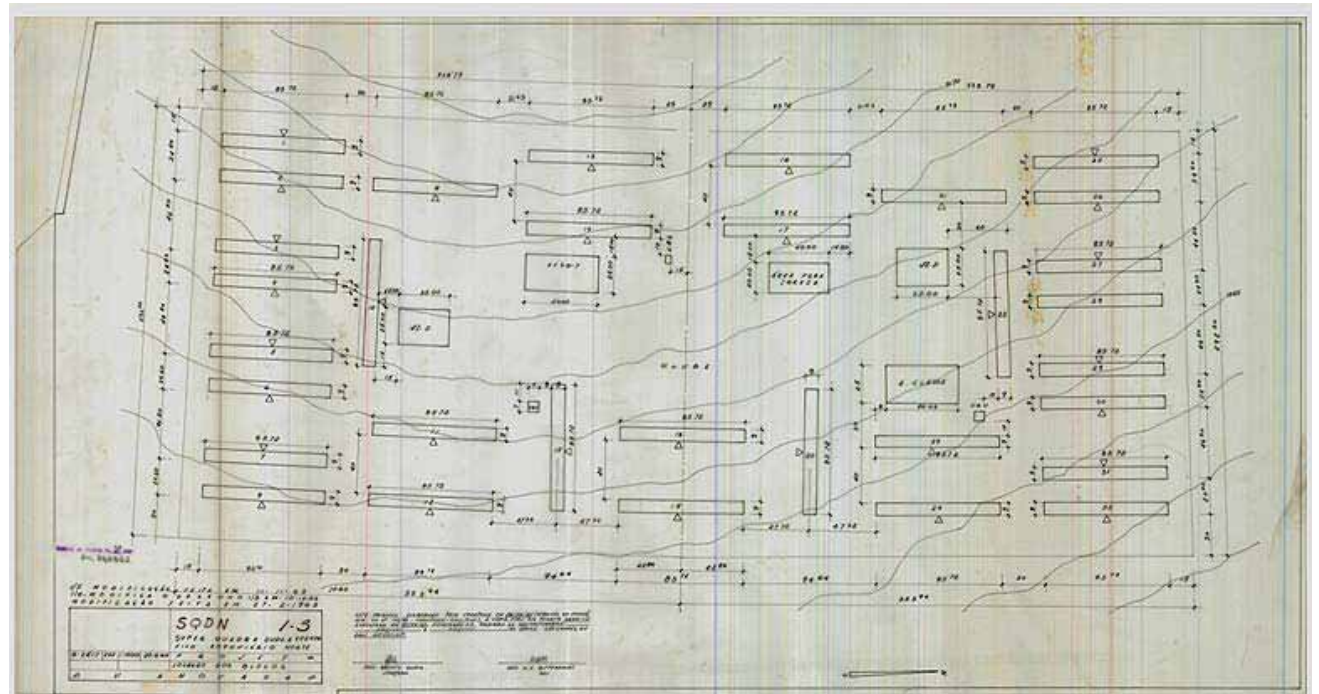
O que caracteriza o plano de urbanização aprovado em concurso e efetivamente executado é a **concentração residencial** em apartamentos nas chamadas superquadras, constituindo cada 4 delas uma **área de vizinhança** com as facilidades requeridas e acesso comum sobre o eixo rodoviário denominado, por isto mesmo, rodoviário-residencial.<sup>15</sup>



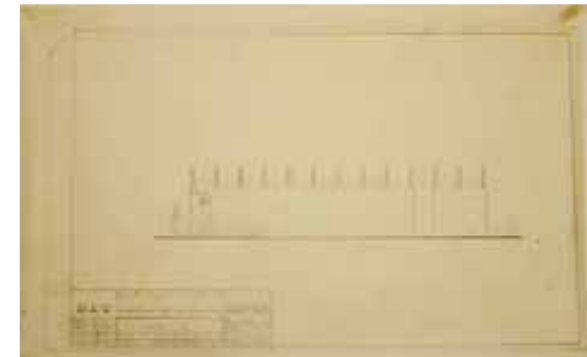
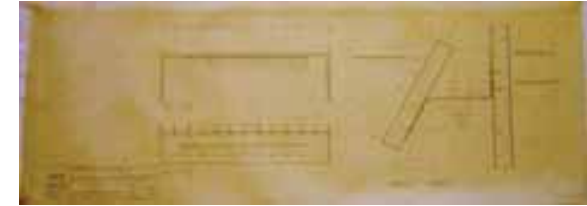
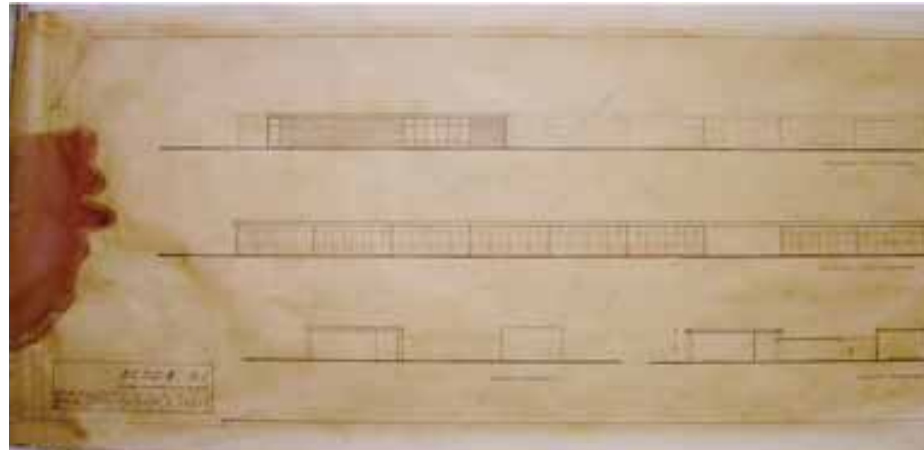
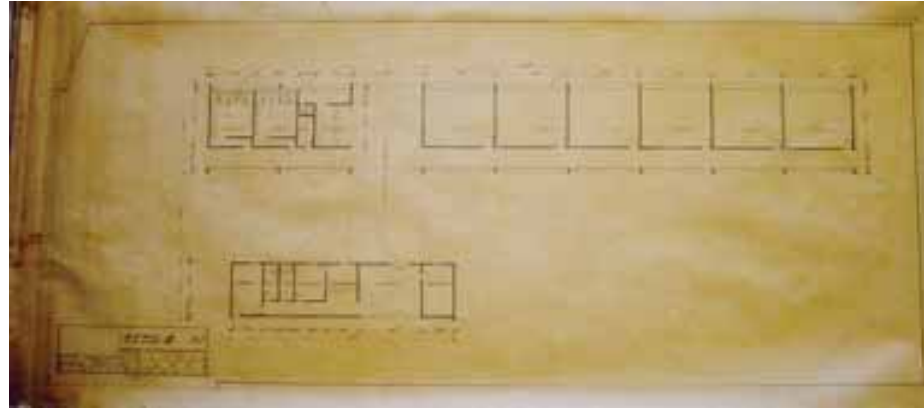
Segundo o médico Ernesto Silva, a população de cada superquadra seria de 2.500 a 2.800 habitantes. Silva explica, na mesma linha de pensamento:

Sabendo isso a gente sabe que 15% dessa população é de criança que freqüenta a escola. Então a gente sabe que, dentro da escola de cada quadra, tem que ter uma escola com tantos lugares pra tantas crianças. Então, cada quadra teria um jardim de infância e uma escola classe e pra cada quatro escolas classes, que constituíam quatro quadras e cada quatro quadras constituía uma Unidade de Vizinhança. Porque a cidade é feita de conjuntos de Unidades de Vizinhança. Pra cada quatro quadras e, portanto, pra cada quatro escolas classe haveria uma escola parque.<sup>16</sup>

Com base nas plantas pesquisadas, é possível afirmar que inicialmente os únicos tipos de edificações não residenciais previstas nas superquadras das faixas 100, 200 300 eram a escola classe e o jardim de infância, que comporiam o que seria a Unidade Vizinhança de Brasília. Mais tarde formam acrescentados outros pequenos edificações: Administração de Quadra - ADQ, banca de revista - LRS e a Central de Alta Voltagem - CAV e, no caso específico das faixas 400, lotes para templos e uma área para clube.



19. Divisão de Arquitetura, clube na SQDN 405/406, 1960



Ao avaliar o conjunto de plantas para superquadras, fica patente que grande parte das construções não residenciais previstas nas plantas não foram executadas. A exemplo da SQN 312, do IAPB, de 1962, os edifícios de creches previstos no projeto original foram transformados em garagens para os moradores.

No caso das faixas 400, como as superquadras foram organizadas duas as duas e sem a área destinada a entrequadras, encontramos outros tipos de equipamentos. Nas plantas pesquisadas encontramos no interior dessas superquadras: áreas destinadas a igrejas e áreas destinadas a clube de vizinhança, que também não foram construídos.

20.: 21. Abel Accioly, Escola Superquadra, 1960

22. Oscar Niemeyer, Detalhe - Biblioteca, 1969

23. Oscar Niemeyer, Fachada- Biblioteca, 1969

24. Oscar Niemeyer, Biblioteca SQS 108-308, 2006

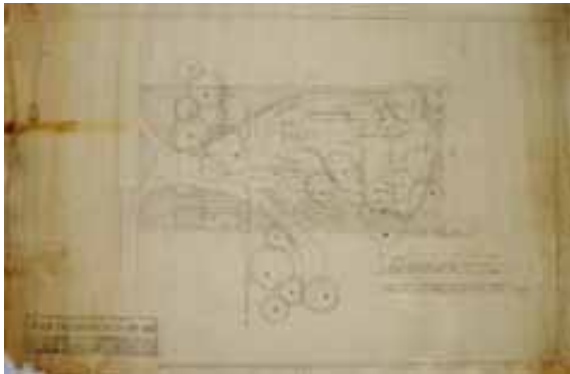


A Divisão de Arquitetura trabalhou em diversos projetos urbanísticos de superquadras. Essa experiência abriu caminho para diversas propostas de escolas para as superquadras, em conformidade com a orientação do Modernismo carioca, caracterizadas, principalmente, pelas formas geométricas simples, pela ortogonalidade e pelo emprego de cobogós.<sup>17</sup>

O que chama atenção no conjunto de plantas pesquisadas no Arquivo de Arquitetura é a intensa participação da Divisão de Arquitetura na elaboração em diversos projetos de equipamentos coletivos das superquadras. Mesmo em meio a edifícios elaborados sob um programa relativamente simples, como uma biblioteca da entrequadra, é possível encontrar um projeto de Oscar Niemeyer, de 1969, provavelmente a da SQS 108/308.

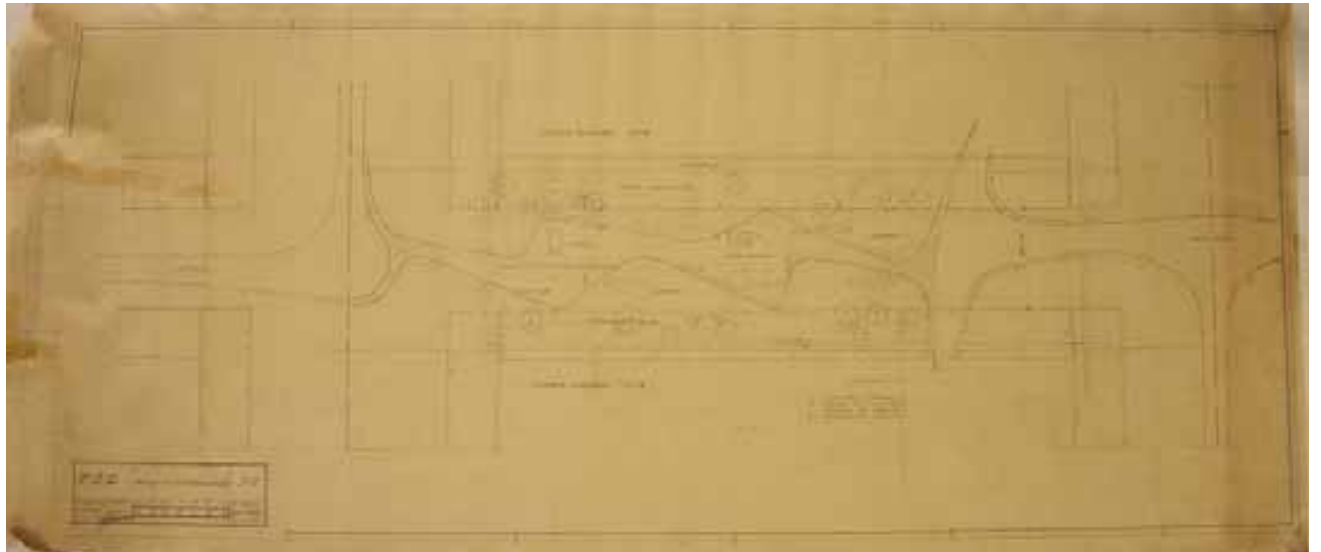
## Paisagismo

Na cidade moderna a composição dos espaços urbanos não é considerada como objeto de investigação. Assim, toda a cidade é articulada de forma fragmentada e os espaços entre os edifícios tornam-se apenas espaços residuais. Com efeito, a possibilidade de desenhar a cidade por fragmentos independentes revela-se de grande eficácia e rapidez para os arquitetos do Movimento Moderno.



25. Nauro Esteves, praça superquadra,  
1961

26. Nauro Esteves, Praça Setor Econômico,  
1964

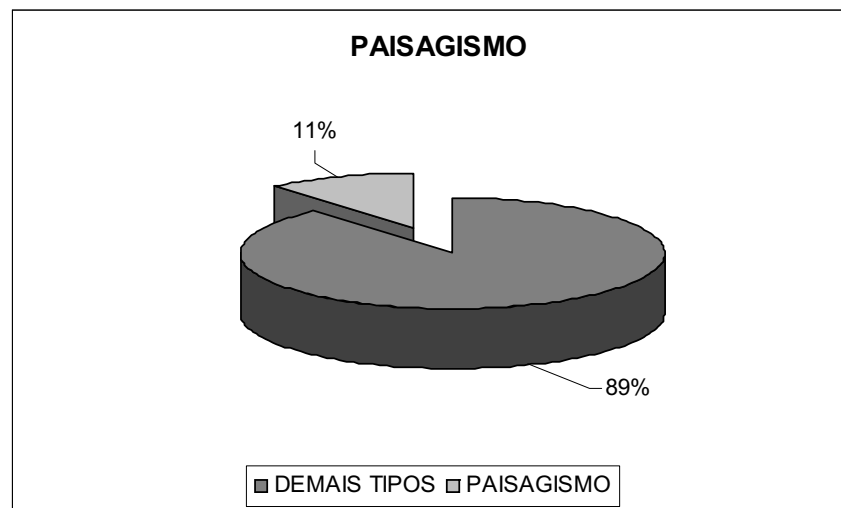


Neste contexto se inserem as áreas verdes da superquadra de Brasília. De fato, a estratégia de primeiro parcelar o solo com as projeções, para depois traçar o sistema viário interno, foi postergando o detalhamento dessas áreas verdes. Contudo, os poucos projetos isolados que encontramos durante a pesquisa não podem ser considerados relevantes quando analisamos a produção das equipes que trabalhavam com a cidade.

Mais uma vez o que chama atenção no conjunto de plantas pesquisadas no Arquivo de Arquitetura é o envolvimento da Divisão de Arquitetura na elaboração de diversos projetos de praças em superquadras. Entre os arquitetos da D.A., a figura de maior destaque foi provavelmente Nauro Esteves, que desenvolveu diversos estudos de praças. Embora as plantas contassem apenas com a definição de passeios, bancos, espelho d' água e locação de algumas árvores.

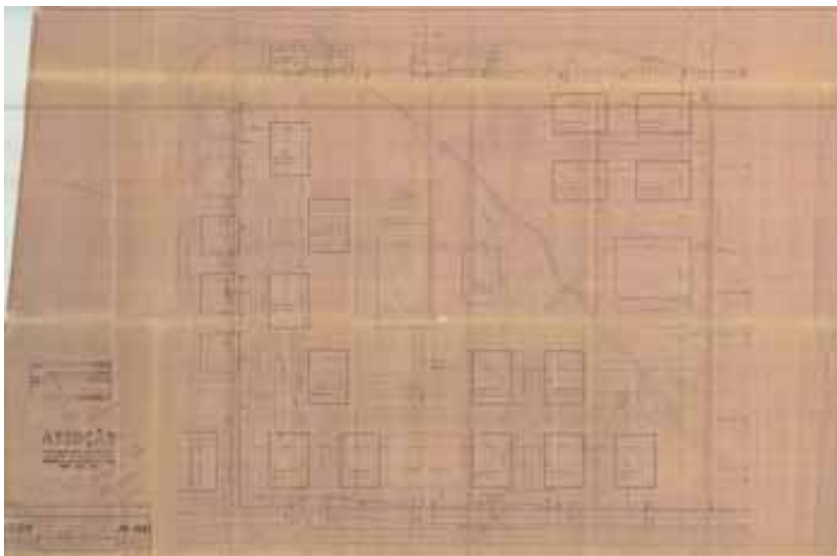
De certo modo, podemos reconhecer que as poucas plantas, em que encontramos algum tipo de informação para essas áreas verdes, ao que parecem serviram apenas para orientar o plantio de árvores, porque sequer definem os nomes das espécies das plantas.

Por outro lado, é bem simbólico o fato do Governo do Distrito Federal ter suprimido, com a Lei nº 556, de 1993, as superquadras SQN 413 e 414 para criar o Parque Ecológico Olhos D' Água. Esse parque foi criado para proteger principalmente as nascentes e um lago existentes no local. Contudo, ao longo dos anos existiram inúmeros esforços do governo no sentido de viabilizar alguns projetos no local, porém todos fracassaram.



