

# LONGA JORNADA DE UM SONHO

"É pela memória que se puxam os fios da história. Ela envolve a lembrança e o esquecimento, a obsessão e a amnésia, o sofrimento e o deslumbramento..."

Octavio Ianni, citado por Andrey Schlee

» CONCEIÇÃO FREITAS

Predomina fortemente na consciência nacional a ideia de que Juscelino Kubitschek decidiu construir Brasília depois, e só depois, de ouvir uma pergunta de um corretor de seguros num comércio em Jataí (Goias) quando ainda era candidato à Presidência da República. É que, a partir de então, fez as pedras voarem para que a nova capital fosse construída em menos de quatro anos. Não foi exatamente assim.

As pedras só puderam voar porque, muito antes de Juscelino ser eleito, muita gente trabalhou duro para dar concretude ao sonho ancestral de transportar a capital do país do litoral

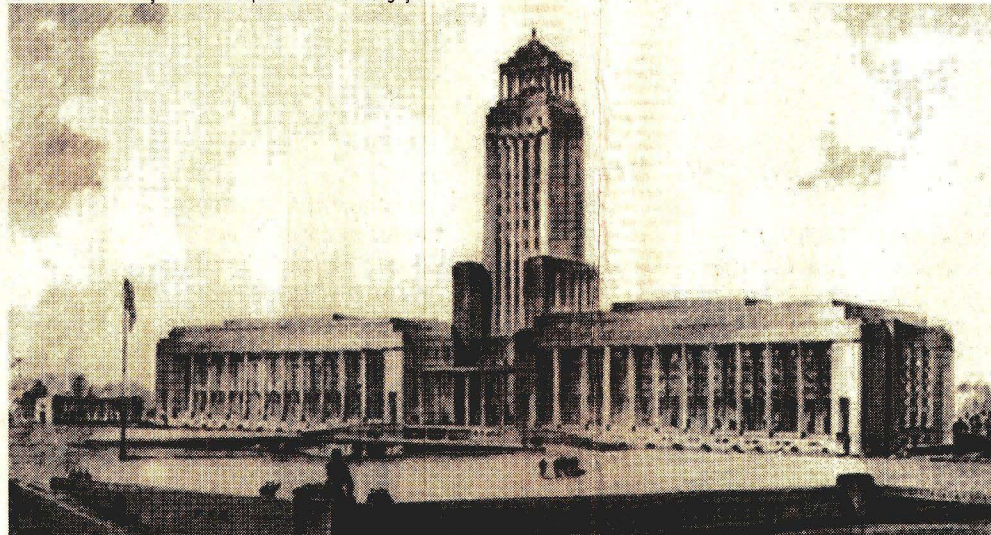
para o sertão. Brasília só ficou pronta em três anos e dez meses, um pouco mais ou um pouco menos, porque o terreno já estava escolhido, estudado e demarcado. Se sabia tudo sobre a topografia da área, onde e como obter energia elétrica. Já se havia até ensaiado a construção de outras cidades no exato lugar onde a cidade definitiva seria erguida. E, mais importante: Juscelino já encontrou o lote desapropriado, a despeito das irregularidades resultantes dessa confusa desapropriação.

Consultem-se as últimas páginas de qualquer livro, dissertação ou ensaio sobre a história da mudança da capital e se verá na bibliografia — é inevitável — os relatórios Cruls e Belcher, extensos e minuciosos estudos técnicos feitos em 1892 e 1894 e 1954/1955. Há um terceiro conjunto de documentos, não tão conhecidos, que comprovam a tese: quando o gôumert Juscelino foi preparar o jantar já encontrou o supermercado feito, as iguarias compradas, separadas, tratadas e os utensílios domésticos dispostos na bancada da cozinha. Faltava só acender o fogo e misturar os temperos. Não era pouco, mas não era tudo.

