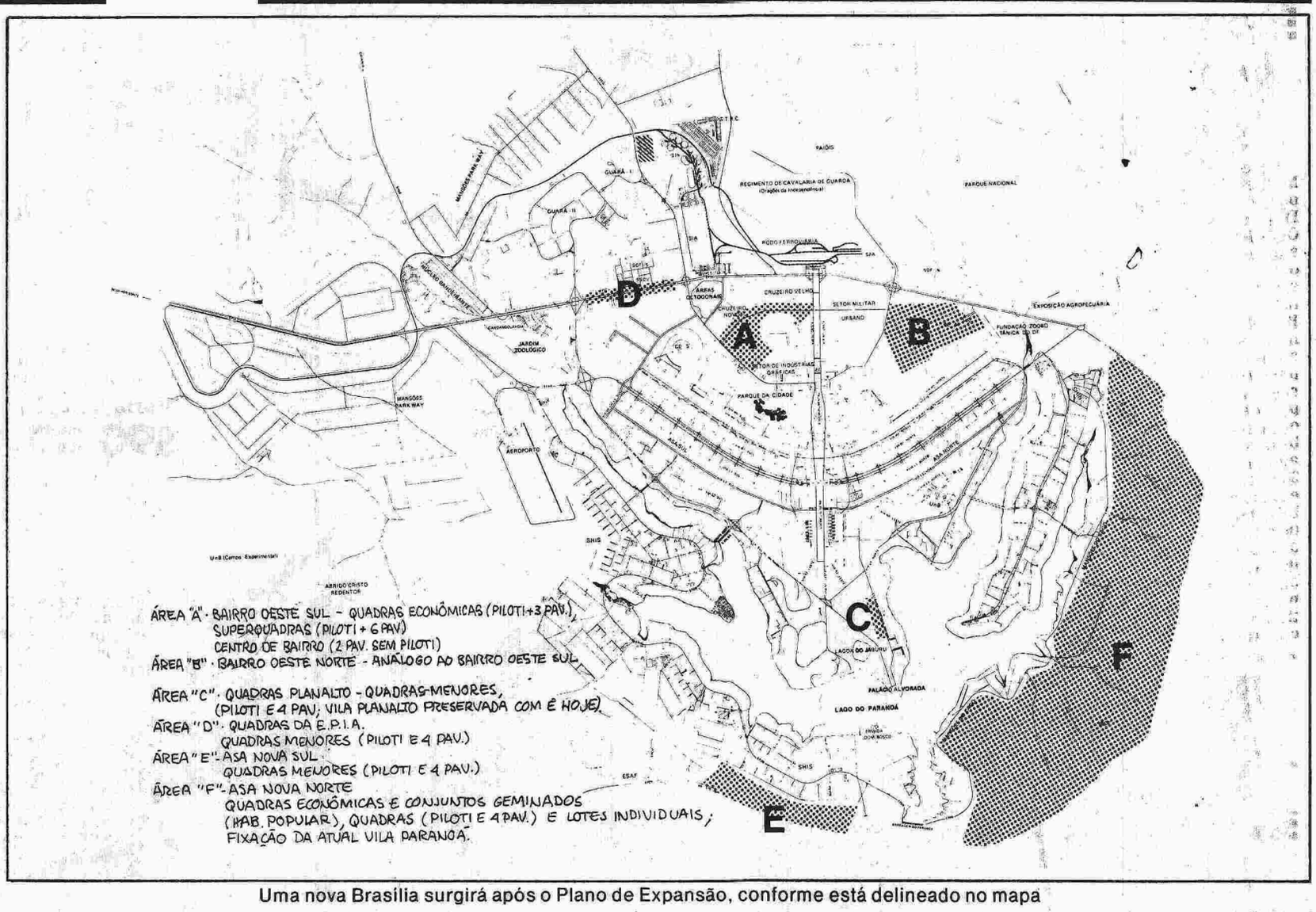
Plano de Lúcio Costa começa com Oeste-Sul

