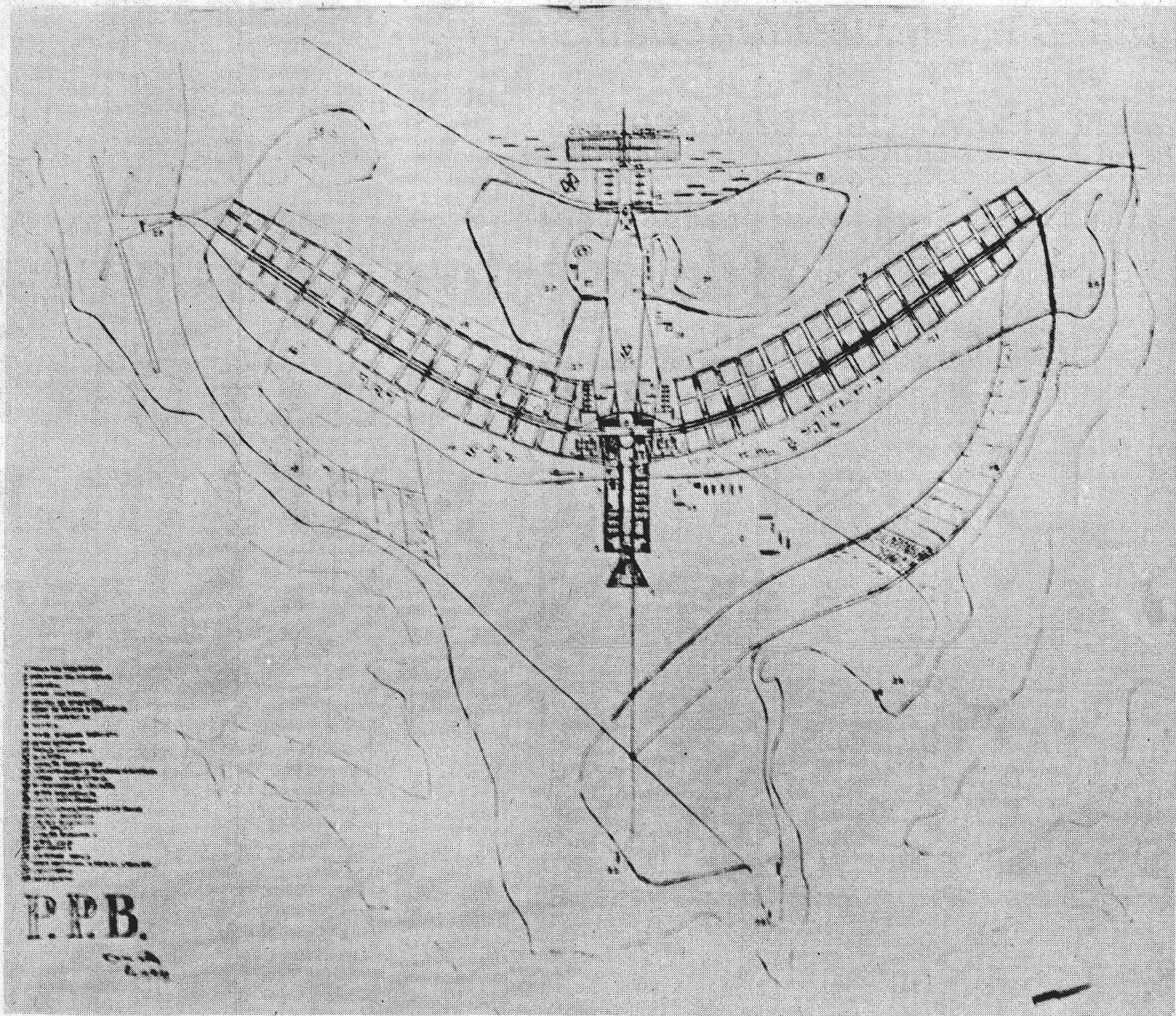


- 1 PRAÇA DOS TRES POBRES
- 2 ESPLANADA DOS MINISTERIOS
- 3 CATEDRAL
- 4 SETOR CULTURAL
- 5 CENTRO DE DIVERSES
- 6 SETOR DE BANCOS E ESCRITORIOS
- 7 SETOR COMERCIAL
- 8 HOTEIS
- 9 TORRE EMISORA RADIO ETV
- 10 SETOR ESPORTIVO
- 11 PRAÇA MUNICI PAL
- 12 QUARTERIS
- 13 ESTACAO FERROVIARIA
- 14 ARMAZENAGEM E PRODUCAO INDUSTRIAS
- 15 CIDADE UNIVERSITARIA
- 16 EMBAIXADAS E LEGACOES
- 17 SETOR RESIDENCIAL
- 18 CASAS INDIVIDUAIS
- 19 HORTICULTURA, MANEIO DE ANIMAIS E PISCINAS
- 20 JARDIM BOTANICO
- 21 JARDIM ZOOLOGICO
- 22 CLUB DE GOLFE
- 23 LACOS RECREATIVOS
- 24 YACHT CLUB
- 25 RESIDENCIA
- 26 SQUADRAE HIPICA
- 27 AREA DESTINADA A PEIXES, COCO, ETC.
- 28 CEMITERIO
- 29 AEROPORTO

P.P.B.



O Plano-Piloto original de Brasília

Lúcio Costa venceu em 1956 o concurso nacional para o plano urbanístico de Brasília de uma maneira característica: apenas um "croquis" sem escala, que lançava tão-somente as linhas gerais. A idéia ilustrada assim foi tão genial que derrotou imediatamente os elaboradíssimos projetos dos demais concorrentes. Este "croquis" é que é hoje o "Plano-Piloto" — denominação que passou erradamente a designar Brasília.

Os dados do concurso baseados pelos correspondentes foram: o local (escolhido desde 1763) com seus levantamentos topográficos, o lago, o local do palácio residencial, o aeroporto e outros.

"RISCADO"

Portanto, segundo a Secretaria de Viação e Obras, o Plano Piloto — como o próprio nome indica — foi apenas um plano inicial, uma diretriz de caráter muito geral, a ser desenvolvido posteriormente, o que ainda está sendo feito. Lúcio Costa, num exemplo admirável de previsão não quis dar a seu projeto nenhum caráter rígido e estanque, preferindo criar uma cidade dinâmica e com possibilidades de adaptações, para o imprevisível futuro brasileiro.