Para o diretor da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Brasília (UnB), Andrey Rosenthal Schlee, o embaçamento da história anterior à

MAIS DE 20 ANOS ANTES DE JUSCELINO CONSTRUIR BRASÍLIA, JÁ HAVIA BRASILEIROS ESBOÇANDO PROJETOS PARA A NOVA CAPITAL. CINCO FORAM FEITOS ENTRE 1927 E 1955. TODOS TINHAM EM COMUM O DESEJO DE FORJAR UMA IDENTIDADE NACIONAL. ENTRE OS PROJETISTAS, HAVIA UMA MULHER

Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil/Olivagção

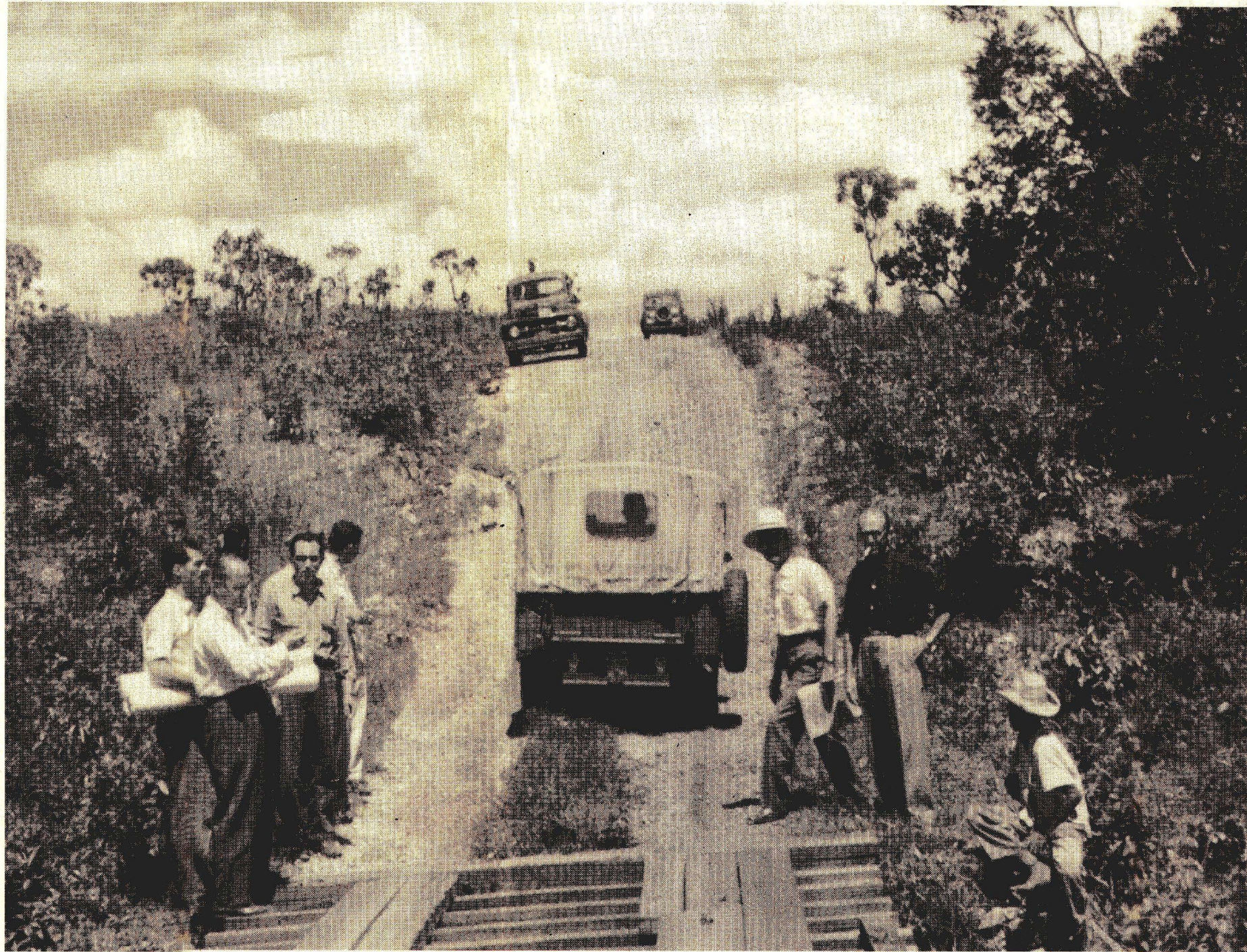


Este é o projeto de Congresso Nacional, feito pelo arquiteto Raul Penna Firme para a cidade de Vera Cruz

Membros da Comissão da Localização da Nova Capital percorrem o futuro Distrito Federal ainda em 1955. Não há identificação exata do lugar