O Projeto de Expansão Urbana de Brasília, proposto por Lúcio Costa ao Governo do DF e já aprovado pelo Cauma, terá a sua implantação iniciada pelo bairro chamado Oeste-Sul, que fica na área localizada entre o Cruzeiro, o Setor Gráfico e o Eixo Monumental. Esta área deverá ser a primeira por contar com melhor infra-estrutura, entre os outros fatores. O Projeto de Expansão, que o CORREIO publica hoje, está sendo analisado pelas áreas técnicas do GDF, que estudam as suas fases de implantação, tal como já foi feito em relação ao setor Oeste-Sul. A íntegra do plano de Lúcio Costa é a seguinte:



Uma nova Brasília surgirá após o Plano de Expansão, conforme está delineado no mapa

INTRODUÇÃO

Agradeço ao governador José Aparecido de Oliveira bem como ao seu Secretário de Viação e Obras Carlos Magalhães por esta oportunidade de ainda fazer algumas ponderações.

Brasília vive hoje um momento decisivo. Nos trinta anos decorridos desde a apresentação do plano-piloto ao júri internacional que escolheria a proposta a ser implantada (10/III/57) a cidade consolidou-se, de fato, como capital definitiva do País.

Vendo Brasília atualmente, o que surpreende, mais que as alterações, é exatamente a semelhança entre o que existe e a concepção original.

É evidente que uma cidade inaugurada há pouco mais de 25 anos está no começo de sua existência; passada a fase de consolidação a vitalidade urbana é manifesta e crescente, sobretudo agora, com o restabelecimento do poder civil que a gerou — Brasília preenche suas áreas ainda desocupadas e quer se expandir.

Não menos evidente é o fato de que — por todas as razões — a capital é histórica de nascença, o que não apenas justifica mas exige que se preserve, para as gerações futuras, as características fundamentais que a singularizam.

É exatamente na concomitância destas duas contingências que reside a peculiaridade do momento crucial que Brasília hoje atravessa: de um lado, como crescer assegurando a permanência do testemunho da proposta original; de outro, como preservá-la sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem.

"A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, a concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele; a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como, no entender de cada concorrente, uma tal cidade deve ser concebida". (Introdução à memória descritiva do plano-piloto).

Assim, o plano-piloto (como de resto as outras propostas apresentadas) foi, na realidade, uma concepção já traduzida em termos de **projeto urbano**, e não apenas uma definição preliminar de partido e diretrizes gerais relativas a uso e ocupação do solo; e isto porque o objetivo era a transferência da capital — e não a elaboração de projeto — em 3 anos.

"Se a sugestão é válida, estes dados, conquanto sumários na sua aparência, já serão suficientes, pois revelarão que apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente **pensada e resolvida**". (memória descritiva do plano-piloto).

CARACTERISTICAS FUNDAMENTAIS DO PLANO-PILOTO

1. A interação de quatro escalas urbanas

A concepção urbana de Brasília se traduz em quatro escalas distintas: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

A presença da escala monumental — "não no sentido da ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, **consciente** daquilo que vale e significa" — conferiu à cidade nascente, desde seus primórdios, a marca inelutável de efetiva capital do País.

A escala residencial, com a proposta inovadora da Superquadra, a serenidade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotis e o franco predomínio do verde, trouxe consigo o embrião de uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa da das demais cidades brasileiras.

A escala gregária, prevista para o centro da cidade — até hoje ainda em grande parte desocupado — teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro.

As extensas áreas livres, a serem densamente arborizadas ou guardando a cobertura vegetal nativa, diretamente contíguas a áreas edificadas, marcam a presença da escala bucólica.

A escala monumental comanda o eixo retilíneo — Eixo Monumental — e foi introduzida através da aplicação da "técnica milenar dos terraplenos" (Praça dos Três Poderes, Esplanada dos Ministérios), da disposição disciplinada porém rica das massas edificadas, das referências verticais do Congresso Nacional e da Torre de Televisão e do canteiro central gramado e livre de ocupação que atravessa a cidade do nascente ao poente.

As Superquadras residenciais, intercaladas pelas Entrequadras (comércio local, recreio, equipamentos de uso comum) se sucedem, regular e linearmente dispostas ao longo dos 6 km de cada ramo do eixo arqueado — Eixo Rodoviário-Residencial. A escala definida por esta seqüência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de "pátio interno" urbano.