27. Gráfico paisagismo





28. Divisão de Projetos Urbanísticos, SQDN 413,  
1975

29. Divisão de Projetos Urbanísticos, SQDN 414,  
1975

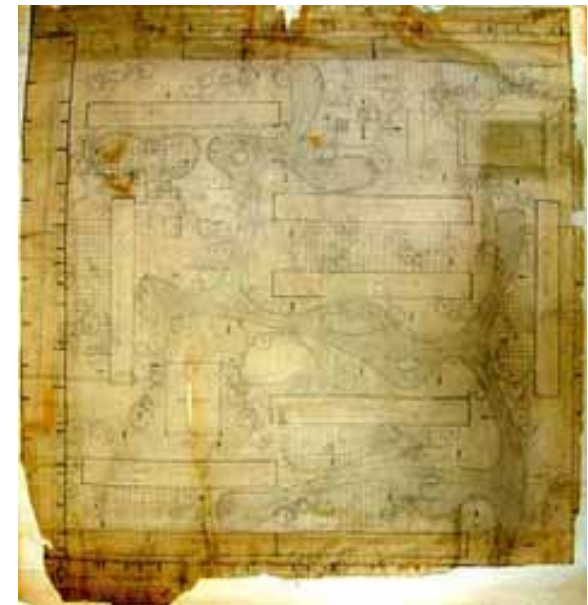
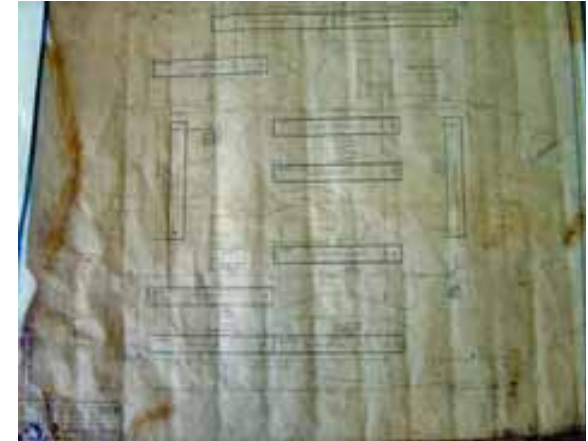


Durante os levantamentos no Arquivo de Urbanismo, encontramos pouquíssimos projetos de paisagismo ou de detalhamento para essas áreas verdes. Das 370 plantas pesquisadas, aproximadamente 40 contavam apenas com algum tipo de informação nesse sentido nas plantas de urbanização, tais como: praças, parques infantis, quadras de esporte, locação de árvores ou até mesmo especificação de plantas.

O Arquivo da Arquitetura, hoje no Arquivo Público do Distrito Federal, reúne uma série de outros projetos elaborados pela Divisão de Arquitetura, dos quais acreditamos que alguns possam ser de paisagismo. No entanto, durante a realização da pesquisa fomos surpreendidos com a sua transferência. Por isso, seu acervo constitui fonte inesgotável de pesquisa e conhecimento da história da cidade.

#### Notas:

1. Termo utilizado por Lúcio Costa em *Registro de uma Vivência* para reconhecer as influências na concepção urbanística de Brasília.
2. FICHER, LEITÃO, BATISTA, FRANÇA, *Uma análise dos blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília*, 2003. (mimeo).
3. ZETTEL, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 3.
4. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 28.
5. ESTEVES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 29.
6. *Ibid.*, p. 29.
7. HOLANDA, *Urbanidade Ma Non Troppo*.
8. MACHADO, *Imagens do espaço: imagens da vida*. Paviani (org), 1985.
9. LE CORBUSIER, *Urbanismo*, 1982, p. 264.
10. FRANÇA, *Blocos Residenciais de Seis Pavimentos em Brasília até 1969*, 2001, p. 13.
11. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 28.
12. PORTO, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 24.
13. Esse documento ficou conhecido como o Decreto "N" nº 596, de 8 de março de 1967, e foi elaborado pela Prefeitura do Distrito Federal.
14. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 28.
15. *Idem*, *Sobre Arquitetura*, 1ª reimpressão em fac simile, 2007, p. 339.
16. SILVA, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1987, p. 72.
17. FICHER & BATISTA, *GuiArquitetura - Brasília*, 2000, p. 143.



30. Divisão de Arquitetura, parcelamento SQS 306 , 1957

31. Divisão de Arquitetura, urbanização SQS 306, 1962

## Uma nova maneira de morar

Segundo Hobsbawm, dois acontecimentos que eclodiram em finais do século XVIII e inícios do século XIX nos ajudam a compreender como e por que o mundo veio a ser o que é hoje - a revolução industrial britânica e a Revolução Francesa. A primeira, devido a sua repercussão econômica, que acabou transformando o espaço de trabalho e de moradia das pessoas, marcando de forma definitiva o mundo. A segunda, pela formação do todo um pensamento ideológico e político que ainda repercute nas práticas sociais contemporâneas.<sup>1</sup>

Na Europa, a progressiva degradação da condição de vida da sociedade pelo refreamento das atividades econômicas no campo, juntamente com as inúmeras guerras e epidemias, acabou por inspirar diversas propostas de comunidades que usufruíam das vantagens tanto da vida no campo como da vida na cidade. Sem dúvida, vimos uma profunda alteração na prática da arquitetura e a busca de soluções para as novas necessidades do homem moderno passava a ser a preocupação central dos arquitetos. Conseqüentemente, o problema habitacional passa a ser o tema por excelência do urbanismo moderno. De fato, a repentina necessidade de se dispor rapidamente de casas para os trabalhadores urbanos passa a pautar o campo da arquitetura. Sobre esta mudança de foco escreve Spiro Kostof, especialmente sobre o Movimento Moderno:

A retórica modernista não economizou eloqüência quanto às necessidades dos usuários. Representava a arquitetura como o veículo do bem-estar social e estabeleceu a questão da habitação popular como a mais alta prioridade da arquitetura. Mas nunca cogitou consultar o usuário da moradia durante o processo de seu projeto(...) Os usuários não sabiam o que queriam ou, mais importante, o que deveriam ter. Suas necessidades coletivas, interpretadas pelo arquiteto e pelo órgão financiador, seriam codificadas no "programa" - como se fazia no passado com hospitais, as escolas e as prisões. O ajuste poderia não ser muito confortável no começo. As moradias poderiam parecer estranhas aos nossos hábitos. A falha era de nossos hábitos.<sup>2</sup>

No Brasil, no campo habitacional os planos arquitetônicos dos arquitetos modernos, tornaram-se rapidamente uma bandeira urbanística, tal postura levará a produção de diversas obras pioneiras de habitação social. Segundo Cavalcante diversos arquitetos modernos brasileiros

acreditavam “na ação reformadora da arquitetura que desempenharia forte papel na mudança social.”<sup>3</sup> Provavelmente, o Edifício Japurá é um dos primeiro exemplos de conjunto habitacional no Brasil, projetado por Eduardo Kneese de Mello nos anos 1940, em São Paulo, trata-se de uma solução de caráter eminentemente arquitetônico. Deve ser lembrado, ainda, que a mesma solução foi adotada também por Affonso Reidy no Conjunto Pedregulho (1948), no Rio de Janeiro, e por Francisco Bolonha na Unidade de Habitação Vila Isabel (1955), também no Rio de Janeiro.



Nabil Bonduki, autor pioneiro da história da habitação social no Brasil<sup>4</sup>, no Brasil a contratação de arquitetos modernos para desenvolver os projetos dos IAPs orientou a produção de conjuntos residenciais baseados na idéia da habitação como um serviço público e na valorização do espaço coletivo. Bonduki reconhece a importância da arquitetura moderna na produção de habitação no país, inclusive no projeto desenvolvimentista nacional da construção de Brasília:



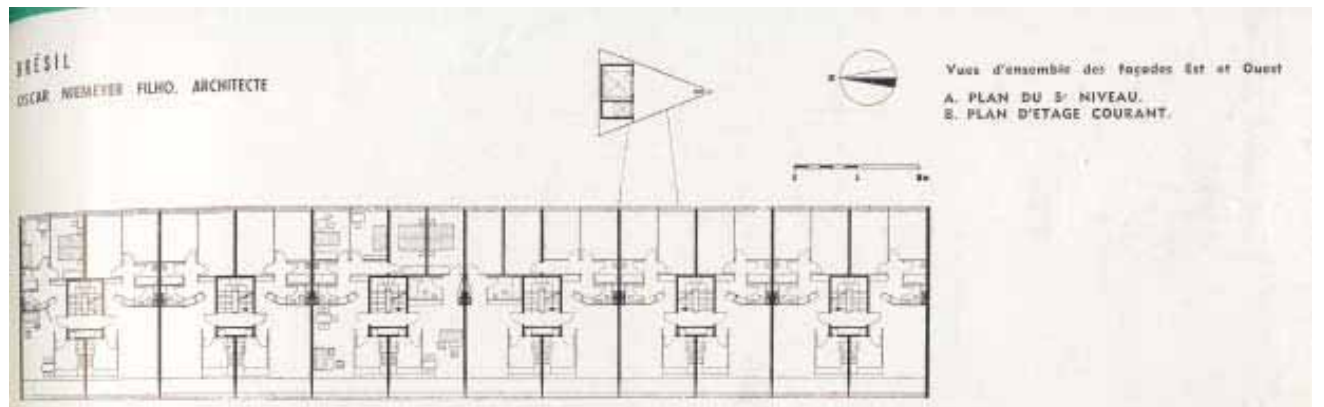
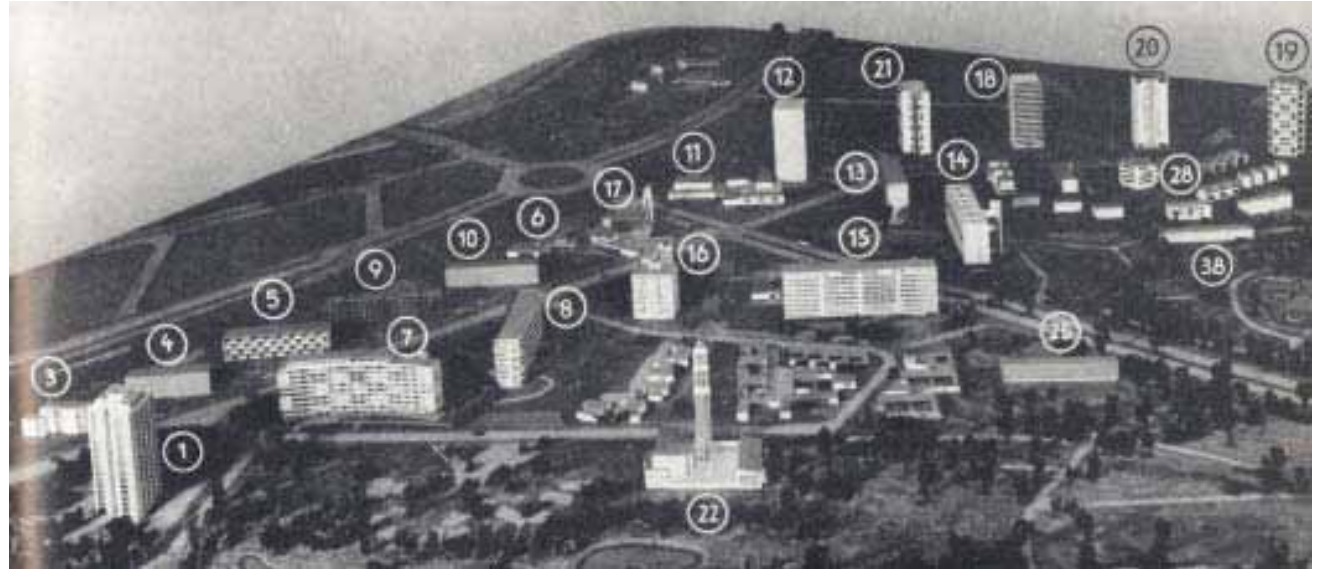
... a influência da arquitetura moderna nas origens da habitação social no Brasil foi muito importante, contribuindo para renovação das tipologias de projeto, processo construtivo, implantação urbanística, programas habitacionais e modos de morar. Se na Europa a perspectiva da vanguarda estava em boa parte associada aos ideais socialistas, no Brasil ela se vinculou ao desenvolvimentismo...<sup>5</sup>

Os projetos habitacionais brasileiros sofreram muita influência das concepções européias – dos blocos laminares das *siedlungen* alemãs às mega-estruturas de concreto de Le Corbusier. Em 1957, revelando a fecunda produção dos arquitetos modernos brasileiros no campo da habitação social, Oscar Niemeyer foi convidado a participar do Interbau de Berlim, na Alemanha. No prédio de apartamentos que projetou para aquela cidade – extremamente semelhante à edificação para exposições denominada Pavilhão da Agricultura, no Parque Ibirapuera, de 1954 –, já empregou o que seria uma espécie de protótipo da unidade habitacional das primeiras superquadras. Nesse projeto, mais uma vez utilizou o sistema arquitetônico baseado na estrutura independente do tipo Dom-ino de Le Corbusier, em uma seqüência de seis lajes flutuantes de planta retangular, que se estendem ao longo de todo edifício. Os elementos básicos já estão presentes de forma sutil: o bloco laminar com seis pavimentos e uma única torre de circulação, porém neste caso com forma triangular.



1. Eduardo Kneese, Edifício Japurá, década 1940 :: Affonso Reidy, Pedregulho, 1948 :: Francisco Bolonha, Unidade de Habitação Vila Isabel, 1955





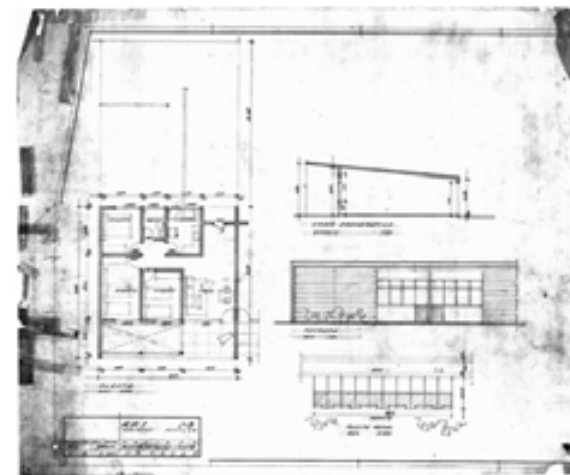
2. Interbau de Berlim, 1957 ::  
 Oscar Niemeyer, planta baixa ::  
 Fotos do projeto concluído,  
 1957

Segundo Bonduki <sup>6</sup>, o governo Vargas adotou uma série de medidas para reorganizar o sistema previdenciário brasileiro, entre elas a instituição dos Institutos de Aposentadoria e Pensões – criados na década de 1930 para cada categoria profissional. Ao longo da implantação de Brasília, a construção dos imponentes edifícios do governo comprometeram grande parte dos recursos disponíveis, fazendo sobrar muito pouco para produção de moradias. Não podendo construir as habitações, a solução foi entregar a esses mesmos Institutos de Previdência e à Fundação da Casa Popular a responsabilidade pela realização das primeiras habitações da futura Capital. Na verdade, os institutos eram instituições regulamentadas por dispositivos legais específicos, fato que deu origem a uma série de discrepâncias, indo desde o valor das contribuições de cada categoria até a natureza de serviços prestados por cada instituição. Merece destaque o fato de o Estado deter o controle da gestão dos institutos por meio do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC), a quem cabia a incumbência de nomear os seus presidentes.

Na verdade, até a construção de Brasília não encontramos no país, em tão larga escala, a intervenção do poder público na produção de moradias. É nesse período que percebemos, sobretudo, a caracterização da habitação como um serviço público e essencial para a efetiva transferência da capital do país.

Segundo o Diário de Brasília <sup>7</sup>, em junho de 1958 já eram inauguradas algumas das primeiras edificações definitivas de Brasília, feitas segundo projeto de Niemeyer. A primeira foi a Capela de Nossa Senhora de Fátima, erigida em apenas cem dias. Logo depois foi o Palácio da Alvorada. Segundo as notícias da época, as quinhentas casas das quadras 700 – projetadas por Niemeyer e denominadas Habitações Populares - HP –, foram as primeiras construídas em alvenaria. Notícias da época ressaltavam que, apesar dessas quadras não terem sido previstas no plano de Lúcio Costa, já haviam sido devidamente oficializadas, situação avalizada pelo fato de seu projeto ser, inclusive, de autoria de Niemeyer. Em seu depoimento ao *Programa de História Oral* do Arquivo Público do Distrito Federal, Nauro Esteves descreveria a transferência da equipe de Niemeyer para Brasília:

Nós viemos logo pras primeiras. O pessoal do Oscar e mais cada um ganhou uma casa. Quem era casado ganhava uma casa completa. Quem era solteiro ficava em três, que eram três quartos, então era uma casa pra cada três arquiteto, desenhista... Estavam começando o asfalto lá na Avenida das Nações, ...depois começou a W3 com uma pista só, mais tarde foi feita a segunda via. Aconteceram aqui das casas ficarem viradas pra W3, diretas pra W3, porque havia uma rua antes, depois é que vinha a W3.<sup>8</sup>



3. Oscar Niemeyer, Habitação Popular 1 – HP1, 1957

4. Oscar Niemeyer, vista aérea – HP1, 1957



A 15 de junho de 1957 o Diretor Comercial da Novacap informava ao *Diário de Brasília* o resultado do censo efetuado entre 20 e 31 de março, que estimava em 5.000 o número de habitantes de Brasília, ressaltando que o resultado era expressivo, porquanto, em novembro de 1956, no ponto de partida era zero. Em 20 de junho de 1957 é divulgado o resultado de um novo censo, cuja população total era de 4.600 homens e 1.683 mulheres.

A cidade deveria ser construída em apenas três anos e meio, em um ritmo frenético. Em um curtíssimo espaço de tempo, teve de ser produzida uma grande quantidade de moradias para os funcionários públicos que seriam transferidos. Segundo Tamanini<sup>9</sup>, o governo entregou aos Institutos de Previdência de cada categoria funcional a responsabilidade de erguer os apartamentos das superquadras. A receita desses Institutos era proveniente de três fontes: de um desconto mensal do trabalhador, de uma contribuição compulsória do empregador e de uma parcela do governo igual à soma das duas anteriores. Porém, como a parte do governo nunca tinha sido repassada para os institutos, Juscelino Kubitschek se ofereceu para saldar os atrasados desde que este dinheiro fosse aplicado, em sua grande parte, na construção de apartamentos na nova Capital. Segundo diversos depoimentos, os institutos foram praticamente obrigados a participar da construção de Brasília. E foi assim que se financiou a construção das *superquadras* de Brasília.

Por tal razão, em meados de 1957, Kubitschek convida os presidentes dos institutos para viajar até Brasília, e autoriza os primeiros Institutos de Aposentadoria e Pensões a iniciar os seus programas de construções na cidade mediante concorrência administrativa. Assim, em 6 agosto de 1957, os Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários – IAPI e o Instituto de Previdência e Assistência aos Servidores do Estados – IPASE já dispunha de duas quadras para realizar apartamentos de diversos tamanhos destinados a servidores públicos, principalmente do Congresso e do Poder Judiciário. Também em agosto, foi anunciada a construção de diversas unidades habitacionais projetadas pelas autarquias da previdência social: IAPI, 500 apartamentos de vários tipos; IAPB, 300 apartamentos; IAPC, 108 apartamentos e 180 casas; e IPASE, 1.000 apartamentos. Segundo o presidente da Novacap, as obras dos institutos permitiriam a Brasília comportar, em 1960, de 40 a 50 mil habitantes, com previsão para abrigar, em 1963, aproximadamente 150.000 habitantes.

A seguir, recorre-se ao estudo da apropriação do tema da habitação em Brasília, especialmente no universo profissional do arquiteto Oscar Niemeyer.