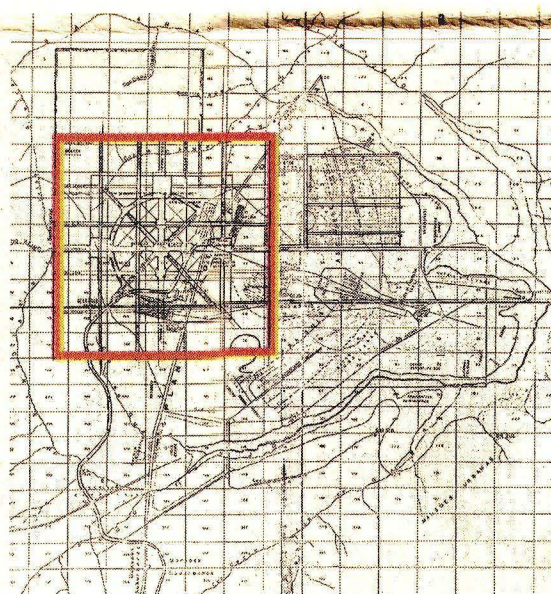
» LEIA NA EDIÇÃO DE 18 DE JUNHO DE 2011 — Finalmente, surge um presidente da República que se dispõe a construir e transferir a nova capital. O que já havia no vale da Fazenda Bananal e como foi que os primeiros candangos chegaram ao cerrado bruto

CPDOC/FGV



## » OS PROJETOS

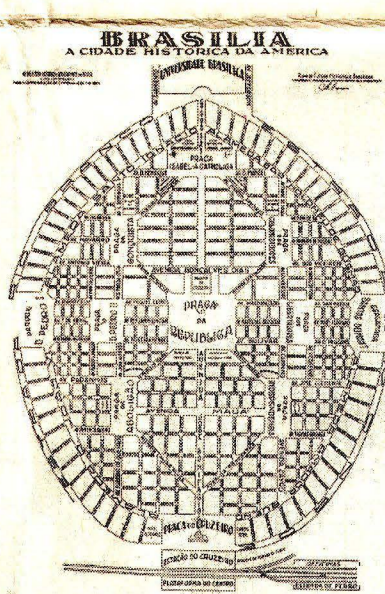
### PLANÓPOLIS/1927



Tem traçado geométrico e é composto por duas malhas — uma horizontal e outra diagonal, cortadas por uma grande transversal que encerra a parte central do plano.

Nos cruzamentos dos grandes eixos são definidos monumentais praças e áreas de uso cívico. No centro da circunferência, a estação ferroviária.

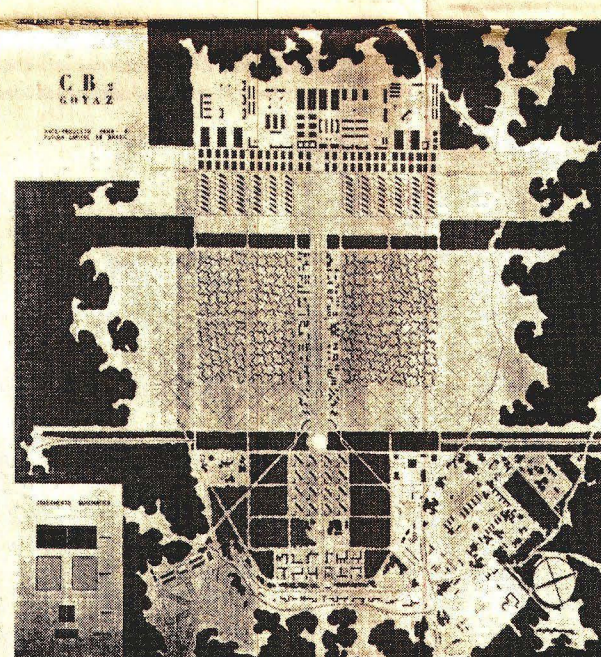
### BRASÍLIA/1929



É precursor na ideia de zoneamento da cidade, ou seja, da setorialização das áreas.