Como afirma o sr. Roberto Orlandi, Chefe de Gabinete da Secretaria de Viação e Obras, "a cidade está ainda em projeto e não temos sequer 50% concluída. Brasília será para as próximas gerações; podemos considerar que vivemos num imenso canteiro de obras."

SINAIS LUMINOSOS

Disse o informante, que muito se tem dito sobre as "alterações" ou "deturpações" do plano inicial, esquecendo que se trata apenas do desenvolvimento do projeto: "Um exemplo atual — disse — é a sinalização da Avenida W-3 Sul, que foi prevista por Lúcio Costa em seu relatório inicial. Evidentemente, o urbanista não chegou a projetar os semáforos e seu funcionamento, e nem seria tarefa para ele, mas sim para especialistas, que poriam mãos à obra quando fosse realmente necessário — o que está sendo feito agora."

PONTES

Acrescentou o sr. Roberto Orlandi que o mesmo se aplica às pontes sobre o lago, cujas recomendações de Lúcio Costa foram para se construir quantas fossem necessárias, à medida que se caracterizasse essa necessidade. À propósito, informou que o fato de ser construída uma nova ponte antes que a primeira (Costa e Silva) é plenamente explicável: a primeira é uma obra de arte especialíssima a ser feita cuidadosa e lentamente. "Antes que se concluisse foi necessária outra e, foi feita, como serão construídas todas as que vierem a ser preciso".

CIDADES-SATÉLITES

Outro conceito a ser abordado: as cidades satélites, que deveriam ser construídas depois de Brasília totalmente pronta, o que não aconteceu por ter significado a construção da Capital muito que se esperava para milhares de brasileiros, que para aqui se dirigiram em busca de uma vida melhor. A necessidade de alojá-los determinou que se construíssem as cidades-satélites em ritmo acelerado e em certos aspectos a construção antecedeu ao planejamento.