A escala gregária surge, logicamente, em torno da interseção dos dois eixos, a Plataforma Rodoviária, elemento de vital importância na concepção da cidade e que se tornou, além do mais, o ponto de ligação de Brasília com as cidades-satélites. No centro urbano, a densidade de ocupação se previu maior e os gabaritos mais altos, à exceção dos dois Setores de Diversões.

E a intervenção da escala bucólica no ritmo e na harmonia dos espaços urbanos se faz sentir na passagem, sem transição, do ocupado para o não-ocupado — em lugar de muralhas, a cidade se propôs delimitada por áreas livres arborizadas.

2. A estrutura viária

O plano de Brasília teve a expressa intenção de trazer até o centro urbano a fluência de tráfego própria, até então, das rodovias; quem conheceu o que era a situação do trânsito no Rio de Janeiro, p. ex., na época, entenderá talvez melhor a vontade de desafogo viário, a idéia de se poder atravessar a cidade de ponta a ponta livre de engarrafamentos.

O que permanece incompreensível é até hoje não existir — pelo menos na área urbana — um serviço de ônibus municipal impecável, que se beneficie das facilidades existentes (apenas a título de exemplo: as pistas laterais do Eixo Rodoviário-Residencial — destinadas prioritariamente ao transporte coletivo — tem mão nos dois sentidos; no entanto sua utilização pelos ônibus só se faz numa direção em cada uma delas). Bem como não se ter ainda introduzido o sistema de "transferência" que se impõe para que o passageiro não seja onerado indevidamente.

A estrutura viária da cidade funciona como arcabouço integrador das várias escalas urbanas.

3. A questão residencial

O plano-piloto optou por concentrar a população próxima ao centro (Eixo Rodoviário-Residencial), através da criação de áreas de vizinhança que só admitem habitação multifamiliar; mas habitação multifamiliar não na forma de apartamentos construídos em terrenos inadequados e constrangendo os moradores das residências vizinhas, como geralmente ocorre.

A proposta de Brasília mudou a imagem de "morar em apartamento", e isto porque morar em apartamento na Superquadra significa dispor de chão livre a gramados generosos contíguos à "casa" numa escala que um lote individual normal não tem possibilidade de oferecer.

E prevaleceu a idéia de distribuir a ocupação residencial em áreas definidas "a priori" para apartamentos (Superquadras) e para casas isoladas — estas, mais afastadas do centro.

4. Orla do lago

O plano-piloto refuga a imagem tradicional no Brasil da barreira edificada ao longo da água, a orla do lago se pretendeu de livre acesso a todos, apenas privatizada no caso dos clubes. É onde prevalece a escala bucólica.

5. A importância do paisagismo

"De uma parte, técnica rodoviária; de outra técnica paisagística de parques e jardins". (Memória descritiva do plano-piloto).

A memória descritiva do plano deixou clara a importância da volumetria paisagística na interação das quatro escalas urbanas da cidade: o canteiro central da Esplanada gramado, as cercaduras verdes das Superquadras, a massa **densamente arborizada** prevista para os Setores Culturais (ainda até hoje desprovidos de vegetação).

Daí a importância da remoção — enquanto é tempo — das palmeiras imperiais indevidamente plantadas ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial para o Eixo Monumental; as razões desta impugnação foram claramente explicadas em dois pareceres anexados a este relato.

São de recomendar, ainda, providências imediatas para a criação de massas compactas de araucária na área abaixo do terrapleno da Praça dos três Poderes, para que seu verde escuro sirva de fundo e valorize o branco dos palácios, bem como o plantio de renques de pau-rei no entorno direto do edifício do Tribunal de Contas da União — imperdoável aberração no local onde se encontra — a fim de atenuar sua lamentável interferência visual no conjunto da Praça.

6. A presença do céu

Da proposta do Plano-Piloto resultou a incorporação à cidade do imenso céu do Planalto, como parte integrante e onipresente da própria concepção urbana — os "vazios" são por ele preenchidos; a cidade é deliberadamente aberta aos 360 graus do horizonte que a circunda.