Entenda o projeto É demarcado por importantes praças e áreas monumentais. A Praça da República ao centro

### CARMEN PORTINHO/1936



Propunha viadutos, altos edifícios administrativos e comerciais e pistas largas. Prevê, ainda, uma plataforma ferroviária e aerodromica. Os lotes para os edifícios residenciais tinham 700 metros por 200

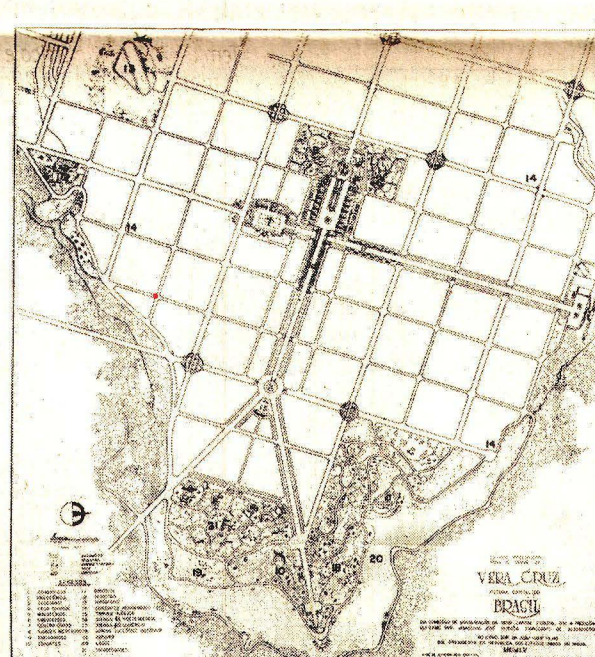
Entenda o projeto Principais vias de circulação Brasília atual 700m 200m

### JALLES MACHADO/1948



Não é um projeto para uma cidade, mas um plano viário para integrar todo o país a partir do Planalto Central. O deputado federal planejou a construção de rodovias perimetrais e radiais ligando todas as regiões do Brasil. Ideia que, menos de uma década depois, Juscelino Kubitschek implantaria parcialmente

### VERA CRUZ/1955



A cidade do Marechal Pessoa colava-se num lago e tinha dois eixos se cruzando

## GIRANDO EM CIRCUNFERÊNCIA

Quando, em 1922, o presidente Epitácio Pessoa, mandou fincar a pedra fundamental da nova capital em Planaltina, o intendente Deodato do Amaral Louly criou alguns loteamentos no município: o de Planópolis (na Fazenda Bananal), o de Planaltinópolis (nas fazendas Monjolo, Bom Sucesso e Lambari), a Vila Federal (na fazenda Bom Sucesso), o de Planaltópolis (na fazenda Pipiripau), a Sociedade Anônima Planalto Central de Goiás (na fazenda Salvia) e o loteamento de Nossa Senhora de Fátima (na fazenda Mestre d'Armas). O professor Andrey Schlee, responsável pelo levantamento, acredita que todos esses parcelamentos tenham

sido criados no final da década de 1920.

O loteamento de Planópolis está registrado no Cartório de Registro de Imóveis de Planaltina. Não se sabe quem desenhou o projeto, mas pode-se afirmar que foi alguém com algum conhecimento de topografia e urbanismo. Planópolis inspira-se em outras cidades planejadas, como Washington, por exemplo. De traçado geométrico, é composto por duas malhas, uma ortogonal e outra diagonal. Uma grande circunferência corta essas malhas e dentro dela está alojado o plano piloto de Planópolis. O centro desse plano é ocupado pela estação ferroviária.

## FONTES DE PESQUISA

- » Affonso Eduardo Reidy, da Coleção Arquitetos Brasileiros, organização de Nabil Bonduki, Editora Blau/Instituto Lina Bo e M.M.Bardi
- » Brasília: a cidade dos desejos, reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lucio Costa, ensaio de Eline Caixeta publicado na revista Visualidades, da UFG
- » Brasília, memória da construção, L.Fernando Tamanini, Projecto Editorial, 2ª edição, 2003
- » Brasília, o enigma da esfinge, a construção e os bastidores do poder, Luís Carlos Lopes, Editora Unisões e Editora da Universidade/UFGS, 1996
- » Carmen Portinho, o moderno em construção, Ana Luiza Nobre, editora Relume-Dumará
- » História de Brasília, Ernesto Silva, Linha Gráfica Editorial, 1999
- » Nova metrópole do Brasil, José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, Imprensa do Exército, 1958
- » Os projetos para Brasília e a construção da identidade nacional, Jeferson Cristiano Tavares, www.docomomo.com.br
- » Por toda a minha vida, Geraldo Edson de Andrade, editora Eduerj, 1999
- » Revista Veja, Brasília, 50 anos, editora Abril, novembro de 2009
- » Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955, Andrey Schlee e Sylvia Ficher, ensaio apresentado no 9º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, FAU/USP, 2006

