

PLANO PILOTO DE BRASÍLIA, UM PROJETO DURADOURO?

MULLER, Paulo Roberto.¹
ENNINGER, Leonardo Jose.²
CEZARINO, Lucas Rocha.³
SIRTOLLI, Wanderson.⁴
MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata⁵

RESUMO

O trabalho tem por objetivo apresentar o projeto do Plano Piloto de Brasília, desenvolvido por Lucio Costa na década de 50, período no qual o país estava buscando uma identidade nacional iniciada no governo de Getúlio Vargas e concretizado com a proposta e a construção da nova capital no governo de Juscelino Kubitschek, os aspectos que levaram o arquiteto a projetar uma cidade em formato de um avião e contextualizar os principais pontos deste projeto, como as superquadras, os modais do sistema de transporte e as cidades satélites e por fim uma análise se o projeto do Plano Piloto de Brasília seria um bom projeto a ser executado na atualidade.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento, Projeto, Urbanismo, Plano Piloto, Brasília.

1. INTRODUÇÃO

Optou-se por compreender se o Plano Piloto de Brasília foi um bom projeto para uma Capital, pois a cidade inicialmente projetada para uma população de 500.000 mil habitantes segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Aplicada), do qual no último censo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) de 2010 mostra que a capital brasileira já possui mais de 2.500.000 habitantes, isso significa quatro vezes a mais do que foi projetada. Esse aumento populacional inesperado usufruiu da boa qualidade do projeto do plano piloto? Todos os moradores da cidade têm acesso a infraestrutura básica? O modal de transporte escolhido em 1960 é o mais adequado para uma capital com quase 3 milhões de habitantes? Foram planejadas as cidades satélites? Os sistemas de superquadras deram certo? O que fazer agora que a cidade foi tombada como patrimônio Mundial?

É nesse sentido que esse projeto de pesquisa se justifica, uma vez que busca resposta para esses questionamentos, contribuindo com isso, para uma visão urbanística sobre o tema.

¹ Acadêmico do curso de Arquitetura e Urbanismo – FAG. E-mail: paulo-muller@hotmail

² Acadêmico do curso de Arquitetura e Urbanismo – FAG. E-mail: leonardo.enninger@hotmail.com

³ Acadêmico do curso de Arquitetura e Urbanismo – FAG. E-mail: lrochac@outlook.com

⁴ Acadêmico do curso de Arquitetura e Urbanismo – FAG. E-mail: wanderson_sirtolli@hotmail.com

⁵ Economista. Mestre em Desenvolvimento Regional. Professor do Centro Universitário FAG e da Faculdade Dom Bosco. E-mail: eduardo@fag.edu.br.

2. GOVERNO E POLITICA

O Estado brasileiro, até 1930, foi qualificado como um Estado de compromisso com seu regime oligárquico, que manteve um balanço político entre as estruturas regionais gerada pela economia agroexportadora. Assim, o desequilíbrio inter-regional era uma decorrência da ação do Estado segundo Farret (1985). De 1951 a 1954 o país volta a ser governado por Getúlio Vargas, cujo governo pregava a volta do nacionalismo brasileiro implantando empresas estatais como a criação da Petrobras em 1953 (EXPOENTE, 2012).

Em 1956 é eleito Juscelino Kubitschek para comandar o país até 1961, este governo ficou marcado pela habilidade de articular os problemas como os partidos de oposição, que deveriam apoiar o governo para que fosse possível concretizar o lema de sua campanha “cinquenta anos em cinco”, a fim de conseguir atingir seus objetivos o governo permitiu a entrada de investimentos estrangeiros que promoveu muitas obras. Juscelino mantinha seu plano econômico e seu plano de metas em cinco setores: energia, transporte, alimentos, indústrias e educação (EXPOENTE, 2012).