Oscar Niemeyer Soares Filho nasceu em 15 de dezembro de 1907 e diplomou-se arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes em 1934, iniciando sua carreira no escritório de Lúcio

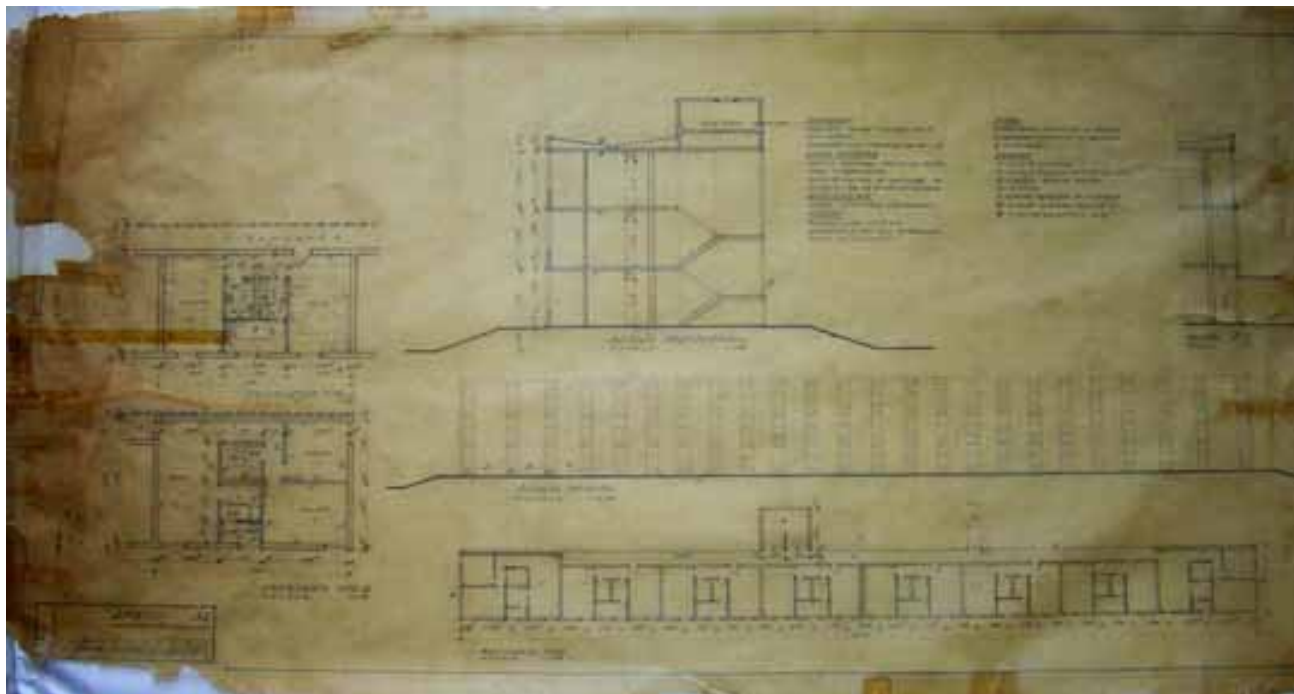
Costa. Sua obra, juntamente com a de Lúcio Costa, representa a mais alta expressão da moderna arquitetura brasileira.

De 1937 a 1943 integrou a equipe que projetou o prédio do Ministério da Educação (Mec). Entre 1938 e 1939, novamente em parceria com Lúcio Costa, projetou o Pavilhão do Brasil na Feira Mundial de Nova York. No início da década de 1940, a convite do Prefeito Juscelino Kubitschek, projetou o conjunto arquitetônico da Pampulha, em Belo Horizonte, outro monumento público da arquitetura moderna. Em 1947 participou da equipe encarregada de projetar a sede das Nações Unidas em Nova York, tendo o seu trabalho servido de base para o projeto definitivo. Pouco depois concebeu o Museu de Arte Moderna de Caracas, na Venezuela.

O envolvimento de Oscar Niemeyer com habitação em Brasília tem relação, por motivos óbvios, com a necessidade de construção de um grande número de moradias em um curto espaço de tempo, pois a Comissão Especial fixou em 21 de abril de 1960 a data definitiva da inauguração da Capital Federal. Era grande o voluntariado entre o funcionalismo público e autárquico que desejava transferir-se para Brasília, movido por atraentes vantagens salariais e pela oferta de moradias. Por último, o DASP acabou por fixar em 30.700 o número de funcionários públicos que seriam transferidos, gradualmente, para Brasília. Naquele período, Niemeyer desenvolveu diversos projetos habitacionais importantes, como os Apartamentos Populares - AP e os Apartamentos para Funcionários - AF.

Não é o caso de analisar de maneira exaustiva a arquitetura dos blocos das primeiras superquadras, mas examinar alguns exemplos mais significativos, com o objetivo de demonstrar sua importância na definição de uma espécie de tipologia padrão para os edifícios residenciais de Brasília. Pretende-se mostrar como a Diretoria de Arquitetura da Novacap enfrentou o desafio de desenhar, num curtíssimo prazo, as habitações necessárias para a transferência dos primeiros funcionários para a nova capital. De fato, podemos reconhecer que Niemeyer revelava muitas das preocupações de caráter do Movimento Moderno, tais como: a edificação regular, a definição de um tipo que seria repetido, a definição de uma unidade mínima de moradia e a predominância na constância na orientação. As plantas em que nos baseamos faziam parte, sobretudo, do Arquivo de Arquitetura da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Governo do Distrito Federal, recentemente doadas ao Arquivo Público do Distrito Federal.

O primeiro projeto de Niemeyer com tal caráter, encontrado no arquivo, é o Apartamento Popular 3 - AP 3, de 1959, destinado às quadras da faixa 400, os chamados JKs, alcunha recebida então.

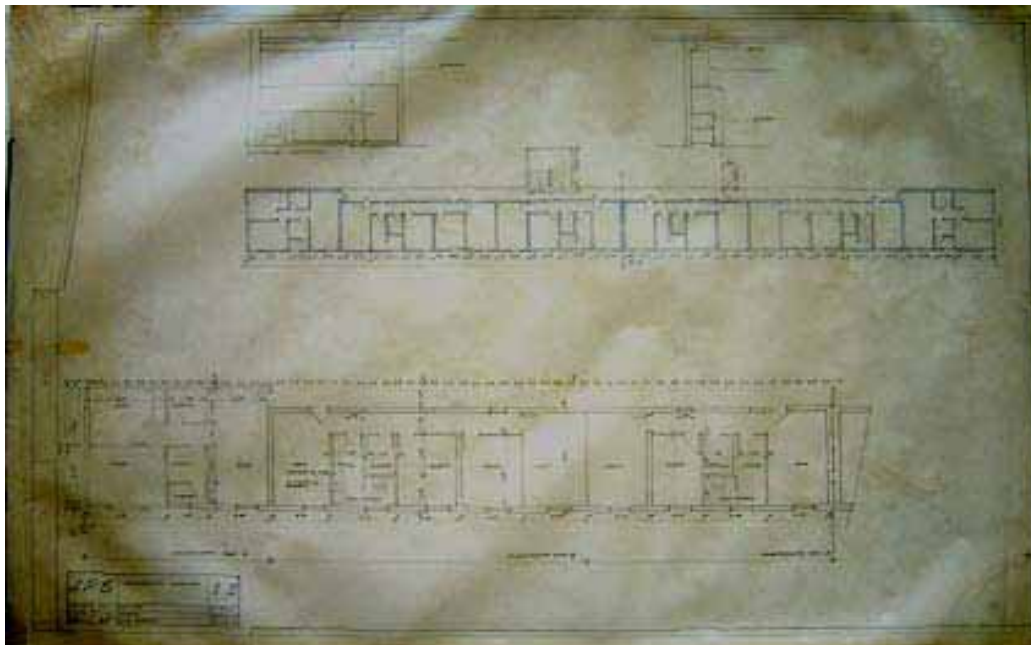
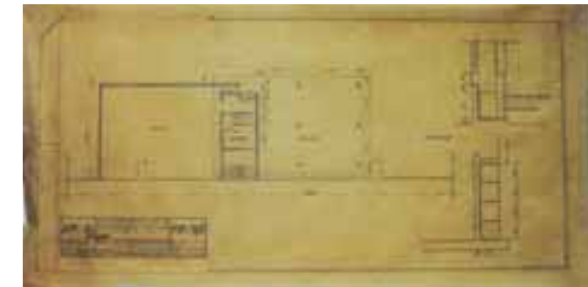
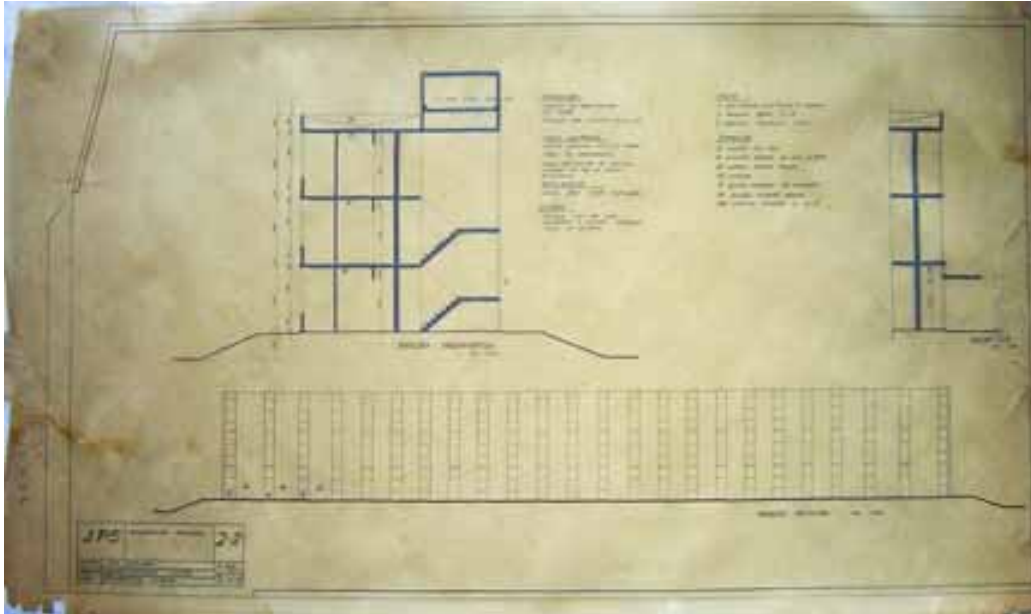


5. Oscar Niemeyer, Apartamento Popular 3, AP 3, 1959

6. Mies van der Rohe, edifício da Exposição de Weissenhof, 1927 :: Oscar Niemeyer, edifício na SQS 410, 1959

O edifício é constituído de uma lâmina horizontal, três andares sem pilotis, porém, com lajes planas com platibandas que ocultavam as telhas de amianto. No bloco AP 3 todos os apartamentos ficam a apenas dois lances de escadas dos espaços verdes contíguos. Na parte externa, a fachada da frente tinha uma marcação vertical alternada entre as esquadrias metálicas e revestimento cerâmico. A fachada posterior era revestida de bloco de concreto. Cada unidade é constituída de sala, cozinha, banheiro e dois quartos. Por fim, merece referência especial que esses edifícios apresentavam muitas características da Arquitetura Moderna, ainda em sua fase inicial, guardando semelhanças com a obra de Mies van der Rohe na Exposição de Weissenhof, de 1927. Mais tarde este partido seria repetido em outros projetos.

O projeto para o Apartamento Popular 5 - AP 5, de 1959-1960 (encontramos pranchas com as duas datas), apresentava soluções espaciais e plásticas equivalentes ao AP 3. Porém, a maior parte das unidades tem três quartos, sala, cozinha e banheiro. Nestes blocos, também predominam a utilização nas fachadas da frente de planos verticais de alvenaria, intercalados com esquadrias metálicas. Como em outros projetos, Niemeyer utilizou na fachada dos fundos um tipo de elemento vazado.



7. Oscar Niemeyer, carimbo, corte e fachada Apartamento Populares 5, 1960

8. Oscar Niemeyer, planta baixa e detalhes, Apartamento Populares 5, 1960

9. Oscar Niemeyer, térreo Apartamento Populares 5, 1960





Em 1959, Oscar Niemeyer publica o artigo "IAPB em Brasília".<sup>10</sup> Os onze blocos da SQS 108 foram construídos pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários – IAPB. Em seu artigo, Niemeyer ressalta a preocupação de proporcionar o maior conforto para os futuros moradores, esclarecendo que cada bloco terá 6 pavimentos e o pavimento térreo livre em pilotis, e que os edifícios do IAPB serão bons exemplos de habitação coletiva para Brasília. Para ele, este conforto seria alcançado em grande parte pela ausência de hierarquia das partes, o contato imediato entre espaço construído e o espaço natural, a definição de uma célula tipo e sua posterior repetição em toda a quadra, buscando compatibilizar economia, prática técnica e estética.

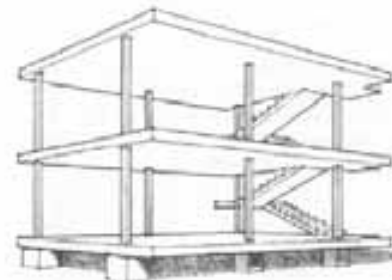
Os projetos habitacionais brasileiros sempre sofreram influência das concepções européias. De certo modo, em 1957, Niemeyer já havia utilizado no prédio de apartamentos de Berlim o que seria uma espécie de protótipo da unidade habitacional da SQS 108, provavelmente de 1958. Os elementos básicos já estavam presentes nesse projeto: o bloco laminar com seis pavimentos e uma única torre de circulação, só que no caso berlinense com forma triangular. A experiência acabou servindo de molde para os edifícios da SQS 108. Neste projeto, mais uma vez Niemeyer se baseou na estrutura independente do tipo Dom-ino de Le Corbusier, com uma seqüência de seis lajes flutuantes de planta de retangular.

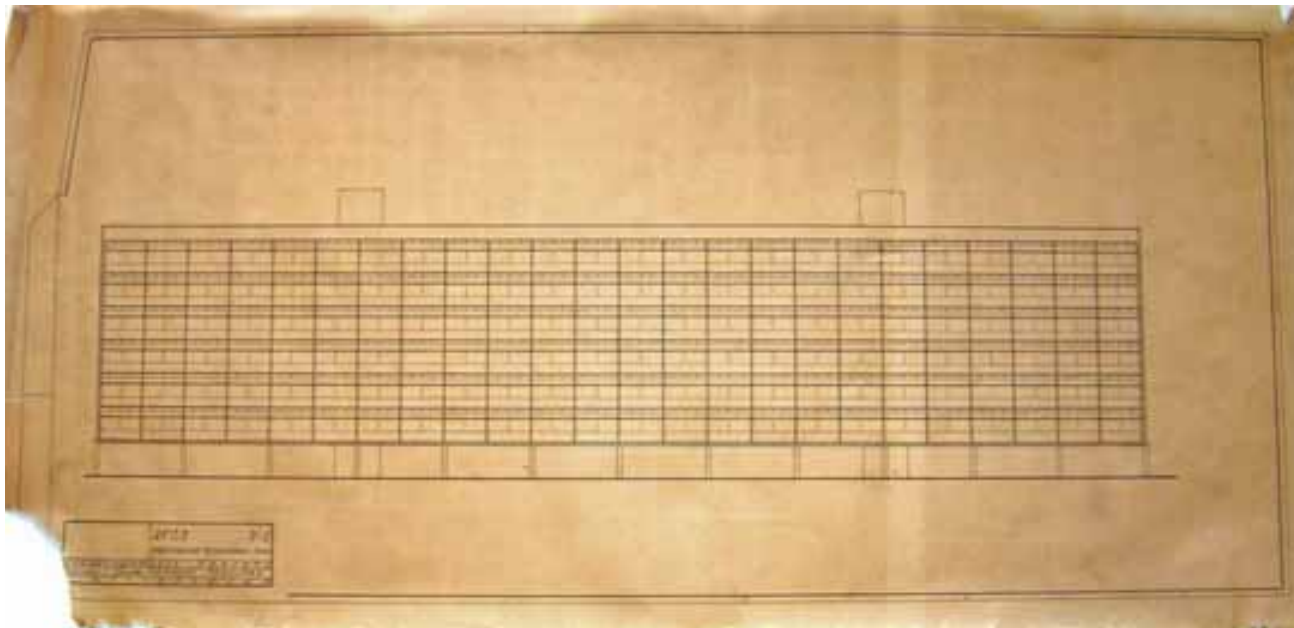
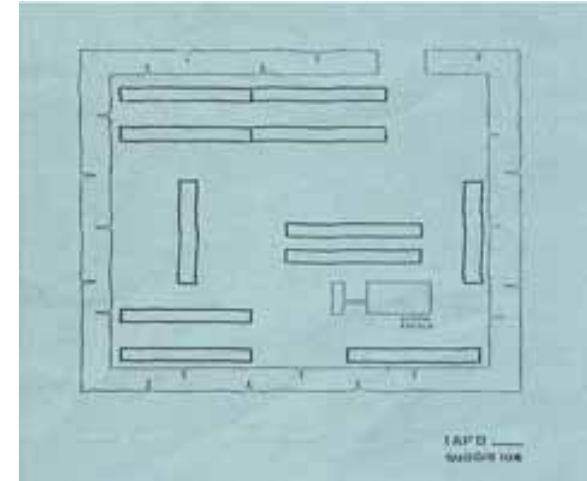
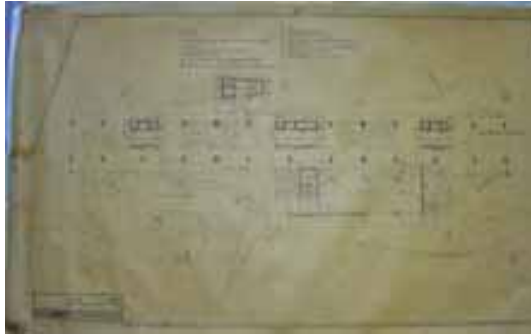
O projeto desenvolvido para a SQS 108 findou por servir como uma espécie de célula tipo que seria reproduzida por toda a quadra. Assim, temos na SQS 108 o que seria a marca de quase todas as superquadras, principalmente da Asa Sul: o verde envolvendo todos os edifícios, os caminhos curvilíneos, as torres de circulação externas ao corpo da edificação e, portanto, em área pública, e a definição de um tipo de edifício que se repete por toda quadra. A célula tipo da SQS 108 apresenta um pavimento térreo de acesso em pilotis integrado ao seu entorno imediato e mais seis pavimentos tipo. No pavimento tipo, é explorado o fato de os elevadores, social e de serviço, ficarem lado a lado na torre de circulação destacada do

10. Oscar Niemeyer, obra Apartamento Populares 5, 1960

11::12 Oscar Niemeyer, Apartamento Populares 5, 2006

13. Interbau de Berlim, 1957 :: Le Corbusier, protótipo casa Dom-ino, 1914 :: Oscar Niemeyer, sistema construtivo dos blocos da SQS 108, 1958