7. O não alastramento suburbano

A implantação de Brasília partiu do pressuposto que sua expansão se faria através de cidades-satélites, e não da ocupação urbana gradativa das áreas contíguas ao núcleo original. Previa-se a alternância definida de áreas urbanas e áreas rurais — proposição contrária à idéia do alastramento suburbano extenso e rasteiro.

Assim, a partir do surgimento precoce e improvisado das cidades-satélites, prevaleceu até agora a intenção de manter entre estes núcleos e a capital uma larga faixa verde, destinada a uso rural.

Tal abordagem teve como conseqüência positiva a manutenção, ao longo de todos esses anos, da feição original de Brasília. Mas, em contrapartida, a longa distância entre as Satélites e o "Plano Piloto" isolou demais a matriz dos dois terços de sua população metropolitana que reside nos núcleos periféricos, além de gerar problemas de custo para o transporte coletivo.

Daí a proposta apresentada no início do atual governo da implantação de Quadras Econômicas — ou Comunitárias — ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades-satélites, sendo mantida a destinação das áreas aos fundos desta orla urbanizada à cultura hortigranjeira.

COMPLEMENTAÇÃO E PRESERVAÇÃO

Complementar e preservar estas características significa, por conseguinte:

1. Proceder ao tombamento do conjunto urbanístico-arquitetônico da Praça dos Três Poderes, incluindo-se os palácios do Itamaraty e da Justiça, de vez que constituem sua vinculação arquitetônica com a Esplanada dos Ministérios, cuja perspectiva ficará valorizada com a transferência das palmeiras imperiais.

2. Manter os gabaritos vigentes nos dois eixos e em seu entorno direto (até os Setores de Grandes Áreas, inclusive), permanecendo não edificáveis as áreas livres diretamente contíguas, e baixa a densidade, com gabaritos igualmente baixos, nas áreas onde já é prevista ocupação entre a cidade e a orla do lago. **Isto é fundamental.**

Brasília, a capital, deverá manter-se "diferente" de todas as demais cidades do País: **não terá apartamentos de moradia em edifícios altos;** o gabarito residencial não deverá ultrapassar os seis pavimentos iniciais, sempre soltos do chão. Este será o traço diferenciador — gabarito alto no centro comercial, mas deliberadamente contido nas áreas residenciais, a fim de restabelecer, em ambiente moderno, escala humana mais próxima da nossa vida doméstica e familiar tradicional.

3. Garantir a estrutura das unidades de vizinhança do Eixo Rodoviário-Residencial, mantendo a entrada única nas Superquadras, a interrupção das vias que lhes dão acesso — para evitar tráfego de passagem — bem como ocupando devidamente as Entrequadras não comerciais com instalações para esporte e recreio e demais equipamentos de interesse comunitário, sobretudo escolas públicas destinadas ao ensino médio. **Proibir** a vedação das áreas cobertas de acesso aos prédios (pilotis) e dos parqueamentos — cobertos ou não.

5. Reexaminar os projetos dos setores centrais, sobretudo os ainda pouco edificados, no sentido de propiciar a efetiva existência da escala gregária — além da Rodoviária e dos dois Setores de Diversões — prevendo **percursos contínuos e animados para pedestres** e circulação de veículos dentro dos vários quarteirões, cuja ocupação deve, em princípio, voltar-se mais para as vias internas do que para as periféricas.

Neste mesmo sentido, não insistir na excessiva setorização de usos no centro urbano — aliás, de um modo geral, nas áreas não residenciais da cidade, excetuando o centro cívico. O que o plano propôs foi apenas a predominância de certos usos, como ocorre naturalmente nas cidades espontâneas.

6. Providenciar as articulações viárias necessárias para fazer prevalecer na cidade de hoje a mesma clareza e fluência viárias contidas no risco original e, paralelamente, "arrematar" a cidade como um todo (recomendo neste sentido consulta ao trabalho "Brasília 57-85").

7. Proceder urgentemente às obras de recuperação da Plataforma Rodoviária, que devem ser coordenadas por arquiteto identificado com o projeto original, a ser mantido com rigorosa fidelidade.