## MORANDO EM CASCO DE TARTARUGA

Não se sabe muito sobre o autor do projeto Brasília, Cidade História da América, Theodoro Figueira de Almeida. Feito em 1929, como parte das comemorações do centenário do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, foi publicado no ano seguinte no jornal A Ordem, do Rio de Janeiro, e em 21 de abril de 1960, pelo Correio Braziliense. A Brasília de Theodoro tem a forma de um casco de tartaruga, imagem usada pela professora de arquitetura Sylvia Ficher em estudo sobre as Brasília de antes do concurso de 1956.

A Brasília de 1929 tem uma trama urbana quadrícula, com grandes avenidas que terminam em grandes praças e toda ela contornada por grandes alamedas e estradas. O desenho, diz Jeferson Tavares, incorpora "a forma tradicional de cidade fechada, com grandes eixos monumentais e uma malha diagonal sobrepondo-se à malha reticulada a exemplo de Versalhes, Washington e Belo Horizonte". O projeto de Theodoro é dividido em setores, zoneamento ainda superficial diante do que surgiria com o urbanismo moderno.

O projeto representa um período "em que suscitavam, na sociedade, discussões em torno da construção dos valores nacionais. Nesse período, fim dos anos 20, a intelectualidade brasileira começava a esboçar aquilo que, a partir dos anos 50, formaria as principais obras sobre a identidade

nacional." Sendo assim, o projeto "valoriza os fatos históricos na sua reprodução em forma de traçado urbano". Personalidades brasileiras e americanas e datas nacionais dão nome a ruas e praças. Assim, a Nova Capital Federal deveria exaltar a ideologia dos símbolos nacionais, dialogando com as vertentes metodológicas do seu período e enaltecendo os dados históricos", escreveu Tavares, em sua dissertação de mestrado. "A história seria, portanto, o principal elemento da construção de uma cidade voltada para o futuro".

A nova capital teria uma grande praça, da República, ao centro. Numa das extremidades, a Praça do Cruzeiro. Na extremidade oposta, a Praça Isabel, a Católica. A principal avenida se chamaria José Bonifácio, em homenagem a um dos mais ilustres defensores da interiorização da capital. Um dos parques se chamaria D. Pedro I e haveria uma esplanada de nome Santos Dumont. E a universidade se chamaria Brasília. Entre os homenageados com nomes de louRADUROS na Brasília de Theodoro estavam os previsíveis Tiradentes, Rondon, Castro Alves e José Bonifácio e os inesperados Adam Smith e Graham Bell.

O que se sabe de Theodoro Figueira de Almeida é que ele foi historiador e ocupou a secretaria da Presidência do governo Hermes da Fonseca (1910/1914).

## A NOVA CAPITAL DE UMA MULHER

Vinte anos separaram o projeto da engenheira Carmen Portinho do de Lucio Costa. Também os separa a motivação que os levou a projetar uma nova capital para o país. Portinho o fez como lição de casa: Seu "Anteprojeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central" foi apresentado como dissertação do curso de pós-graduação em urbanismo da antiga Universidade do Distrito Federal. Era exigência para que a ela fosse concedido o título de urbanista. Foi a primeira mulher brasileira a ter o diploma de urbanismo — documento que foi assinado por Mário de Andrade.

Carmen Portinho deixou marcas significativas de sua presença no mundo. Nascida em Corumbá (MT), ainda criança se mudou com a família para o Rio de Janeiro. Terceira mulher a se formar em engenharia no país, foi ativista dos direitos políticos femininos. Junto com a zoóloga Bertha Luiz, bateu na porta de Getúlio Vargas, ainda em 1930, para reivindicar o direito das mulheres ao voto. Casada com Affonso Eduardo Reidy, um dos mais importantes arquitetos brasileiros, Carmen Portinho fez parte dessa vanguarda. Portanto, conheceu e conviveu com Lucio Costa e Oscar Niemeyer.