A construção de um centro político nacional não é um fato isolado que ocorre a nível puramente ideológico, pelo contrário, ele se tornou viável nos anos 50 devido ao processo de desenvolvimento do Capitalismo do Brasil. Mais ainda, Brasília resulta da ação deliberada do Estado sobre o território, a fim de acabar com os obstáculos da plena socialização do espaço, estes decorrentes de ações anteriores do Estado (FARRET 1985).

Já do ponto de vista arquitetônico-edifício esse consenso, que parecia ser um objetivo menos claro e talvez menos plausível, não chegara a se configurar plenamente, nem a gerar um receituário similar antes da Segunda Guerra, apesar das aproximações formais entre os vários mestres por volta do fim dos anos de 1920 – que talvez configurassem mais um impermanente ponto de encontro do que a efetivação de uma convergência, pois tanto foram procedidas quanto sucedidas por uma ampla divergência de caminhos (BASTOS, 2010, p. 24).

Seria fundamental buscar legitimação, assim gerar um grande empreendimento como o Plano de Metas, que viria a exigir muita argumentação para se mostrar válido apesar dos problemas econômicos que impôs, que foi desenrolando ao longo do governo. Desta forma, a análise do discurso foi identificar as nuances do pensamento de Juscelino, e como foi se desenrolando e se afirmando na prática ao longo do governo pela definição de Campos (2007).

No quadro político, no início dos anos 1950, o Estado assume um importante papel de investidor nos setores de infraestrutura e bens intermediários, caracterizando um modelo visto como capaz de ampliar o controle da economia nacional, através do Estado e do empresariado nacional, em aliança com

os segmentos emergentes da sociedade, caracterizando o assim o Pacto Populista da década de 50 de acordo com Farret (1985).

2.1 PLANO DE METAS

Este quadro político, econômico e espacial foi sacudido em definição por Farret (1985) pelo Plano de Metas 1956-1961 com um ambicioso programa setorial, suportado por investimentos públicos e privados nas áreas de infraestrutura, indústrias básicas e de bens de consumo duráveis, recursos humanos e, a mais controversa de todas as metas, a construção da nova Capital, Brasília.

A transferência da capital para o interior do país era um sonho acalentado desde a independência. Significava a possibilidade de um novo polo de desenvolvimento e de conquista de espaços internos e a consequente melhor articulação entre as diversas regiões distantes a partir de um eixo de encontro centralizado, a região centro-oeste (GONSALES, 2013, sp).

Para Campos (2007) mesmo que a construção de Brasília rendesse estes recursos com a venda de seus espaços, seriam recursos a serem obtidos no futuro, e, portanto, em um primeiro momento a obra geraria somente gastos, e a ocupação desses espaços poderia ser um processo lento como foi argumentado por Juscelino diante da crítica do financiamento de Brasília, não contando ele próprio com esse tipo de compensação.

Brasília foi implantada com a premissa de que, juntamente com investimentos em capital físico em rodovias e em outras áreas, iria contribuir para a concretização de um dos pré-requisitos básicos do Plano de Metas: o crescimento da demanda interna, com a incorporação de novos segmentos e áreas do País no processo econômico (FARRET, 1985, p. 24).

Inaugurada pelo Presidente Juscelino Kubitschek em 1960, Brasília a nova Capital do Brasil. A definição de Schmidt (1985) sobre a construção da nova capital, de acordo com as ideias de Le Corbusier, Niemeyer e Lúcio Costa, com a sequente mecanização das comunicações por meio do automóvel, resultou em desafios com as presentes condições de falta de petróleo. Para Ferreira (1985) poderia mesmo ser considerada um marco no desencadeamento da urbanização brasileira.

2.2 PROJETO DA CIDADE MODERNA

O projeto de Lúcio Costa foi composto sob o enfoque de uma diversidade de referência urbanísticas nacionais e internacionais. Lançou uma representação espacial de essência dialética da sociedade brasileira, expressando em algumas folhas de papel a modernidade, com uma linguagem arcaica, assim a nova capital se intercalou entre o urbanismo moderno e as experiências tradicionais (TAVARES, 2012).