TRÂNSITO

Declarou o sr. Roberto Orlandi que quanto ao problema de trânsito é de todo conveniente que se lembre do seguinte fato: "Brasília ao ser projetada, não contava o Brasil com indústria automobilística, que veio a "explodir" pouco depois. Por outro lado, nenhuma cidade do mundo conseguiu dimensionar estacionamento que dessem para todos os carros".

Acrescentou inclusive que já estão sendo feitos os projetos de estacionamentos em dois (ou três) níveis para o Setor Comercial Sul, onde se caracteriza, com muita intensidade agora, a sua necessidade,

RELATÓRIO

"Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tomar-se, com o tempo, além, de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país. Dito isso, vejamos como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução:

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

2 — Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de conter o triângulo equilátero que define a área urbanizada.

3 — E houve o propósito de aplicar princípios francos da técnica rodoviária — inclusive a eliminação dos cruzamentos — à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspon-

dente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais.

EIXO MONUMENTAL E SETORES

4 — Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema. Lateralmente à interseção dos dois eixos, mas participando funcionalmente e em termos de composição urbanística do eixo monumental, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios e empresas e profissionais liberais, e ainda, os amplos do varejo comercial.

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

O tráfego destinado aos demais setores prossegue, ordenando em mão única, na área térrea inferior coberta pela plataforma e entalada nos dois topos, mas aberta nas faces maiores, área utilizada em grande parte para estacionamento de veículos e onde se localiza a estação rodoviária interurbana, acessível aos passageiros pelo nível superior da plataforma. Apenas as pistas de velocidade mergulham, já então subterrâneas, na parte central desse piso inferior que se espalha em declive até nivelar-se com a esplanada do setor dos ministérios.

Desse modo e com a introdução de três trevos completos em cada ramo do eixo rodoviário e outras tantas passagens de nível inferior, o tráfego de automóveis e ônibus se processa tanto na parte central quanto nos setores residenciais sem qualquer cruzamento. Para o tráfego de caminhões estabeleceu-se um sistema secundário autônomo com cruzamentos sinalizados, mas sem cruzamento ou interferência alguma com o sistema anterior, salvo acima do setor esportivo, e que acede aos edifícios do setor comercial ao nível do subsolo contornando o centro cívico em cota inferior, com galerias de acesso previstas no terrapleno.

Em cada núcleo comercial, propõe-se uma sequência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior de igual altura dos anteriores, todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelajes, e galerias. Dois braços elevados da pista de contorno permitem, também, aqui acesso franco aos pedestres.

Fixada assim a rede do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais, pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se "desumaniza", reacquirindo "vi-à-vie" do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições para comodidade recíproca, a coexistência se impõe.

Lateralmente ao setor de diversões, e articulados a ele, encontram-se dois grandes núcleos destinados exclusivamente ao comércio — lojas, magazines e escritórios para profissionais liberais, representações e empresas onde foram localizados, respectivamente, o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos.

Esses núcleos e setores são acessíveis aos automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres por calçadas sem cruzamento, e dispõem de autopontos para estacionamento em dois níveis, e de acesso de serviço pelo subsolo correspondente ao piso inferior de plataforma central.

Nos setores de bancos, tal como no dos escritórios, previram-se três blocos altos e quatro de menor altura, ligados entre si por extensa ala térrea com sobrelaje de modo a permitir intercomunicação coberta e amplo espaço para instalação de agências bancárias, agências de empresas, cafés, restaurantes, etc.

RODOVIÁRIA

Na parte central da plataforma, porém disposto lateralmente, acha-se o saquão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes, etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao "hall" inferior de embarque separado por envidraçamento do caos propriamente dito. O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial, despedida psicologicamente desejável.

Previram-se igualmente nessa extensa plataforma destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis, duas amplas praças privativas dos pedestres, uma

fronteira ao teatro de ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurantes, bar e casa de chá.

SETOR DE DIVERSES

Nas duas plataformas da Estação Rodoviária onde o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade. A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios, não foi edificada com exceção da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior.