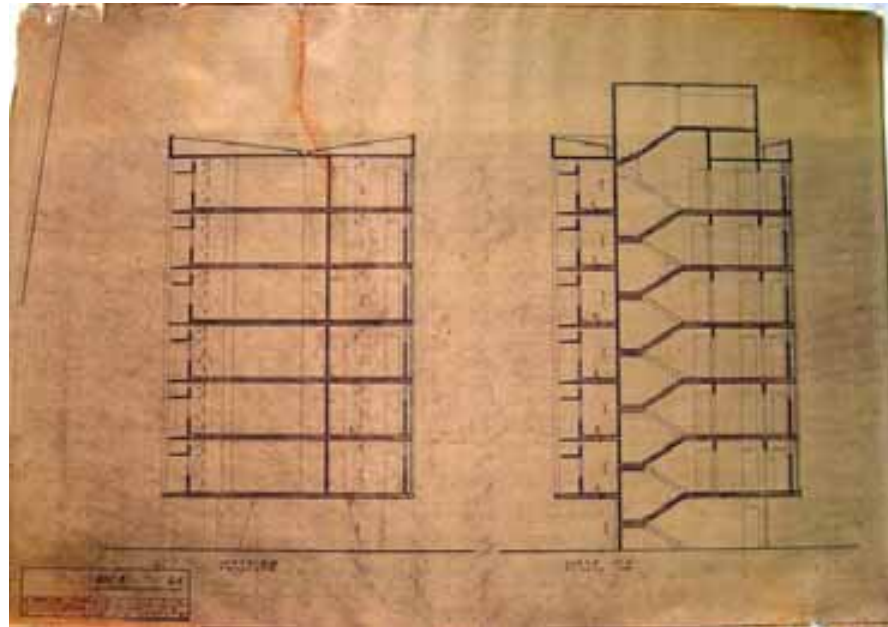
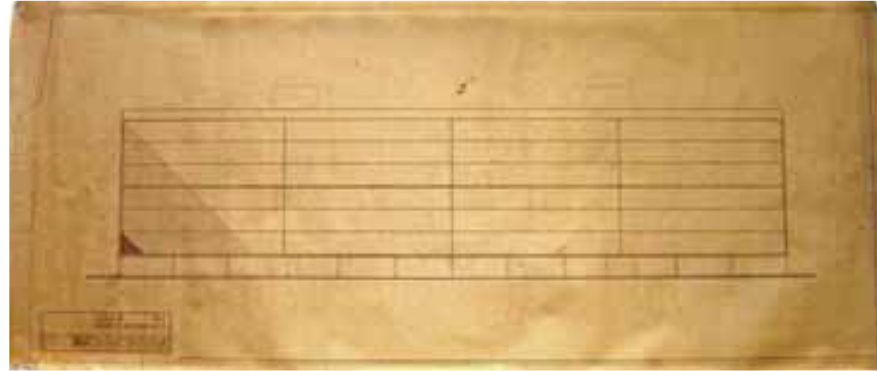
corpo do edifício. Cada pavimento tipo possui 6 ou 8 apartamentos por andar, resultando na definição de apenas duas unidades de moradia para toda a quadra: apartamentos com três ou dois quartos.

O projeto final, o AF Tipo C, coordenado por Niemeyer, modifica a composição daquele publicado em seu citado artigo da revista *Módulo* em alguns aspectos, entre os quais: a

14. Oscar Niemeyer, croquis da SQS108 - revista *Módulo* n.12, 1959 :: Oscar Niemeyer, forma final da SQS 108, 1958

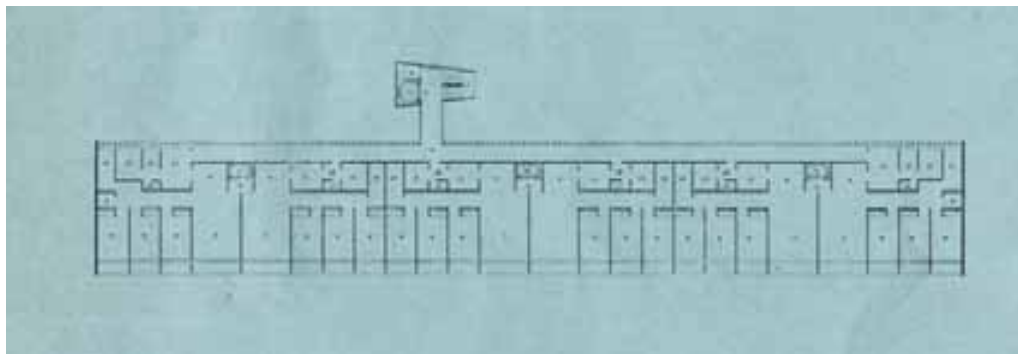
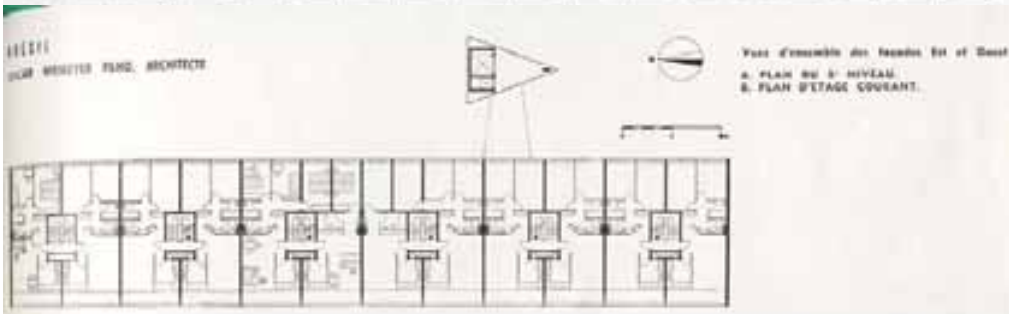
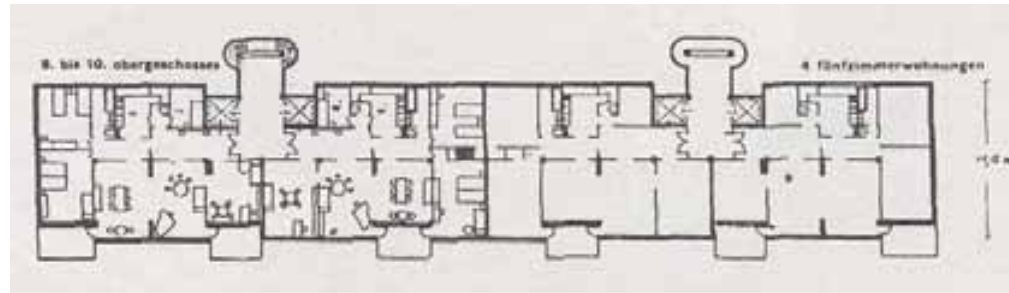
15. Oscar Niemeyer, AF Tipo C da SQS 108 pilotis com urbanização, entrada, fachada principal, 1958





16. Oscar Niemeyer, AF Tipo C da SQS 108  
fachada posterior e corte, 1958  
17. Le Corbusier, Unité d'Habitation, Marselha ::  
Oscar Niemeyer, SQS 108, 1958

supressão de um bloco e a separação de dois blocos duplos em três blocos independentes. Além destas modificações, ele jogou com a disposição de alguns edifícios para evitar monotonia, com a freqüente oposição entre dois blocos. Assim, dispôs a fachada de cobogó de um bloco de costas para a fachada de cobogó do outro. Nessa fachada posterior, também comparece isolada do corpo do edifício a torre de circulação com escadas e elevadores social e de serviço na forma trapezoidal.



18. Gropius Casa alta de aço em Berlim, 1929 :: Lúcio Costa, Nova Cintra, 1943-54 :: Oscar Niemeyer, Berlim, 1957 :: Oscar Niemeyer, SQS 108, 1958

O apartamento AF Tipo C da SQS 108, entretanto, apresenta outras características notáveis. Os pilares foram recriados por Niemeyer para serem levemente destacados do corpo do edifício, reforçando a idéia de que os edifícios estariam flutuando na paisagem, conferindo ao edifício uma beleza singela. Também aqui podemos estabelecer paralelos com Le Corbusier – o perfil da Unité d’Habitation de Marselha, com a crueza de seus pilares de aspecto natural.

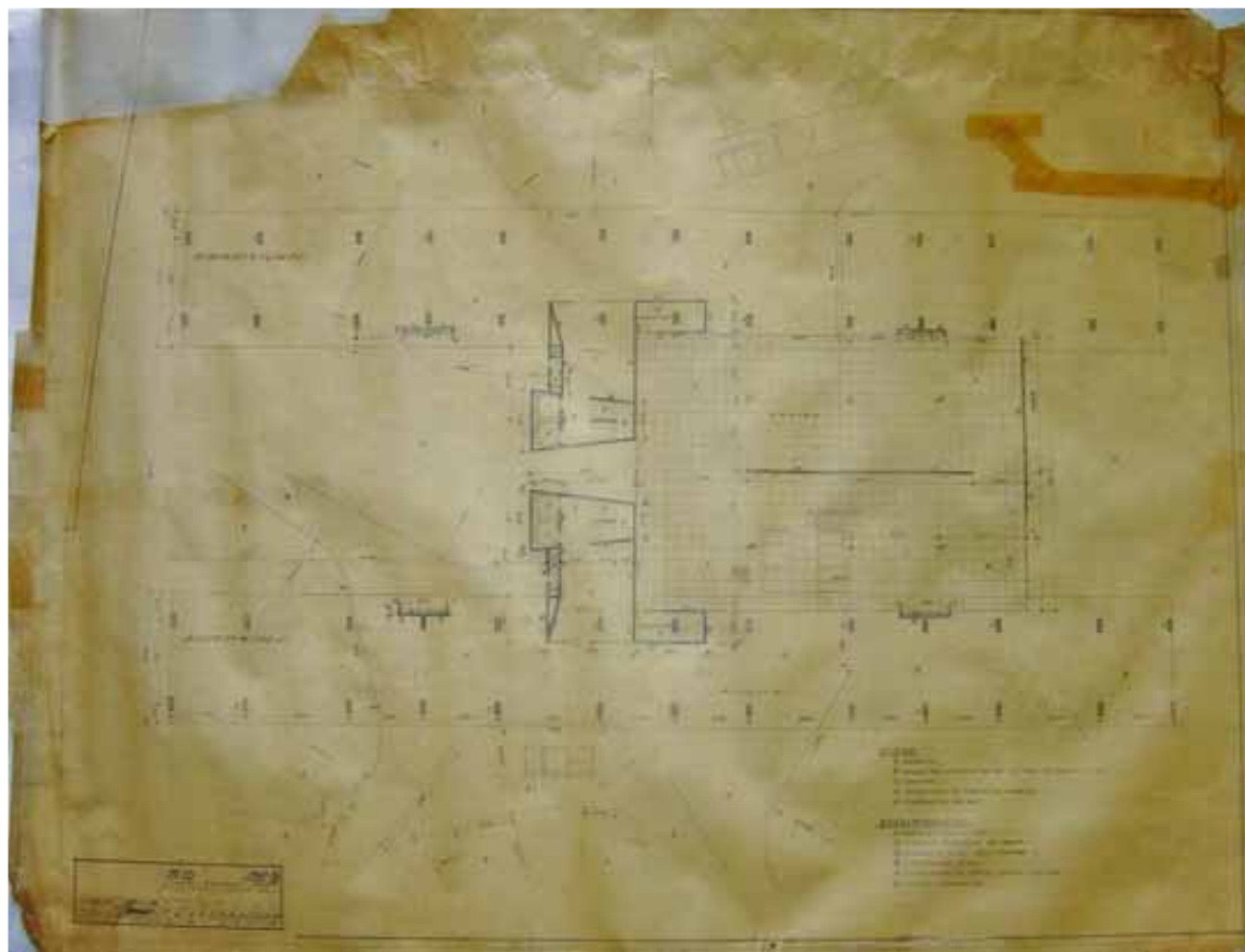
A elaboração da planta do AF Tipo C apresenta o modelo de organização dos compartimentos que adota a disposição dos quartos em fileiras, em que a intimidade dos quartos é preservada por um corredor agregador contíguo aos espaços destinados aos serviços. Podemos perceber a influência marcante na organização da planta do AF Tipo C de outros projetos estrangeiros que tiveram grande repercussão no Brasil.

Nesses blocos predomina a utilização de planos inteiramente envidraçados ou de brise-soleil nas fachadas da frente, assim como a utilização de cobogó ao longo de toda a fachada de fundos. As paredes das fachadas originalmente receberam revestimentos claros, que contrastavam com os pilares escuros, hoje infelizmente sendo substituídos por revestimento cerâmico de gosto duvidoso. O partido adotado permitiu que os apartamentos fossem vazados, com ventilação cruzada, o que traz vantagens bio-climáticas. Em março de 1958, o Presidente Juscelino Kubitschek participava com entusiasmo da cerimônia do lançamento da cumeeira do primeiro edifício residencial do IAPB - Instituto dos Bancários na SQS 108. Segundo Tamanini <sup>11</sup>, o IAPB usara de um artifício para chegar à cumeeira, concretando as lajes dos pavimentos uma sim, outra não. Na verdade, o instituto que concluiu o primeiro edifício de apartamentos em Brasília foi o IAPC, na SQS 306, com um projeto de arquitetura elaborado pela Divisão de Arquitetura de Niemeyer, que apresentava soluções espaciais e plásticas equivalentes aos da SQS 108.

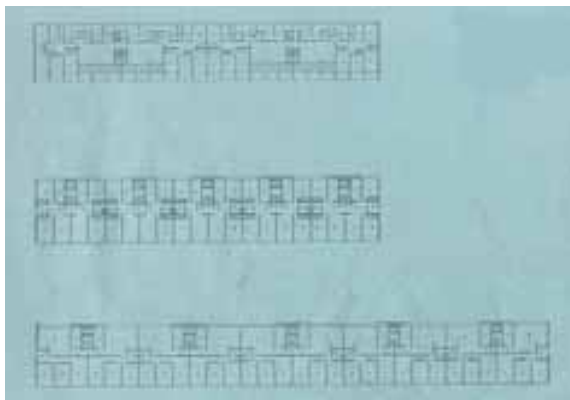
Em 1958, Oscar Niemeyer projetou para o IPASE os edifícios da SQS 206 e 208, com características semelhantes aos edifícios da SQS 108, inclusive as garagens cobertas em superfície. Contudo, as torres de circulação, destacadas do corpo principal do edifício, foram envolvidas pela cobertura das garagens, o que findou por dificultar sua apreensão. Manuel Pessoa Mendes, que trabalhava na Divisão Imobiliária do IPASE, relata como eram realizadas as obras do instituto:

... O Oscar Niemeyer, fui muitas vezes o Oscar Niemeyer, porque os projetos eram todos dele, quando o engenheiro tinha uma dúvida, não tinha tempo, ele me dava: “Manuel, vai lá no Niemeyer, vê lá com ele isso aqui, como é que ... Todo mundo do Ipase era do quadro do Ipase. Nós tivemos assim, quer dizer, o projeto era do Niemeyer. Agora,

tinha os engenheiros que fiscalizavam a obra e os nossos arquitetos. Era um mineiro que veio pra cá ainda solteiro, casou em Brasília, está morando em Brasília hoje ainda, mora aqui, está doente também, mas mora. Ele inclusive foi quem projetou os blocos da 207, porque antes o bloco era do Niemeyer, mas a 207 foi construída 15 anos depois pelo Ipase. Aqueles blocos da 207, são um projeto arquitetônico desse Francisco Mendes Del Peloso.<sup>12</sup>

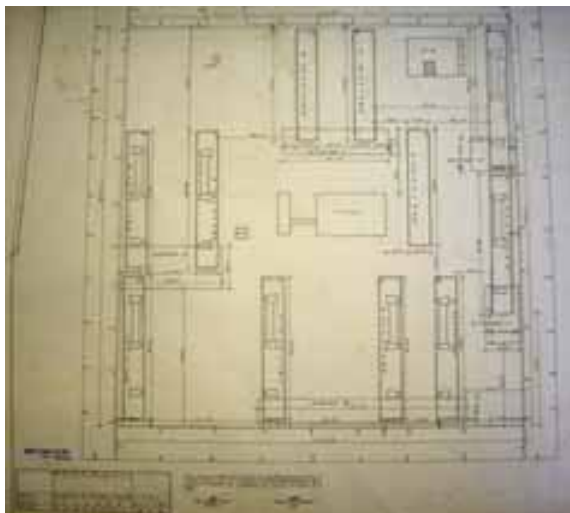


19. Oscar Niemeyer, pilotis dos blocos do IPASE SQS 206 e SQS 208, 1958



Dessa mesma época, 1959, é o projeto de Hélio Uchoa para as quadras SQS 105 e SQS 305 do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários - IAPI, outro instituto pioneiro na construção de Brasília. Primeiro com a construção do Hospital do IAPI, que atendia a todas as necessidades médicas de Brasília e dos municípios vizinhos. Em 13 de setembro de 1957, o IAPI começou a construir o seu primeiro edifício habitacional, de um conjunto inicial de 22. O andamento das diversas obras dos institutos de previdências (IAPC, IAPETC, IAPB) era acompanhado pela Novacap, que constantemente apresentava resumos de seu andamento.

Segundo Uchoa <sup>13</sup>, na SQS 105 foram localizados os edifícios de apartamentos maiores, num total de 360 unidades. Naquela quadra, os apartamentos seriam de dois tipos: o tipo 3 com 160 m<sup>2</sup>, composto de salão, 3 quartos, 2 banheiros, cozinha e dependência de empregados, e o do tipo 4, com 192 m<sup>2</sup>, de quatro quartos e demais dependências iguais ao tipo 3. Completava a quadra uma garagem coletiva para 300 carros, construída no desnível do terreno. Para Uchoa, esses apartamentos da SQS 105, tendo em vista a sua divisão e acomodações, permitiriam a perfeita organização da vida doméstica nos moldes mais exigentes. A SQS 305 seria destinada a apartamentos menores com padrão econômico de construção. Os edifícios dessas quadras possuem plantas e fachadas semelhantes, variando somente o tamanho dos apartamentos.



Ainda segundo Uchoa <sup>14</sup>, “o estudo da célula de habitação”<sup>15</sup> foi pensado no sentido de satisfazer a vida familiar de forma econômica isolada, como também de forma coletiva. Em sua versão isolada, o apartamento disporia de cozinha, copa e tanque. Em sua modalidade coletiva, entre cada dois edifícios foi prevista a construção de um bloco de serviços domésticos comuns, com restaurantes, bar, cozinha, lavanderia, acomodações para os empregados do condomínio e creche. Uchoa ressaltava o fato de que estas “facilidades” deveriam ser aceitas pela totalidade dos moradores, pois não eram obrigatórias. De fato, para muitos arquitetos brasileiros a idéia de uma cidade ideal era freqüentemente associada ao socialismo. No caso, esses blocos de serviços nunca foram implantados, inclusive, hoje, no lugar desses equipamentos só encontramos construídas as garagens em superfície dos moradores.