Lúcio Costa é um figura-chave no quadro de implantação da arquitetura moderna no Brasil. Esse papel se consolida em 1936 trazendo Le Corbusier ao país, e liderando o projeto do edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública (MESP). De forma aberta Costa enxergava na possibilidade de reaproximação entre a arte e técnica, separadas na arquitetura cenográfica do ecletismo e no arremedo neocolonial (WISNIK, 2001).

De acordo com Bastos (2010) as obras da Capital Brasília tiveram figura principal conhecida como Oscar Niemeyer com uma qualidade adquirida pela modernidade e imputada por Lúcio Costa. Onde teve a resposta tão procurada de uma expressão nacional e internacional. A transmutação, pelo traço original de Oscar, do vocabulário plástico corbusiano teve uma contribuição de enriquecimento para o momento de formação.

Não é fácil questionar a armadilha da equivalência simplista entre arquitetura e política que vige na maioria dos debates intelectuais arquitetônicos brasileiros relacionados a construção da Capital do Brasil, para a escola paulista brutalista trata-se de postura datada, episódica e irrelevante na produção da arquitetura brasileira do século XX, com fim de ajudar a compor, pela adição de um importante fragmento ausente um panorama mais rico, múltiplo e complexo da arquitetura brasileira em senso amplo ainda segundo Bastos (2010).

2.3 MODERNISMO NO BRASIL

As mudanças que estavam ocorrendo no Brasil vinham acontecendo transformações em que acompanhavam com o exterior, refletindo o avanço do capitalismo e uma participação maior da burguesia no poder. Com o evento da Semana da Arte Moderna em 1922, deu-se início a um desenvolvimento literário do movimento modernista ou modernismo.

Mas ainda na fase de transição, os arquitetos modernos que ainda vinham com o desenvolvimento da arquitetura clássica, ainda observavam o que ocorria em exigências daqueles tempos, não procuravam criar um estilo novo.

Para Warchavchik (2003, p. 36) “Nunca nenhum deles pensou em criar um estilo, eram apenas escravos do espírito do seu tempo”.

Para que a arquitetura viesse com um estilo original o arquiteto moderno deveria deixar de copiar estilos antigos e deixar de pensar nela, ou seja, deveria ser uma arquitetura racional e baseada na lógica do tempo para criar um estilo.

“O arquiteto será forçado a pensar com maior intensidade, sua atenção não ficará presa pelas decorações de janelas e portas, buscas de proporções etc”. (WARCHAVCHIK, 2003, p.37).

A reforma da Escola Nacional de Belas-Artes foi à pioneira nos estudos do modernismo, Lucio Costa deu posse da direção em 12 de dezembro de 1930. Mas os grandes pioneiros do modernismo foram Alexander Buddeus e Gregori Warchavchik, que eram novos professores contratados de Lucio Costa.

Buddeus introduziu as revistas *Form e Modern Bauformen*, como novo vocabulário plástico de sólidos geométricos elementares e nova técnica de apresentação: exata, pura, que começou a ser adotado dentro e fora da Escola e continua em uso até hoje. (COSTA, 2003, p.61).

O grande pioneiro do Movimento Moderno foi Warchavchik que em 1927-1928 começou a construir as casas modernas em São Paulo, que logo foi escolhido por Le Corbusier como um dos representantes dos CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) na América do Sul.

A arquitetura moderna no Brasil veio com manifestações de origem no exterior, que por volta de 1930 estes arquitetos que Lucio Costas convidou para estudar os grandes mestres europeus, conhecendo Gropius, Mies van der Rohe e as teorias do Le Corbusier, se embasando e melhorando suas práticas das obras já construídas e suas teorias fez assim o nascimento de uma nova arquitetura, chamada de Arquitetura Moderna.