Simpatizante, segundo alguns, do trotskismo, a urbanista não se casou e papel passado. Diz-se que essa foi mais uma das suas atitudes revolucionárias.

Para a professora de arquitetura Eline Maria Pereira Caixeta, da Universidade Federal de Goiás, o projeto de Portinho para a nova capital do país, feito em 1938, "foi base para a introdução do discurso moderno da cidade funcionalista no Brasil". Em texto que procura comparar os dois projetos, o da urbanista e o de Lucio Costa, Eline Caixeta associa o desenho de Portinho a um "transatlântico. Teria de ser um território maior que um avião — Portinho planejou uma capital para 2 milhões de habitantes.

Assombroso, porém explicável, é verificar que a urbanista pousou seu projeto de cidade no mesmo lugar onde, 18 anos mais tarde, Lucio Costa aterrisaria

Propunha viadutos, altos edifícios administrativos e comerciais e pistas largas. Prevê, ainda, uma plataforma ferroviária e aerodromica. Os lotes para os edifícios residenciais tinham 700 metros por 200

Entenda o projeto Principais vias de circulação Brasília atual 700m 200m

Brasília — no extenso vale contido pelos córregos do Torto e Riacho Fundo. Para escolher o lugar onde plantaria seu projeto de cidade, Carmen Portinho foi buscar ajuda no Relatório da Missão Cruls (1892/CONFERRIR). Deve ter passado, pode-se supor, pela descrição que o botânico Auguste Glaziou faz do local onde se assenta o Plano Piloto ("... cheguei a um vastíssimo vale banhado pelos rios Torto, Gama, Vicente Pires, riacho Fundo, Bananal e outros; impressionou-me profundamente a calma severa e majestosa desse vale"). Como diz Jeferson Tavares, Portinho "cola o projeto dela junto aos rios, ela acompanha as curvas de nível, se insere na topografia de uma forma muito racionalizada".

Dos cinco projetos feitos antes do concurso oficial de 1956, o da engenheira é "o mais bem acabado", diz Portinho. "É um projeto que pesquisa soluções. Está mais próximo das matrizes européias e norte-americanas de urbanismo. Carmen Portinho visualizava tudo em três dimensões, tanto que fez maquetes do projeto. Ela tinha o domínio do produto final, coisa que os demais não tinham."

O transatlântico projetado pela engenheira era setorializado de acordo com usos e densidades específicas. Zonas residenciais, centro de negócios, centro cívico, centro cultural, parques, zona de transporte, setor de hotéis e embaixadas, zona industrial, como relata a professora Eline Caixeta em Brasília: a cidade dos desejos, reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lucio Costa. A Brasília de Portinho tinha autoestradas elevadas, como uma imensa trama de viadutos. Também tinha superquadras, de 700m x 200m. Os prédios tinham pilotis e no teto, em vez de telhas, "praças artificiais, solários...". Descreve Portinho: "Os espaços verdes estendem-se por toda a cidade, rodeando não só os edifícios da zona residencial como também os localizados nos centros de negócios, cívico, culturais e desportivos."

Carmen Portinho morreu em 2001, aos 98 anos.

## LIGANDO O SERTÃO AO PAÍS

O projeto de 1948, de Jalles Machado de Siqueira, não é exatamente um esboço de cidade. É uma proposta de malha rodoviária ligando todo o país à capital federal, quando ela fosse construída. Mineiro radicado em Goiás, deputado federal pela UDN, topógrafo, fazendeiro, construtor de usinas hidrelétricas, Jalles Machado esboçou um extenso plano viário, com vias perimetrais e radiais, e propunha meios de se conseguir recursos para as obras rodoviárias e de construção da cidade a partir da combinação de capital público e privado. Com o projeto, Machado pretendia reforçar a ideia de se transferir a capital para Goiás. Mostrava, como o entrelaçamento viário, que a cidade não ficaria isolada do restante do Brasil, como temiam os que se opunham à ideia.