20. Hélio Uchoa, os apartamentos do IAPI na SQS 105 e SQS 305, 1959

21. Hélio Uchoa, planta parcelamento da SQS 105, 1961

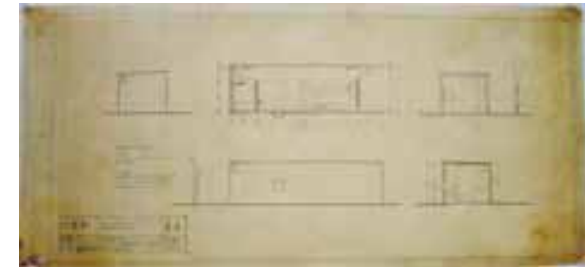
22. Hélio Uchoa, Fachada dos edifícios do IAPI, 1961



Para concluir, o conjunto previa na sua implantação urbanística a associação de moradia com equipamentos comunitários, a constância na orientação dos edifícios e a mesma relação entre espaço público e espaço privado que encontramos nos projetos elaborados pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Novacap. Além dessas características, as fachadas dos edifícios eram muito semelhantes àsquelas dos edifícios do Parque Guinle. Com linguagem simples e geométrica, a fachada principal era envidraçada. Na fachada posterior, foi dado um tratamento especial com cobogó de cerâmica ao longo de todo o edifício, exceto onde foram distribuídas as janelas e os planos de alvenaria das janelas basculante.



Na mesma época, Niemeyer ainda desenvolveria outro projeto interessante de habitação, a Casa Econômica Pré-fabricada - CEP, de 1960. O projeto previa na sua planta apenas um quarto e sala conjugados, cozinha e banheiro. Era usual entre os arquitetos modernos a idéia de racionalizar o projeto, a obra e principalmente o processo de construção de moradias. Esta “maneira racional de construir” permeia, como já foi visto em exemplos anteriores, diversos projetos de edifícios das superquadras, principalmente até os anos 1970.



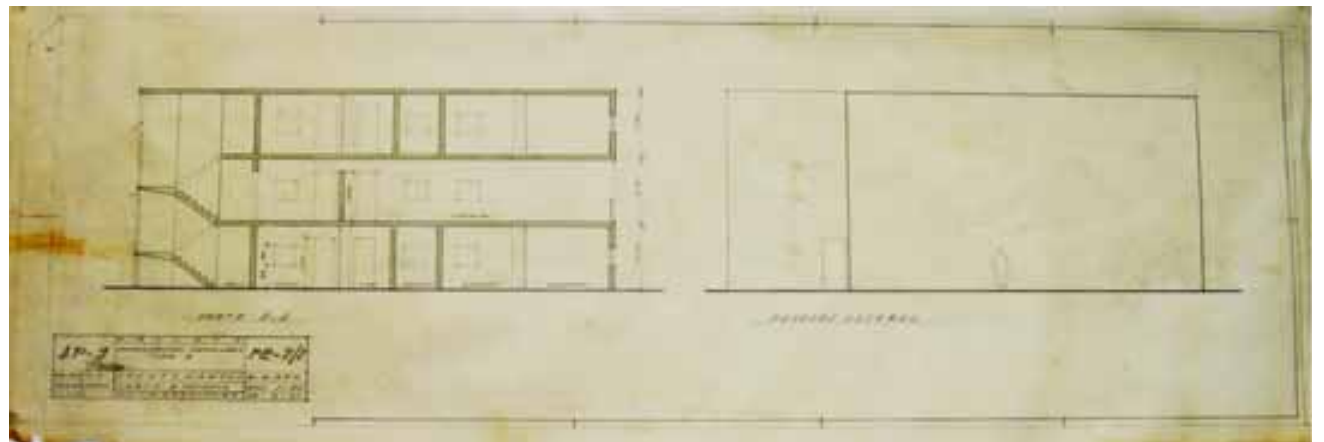
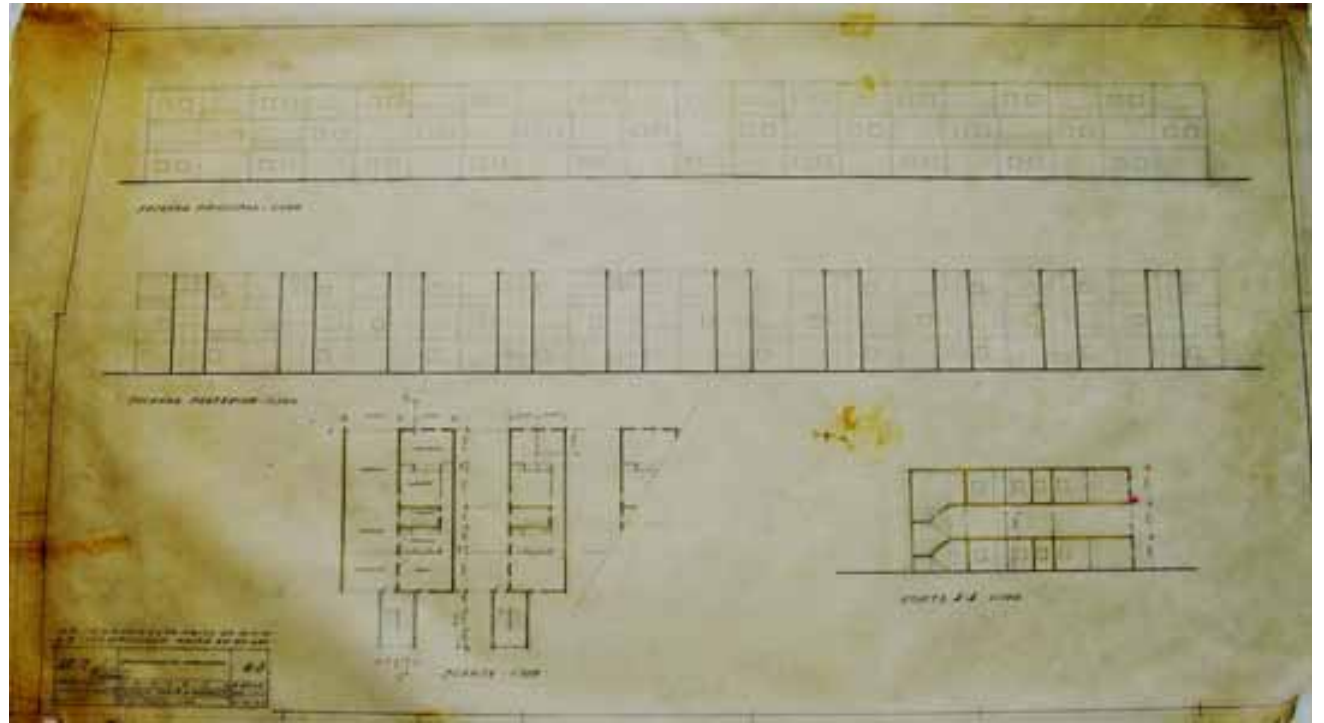
Em 1960, Niemeyer elaborou outro projeto para Apartamento Popular, o AP 9, sendo novamente de três andares sem pilotis. O que chama atenção nesse projeto, infelizmente não construído, é um jardim interno com pé direito duplo. As unidades habitacionais com sacadas alternavam-se ao longo de toda a fachada do edifício, criando uma dinâmica diferente dos exemplos anteriores. O programa do apartamento previa: sala, cozinha, banheiro e dois quartos. O edifício apresentava as duas fachadas longitudinais com o mesmo tipo de tratamento, com planos de alvenaria pintada se alternado com rasgos provocados por uma espécie de varanda que dava para a sala, causando um interessante efeito de luz e sombra ao longo de toda a fachada.

Segundo artigo de Niemeyer publicado na revista *Acrópole*<sup>16</sup>, o objetivo do projeto era enfrentar o problema habitacional com o emprego da pré-fabricação. O projeto oferecia diversas possibilidades de utilização, desde habitação individual, distribuída no sentido horizontal, até a habitação coletiva, com 2, 3 ou 4 pavimentos, por meio da superposição alternadas das unidades, de forma a criar, para cada célula, um jardim privado.

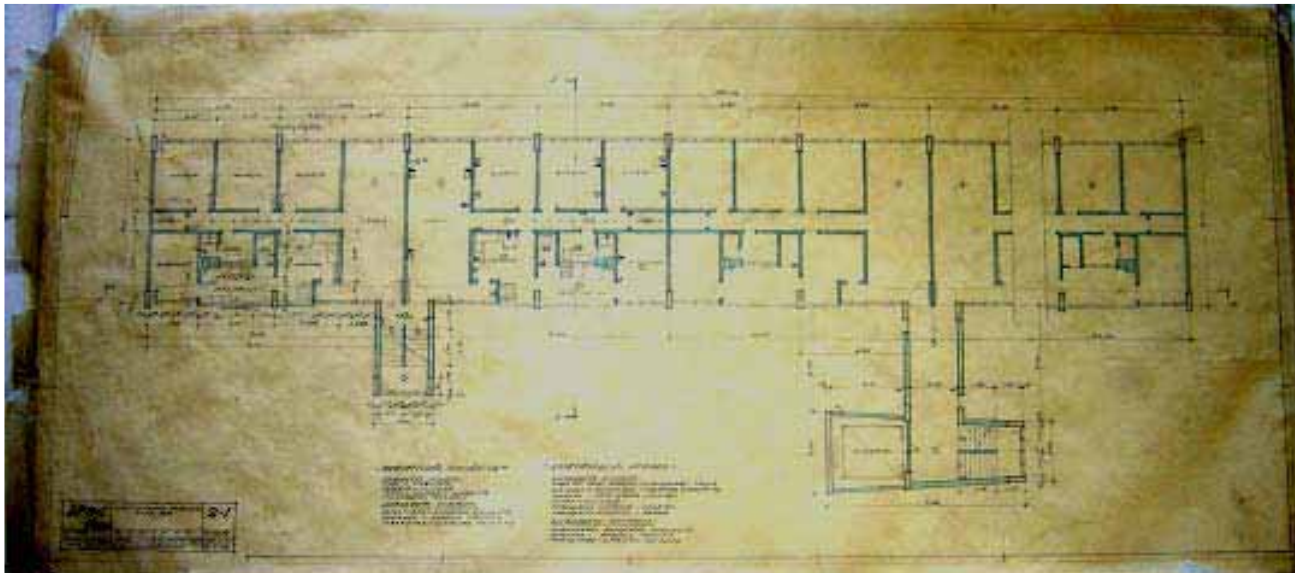
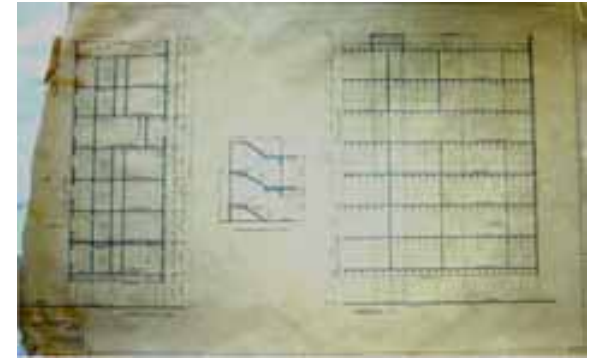
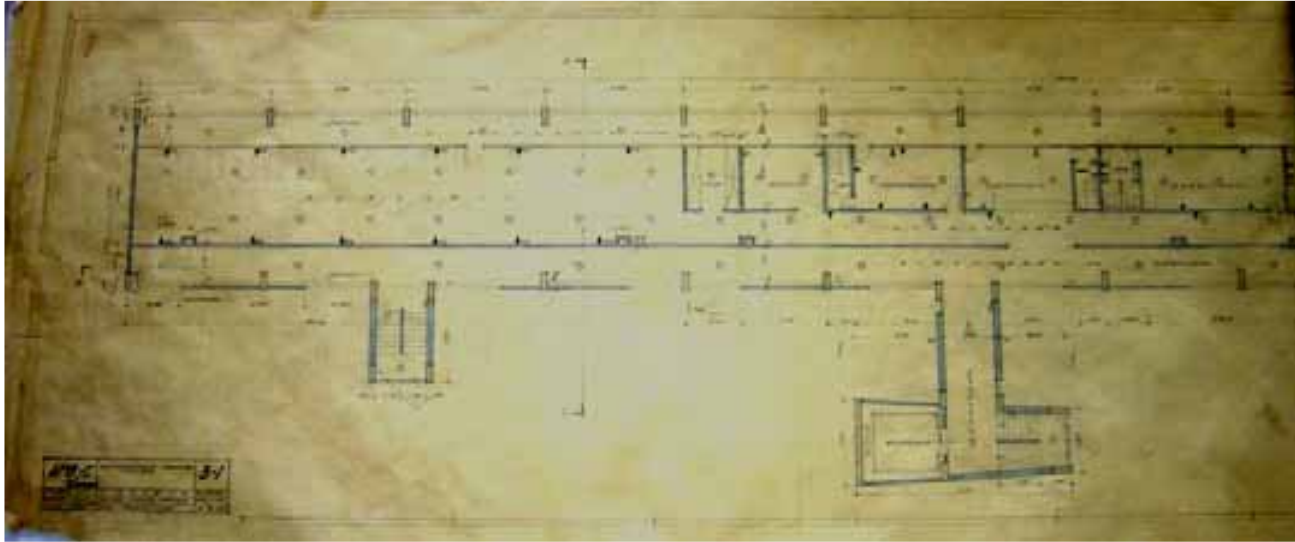
Esse projeto, tão peculiar, foi igualmente pensado para resolver o problema de alojamento de estudantes da Universidade de Brasília. Porém, o projeto do Alojamento Estudantil teve o seu projeto alterado em função de sistema construtivo pré-moldado, que dificultava o processo de licitação da obra.

23. Oscar Niemeyer, Casa Econômica Pré-fabricada, 1960

	P R O J E T O	
AP-9	INSTITUTO PARALISADOS	PR-6/1
PROJETO	INSTRUMENTOS	8-4380
LEGENDA	PLANTA	ESC. 1:50
DATA	05 - ABRIL 1960	

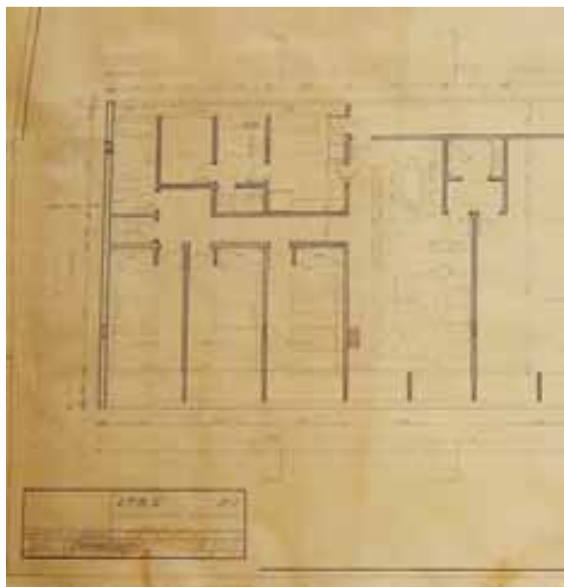


24. Oscar Niemeyer, carimbo AP 9, 1960
25. Oscar Niemeyer, AP 9 -fachada e planta baixa :: Corte e fachada :: detalhes, 1960



26. Oscar Niemeyer, Apartamento Popular-TIPO 8/C :: planta baixa apartamento tipo :: planta baixa creche :: corte mostrando os sete pavimentos, 1962

27. Oscar Niemeyer, Apartamento Popular-TIPO 8/C, fachadas mostrando a diferença de tratamento no pavimento da creche, 1962



Outro exemplo interessante de autoria de Niemeyer é o Apartamento Popular–TIPO 8/C, de 1962. Na verdade, foram encontrados diversos exemplos com o mesmo partido no Arquivo da Arquitetura. De maneira geral, acreditamos que eles sejam importantes, porque nos revelam quais eram as tendências logo depois da inauguração da cidade. Pelos desenhos, é possível supor que também para Oscar Niemeyer somente o socialismo poderia garantir a sua opção de cidade ideal.<sup>17</sup>

O que há de extraordinário nesse projeto é a inclusão de uma creche no quinto pavimento do edifício. O projeto passa então a prever o sétimo pavimento em um edifício de uma superquadra, assemelhando-se um pouco ao citado projeto para a Interbau. Era um esquema que tentava introduzir mais uma vez uma forma de viver coletiva, que contrariava fortemente formas enraizadas nos usos urbanos brasileiros. Com a construção de quase todas as superquadras do Plano Piloto, podemos constatar que esta inovação não foi bem recebida.

Segundo Roland Corbisier <sup>18</sup>, Oscar Niemeyer dizia que Brasília deveria ser uma cidade socialista, comunitária. Cada superquadra seria concebida para ser uma unidade residencial relativamente autônoma, com restaurante, supermercados, farmácias, lavanderias, escolas, creche e igrejas. Chama a atenção no texto que o intuito era proporcionar uma vida em comum que quebrasse o isolamento burguês das famílias. No entanto, ironicamente, é fácil perceber que assim como Brasília, as superquadras viraram certamente mais paradigmas de exclusão e privilégio de que propriamente de uma estrutura comunitária.