2.3 ARQUITETO LUCIO COSTA

Nasce Lúcio Costa em 27 de fevereiro de 1902 em Toulon, França. Passa grande parte da sua infância em vários países da Europa em virtude da profissão do pai. Filho de pais brasileiros Joaquim

Ribeiro da Costa e Aline Ferreira da Costa. Retornou ao Brasil em 1916 e por influência do pai estudou na escola de Belas-Artes no Rio de Janeiro (WISNIK, 2001).

Já como arquiteto tem como contato com as ideias de Gropius, Mis Van Der Rohe e Le Corbusier, se convertendo então para o movimento moderno. Com essa nova luz de ideias finalizou em 1936 o primeiro projeto para o Ministério da Educação e Saúde Pública, elaborado por um grupo de arquitetos coordenados pelo então Lúcio Costa, pela definição de Wisnik (2001).

Em 1957, Lúcio Costa vence o concurso para o Plano Piloto de Brasília, com um memorial que deixava clara a ambiciosa concepção urbanística do arquiteto para a nova capital. Ponto máximo das metas estabelecidas por Juscelino Kubitschek, Brasília fora concebida, segundo o arquiteto como o coroamento de um grande esforço coletivo em vista ao desenvolvimento nacional e à independência econômica, política e cultural do país, ainda sobre a definição de Wisnik (2001).

O Plano piloto, ao lado dos projetos de edificação de Oscar Niemeyer marca tanto o trabalho do arquiteto como a produção arquitetônica brasileira. A partir de Brasília, o arquiteto desenvolve uma série de propostas urbanísticas para diferentes escalas e locais pelo mundo. E no dia 13 de junho de 1998, Lúcio Costa falece no Rio de Janeiro, aos 96 anos (WISNIK, 2001).

2.3 PLANO PILOTO

2.3.1 Concurso

Tavares (2007) explica que no dia 4 de abril de 1955, na cidade de Jataí, Goiás Juscelino Kubitschek é abordado por um cidadão no meio de um de seus discursos de campanha. Confirmando que iria pôr em prática, rigorosamente, a constituição se eleito presidente, JK é questionado por Antônio Carvalho Soares (o Tinoquinho), se ele trocava a capital federal do Rio de Janeiro para o interior de Goiás, como apontava a constituição. Juscelino, afirma pela primeira vez em um discurso público, se comprometendo a transferir a capital federal para o Planalto Central.

Tavares (2007) ainda explica que logo depois da visita de JK em Jataí, a capital Brasília passará de um discurso político de sua campanha para uma meta-síntese do governo. Porém com essa notícia houve uma forte opinião contrária a essa iniciativa, sobretudo das lideranças oposicionistas, que não eram raras e nem silenciosas. O maior opositor de JK, sem dúvida, foi Carlos Lacerda e a UDN o partido que mais se opôs contrastais imperativos.

Segundo Tavares (2007) quando consultado pela NOVACAP (Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, o IAB encaminhou ao presidente da república uma declaração, que aconselhava um concurso nacional, para escolher o profissional que coordenaria o planejamento e a execução da nova capital do país. Tornou-se claro que a escolha dos projetos deveria estar ligada aos princípios do modernismo internacional.

De acordo com Tavares (2007) não a dúvidas que houveram várias críticas sobre o edital do concurso. No fim do prazo de inscrição, foram inscritos 62 participantes, onde encontrava-se desde profissionais vinculados aos mais estreitos laços modernistas a arquitetos de grande expressão acadêmica.

Nessa lista podem ser encontrados nomes como o próprio Paulo Antunes Ribeiro, que se tornaria membro do júri; e de Lúcio Costa, que diversas vezes havia negado qualquer hipótese de participação no concurso ao ser convidado por outros arquitetos e escritórios. Uma única mulher concorrente, Sonia Marlene de Paiva; e algumas construtoras e firmas especializadas em engenharia. Carlos Frederico Ferreira, Luiz Saia, entre outros conhecidos, inscreveram-se, porém não participaram com projetos. Lúcio Costa, apesar de suas negativas em concorrer, participou do Concurso, entretanto esteve desvinculado de qualquer equipe. (TAVARES, 2007).