8. Acabar devidamente e manter **sempre** limpos os logradouros **de estar**. A começar pelas duas pracinhas da Plataforma Rodoviária — cuidar das plantas, dos bancos e do permanente funcionamento das fontes.

9. Atribuir a profissional identificado com as diretrizes paisagísticas contidas no plano-piloto a tarefa de interpretá-las continuamente junto ao Departamento de Parques e Jardins, para evitar equívocos como o plantio das palmeiras imperiais no Eixo Rodoviário.

10. Criar grupo de trabalho permanente, orientado por pessoa com bagagem cultural e sensibilidade, com a atribuição exclusiva de coordenar todas as intervenções "em tom menor" no espaço urbano: pisos de passeios, localização de bancos, de mastros, sinalização urbana, publicidade e propaganda, cabines telefônicas, enfim, um departamento de Comunicação Visual Urbana, vinculado aos de Urbanismo, Arquitetura e Parques e Jardins.

11. Legitimar juridicamente as recomendações que implicam em normas de uso e ocupação do solo através de legislação a ser respaldada pelo Governo Federal.

ADENSAMENTO E EXPANSÃO URBANA DO "PLANO PILOTO"

Uma vez assegurada a proteção do que se pretende preservar, trata-se agora de verificar onde pode convir ocupação — predominantemente residencial — em áreas próximas ao "Plano Piloto", ou seja, na bacia do Paranoá, e de que forma tal ocupação deve ser conduzida para integrar-se ao que já existe, na forma e no espírito, ratificando a caracterização de **cidade parque** — "derramada e concisa" — sugerida como traço urbano diferenciador da capital.

Como já foi mencionado, a primeira proposição neste sentido foi a implantação intermitente de seqüências de Quadras Econômicas ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades-satélites. A proposta visou aproximar de Brasília as populações de menor renda, hoje praticamente expulsas da cidade — apesar da intenção do plano original ter sido a oposta — e, ao mesmo tempo, dar também a elas acesso à maneira de viver própria da cidade e introduzida pela superquadra.

Na Quadra Econômica — espécie de "pré-moldado" urbano — a disposição escalonada dos blocos (piloti e três pavimentos) ao longo da trama viária losangular abre, no interior de cada quadra espaço livre para instalação dos **complementos da moradia**: lugar para jogos ao ar livre, "áreas de encontro" cobertas para os moços e para os velhos, creche, jardim de infância. A existência deste "quintal comum", com a quase totalidade do chão aberta ao uso de todos, e desses complementos ou "extensões da habitação", ensejando desafogo de tensões, possibilitam convívio doméstico em clima de descontração, mesmo em apartamentos mínimos, além de assegurar boa densidade populacional (cerca de 500 hab/HA). Ao mesmo tempo, essa implantação compacta reduz sensivelmente o custo da infra-estrutura urbana uma vez que não compromete grandes superfícies.

Quando, ao longo das vias de ligação, for fisicamente inviável a implantação de Quadras Econômicas, podem ser admitidos núcleos residenciais multifamiliares de outro tipo, desde que com gabarito máximo de pilotis e quatro pavimentos e taxas de ocupação do terreno análogas às das quadras. Em qualquer caso, deve ser reservada faixa contígua à estrada para densa arborização.

Chegando a Brasília propriamente dita, seis áreas comportam ocupação residencial multifamiliar; sendo diretamente vinculadas ao "Plano-Piloto" passam, por conseguinte, a interferir no jogo das escalas urbanas.

As duas primeiras (A e B), na parte oeste da cidade, resultam da distância excessiva entre a Praça Municipal e a Estrada-Parque Indústria e Abastecimento decorrente do deslocamento do conjunto urbano em direção ao lago recomendado por Sir William Holford no julgamento do concurso.

A terceira (C), já proposta em 1984, está ligada à intenção de se fixar a Vila Planalto.

A quarta (D), é sugerida pela existência de centros comerciais consolidados na área fronteira.

E as duas últimas (E e F) visam abrir perspectiva futura de maior oferta habitacional multifamiliar em áreas que, embora afastadas, vinculam-se ao núcleo original tanto através da presença do lago como pelas duas pontes que se pretende construir (a primeira pessoa a me alertar para tal possibilidade foi o economista Eduardo Sobral, mais de 10 anos atrás). Poderiam ser chamadas "Asas Novas" — Asa Nova Sul e Asa Nova Norte.