Na face fronteira, foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se faz baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contíguo, com galeria, amplas calçadas, terraço e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para instalação de painéis luminosos de reclame.

As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessias do gênero tradicional da Rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcadas) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e "loggias" na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão.

O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vazado em toda a sua extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva, e os andares se previram envidraçados nas duas faces para que os restaurantes, clubes, casas de chá etc., tenham vista, de um lado para a esplanada inferior, e do outro, para o alicive do parque no prolongamento do eixo monumental onde ficaram localizados os hotéis comerciais e de turismo e, mais acima, para a torre monumental das estações radioemissoras e de televisão, tratada como elemento plástico integrado na composição geral.

SETOR ESPORTIVO, JARDIM BOTÂNICO E ZOOLOGICO

O setor esportivo, com extensíssima área destinada exclusivamente ao estacionamento de automóveis, instalou-se entre a praça da Municipalidade e a torre de radioemissora, que se prevê de planta triangular com embasamento monumental de concreto aparente até o piso dos estúdios e mais instalações, e superestrutura metálica com mirante localizado a meia altura.

De um lado, o estádio e mais dependências, tendo aos fundos o Jardim Botânico; do outro, o hipódromo com as respectivas tribunas e vila hípica e, contíguo, o Jardim Zoológico, constituindo estas duas imensas áreas verdes, simetricamente dispostas em relação ao eixo monumental como que os pulmões.

PRAÇA MUNICIPAL

Na Praça Municipal instalaram-se a Prefeitura, a Polícia Central, o Corpo de Bombeiros e a Assistência Pública. A penitenciária e o hospício, conquanto afastados do centro urbanizado, fazem igualmente parte desse setor.

ABASTECIMENTO E SEGURANÇA

Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis, e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões.

CONCEPÇÃO DAS SUPERQUADRAS

Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma sequência 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.

Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras.

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

Texto e pesquisa de Amantino dos Santos

VIAS DE SERVIÇO, HORTAS, POMARES, IGREJAS, ESCOLAS

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, pomar. Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza.

O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, modistas, confeitaria, 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 travessias para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só.

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

RESUMO

Resumindo, a solução apresentada é de fácil apreensão, pois se caracteriza pela simplicidade e clareza do risco original, o que não exclui, conforme se viu, a variedade do tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função, resultando daí a harmonia de exigências de aparência contraditória.

É assim que, sendo monumental é também cômoda, eficiente, acolhedora e ótima. É ao mesmo tempo derramada e concisa, pecólica e urbana, lírica e funcional. O tráfego de automóveis processa sem cruzamentos, e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre. E por ter o arcabouço tão claramente definido, é de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodoviária no outro, rodoviária que poderá ser construída por partes — primeiro as faixas centrais com um trevo de cada lado, depois as pistas laterais, que avançarão com o desenvolvimento normal da cidade. As instalações terão sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento. As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária de outra técnica paisagística de parques e jardins.

RESUMO DA APRECIACÃO DO JÚRI

Críticas:

- 1 — Demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago.
- 2 — O aeroporto talvez tenha que ser mais afastado.
- 3 — A parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizadas para habitações.
- 4 — Não especificação do tipo de estradas regionais, especialmente com relação a possíveis cidades-satélites.

Vantagens:

- 1 — O único plano para uma capital administrativa do Brasil.
- 2 — Seus elementos podem ser prontamente apreendidos: o plano é claro, direto e fundamentalmente simples — como, por exemplo, o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres, feito por Wren e o de Paris de Louis XV.
- 3 — O plano estará concluído em dez anos, embora a cidade continue a crescer.
- 4 — O tamanho da cidade é limitado: seu crescimento após 20 anos se fará pelas penínsulas e por cidades-satélites.
- 5 — Um centro conduz a outro, de modo que o plano pode ser facilmente compreendido.
- 6 — Tem o espírito do século XX: é novo; é livre e aberto; é disciplinado sem ser rígido.
- 7 — O método de crescimento — por arborização, alguns caminhos e artéria principal — é o mais prático de todos.
- 8 — As embaixadas estão bem situadas, dentro de um cenário variável.