Conforme Bastos e Zein (2010) explicam os projetos que competiram no concurso de Brasília, para a nova capital do país, são exemplos muito claro entre as divergências potenciais que, por sua breve iminência e semelhança, ainda não indicam as diretrizes abrangentes de seus vetores, só mostrava nitidamente em momentos posteriores.

Nos projetos dos concorrentes ao concurso de Brasília, o pluralismo formal comparece em distintas vertentes arquitetônicas: das linhas mais “tradicional” (Le Corbusier do pré-guerra, escola carioca), à obra de arquitetos que buscam outras influências internacionais (Aalto, Le Corbusier do pós-guerra, Mies van der rohe etc.), ao incipiente brutalismo, e ao estilo internacional corporativo dos anos 50, entre outras possibilidades (BASTOS; ZEIN, 2010, p.63).

Segundo Bastos e Zein (2010) apesar das diferenças de aparências de cada projeto, todos os participantes do concurso apresentaram soluções conceituais semelhantes, que são tão visíveis hoje como imperceptíveis na época. Com exceção do projeto ganhador, todos os projetos exibidos no concurso, não são especialmente projetos para uma capital nacional, mas sim modelos de cidades, cujo os princípios poderiam ser usados em várias ocasiões.

2.3.1 Projeto

Lauande (2007) explica que a proposta encaminhada para o concurso da nova capital do País, foi um resumo do conhecimento acumulado, interpretado por croquis e traduzido em textos, tal como, um ponto de encontro com os pensamentos urbanísticos de uma época, criado com um alto grau de temporalidade social como individual.

Segundo Queiroz (2007) depois de suceder a uma profunda leitura do projeto, ele constatou que não existia nenhuma palavra que sobrasse ou faltasse na apresentação do que seria a nova cidade. Deste modo, tudo aponta que foi a simplicidade e a clareza dos croquis de Lucio Costa, acrescentado a qualidade literária do documento, que auxiliou no veredito do jurado.

Para o entendimento da divisão da cidade em duas escalas – Residencial e Monumental – deve-se entender, inicialmente, o conceito de escala: o resultado da comparação, considerando a questão dimensional, entre dois objetos. Em segundo lugar, entender que os eixos estruturadores do Plano-piloto – um para cada escala – foram implantados de forma a proporcionar uma relação entre elas e, como consequência, reforçar os seus conceitos morfológicos (LAUANDE, 2007, SVP).

De acordo com Lauande (2007) o eixo residencial simboliza o homem em um nível individual, de sua existência, onde ele vivencia uma boa qualidade de vida, usufruindo de forma plena, dos momentos de descanso e do convívio social. As superquadras são introduzidas no sentido de curvatura das curvas de nível, com no máximo seis pavimentos, permitindo que as copas das árvores e o topo dos edifícios, estivessem em uma altura proporcional uma da outra.

“A superquadra é uma das *faces humanas* da cidade as quais os críticos mais contumazes, por uma capacidade limitada ao intransitivo, não conseguem vislumbrar.” (LAUANDE, 2007).

Lauande (2007) explica que o eixo da escala monumental, que comporta os principais edifícios institucionais e os marcos, é um tipo de espinha dorsal da malha que retrata a dimensão coletiva – minunciosamente implantado perpendicular as curvas de nível. No fim do setor leste do eixo monumental, se encontra a praça dos três poderes, indo contra ao posicionamento das praças centrais, utilizada em outras cidades. Suspeita-se que a distinção de seu posicionamento se deve a preocupação da segurança. O valor simbólico do projeto do Lúcio Costa é representado através da morfologia implantada no terreno.