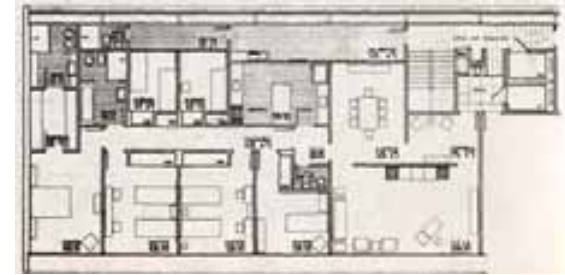
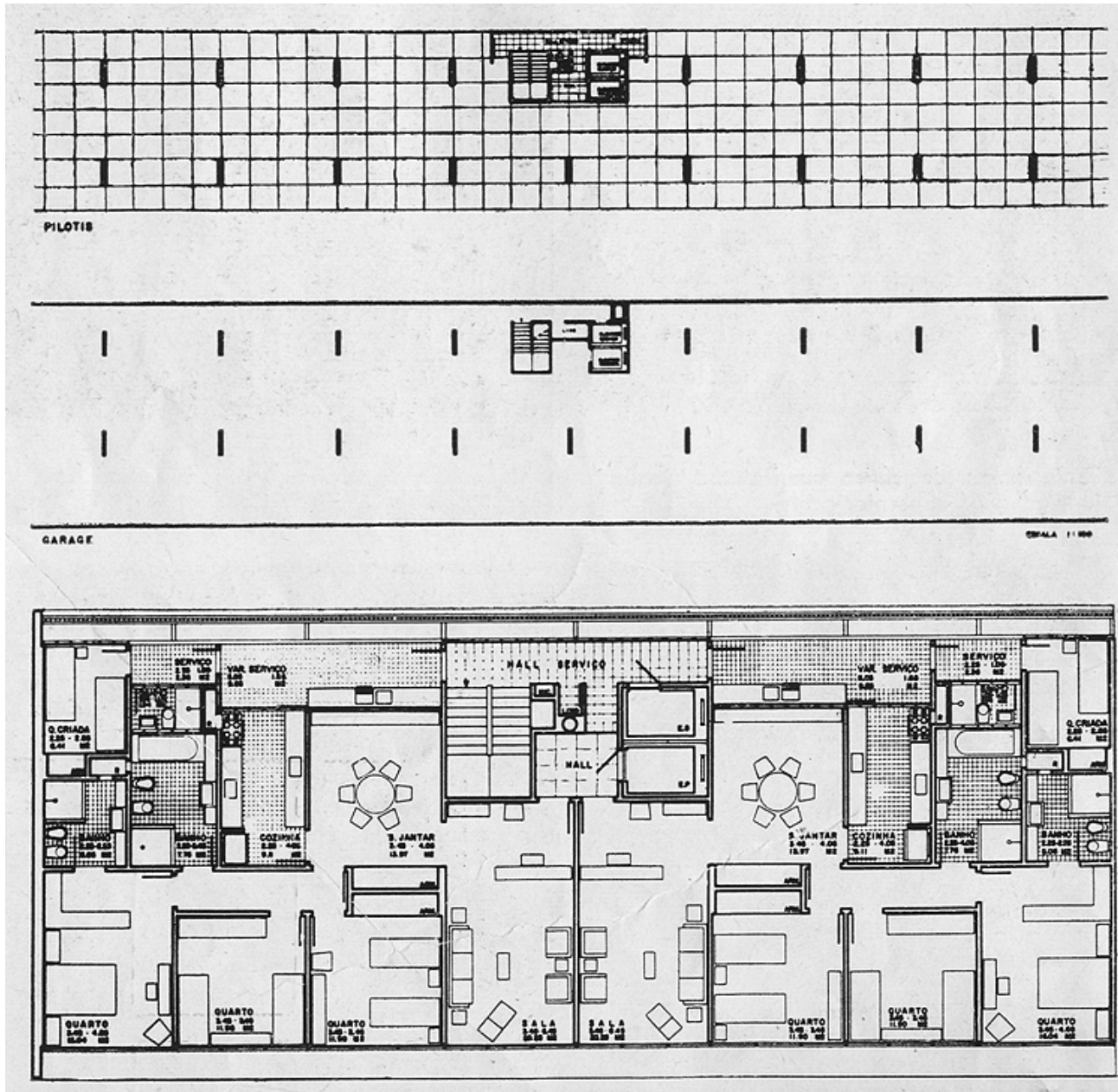
Outro princípio do Movimento Moderno fartamente utilizado no início da construção de Brasília é o lay-out dos apartamentos projetados pelos arquitetos. Isso leva de volta a verdadeira idéia fixa desses arquitetos de moldar a construção do ambiente de transformação social – a moradia. Anatole Kopp, em *Ville et Révolution*, proclama o lema dos arquitetos modernos:

... simples tradução em espaços construídos das idéias que os futuros usuários expressem através de questionários e pesquisas cientificamente concebidas por especialistas em ciências humanas, doravante associados aos arquitetos. Não é tanto o que os usuários desejam, mas sim o que deveriam desejar que os arquitetos da nova arquitetura pretendem oferecer-lhes. <sup>19</sup>



28. Divisão de Arquitetura, lay-out de apartamento, sem data

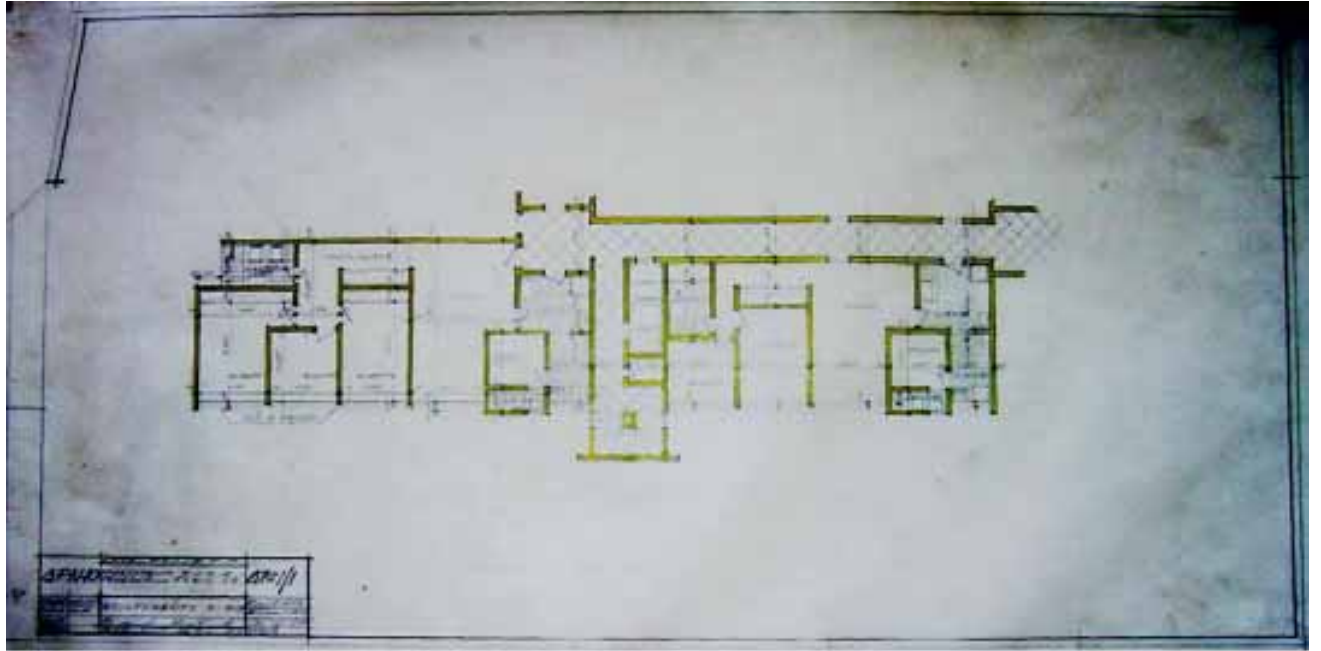




29. Marcello Campello e Sérgio Rocha, apartamentos SQS 308 e SQS 114, 1960

30. Marcello Campello e Sérgio Rocha, Planta do apartamento de 4 quartos :: Maquete da SQS 114, 1960





31. Prédio de 4 pavimentos da SQS 308 :: Play ground SQS 308

32. Prédio de 4 pavimentos da SQS 114 :: Estacionamento SQS 114

33. Nauro Esteves, apartamentos APN -10,  
1967

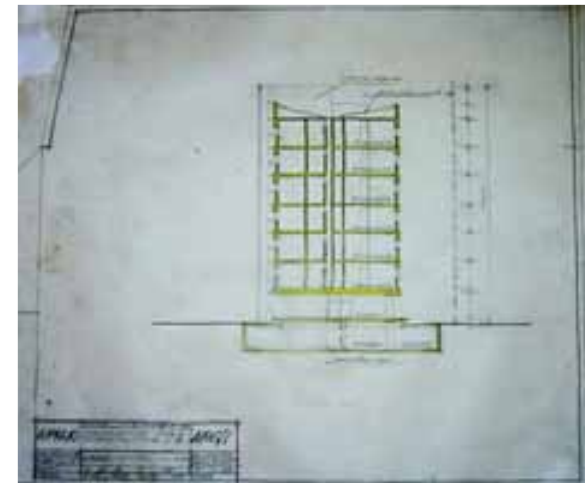
Apesar de rejeitarem, ostensivamente, a *discriminação capitalista* <sup>20</sup>, a prática profissional dos arquitetos que construíram as primeiras quadras ficou comprometida, devido ao curto espaço de tempo para a inauguração da cidade. Existia de forma mais intensa no período da construção, apesar de contrariar o plano, a estratificação espacial das superquadras por categoria de funcionários públicos: a quadra do IAPI, do IAPB, do Banco do Brasil, do IPASE, do Itamaraty, e assim por diante. Tal peculiaridade fica mais clara quando observamos em diversas quadras os projetos arquitetônicos iguais, como também os projetos urbanísticos semelhantes.



Para se ter uma idéia de como era grande a pressão sobre os órgãos governamentais encarregados de produzir ou financiar a produção de habitações, basta lembrar que também o Banco do Brasil construiu diversos apartamentos para os seus funcionários. Alguns destes projetos foram para as SQS 308 e 114, de 1960, elaborados pelos arquitetos do próprio banco, Marcello Campello e Sérgio Rocha. Segundo o artigo "Apartamentos para funcionários do Banco do Brasil" <sup>21</sup>, publicado na *Módulo*, eles justificam que, devido à premência do tempo, procuravam padronizar ao máximo os detalhes dos edifícios, trabalhando com três tipos de apartamentos: de dois, três e quatro quartos. Na parte externa, as fachadas principais levariam esquadrias de ferro, iguais em todos os blocos, variando apenas a cor do peitoril em chapa de ferro pintada, que mudaria de prédio para prédio.



Outro projeto interessante é de Nauro Esteves, de 1967, o APN-10 para a Novacap, que revela uma certa independência em relação a Niemeyer, porém mantendo alguns elementos que o ligavam aos projetos pioneiros. Pelos desenhos, é possível perceber que a torre de circulação se aproxima mais do corpo do edifício. O que chama atenção é o uso em subsolo da área pública contígua ao lote, como expansão da garagem do edifício, de acordo com a planta para superquadra padrão, elaborada pelo próprio Nauro Esteves em 1965, a SQ PR-3/1 – Esquema Geral



Segundo o Serviço de Documentação da Presidência da República <sup>22</sup>, em 30 de setembro de 1958 a Novacap teria informado que até a inauguração da nova capital o IPASE construiria as SQS 206 e 208, prevendo-se o término de suas obras para meados de 1960; o IAPC, as SQS 306 e 106, com 11 edifícios em um total de 360 apartamentos cada; o IAPETC, 11 edifícios, em um total de 420 apartamentos; o IAPB, a SQS 108, com 11 edifícios residenciais com 456 apartamentos e, finalmente, a construção, pelo IAPI, das SQS 105 e 305, sendo que algumas quadras incluíam também os prédios escolares.

34. Nauro Esteves, ocupação de área pública APN-10, 1967

## Notas:

1. HOBBSAWM, *A Era das Revoluções*, 2006, p. 83.
2. KOSTOF, "Foreword", *Architects' People*. Apud. STEVENS, *O círculo privilegiado*, 2003, p. 23.
3. CAVALCANTE, Lauro, *Moderno e Brasileiro*, p. 138.
4. BONDUKI, *Origens da Habitação Social no Brasil*, 2004, p. 318.
5. Ibid., p. 144.
6. Ibid., p. 136.
7. Coleção Brasília. Diário de Brasília. Serviço de Documentação da Presidência da República.
8. ESTEVES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989. p 5.
9. TAMANINI, *Brasília Memória da Construção*, p. 216.
10. NIEMEYER, *IAPB em Brasília*, 1959.
11. TAMANINI, *Brasília Memória da Construção*, 2003, p. 219.
12. MENDES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1991, p. 30.
13. UCHOA, *IAPB em Brasília*, 1959.
14. Ibid., 1959.
15. Termo muito utilizado pelos arquitetos russos para designar a unidade habitacional tipo.
16. NIEMEYER, *Habitações Coletivas*, 1970.
17. Idem, *Uma cidade para o amanhã*, 1987.
18. CORBISIER, *O nascimento de Brasília*, 1986.
19. KOPP, *Ville et Révolution*, 1967, p. 53.
20. NIEMEYER, *Uma cidade para o Amanhã*, 1984.
21. CAMPELLO & ROCHA, *Apartamentos para Funcionários do Banco do Brasil*, 1960.
22. COLEÇÃO BRASÍLIA, *Diário de Brasília* vol. V, 1960, p. 105.



## Considerações

Teve de nascer como Minerva, já pronta. É o produto de uma conjuntura especialíssima e assim deve ser vista e julgada. Em condições normais ela é o exemplo de como não se deve fazer uma cidade. Contudo, não é uma utopia. É, tão somente, a capital do País, com sua inatualidade social e suas mazelas transferidas a mil quilômetros da praia e mil metros acima do mar. Mas foi concebida e construída com decisão e com fé num Brasil diferente e num mundo melhor – a sua arquitetura e o seu urbanismo exprimem essa confiança – e isto, no final das contas, é o que importa. <sup>1</sup>

Lúcio Costa

**A** construção de Brasília no meio do Planalto Central, resultado direto da vontade política de JK e uma das grandes realizações do planejamento urbano, foi certamente um momento singular da história do Brasil.

As superquadras de Brasília, erguidas sob a supervisão de Oscar Niemeyer, foram construídas como a solução para “o problema residencial” da nova capital.<sup>2</sup> Segundo Niemeyer<sup>3</sup>, a grande meta era a produção de moradias em larga escala e a transformação da arquitetura numa arte social.

O mundo no século XX estava repleto de tecnologias revolucionárias, principalmente nos transportes e nas comunicações, que segundo Hobsbawm<sup>4</sup>, praticamente anularam noções anteriores de tempo e de distância. Era um mundo em que circulavam com mais facilidade as publicações e periódicos de arquitetura. Portanto, é natural esperar que todo o processo de elaboração e de desenvolvimento do Plano Piloto sofresse influência de diversas matrizes urbanísticas.

Podemos perceber nos projetos para as superquadras, a adoção de uma série de idéias canônicas do Movimento Moderno sobre a cidade e a habitação. O espaço urbano modernista adotou como norma absoluta as lâminas retangulares de habitação, espaçadas por amplas áreas verdes, como resposta direta aos quarteirões tradicionais. Na realidade, este modelo se apresentava no momento como a solução teórica aos problemas ambientais e funcionais da cidade.

Com efeito, a identificação da filiação da superquadra de Lúcio Costa a alguns dos princípios conceituais e configuracionais estabelecidos por diversos precedentes tratados no presente



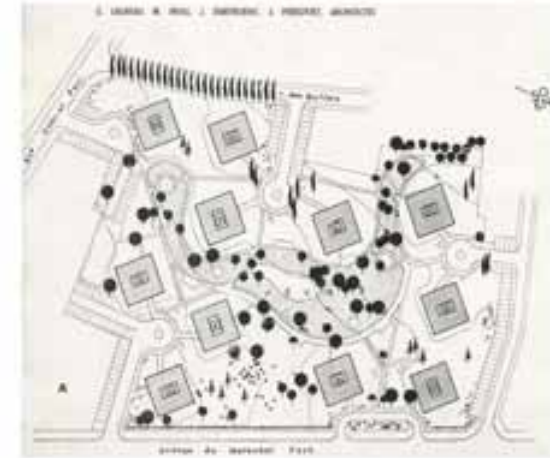
trabalho, foi nítida. Creio que a sua maior contribuição não tenha sido somente a capacidade de materializar um momento de apogeu consensual da utopia moderna, mais a capacidade de materializar o desejo de modernidade da sociedade brasileira.

Lúcio Costa aborda, em diversos artigos, as dificuldades de implantação das superquadras. Para ele, houve um equívoco na venda indiscriminada dos terrenos correspondentes à projeção dos blocos a edificar, sem o cuidado de se preservarem, conforme o relatório do plano-piloto sugeria as superquadras internas para a construção de apartamentos econômicos. Segundo sua avaliação, o governo agravou a situação com a prática de cessão das áreas a apenas uma determinada categoria de moradores, criando em consequência, as quadras de bancários, de militares e de funcionários públicos. Em 1961, em entrevista ao jornalista Cláudio Ceccon, do *Jornal do Brasil*, Lúcio Costa desabafou:

(...) em outros aspectos o Plano Piloto não foi obedecido ainda, como, por exemplo, nas superquadras. O que se queria era formar de quatro superquadras uma **Unidade de Vizinhança**, em que convivessem pelo menos três níveis sociais. As mais próximas do eixo seriam, logicamente, as mais valorizadas e a gradação se faria através da programação e das especificações. As habitações mais econômicas não teriam certos acabamentos e comodidades consideradas indispensáveis pelo pequeno burguês, a fim de evitar o perigo sempre presente de, uma vez prontas, ficarem tão boas ou tão caras que fossem ocupadas por outros que não aqueles a que se destinavam.<sup>5</sup>

Na presente pesquisa foram estudados os projetos urbanísticos realizados para as superquadras do Plano Piloto de Brasília. Até o início da década de 1970, predominava um tipo de superquadra com os atributos tipológicos estabelecidos pela equipe de Oscar Niemeyer. Como vimos nos capítulos anteriores, esta postura coexistiu com a introdução de algumas inovações e rupturas. Contudo, verifica-se que as permanências são predominantes em relação às inovações. De fato, uma outra geração de arquitetos, apesar de propor novas formas de organização espacial, não era totalmente contrária ao código espacial vigente.

Certamente, as quadras em série, os blocos paralelos em série, repetidos mecanicamente no interior das quadras, nos remetem imediatamente a figura de uma linha de montagem influenciada pelas teorias do mundo da máquina. Acredito que este estudo mostra que os projetos mais recentes de superquadras, ao contrário do discurso, apresentam um desempenho espacial inferior se comparados com os projetos pioneiros. Pode-se mesmo afirmar que certas inovações formais, pertencentes aos novos projetos, por vezes contribuem mais para acentuar alguns dos problemas presentes nos primeiros projetos: a disposição das projeções de forma



1. Conjunto Habitacional Les Buffets, Paris 1972  
:: SQS 207, 1957



semelhante em várias superquadras, a repetição indiscriminada de um mesmo tipo de edifício, o desprezo pelos aspectos bio-climáticos e a ausência de marcos visuais preciosos para a orientação e a identidade.

Na prática, os profissionais envolvidos na elaboração dos projetos das superquadras, principalmente das mais recentes, procuraram adaptar seletivamente as experiências feitas em outras partes do mundo. No entanto, ainda que tais conjecturas demandem um estudo mais aprofundado, há indícios que esses profissionais trabalhavam com referências de diversas partes do mundo de forma intencional.



Creio que o morar em Brasília como um todo vem sofrendo alterações. Os blocos mais antigos se aproximam mais da concepção original perpetuada pelo croquis de Lúcio Costa constante do Relatório do Plano Piloto com suas lâminas horizontais de cobertura plana. Por outro lado, percebe-se que os novos edifícios estão se afastando do repertório formal da arquitetura moderna e se adaptando às circunstâncias do mercado. As lâminas horizontais com plano de vidro e cobogó foram lentamente substituídas por prédios repletos de reentrâncias e com uma volumetria mais encorpada pelos ganhos decorrentes das concessões de ocupação de área pública em espaço aéreo. A ocupação individualizada da cobertura também vem proporcionando uma leitura heterogênea do conjunto do bloco. Portanto, os novos edifícios, longe de remeter ao vocabulário formal da arquitetura moderna, trazem uma estranha combinação entre uma arquitetura moderna pouco ortodoxa e o que seria hoje a imagem de uma “edificação moderna”.