Na implantação dos dois novos bairros a oeste — Oeste Sul e Oeste Norte — foram previstas Quadras Econômicas (pilotis e três pv) para responder à demanda habitacional popular e Superquadras (pilotis e seis pavimentos) para classe média, articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos (dois pavimentos sem piloti) e uso misto.

A idéia de se implantar um renque de pequenas Quadras (240x240m) com gabarito de quatro pavimentos sobre pilotis ao longo da via localizada entre a Vila Planalto e o Palácio da Alvorada (área C) surgiu como única forma realista de, uma vez admitida a fixação da Vila, barrar de fato a gradual expansão de parcelamento em lotes individuais naquela direção, o que interferiria de forma não apenas inadequada mas desastrosa com a escala monumental tão próxima: à primeira vista, a presença destas quadras — Quadras Planalto — pode parecer contraditória com a recomendação de se manterem baixos a densidade e os gabaritos nas áreas onde é admitida ocupação entre o "Plano Piloto" e a orla do lago; na realidade, entretanto, o gabarito uniforme de quatro pavimentos ao longo de cerca de 1.800 metros cria uma dominante horizontal serena que, aliada à presença — indispensável — dos enquadramentos arborizados das Quadras assegura a harmonia do conjunto com seu entorno.

A ocupação residencial da quarta área (D) só é admissível na forma de renque singelo de pequenas quadras (como as Quadras Planalto, com pilotis e quatro pavimentos) ou de Quadras Econômicas (piloti e três). Em razão da localização desta área, a fim de evitar interferência negativa com o Eixo Rodoviário Sul, além do gabarito ser mais baixo, toda a extensão de terreno compreendida entre as novas quadras e o Eixo deve permanecer não edificada ou destinada a usos que impliquem em baixa densidade de ocupação, e sempre cobertas de verde para diluir no arvoredo as construções.

A área E — Asa Nova Sul — sugere ocupação linear, também na forma de pequenas quadras como as Quadras Planalto, com gabarito uniforme de 4 pavimentos sobre pilotis e cercadura arborizada.

Já na área F, muito mais extensa e com topografia peculiar, a ocupação deve prever Quadras Econômicas ou conjuntos geminados para atender à população de menor renda, e considerar a eventual possibilidade da fixação, em termos adequados, da atual Vila Paranoá. Os demais núcleos de edifícios residenciais devem ser soltos do chão, tendo, no máximo, 4 pavimentos e com gabarito de preferência uniforme para que se mantenha, apesar da ocupação, a serenidade da linha do horizonte, sendo cada conjunto, — desta vez de fato e de saída — emoldurado por farta arborização. Os centros de bairro, mais densamente ocupados, devem sempre ter gabaritos mais baixos.

Nessas "Asas Novas", mesmo quando de configuração diversificada, deve também prevalecer a mesma conotação de cidade parque, vale dizer, pilotis livres, predomínio de verde, gabaritos baixos.

Convém ainda destinar parte da Asa Nova Norte a parcelamento em lotes individuais, aproveitando os caprichos da topografia — respeitada a proteção arborizada dos córregos e nascentes. Assim, esta expansão futura atenderá às três faixas de renda.

No intuito de tornar a área das "Mansões" criadas por Israel Pinheiro economicamente mais adequadas, propõe-se admitir nelas uso condominial, onde metade da área original, ou seja, 10.000m2, seriam preservados para a casa matriz, podendo a outra metade comportar até 5 novas unidades, todas com entrada comum — independente ou não da entrada principal — e constituindo um só conjunto embora sendo, eventualmente, delimitadas por cercas vivas; seria também admissível nessas áreas a instalação de clubes de recreio.

E convém insistir no atendimento à necessidade de habitação popular através da implantação, **em grande escala**, de Quadras Econômicas, apelando inclusive para as possibilidades da fabricação em série, dentro da tecnologia desenvolvida pelo arquiteto João Filgueiras Lima, e que já conta com fábrica montada em Brasília.