Ela está face a face com o cerrado ou, em suas próprias palavras: *a mão de um braço* (sic), que toca o *coração* do país. A Praça dos Três Poderes é a continuidade da área urbanizada,

sem incorporar o papel de um elemento estruturador - os cidadãos têm como palcos da vida social pública os outros *centros* da cidade: o Setor Comercial Sul e a Plataforma Rodoviária – a convergência dos eixos (LAUANDE, 2007, S/P).

Queiroz (2007) explica que o traçado de Brasília lembra um grande pássaro ou um avião. O formato de pássaro, por exemplo, inspirou a vontade de voar do homem que criou o avião. Já o avião, simboliza a crença na máquina, a habilidade do homem em controlar as leis da natureza, seu poder como inventor e transformador da realidade. *O homem que constrói e que cria.*

Segundo Lauande (2007) um dos fundamentos da Carta de Atenas utilizado por Lúcio Costa, foi o da extinção dos cruzamentos de vias, em virtude da utilização de transições de níveis. Esse fundamento teve como objetivo facilitar o tráfego de veículos, evitando o desgaste do automóvel com excesso de paradas. O eixo que corta a cidade de uma extremidade a outra, separando as áreas residencial no sentido transversal, além de ser uma das principais avenidas da cidade, é também uma rodovia federal.

O conjunto urbanístico-arquitetônico de Brasília, construído a partir do Plano Piloto, um projeto de Lucio Costa, foi inscrito no Livro de Tombo Histórico pelo Iphan em 14 de março de 1990. Primeiro conjunto urbano do século XX a ser reconhecida pela Unesco, em 1987, como Patrimônio Mundial. Sua principal característica é a monumentalidade, determinada por suas quatro escalas: monumental, residencial, bucólica e gregária e por sua arquitetura inovadora (IPHAN, 2017).

2.4 MOBILIDADE URBANA

O sistema viário foi um elemento definidor da estrutura urbana da nova capital, segundo Kim (2010) este elemento foi um dos primeiros a serem implantados para a abertura da capital. Iniciando-se com as movimentações de terra, alteração da topografia e instalações do sistema de escoamento de água, estas intervenções grandiosas em meio ao cerrado já podiam ser vistas áreas. Para Kim (2010) o projeto da nova cidade contempla o Eixo Monumental Leste-Oeste e o Eixo Rodoviário, sentido Norte-Sul no qual.

É composto de três vias justapostas com 14,2 Km de extensão: uma via central de alta velocidade, com seis pistas, e duas vias laterais de média velocidade (os eixos L e W), cada qual com quatro pistas. Duas largas faixas ajardinadas separam as vias laterais da via central e acomodam os trevos de ligação com as superquadras residências (KIM 2010).

Para Kim (2010) o arquiteto Lucio Costa concebeu seu plano com as superquadras no intuito de libertar os indivíduos de problemas de engarrafamento, outra proposta implantada foi utilização

do eixo rodoviário nos finais de semana com atividades esportivas, contendo assim pistas centrais exclusivas para ciclistas e pedestres.

Kim (2010) aborda que no início dos anos 1970, o Eixo Rodoviário ganhou uma superlotação não prevista e consequentemente devido ao aumento da frota de carros e ônibus, tornando-se insuficiente e insustentável as ligações da Asa Norte e Sul, sendo necessário uma ligação direta entre os dois ramos.

Em paralelo a construção de Brasília foi desenvolvido projetos do sistema viário que interligava a nova capital as regiões mais distantes pelo sistema rodoviário, tendo como um dos projetos mais ambiciosos a ligação e Belém-Brasília, atravessando o cerrado e a floresta amazônica, sendo uma das regiões que até então não eram desbravadas pelo território nacional (KIM 2010).