Ressaltamos que, salvo a mudança da configuração de algumas projeções, os edifícios atualmente construídos nas superquadras foram projetados, grosso modo, com base na mesma legislação de uso e ocupação do solo da época da inauguração de Brasília. Contudo, alguns desses projetos se beneficiaram de novas regras introduzidas nas legislações edilícias e na adoção de algumas concessões “precárias” de uso e ocupação de área pública em espaço aéreo e em subsolo, que findaram por transformar de forma significativa os edifícios construídos atualmente.

Com efeito, em diversos projetos urbanísticos mais antigos podemos perceber na representação das prumadas dos edifícios a intenção de tratar o pilotis como um prolongamento das áreas verdes das superquadras. Enquanto que nas superquadras mais públicas conforme a concepção original da cidade.

O exame de diversas plantas, em todo o período pesquisado, não deixa dúvidas quanto à clara opção por não incluir o sistema viário na planta de parcelamento da quadra. Na opinião do próprio Lúcio Costa, “as quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente

2. Projeção superquadra :: Mesma projeção com as concessões de espaço aéreo

definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios fios.”<sup>6</sup> Esta atitude de postergar a elaboração do projeto de sistema viário das superquadras foi talvez uma tentativa de estar mais próximo de suas idéias iniciais. Nauro Esteves relata como eram realizadas as obras de arruamento das quadras;

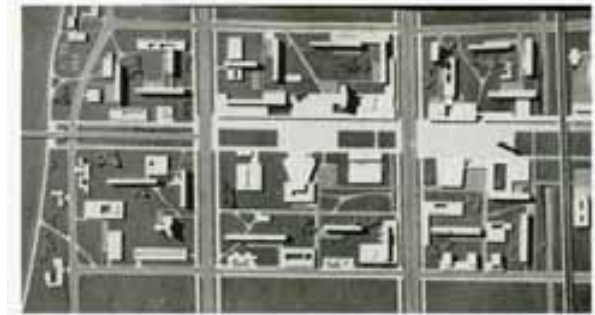
Aí eu comecei a fazer o arruamento das quadras daqui. Então eu desenhava, fazia o desenho, passava em cima da planta, passava direto pro DVO, o DVO fazia direto no chão, tinha um engenheiro deles, que era um tal Gustavo, que era muito competente. Era feito no olho, quer dizer, na máquina, ele mesmo modelava subida, descida, bloco mais alto - os blocos eram a maioria já construído. Depois feitas a quadra, vinha fazer o meio-fio. Mas como fazer o meio-fio? Desenhar em planta? Que nada! Então, nós desenhávamos no chão.<sup>7</sup>

Outro aspecto demonstrado pelo presente trabalho é a influência e a liderança de Oscar Niemeyer na prática urbanística das superquadras. Percebemos que Nauro Esteves e os profissionais da Divisão de Arquitetura frequentemente recorriam aos esquemas compositivos de Niemeyer, organizando os edifícios das superquadras a partir de eixos ortogonais e com sistema viário sinuoso. Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas Lima reconhecem a importância de Niemeyer:

O projeto de implantação das Superquadras em geral foi feito pela Divisão de Arquitetura, sob orientação de Oscar Niemeyer, que projetou os primeiros blocos, e de acordo com a diretriz sugerida no croquis do plano-piloto.<sup>8</sup>

No que se refere à autoria dos projetos de superquadra, as análises desenvolvidas com base nas plantas urbanísticas indicaram que mesmo naqueles mais recentes, os seus autores permanecem no anonimato. Em grande parte dos projetos de superquadra a única forma de identificação de autoria é determinada pela sigla de alguma unidade administrativa. Por outro lado, a análise evidenciou a participação relevante do arquiteto Nauro Esteves na realização de diversos projetos urbanísticos das superquadras. Durante muitos anos, ele chefiou a Divisão de Arquitetura e todos os projetos de arquitetura e de urbanismo passavam pela sua apreciação, inclusive os do próprio Niemeyer.

Certamente, os trabalhos de Niemeyer no campo da habitação foram dissimulados pela sua vigorosa produção de prédios monumentais em Brasília. Ainda assim, devemos registrar que durante a construção de Brasília, ele se ocupava também, comprovadamente, com as questões relacionadas à habitação, pautadas em conceitos plásticos e espaciais do Movimento Moderno, sobretudo como peça primordial do projeto de transformação social. Por outro lado, além de seu trabalho como arquiteto, Niemeyer sempre fez questão de



3. Zagreb, Iugoslávia

demonstrar de maneira sutil sua preocupação social. No que toca à preferência ideológica, desde o início de sua carreira proclamou sua admiração ao socialismo, evidenciada pelo fato de ter se tornado membro do Partido Comunista Brasileiro.

Desde os primeiros projetos habitacionais em Brasília já podem ser identificadas diversas matrizes formais provenientes do Movimento Moderno. Do mesmo modo, devemos reconhecer a importância desta opção na definição de um tipo canônico de edifício para as superquadras de Brasília – a lâmina horizontal.

Sendo assim, a pesquisa revelou que a superquadra do Plano Piloto de Brasília se constitui como um exemplar singular, por suas excepcionais qualidades, de um modelo que vinha sendo adotado pela urbanística moderna brasileira na realização de conjuntos habitacionais para rendas mais reduzidas. Portanto, na construção desse argumento, foi nítida a identificação da filiação da superquadra de Lúcio Costa a alguns dos princípios conceituais e configuracionais estabelecidos por diversos precedentes tratados no presente trabalho.

A pesquisa de advertência, não houve pretensão de fazer uma análise minuciosa dos espaços das superquadras de Brasília. Dispusemo-nos tão somente a reconstituir a prática urbanística de seus projetos, desde as tipologias de sistema viário, disposição dos edifícios, forma das projeções e edifícios não residenciais.

Ao final deste trabalho, salientamos, mais uma vez, a importância da superquadra como a tipologia habitacional por excelência de Brasília, reproduzida com maior ou menor cuidado nas demais áreas de expansão da cidade como um todo. A ação dos arquitetos e profissionais envolvidos na sua prática urbanística muitas vezes limitava-se a trabalhar somente com combinações dessas tipologias habitacionais.

Para Rykwert, o desejo de renovação e de modernidade é eterno e inevitável. As tensões sociais e as conseqüentes guerras, juntamente com a ideologia do mundo moderno, asseguram sua recorrência. A resposta dos teóricos preocupados em reformar os costumes e práticas corrompidas é quase sempre o mito da cabana primitiva. Neste sentido, cabe ressaltar a posição de Rykwert:

Tudo isso me leva a crer que ela continuará a oferecer um modelo para quem quer que se interesse pela construção, uma cabana primitiva situada permanentemente, talvez além do alcance do historiador ou do arqueólogo, em algum lugar que devo chamar de Paraíso. E o Paraíso é uma promessa, tanto quanto uma lembrança.<sup>9</sup>

Notas:

1. COSTA, *Sobre Arquitetura*, 2007, p. 342.
2. Idem, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 28.
3. FRAMPTON, *História crítica da Arquitetura Moderna*, 1997, p. 25-38.
4. HOBBSBAWM, *A Era dos Extremos*, 2004.
5. COSTA, *Sobre arquitetura*, 1962, p.342.
6. COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991, p. 32.
7. ESTEVES, *Depoimento - Programa de História Oral*, 1989, p. 30.
8. COSTA e LIMA, *Brasília 57-85*, 1985, p. 73.
9. RYKWERT, *A Casa de Adão no Paraíso*, 2003, p. 218.



# Lista de ilustrações

## Capítulo 1

Nº	Título	Crédito
1	Luciano Laurana (atr.), <i>La città ideale</i>	<a href="http://web.tiscali.it/icaria/">http://web.tiscali.it/icaria/</a> acesso em 10/05/07
2	Representações de Cidade Ideais, segundo descrição de Vitruvius	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 169
3	Scamozzi, Palmanova	<a href="http://web.tiscali.it/icaria/">http://web.tiscali.it/icaria/</a> acesso em 10/05/07
4	Cidade Rocroi	<a href="http://www.rocroi-ville.com/acesso">http://www.rocroi-ville.com/acesso</a> em 06/08/07
5	Sir Christopher Wren, plano para reconstrução Londres	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 177
6	Leonardo Da Vinci, Milão	KOSTOF, <i>The City assembled</i> , 1992, p. 237. Holborn, Londres, século XIX
7	Claude Nicolas Ledoux, <i>Chaux</i>	<a href="http://edu.saline.free.fr/">http://edu.saline.free.fr/</a> acesso em 07/05/07
8	Stedman Whitewell, New Hamony Simulação, New Harmony	<a href="http://edu.saline.free.fr/">http://edu.saline.free.fr/</a> acesso em 07/05/07
9	Fourier, falanstério	<a href="http://edu.saline.free.fr/">http://edu.saline.free.fr/</a> acesso em 07/05/07
10	Fourier, vista falanstério	<a href="http://web.tiscali.it/icaria/">http://web.tiscali.it/icaria/</a> acesso em 08/05/07
11	Howard, diagrama Garden City	<a href="http://web.tiscali.it/icaria/">http://web.tiscali.it/icaria/</a> acesso em 08/05/07
12	Unwin e Parker, Letchworth Stein e Wright, Radburn	KOSTOF, <i>The City shaped</i> , 1991, p. 194 HOWARD, <i>Cidades-jardins de amanhã</i> , 1996
13	Olynthe	KOSTOF, <i>The City shaped</i> , 1991
14	James Craig, Edinburgo	<a href="http://www.archives-lyon.fr/old/fonds/plan-g/07.htm/acesso">http://www.archives-lyon.fr/old/fonds/plan-g/07.htm/acesso</a> em 09/04/07 <a href="http://www.edinphoto.org.uk/1_MAP_2/1_map_edinburgh_2001_new_town_with_key.htm/">http://www.edinphoto.org.uk/1_MAP_2/1_map_edinburgh_2001_new_town_with_key.htm/</a> acesso em 08/04/07
15	Cerdà, Plano para Barcelona	<a href="http://www.unesco.org/most/cerda.htm/acesso">http://www.unesco.org/most/cerda.htm/acesso</a> em 07/08/08
16	Barcelona, esquema explicativo	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 219
17	Cerdà, esquema com as formas dos quarteirões	
18	Arturo Soria Y Mata, <i>Ciudad Lineal</i>	<a href="http://web.tiscali.it/icaria/">http://web.tiscali.it/icaria/</a> acesso em 08/05/07
19	Le Corbusier, cidade linear	COLQUHOUN, <i>Modernidade e tradição clássica</i> , 2004, p. 179
20	Tony Garnier, <i>Cité Industrielle</i>	<a href="http://web.tiscali.it/icaria/">http://web.tiscali.it/icaria/</a> acesso em 08/05/07
21	Ginzburg y Miljutin , Narkomfin	KOPP, <i>Ville et révolution</i> , 1967
22	F. Techin e P. Smolin, casa comunal de Ivanov Célula tipo Corte esquemático	KOPP, <i>Ville et révolution</i> , 1967 KOPP, <i>Ville et révolution</i> , 1967 KOPP, <i>Ville et révolution</i> , 1967
23	Ernst May, <i>Siedlung Praunheim</i>	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 127
24	<i>Weissenhof</i> , Stuttgart	<a href="http://www.retec.duplex.co.jp/hatae/apartment/image/photo_weissenhof1.jpg&amp;imgrefurl/">http://www.retec.duplex.co.jp/hatae/apartment/image/photo_weissenhof1.jpg&amp;imgrefurl/</a> acesso em 06/08/07
25	Ernst May, evolução do quarteirão	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 330
26	Le Corbusier, evolução das formas da cidade	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 341
27	Gropius, casa alta de aço	AYMONINO, <i>Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna</i> , 1971
28	Ernst May, Vale do Nidda	PANERAI, <i>Formas urbanas: de la manzana al bloque</i> , 1986, p. 114
29	Gropius, diagrama	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 341
30	Gropius, <i>Siedlung Dammerstock</i>	LAMAS, <i>Morfologia Urbana</i> , 2004, p. 336
31	Le Corbusier, Ville Contemporaine	<a href="http://www.unian.it/facolta/ingegneria/sergi/13_lez/13lez.htm/">http://www.unian.it/facolta/ingegneria/sergi/13_lez/13lez.htm/</a> acesso em 09/04/07
32	Le Corbusier, Plan Voisin	<a href="http://www.fondationlecorbusier.asso.fr/foundationlc_us.htm/">http://www.fondationlecorbusier.asso.fr/foundationlc_us.htm/</a> acesso em 06/08/07
32	Le Corbusier, centro Ville Contemporaine, estação central	<a href="http://www.unian.it/facolta/ingegneria/sergi/13_lez/13lez.htm/">http://www.unian.it/facolta/ingegneria/sergi/13_lez/13lez.htm/</a> acesso em 09/04/07

33	Le Corbusier, maquete da Ville Radieuse
34	Le Corbusier esboço Ville Radieuse
35	Le Corbusier, Unité d'habitation
36	Vista aérea da Asa Sul- Brasília

<http://home.worldonline.dk/jgkjelds/urban.html> /acesso em 06/08/07  
 BENEVOLO, *História da cidade*, 1997  
 CORBUSIER, *Oeuvre complète*, 1997  
 FACÓ, João, *Nas asas de Brasília*, 2003

## Capítulo 2

Nº	Título
1	JK, Revista Brasília
2	Cartão postal, Novacap
3	Comissão julgadora do concurso
4	Divulgação do resultado concurso
5	Lúcio Costa e Warchavchik, Vila Operária Gamboa
6	Lúcio Costa, Vila Monlevade
7	Lúcio Costa, Parque Guinle
8	Lúcio Costa, planta do relatório do Plano Piloto de Brasília
9	Lúcio Costa, Figura 13 do relatório PPB
10	Lúcio Costa, Figura 8 do relatório
11	Lúcio Costa, Figura 14 do relatório
12	Lúcio Costa, croquis de do sistema de endereçamento
13	Lúcio Costa, croquis de estudo da superquadra Lúcio Costa, croquis de estudo da superquadra
14	Lúcio Costa, superquadra adjacente ao Eixo Monumental

**Crédito**  
 Arquivo Público do Distrito Federal  
 Arquivo Público do Distrito Federal  
 Arquivo Público do Distrito Federal  
 Arquivo Público do Distrito Federal  
 Revista Módulo nº 76 -77, 1983  
<http://www.casade luciocosta.org/> Acesso em 06/08/07  
<http://www.casade luciocosta.org/> Acesso em 06/08/07  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 20  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 26  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 20  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 26  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 28  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 21  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 40  
 DAHDAH, *Lúcio Costa: Brasília's Superquadra*, 2005, p. 20

## Capítulo 3

Nº	Título
1	Brasília, 1960
2	Primeiras alterações no Plano Piloto
3	Faixas de quadras residenciais
4	Carimbo da planta da SQS 113
5	Carimbo da planta da SQS 105
6	Carimbo da planta da SQS 102
7	Carimbo da planta da SQN 303
8	Gráfico de projetos urbanísticos de superquadras
9	Divisão de Arquitetura, SQS 113
10	Hélio Uchoa, SQS 105
11	Divisão de Arquitetura, SQDS 401/402
12	Divisão de Arquitetura, SQDS 409/410
13	Oscar Niemeyer, SQS 108 Projeto final da SQS 108
14	Marcello Campello e Sérgio Rocha, SQS 308
15	Gráfico da produção de plantas por setor
16	Oscar Niemeyer, SQN 303

**Crédito**  
 Governo Distrito Federal  
 Governo Distrito Federal  
 Governo Distrito Federal  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 Imagem Joaquim Carlos Soutinho Neto  
 NUDUR - Imagem de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 NUDOC - Fotografia de Alexandre Soares  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 Revista Módulo nº 12, 1959  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 Imagem Joaquim Carlos Soutinho Neto  
 NUDUR - Imagem de Marília Machado

17	Divisão de Arquitetura, arruamento da SQN 303	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
18	Divisão de Arquitetura, SQDN 405/406	NUDUR – Imagem de Marília Machado
19	Divisão de Arquitetura, Distribuição Geral e Numeração das SQ	NUDUR – Imagem de Marília Machado
20	Adalri Toledo, SQS 109	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
21	Sérgio Porto, SQN 307	NUDUR – Imagem de Marília Machado
22	Nauro Esteves, projeto padrão	NUDUR – Imagem de Marília Machado
23	Divisão de Arquitetura, SQN 115	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
24	Divisão de Arquitetura, SQS 207	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
25	Abel Acioly e Nauro Esteves, arruamento SQS 207	NUDUR – Imagem de Marília Machado
26	Francisco Mendes Del Peloso, SQS 207	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
27	Divisão de Arquitetura, SQN 309	NUDUR – Imagem de Marília Machado
	Divisão de Arquitetura, SQN 310	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
28	Eurico Salviati e Nícia Borman, SQN 309	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
	Eurico Salviati e Nícia Borman, SQN 310	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
29	Frederico Holanda, SQN 109	SVO - Governo Distrito Federal
	Frederico Holanda, SQN 110	SVO - Governo Distrito Federal
30	Divisão de Arquitetura, SQN 204	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
	Ministério da Aeronáutica, SQN 204	SVO - Governo Distrito Federal
31	Caixa Econômica Federal, SQN 311	NUDUR – Imagem de Marília Machado

## Capítulo 4

<b>Nº</b>	<b>Título</b>	<b>Crédito</b>
1	Ítalo Campofiorito, projeto padrão	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
	Nauro Esteves, projeto padrão	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
2	Maria Elisa Costa, SQN 305	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
	Maria Elisa Costa, SQN 205	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
3	SPUM, SQDN 405/406	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
4	Divisão de Arquitetura, SQS 207	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
	Francisco Peloso, SQS 207	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
5	Gráfico da Disposição dos blocos	Imagem de Joaquim Carlos Soutinho Neto
6	Gráfico da Forma das Projeções	Imagem de Joaquim Carlos Soutinho Neto
7	CEPLAN, SQN 107	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
8	G.R.P., SQN 211	NUDUR - Imagem de Marília Machado
9	Francisco Peloso, SQS 207	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
	Ministério da Aeronáutica, SQN 204	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
10	AU/SUM, sistema viário Asa Norte	NUDUR - Fotografia de Marília Machado
11	Divisão de Arquitetura, Arruamento SQS 108,	NUDUR - Imagem de Marília Machado
12	Gráfico Sistema Viário	Imagem de Joaquim Carlos Soutinho Neto
13	Tipologias de sistema viário	GDF - Imagem de Marília Machado
14	Nauro Esteves, SQDS 415/416	NUDUR - Imagem de Marília Machado
15	Divisão de Urbanismo, SQDN 411/412	NUDUR - Imagem de Marília Machado
16	Divisão de Arquitetura, SQDN 411/412	NUDUR - Imagem de Marília Machado
17	SVO - Heiza, SQDN 411/412	NUDUR - Imagem de Marília Machado
18	IAPB, SQN 312	NUDUR - Imagem de Marília Machado
19	Divisão de Arquitetura, clube na SQDN 405/406	NUDUR - Imagem de Marília Machado
20	Abel Accioly, Escola Superquadra	NUDUR - Fotografia de Antônio Mello Jr