Tudo depende, em última análise, de **decisão convicta** neste sentido - os meios de fazer acabam aparecendo. Como capital, cabe a Brasília inovar na matéria, mostrando ao País que existe esta alternativa aos tristes aglomerados monótonos de casinholas pseudo-isoladas que proliferam, e se tornaram a imagem melancólica do BNH.

Se computado o **custo verdadeiro** de cada unidade residencial — incluindo terreno, infra-estrutura urbana e construção dos blocos de apartamentos e dos "complementos da moradia", cai por terra a idéia da casa isolada ser a solução economicamente mais viável para o problema da habitação popular. Tanto assim que em países como Cuba e a China, onde o caixa é único e o dinheiro pouco, não se cogita de assentamentos residenciais rasteiros, até mesmo em áreas rurais. Além do que, o lote mínimo, com janelas se confrontando e seu quintal inexistente porque em geral ocupado por outra família, nada tem a ver com a imagem romântica que se propaga da "casa própria".

Em todo o caso, para atendimento à demanda popular nos moldes tradicionais — lotes individuais — existe o projeto Samambaia, elaborado por técnicos do GDF na administração passada inclusive com esta intenção.

CONCLUSÃO

O quantum populacional atingido pela abertura à ocupação dessas novas áreas, pelos adensamentos previstos, pela ocupação residencial multifamiliar nas margens das vias de ligação entre Brasília e as satélites, pelo adensamento controlado destes núcleos e pela implantação da Samambaia, deve ser considerada a **população limite** para a capital federal, a fim de não desvirtuar a função primeira — político-administrativa — que lhe deu origem.

A Brasília não interessa ser grande metrópole.

Como nossa estrutura econômico-social induz à migração de populações carentes para os grandes centros urbanos, é essencial pensar-se desde já no desenvolvimento, em áreas próximas à capital, de núcleos industriais capazes de absorver, na medida do possível, essas migrações com efetiva oferta de trabalho. Brasília é, no caso, uma simples **miragem**. Cidade fundamentalmente político-administrativa e de prestação de serviços, a demanda de mão-de-obra, sobretudo não qualificada, é necessariamente menor embora a proximidade do poder central crie a ilusão de facilidades que, de fato, não existem.

Quanto ao escalonamento, no tempo, das implantações aqui sugeridas cabe ao Departamento de Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras coordenar os estudos a serem feitos conjuntamente com as demais Secretarias e concessionárias de serviços públicos a fim de definir com segurança o melhor procedimento, bem como as tecnologias a serem utilizadas tendo em vista o abastecimento de água e energia, o transporte, o saneamento e a preservação do meio ambiente, o controle da poluição do lago Paranoá e a proteção da área a ser ocupada pela futura represa do São Bartolomeu — integrando, enfim, como um todo, as novas proposições e o planejamento do território do Distrito Federal.

Finalmente, o importante ao se pensar na complementação, na preservação, no adensamento ou na expansão de Brasília é não perder de vista a **postura** original, é estar-se imbuído de lucidez e sensibilidade no trato dos problemas urbanos; é perceber que coisas maiores e coisas menores têm importância análoga, consideradas cada uma em sua escala; é enfrentar os inúmeros problemas do dia-a-dia com disposição, firmeza e flexibilidade; é tanto saber dizer **não** como dizer **sim** na busca contínua da resposta adequada — tarefa tantas vezes ingrata e inglória para os técnicos que participam dedicadamente de sucessivas administrações; é fazer prevalecer o senso comum, fugindo das teorizações acadêmicas e protelatórias, e da improvisação irresponsável; é lembrar-se que a cidade foi **pensada** "para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do País".

O plano-piloto de Brasília não se propôs visões prospectivas de esperanto tecnológico, nem tampouco resultou de promiscuidade urbanística, ou de elaborada e falsa "espontaneidade".

Brasília é a expressão de um determinado conceito urbanístico, tem filiação certa, não é uma cidade bastarda. O seu facies urbano é o de uma cidade inventada que se assumiu na sua singularidade e adquiriu personalidade própria graças à arquitetura de Oscar Niemeyer e à sua gente.