Kim (2010) afirma que as soluções encontradas nos nós articuladores do sistema viário, definiram algumas das caracterizas mais marcantes da proposta urbanística de Lucio Costa o marco zero de Brasília por exemplo, que fica no cruzamento entre o eixo monumental e o eixo rodoviário deu lugar ao espaço da estação rodoviária. Esta plataforma contém a estação rodoviária construída com extrema complexidade arquitetônica e logística. Pois para o arquiteto esta obra poderia cumprir um papel funcional tão importante quanto as estações ferroviárias das cidades europeias.

Em 1955 foi construída a primeira pista de terra para o aeroporto com 2700m, em 2 de Abril de 1957, foi inaugurado 1971 o aeroporto definitivo com uma pista de 3300 de comprimento e 45m de largura, com um simples terminal de passageiros no qual foi substituído por um novo terminal retangular de alvenaria e concreto, com térreo e mezanino projetado pelo arquiteto Tércio Fontana Pacheco, tendo como proposta original de Oscar Niemeyer, rejeitada pelo regime militar.

Coube aos aeroportos desempenhar em Brasília o papel que em outras épocas coubera às estradas, ferrovias e canais navegáveis no surgimento de novas cidades. Quando as ligações por terra ainda eram precárias ou inexistentes, foi o transporte aéreo que deu sustentação às fases iniciais do planejamento e da construção da nova capital.

2.5 CIDADES SATÉLITES

No começo do período da modernização, de 1850 em diante, o Brasil deu alta prioridade para a construção de formas espaciais planejadas (PAVIANI, 1985, p. 37).

Com todas estas condições urbanísticas surgindo no Brasil, grandes cidades vêm surgindo em pontos de fluxos de migração e organizando espaços de aglomeração. Como a construção de

Brasília que estava sendo o ponto chave de uma cidade pioneira, vinha surgindo muitas pessoas que estavam migrando de outros locais do país para a nova capital que buscavam uma nova oportunidade de trabalho tanto urbano como rural para uma melhoria de vida.

Por sua especificidade de já ter surgido para ser uma cidade grande, teve desde seu começo, um poder de direcionamento muito além da atração de excedentes populacionais locais ou regionais, canalizando as correntes migratórias nacionais para o mercado de trabalho, que se abria com a construção de uma obra de tal porte: a capital do País. (PAVIANI, 1985, p.50).

Assim a cidade de Brasília teve uma população de mais de um milhão de habitantes, que para Paviani (1985) afirma que o “rápido crescimento urbano vem acompanhado de desorganização espacial, chegando mesmo ao crescimento caótico das cidades”.

Em questão Paviani (1985, p.38) diz que “A fundação de Brasília como a capital nacional tem trazido uma notável influência no redirecionamento da migração interna dentro do país, também como na afetiva ocupação da região Centro-Oeste”.

Mas com todas estas migrações para o estado de Brasília, começou a gerar muitos problemas no espaço planejado dos limites do Plano Piloto, que não conseguia absorver a grande quantidade de população que estavam indo para a função da construção da capital.

A população migrante formava favelas e acampamentos no espaço em construção. Para abrigar essa população foram criados núcleos periféricos ao Plano Piloto, como solução para impedir o crescimento desordenado no centro (PAVIANI, 1985, p.51).

Estes núcleos chamados de cidades satélites que foram projetadas para os trabalhadores da construção civil, onde a população do país começou a se dissipar para estas regiões com o intuito de um grande acréscimo de desenvolvimento.

Dando início assim o Núcleo Bandeirante que era chamado de cidade livre, começou a ser expandindo com a criação de Taguatinga em 1958, Planaltina em 1958 depois Brazlândia, Sobradinho, Gama em 1960.

Mas com o tempo estes distritos tiveram que entrar dos planos urbanísticos de uma forma rígida como o Plano Piloto, em que Ferreira e Steinberger (2005 p.70) falam que “essa criação representou um primeiro momento do processo de segregação e de expulsão socioespacial”.