21	Abel Accioly, Escola Superquadra
22	Oscar Niemeyer, Biblioteca
23	Oscar Niemeyer, Biblioteca
24	Biblioteca da SQS 108/308
25	Nauro Esteves, praça superquadra
26	Nauro Esteves, Praça Setor Econômico
27	Gráfico paisagismo
28	Divisão de Projetos Urbanísticos, SQDN 413
29	Divisão de Projetos Urbanísticos, SQDN 414
30	Divisão de Arquitetura, parcelamento SQS 306
31	Divisão de Arquitetura, urbanização SQS 306

NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
Fotografia de Marília Machado
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
Imagem de Joaquim Carlos Soutinho Neto
INUDUR - Imagem de Marília Machado
NUDUR - Imagem de Marília Machado
NUDUR - Fotografia de Marília Machado
NUDUR - Fotografia de Alexandre Soares

## Capítulo 5

Nº	Título
1	Edifício Japurá Conjunto Residencial Pedregulho Vila Isabel
2	Interbau de Berlim, 1957 I
3	Habitação Popular 1
4	Vista aérea – HP1,
5	Apartamento Popular 3
6	Mies van der Rohe, Weissenhof SQS 410
7	Habitação Popular 5, corte e fachada
8	Habitação Popular 5, planta baixa e detalhes
9	Habitação Popular 5
10	Obra Apartamento Populares 5
11	Apartamento Populares
12	Apartamento Populares
13	Interbau de Berlim Le Corbusier Oscar Niemeyer, blocos da SQS 108
14	Oscar Niemeyer, croquis SQS 108 Projeto final SQS 108
15	Oscar Niemeyer, AF Tipo C da SQS 108
16	Oscar Niemeyer, AF Tipo C da SQS 108
17	Unité d'Habitation, Marselha SQS 108
18	Gropius, casa alta de aço em Berlim Lúcio Costa, Nova Cintra Oscar Niemeyer, SQS 108
19	SQS 206 e SQS 208
20	Hélio Uchoa, SQS 105 e SQS 305
21	Hélio Uchoa, parcelamento SQS 105
22	Hélio Uchoa, fachada IAPI
23	Oscar Niemeyer, Casa Econômica Pré-fabricada
24	Oscar Niemeyer, AP 9

### Crédito

BONDUKI, Nabil. <i>Origens da habitação social no Brasil</i> , p.193
Ibid., p.194
L'architecture d' Aujourd'hui. Habitat, Nº 87, 1959-1960
<a href="http://www.galinsky.com/buildings/niemeyerinterbau/index.htm">http://www.galinsky.com/buildings/niemeyerinterbau/index.htm</a>
NUDUR – imagem de Giselle Moll Mascarenhas
Arquivo Público do Distrito Federal
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
<a href="http://www.retec-duplex.co.jp/hatae/apartment/image/photo_weissenhof1.jpg&amp;imgrefurl">http://www.retec-duplex.co.jp/hatae/apartment/image/photo_weissenhof1.jpg&amp;imgrefurl</a>
Fotografia de Marília Machado
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
Arquivo Público do Distrito Federal
Fotografia de Marília Machado
Fotografia de Frederico Holanda
L'architecture d' Aujourd'hui. Habitat, Nº 87, 1959-1960
<a href="http://arhitektura.designdestiny.net/full/_arch/le_corbusier/le_corbusier02.jpg&amp;imgrefurl">http://arhitektura.designdestiny.net/full/_arch/le_corbusier/le_corbusier02.jpg&amp;imgrefurl</a>
Revista Módulo nº 12, 1959
Revista Módulo nº 12, 1959
Secretaria de Obras - GDF
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
<a href="http://arhitektura.designdestiny.net/full/_arch/le_corbusier/le_corbusier02.jpg&amp;imgrefurl">http://arhitektura.designdestiny.net/full/_arch/le_corbusier/le_corbusier02.jpg&amp;imgrefurl</a>
L'architecture d' Aujourd'hui. Habitat, Nº 87, 1959-1960
AYMONINO, <i>Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna</i> , 1971
WISNIK, <i>Lúcio Costa</i> , 2001
Revista Módulo nº 12, 1959
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr
Revista Módulo nº 12, 1959
NUDUR - Fotografia de Marília Machado
Revista Módulo nº 12, 1959
NUDUR - Fotografia de Marília Machado
NUDUR - Fotografia de António Mello Jr

25 Oscar Niemeyer, AP 9  
 26 Oscar Niemeyer, Apartamento Popular-TIPO 8/C  
 27 Oscar Niemeyer, Apartamento Popular-TIPO 8/C  
 28 Divisão de Arquitetura, lay-out de apartamento  
 29 Marcello Campello e Sérgio Rocha, apartamentos SQS 308 e SQS 114  
 30 Marcello Campello e Sérgio Rocha, planta e maquete da SQS 114  
 31 Prédio de 4 pavimentos da SQS 308  
 Play ground SQS 308  
 32 Prédio de 4 pavimentos da SQS 114  
 Estacionamento SQS 114  
 33 Nauro Esteves, apartamentos APN -10  
 34 Nauro Esteves, ocupação de área pública APN -10

NUDUR - Fotografia de António Mello Jr  
 NUDUR - Fotografia de António Mello Jr  
 NUDUR - Fotografia de António Mello Jr  
 ArPDF - Fotografia de Marília Machado  
 Revista "Módulo", número 17, 1960  
 Revista "Módulo", número 17, 1960  
 Fotografia de Nelson Kon / [www.nelsonkon.com.br](http://www.nelsonkon.com.br)  
 Fotografia de Marília Machado  
 Fotografia de Marília Machado  
 Fotografia de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado  
 NUDUR - Fotografia de Marília Machado

### Considerações finais

<b>Nº</b>	<b>Título</b>
1	Conjunto Habitacional Les Buffets SQS 207
2	Forma projeção superquadra
3	Zagreb

<b>Crédito</b>
L'architecture d' Aujourd'hui. Habitat, N° 87, 1959-1960 Fotografia de Marília Machado
Marília Machado
L'architecture d' Aujourd'hui. Habitat, N° 87, 1959-1960



# Siglas e abreviações

<b>ArPDF</b>	Arquivo Público do Distrito Federal
<b>CAU</b>	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
<b>CAUMA</b>	Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente
<b>CEDOC</b>	Centro de Documentação da Universidade de Brasília
<b>CEPLAN</b>	Centro de Estudos e Planejamento Arquitetônicos e Urbanísticos
<b>CIAM</b>	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
<b>Codebrás</b>	Coordenação para o Desenvolvimento de Brasília
<b>D.U.A.</b>	Departamento de Urbanismo e Arquitetura da Novacap
<b>DA</b>	Divisão de Arquitetura, vinculado à D.U.A. – Novacap
<b>DePHA</b>	Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico (DF)
<b>DF</b>	Distrito Federal
<b>DPU</b>	Divisão de Projetos Urbanísticos
<b>DU</b>	Divisão de Urbanismo, vinculado à D.U.A. – Novacap
<b>GDF</b>	Governo do Distrito Federal
<b>GTB</b>	Grupo de Trabalho Brasília
<b>IAPB</b>	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários
<b>IAPC</b>	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes
<b>IAPI</b>	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários
<b>IBPC</b>	Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (renomeado como IPHAN, em 1995)
<b>IPASE</b>	Instituto de Previdência dos Servidores do Estado
<b>IPHAN</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
<b>JK</b>	Juscelino Kubitschek
<b>MDE</b>	Memorial Descritivo
<b>NGB</b>	Normas de Edificação, Uso e Gabarito
<b>Novacap</b>	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil
<b>NUDUR</b>	Núcleo de Documentação Urbanística
<b>PDF</b>	Prefeitura do Distrito Federal
<b>PPB</b>	Plano Piloto de Brasília
<b>SHCN</b>	Setor de Habitações Coletivas Sul
<b>SHCS</b>	Setor de Habitações Coletivas Sul

<b>SICAD</b>	Sistema Cartográfico do Distrito Federal
<b>SPUM</b>	Serviço de Projetos Urbanísticos
<b>SQ</b>	Superquadra
<b>SUDUMA</b>	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente
<b>SVO</b>	Secretaria de Viação e Obras
<b>UnB</b>	Universidade de Brasília
<b>Unesco</b>	United Nations Education, Science and Culture Organization
<b>URB</b>	Projeto de Urbanismo

# Bibliografia

**Ata da Comissão Julgadora do Plano Piloto de Brasília**, Módulo, Rio de Janeiro, nº 8, pp. 17-21, jul. 1957

AYMONINO, C. **Origenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1971.

ANDRADE, C.R.M. Barry Parker – um arquiteto inglês na cidade de São Paulo. São Paulo, Tese de doutoramento, FAU-USP, 1988.

\_\_\_\_\_. Jardim América: a arquitetura do primeiro bairro-jardim de São Paulo. In: *Revista Espaço & debates*. São Paulo, Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais – NERU, nº. 42, ano XVII, 2001.

Anais do 4º SEDUR – **Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil**, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

BARCELOS, Vicente. **A clientela escolar no conceito de unidade vizinhança: a experiência do Plano Piloto de Brasília**. Dissertação de mestrado, FAU: UnB.1993.

BANHAM, Reyne. **Teoria e projeto na primeira era da máquina**. São Paulo: Perspectiva, 2003.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 3ª ed., 1997.

BERNARDES, Sandra Ribeiro. **Brasília: memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural**. Dissertação de mestrado. FAU: UnB. 2001.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.

CAMPELLO, Marcello e ROCHA, Sérgio. **Apartamentos para funcionários do Banco do Brasil**. Artigo publicado na revista “Módulo”, número 17, 1960.

CARPITEIRO, Antônio Carlos. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998**. São Paulo: FAU: USP, 1998.

CAVALCANTI, Lauro Pereira. **Moderno e brasileiro: a história de uma nova linguagem na arquitetura**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

CHOAY, Françoise Choay. **A Alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

\_\_\_\_\_. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1965.

COLEÇÃO BRASÍLIA. **Diário de Brasília, vol. IV**. Serviço de Documentação da Presidência da República, 1960.

\_\_\_\_\_. **Diário de Brasília, vol. V**. Serviço de Documentação da Presidência da República, 1960.

\_\_\_\_\_. **Diário de Brasília, vol. VI**. Serviço de Documentação da Presidência da República, 1960.

COLQUHOUN, Alan. **Modernidade e tradição clássica**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

- COMAS, Carlos Eduardo Dias e ALMEIDA, Marcos Leite. **Brasília quadragenária: a paixão de uma monumentalidade nova**. IX SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 2006.
- CORBISIER, Roland. **O nascimento de Brasília**. Artigo publicado na revista "Módulo" edição 89/90, Especial Brasília, 26 anos número, 1986.
- COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. ArPDF, Codeplan e DePHA. Brasília: 1991.
- \_\_\_\_\_. **Brasília Revisitada**, in Revista Projeto nº 100/julho 1987.
- \_\_\_\_\_. **Registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes e EDUnB, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Sobre arquitetura**. Porto Alegre: Editora UniRitter, 1ª reimpressão em fac simile, 2007.
- COSTA, Maria Elisa e Lima, Adeildo Viegas. **Brasília 57-85: do plano piloto ao plano piloto**. Brasília: TERRACAP, 1985.
- DAHDAH, Farès el - **Lúcio Costa: Brasília's Superquadra**. Munich: Prestel, 2005.
- FICHER, Sylvia & BATISTA Geraldo. **GuiaArquitetura – Brasília**. São Paulo: Empresa das Artes, 2000.
- FICHER, Sylvia. **Senzala e casa grande**. In: 5º Seminário de história da cidade e do urbanismo. Campinas: PUC/Campinas, 1998. Disponível em CD-ROM.
- FICHER, Sylvia, Leitão, França e Batista. **Uma análise dos blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília**. Universidade de Brasília, 2003.
- \_\_\_\_\_. **Brasília: uma história de planejamento**. UnB. 2003.
- FICHER, Sylvia, PALAZZO, Pedro Paulo. **Os paradigmas urbanísticos de Brasília**. Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes (org.). Salvador. Cadernos PPG-AU/FAUBA, 2005.
- FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- FRANÇA, Dionísio Alves. **Blocos Residenciais de seis pavimentos em Brasília até 1969**. Ensaio Teórico. Brasília: FAU/UnB, 2001.
- GARCIA, Cristiana Mendes. **Construindo Brasília- A trajetória profissional de Nauro Esteves**. Dissertação de mestrado, FAU: UnB, 2005.
- GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papirus, 1994.
- GIEDION, Sigfried. **Espaço, tempo e arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes. 2004.
- GIOVANNONI, Gustavo. **L'urbanisme face aux villes anciennes**. Paris: Seuil. 1998.
- GOMES, Marco Aurélio A. de Filgeiras (Org.). **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. – Ano 3, edição especial– Salvador: PPG-AUFBA, 2005.
- GOROWITZ, Matheus. **Brasília, sobre a unidade vizinhança**. In: Anais do IV SEDUR. Brasília: UNB/FAU e GDF, 1995.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

- \_\_\_\_\_.Códigos de Edificações, Decreto "N" nº de 08 março de 1967.
- \_\_\_\_\_. Códigos de Edificações – COE, Decreto nº 11.428 de 24 de janeiro de 1989.
- \_\_\_\_\_. Códigos de Edificações do Distrito Federal – Lei nº 2.105 de 08 de outubro de 1998.
- GT/Brasília. **Síntese de trabalho – Grupo de trabalho para preservação do patrimônio histórico e cultural de Brasília**, 1985.
- HALL,Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva,1995.
- HILBERSEIMER, Ludwig. **La arquitectura de la gran ciudad**. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.
- HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2006.
- \_\_\_\_\_. **A era dos extremos**. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2004.
- HOLANDA, Frederico. **O Espaço de exceção**. Brasília: UnB, 2002.
- \_\_\_\_\_. **Arquitetura e urbanidade**. São Paulo: Pro Editores, 2003.
- HOLSON, James. **A cidade modernista. Uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Cia das Letras, 1993.
- HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: ANNABLUME, 1996.
- Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural – IBPC - Portaria nº 314. 1992.
- JACOBS, Jane. **A morte e vida das grandes cidades**. Nova York: Random House, 1961.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: UnB,1996.
- KOPP, Anatole. **Ville et révolution**. Paris: Anthropos, 1967.
- KOSTOF, Spiro. **The City shaped**. London: Thames & Hudson Ltd, 1991.
- \_\_\_\_\_. **The City assembled**. London: Thames & Hudson Ltd, 1992.
- LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Porto: Fundação Colouste Gulbenkian, 2004.
- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- \_\_\_\_\_. **Por uma arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1973.
- LEITÃO, Francisco Chagas. **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Dissertação de mestrado, FAU: UnB, 2003.
- LEME, Maria Cristina da Silva Leme (org). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, 2005.
- LISSITZKY, Eleazar Markovich. **1929 La reconstruccion de la arquitectura em la U.R.S.S**. Barcelona: Gustavo Gili, 1970.
- MAGALHÃES, Sérgio Ferraz Magalhães. **Ruptura e configüidade: a cidade na incerteza**. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.



- MARIANI, Riccardo. **A cidade moderna entre a história e a cultura**. São Paulo: Nobel, 1986.
- MARTÍ, Carlos. **Las formas de la residencia en la ciudad moderna**. Barcelona: Edicions de la Universitat Politècnica de Catalunya, 2000.
- NOBRE, Ana Luiza, Kamita, Leonídio, Canduru (org.). **Lúcio Costa – um modo de ser moderno**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- NIEMEYER, Oscar. **IAPB em Brasília**. Artigo publicado na revista “Módulo” número 12 de fevereiro de 1959.
- \_\_\_\_\_. **Habitacões Coletivas**. Artigo publicado na revista “Acrópole” número 369/370 de janeiro /fevereiro de 1970.
- \_\_\_\_\_. **Uma cidade para o amanhã**. Artigo publicado na revista “Módulo” número 94-95 de jan - fev de 1987.
- PANERAI, Philippe et alii. **Formas urbanas: de la manzana al bloque**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1986.
- \_\_\_\_\_. **Projet Urbain**. Marseille: Éditions Parenthèses, 2005.
- \_\_\_\_\_. **Análise Urbana**. Brasília: Editora UnB, 2006.
- PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: a metrópole em crise**. Brasília: EDUnB, 1989.
- \_\_\_\_\_. **Brasília em questão: ideologia e realidade**. São Paulo: Projeto, 1985.
- PESSOA, José Simões de Belmont e ARAÚJO, Maria Silvia Muylaert de. **Vila Operária da Gamboa**. *Rio de Janeiro, 1933/83*, na Revista Módulo, número 76-77, 1983.
- PICON, Antoine. **Les Utopie Urbaines, entre crise et renouveau**. Article paru dans La Revue des Deux Mondes, avril 2000, pp.110-117.
- REIS, Carlos Madson. **Espaço, patrimônio e Gestão Urbana**. Dissertação de mestrado, FAU: UnB, 2001.
- RYKWERT, Joseph. **A casa de Adão no paraíso**. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- RYKWERT, Joseph. **A sedução do Lugar – a história e o futuro da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.) **Cidades capitais do século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2001.
- SCHLEE, Andrey. **Lúcio Costa, o senhor da memória**. JORNAU, n. 6, pp. 11-14, dez. 2003.
- SCHLEE, Andrey, e FICHER, Sylvia. **Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955**, In: IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo, set/ 2006.
- SENNET, Richard. **Carne e pedra**. São Paulo: Record, 1994.
- SILVA, Ernesto. **História de Brasília: um sonho, uma esperança, uma realidade**. Brasília: Linha Gráfica Editora, 4ª edição, 1999.
- SITTE, Camillo Sitte. **L'art de bâtir les villes**. Paris: Seuil, 1996.
- STEIN, Clarence. **Toward new towns for América**. New York: Reinhold, 1957.
- STEVENS, Garry. **O círculo privilegiado**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

- TAFURI, Manfredo e Dal Co, Francesco. **Modern architecture**. Nova York: Rizzoli, 1986. V 2 .
- TAMANINI, L. Fernando. **Brasília memória da construção**. Brasília: Suspensa, 2003.
- TREVISAN, Ricardo. **Incorporação do ideário da Garden-City inglesa na urbanística moderna brasileira: Águas de São Pedro**. São Carlos: UFSCar, 2004.
- TORNER, Francesca Magrinyà, **Las influencias recibida y proyectadas por Cerdá**. Artigo publicado na revista "Ciudad y territorio. Estudios Territriales".
- UCHOA, Hélio. **IAPI em Brasília**. Artigo publicado na revista "Módulo" número 12 de fevereiro de 1959.
- WISNIK, Guilherme. **Lúcio Costa**. São Paulo: Cosac & Naify Edições, 2001.