Meses antes de apresentar seu projeto, Jalles Machado subiu à tribuna da Câmara Federal e defendeu a construção de uma rede rodoviária para ligar o Planalto Central a todo o território nacional. "As vias de transporte serão, não tenhamos dúvida, a varinha de condão com que operaremos o milagre de tornar o Brasil uma potência, pois com elas elevaríamos a nossa produção e o nosso nível de vida à altura de nossa grandeza territorial e demográfica". Machado também foi precursor da ideia de se ligar o Norte ao Centro-Oeste. Ele apresentou à Câmara o projeto da rodovia Anápolis-Belem, mas a proposta foi considerada infatível, por razões técnicas, políticas e econômicas. Nem se sabia como enfrentar a Floresta Amazônica, nem se sabia de onde retirar recursos e nem havia disposição política para tanto.

www.correioabraziliense.com.br Acompanhe no site mapas, filmes, fotos e textos que vão contar a história das obras de Brasília construídas até a inauguração

## UM PLANO PILOTO QUADRICULADO

Menos de um ano antes da publicação do edital que lançou o concurso para a escolha do Plano Piloto de Brasília, três dos mais respeitáveis engenheiros brasileiros da época, Raul Penna Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis, esboçaram um projeto urbanístico para a nova capital. O grupo originalmente encarregado de projetar a cidade incluía o paisagista Roberto Burle Marx e os arquitetos Affonso Eduardo Reidy e Stelio de Moraes. Esses três, mais Penna Firme e Reis haviam sido formalmente convidados pelo marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, para projetarem a cidade.

Mas Burle Marx, Reidy e Moraes não compareceram às reuniões, "embora mais de uma vez fosse solicitada a sua cooperação", registrou o marechal no livro Nova Metrópole do Brasil, publicado pela Imprensa do Exército, em 1958. "Em vista disso fomos obrigados a convidar o professor Roberto Lacombe para integrar a subcomissão". Começados os trabalhos, surgiu a ideia de se convidar "um urbanista estrangeiro" para "orientações gerais". Tratava-se do arquiteto franco-suíço Le Corbusier, um dos formuladores dos preceitos da arquitetura moderna.

A reação de Pessoa foi nacionalista: "Discordamos da ideia por conhecermos a comprovada autoridade dos técnicos brasileiros, bastante capazes de assumirem a responsabilidade da execução dos trabalhos de planejamento da nova capital. Seria mesmo a primeira oportunidade para que os engenheiros brasileiros, que tanto têm contribuído para o progresso, o desenvolvimento e a beleza das nossas grandes cidades, realizassem, no setor de urbanismo, uma obra de grande envergadura", decidiu o marechal. Mãos à obra, portanto. A nova metrópole, o marechal deu o nome de Vera Cruz, primeira designação dada à suposta ilha descoberta pela armada do português Pedro Álvares Cabral. "Vera Cruz significa, pois, uma veneranda tradição de nossa Pátria, envolve-nos carinhosamente sob o manto da fé, lembra-nos o carinhoso nome dado ao nosso país — o título que, num momento de alegria, de exaltação e de vitória, afluíam aos lábios do grande descobridor, ao contemplar os sinais da terra brasileira."

A nova cidade foi esboçada em um "Estudo Preliminar para a cidade de Vera Cruz, futura capital do Brasil". Em vários sentidos, tratava-se de um projeto pioneiro, segundo ensaio dos professores de arquitetura Andrey Schlee e Sylvia Ficher, da Universidade de Brasília (UnB). "Primeiro, porque assume a presença do lago Paranoá, dando-lhe a devida importância na organização urbana", escrevem Schlee e Ficher. Como no projeto de Carmen Portinho e no de Planópolis, a nova capital surgia no imenso vale contornado pelos córregos Torto, Bananal, Riacho Fundo e Vicente Pires.

Vera Cruz é projeto de cidade formado por grandes quadras — cada uma com, aproximadamente, um quilômetro de lado. Dois eixos principais se cruzam em viaduto bem no centro da cidade — no sentido leste-oeste, a Avenida Independência; e, no sentido norte-sul, a Avenida Bandeirantes (ou do Comércio). Cruzamento que garante "o caráter monumental dos espaços que abrigam suas funções primordiais". Duas amplas avenidas partem de uma rotatória, em formato de V, na base do V, situa-se o Panteão Nacional. O vão do V forma uma praça triangular, onde se localiza a Tribuna Pública. O V termina nas margens do lago e antes de nele chegar abriga um parque onde estão localizadas as universidades, as áreas esportivas e os jardins zoológico e botânico.