3. METODOLOGIA

Este projeto teve como base metodológica a Revisão Bibliográfica com análise de dados secundários.

Para Gil (2002) uma revisão bibliográfica consiste em estudos prévios exploratórios, com a intenção de familiarizar o acadêmico com a área de interesse.

Já a análise de dados, de acordo como Gil (2002) consiste no estudo aprofundado e penoso de um ou poucos aspectos de modo que permitam um amplo e detalhado conhecimento, sendo hoje considerado uma análise de um fenômeno de um contexto real.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Observa-se que o projeto urbanístico da nova capital brasileira foi planejado de forma estática, não prevendo um aumento populacional nas proximidades, pois verifica-se que o plano piloto não prevê continuidade das vias e nem da infraestrutura para tal finalidade, no qual resultou na criação de forma irregular de cidades satélites ao seu entorno, sem, ou com infraestrutura básica deficiente aos moradores que migraram ou permaneceram na região após a conclusão da obra.

Com o crescimento populacional na região o modal de transporte adotado para a capital brasileira se torna insuficiente e insustentável, devido à grande quantidade de usuários, estes vindo das cidades satélites.

Em 2012 com o tombamento da capital brasileira, a cidade perdeu a possibilidade de realizar intervenções urbanas a fim de melhorar a logística e infraestrutura da capital até as cidades satélites que sofrem e continuarão sofrendo com estes problemas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desta forma, concluí-se que o Plano Piloto de Brasília é um excelente projeto urbanístico, porém, não se aplica hoje para uma capital brasileira, que em média possui dois milhões de habitantes, desta forma a infraestrutura executada na capital se torna ineficiente pois falta lugares



destinados a moradia, à necessidade de se implantar um sistema de multimodais de transporte (ferrovias, VLT, BRT, Metro, Trem, dentro outros) além de fornecer áreas de trabalho e lazer a todos os moradores e visitantes da capital.

REFERÊNCIAS

BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil: arquiteturas após 1950**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

COSTA, L. A Situação do Ensino das Belas-Artes. In: XAVIER, A. **Depoimento de uma geração: Arquitetura moderna brasileira**. São Paulo: Cosac e Naify, 2003.

EXPOENTE. **História**. Maringá: Expoente, 2012.

FERREIRA, I. C. B.; STEINBERGE, M. **O modelo de gestão de Brasília e as políticas urbanas nacionais**. Revista: Caderno Metrópole, São Paulo, n. 14, PP. 67-83, 2005. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=402837799004>. Acesso: 23 de agosto de 2017.

GONSALES, C. C. **Brasília, por Rino Levi / Célia Castro Gonsales** 28 Out 2013. ArchDaily Brasil. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/149102/brasil-por-rino-levi-slash-celia-castro-gonsales>. Acesso em 06 de out. 2017.

IPHAN. **Brasília (DF)** 2017. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/359/>. Acesso em 07 de out. 2017.

KIM, L.; WES, M. **Brasília**. São Paulo: Cosac & Naify, 2010.

LAUANDE, F. **O projeto para o plano-piloto e o pensamento de Lúcio Costa**. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/223>. Acesso em 16 de ago. 2017.

PAVIANI, A. **Brasília, Ideologia e Realidade/Espaço Urbano em Questão**. 1ª.ed. Projeto Editores Associados Ltda. São Paulo, 1985.

QUEIROZ, A. **O plano piloto de Brasília e a busca da cidade ideal: utopia, arte e mitologia**. Uberlândia: ArtCultura, 2007.

TAVARES, J. **50 anos do concurso para Brasília: um breve histórico**. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.086/234>. Acesso em 16 de ago. 2017

WARCHAVCHI, G. Acerca da Arquitetura Moderna. In: XAVIER, A. **Depoimento de uma geração: Arquitetura moderna brasileira**. São Paulo: Cosac e Naify, 2003.