

LUCIO COSTA E O PLANO PILOTO: Do princípio a contemporaneidade

PIOVESAN, Rafaela.¹

SAGAWA, Miyuri Rodrigues.²

SONEGO, Maria Clara Montanher.³

ANJOS, Marcelo França dos.⁴

RESUMO

O presente trabalho possui como tema o projeto de Lucio Costa e a sua finalidade. A metodologia abordada para o mesmo foi por meio de pesquisa bibliográfica, através de levantamentos bibliográficos feitos a partir de livros, artigos e também documentários. O problema de pesquisa indagado é de analisar o projeto vencedor do concurso para o Plano Piloto de Brasília, para entender se ainda hoje ele atende as necessidades urbanísticas atuais? A hipótese supõe que a cidade de hoje não atende as necessidades básicas pensadas no Plano Piloto. Para a seguinte pesquisa na fundamentação teórica foi considerado a biografia do arquiteto, Carta de Atenas e o Plano Piloto de Lucio Costa para Brasília. Nas considerações finais considera-se que a hipótese foi refutada, pois as necessidades propostas na época do concurso continua sendo atendida e amparada na atualidade, havendo apenas algumas alterações no Plano.

PALAVRAS-CHAVE: Brasília, Plano Piloto, Lucio Costa, Planejamento Urbano.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho visa compreender o projeto finalista do concurso de Brasília e analisá-lo nos dias atuais. Desta maneira, possui como assunto Brasília da concepção à materialização e como tema, o projeto de Lucio Costa em Brasília e a sua finalidade. Esta pesquisa se justifica pelo fato de Brasília ser uma cidade referência em arquitetura e urbanismo, o que contribuiu e inspirou o planejamento de outras cidades. O criador desta cidade tão conhecida por ter sido planejada, foi Lucio Costa, arquiteto e urbanista que ficou conhecido por conceber uma cidade completamente diferente do que havia no Brasil na época.

Assim, o problema do trabalho será desenvolvido na sustentação da seguinte pergunta: o Plano Piloto elaborado por Lucio Costa no ano de 1957, continua atendendo as necessidades urbanísticas de uma capital federal, nos dias atuais?

Deste modo, a hipótese parte de que o arquiteto ao projetar a cidade queria que ela fosse monumental e habitacional, com o planejamento de dois eixos e divisões por zonas de lazer,

¹Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz. E-mail: rafaelpiovesan15@gmail.com

²Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz. E-mail: msagawa@hotmail.com

³Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz. E-mail: mariaclarasonego@hotmail.com

⁴Professor orientador, docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UEM/UUEL. E-mail:mf_anjos@hotmail.com

circulação, habitação e trabalho, que foram fundamentados a partir da Carta de Atenas e inspirado por ideias de Le Corbusier. Ele projetou uma cidade para o futuro que possuía um limite de habitantes para a capital, e propunha cidades de apoio para que possa ser feita a expansão, essas eram chamadas de cidades satélites. O crescimento de Brasília aconteceu de forma inesperada, ocasionando assim uma explosão populacional na capital, transformando-a em uma cidade socialmente e economicamente muito diferente do esperado. As cidades satélites cresceram sem planejamento mesmo tendo sido indicadas no Plano Piloto, abrigam trabalhadores que não possuem condições de morar na capital por conta da grande valorização econômica. Com isso, entende-se que a Brasília de hoje não atende as necessidades básicas pensadas no Plano Piloto.

Como objetivo geral busca-se analisar se Brasília continua sendo uma cidade de referência na contemporaneidade, para isso definiu-se alguns objetivos específicos a serem analisados, sendo eles: I) Elaborar uma breve bibliografia sobre o arquiteto e urbanista Lucio Costa; II) Elencar os quatros pontos da Carta de Atenas para assim introduzir o Plano Piloto feito pelo arquiteto e possuir um melhor entendimento da proposta; III) Descrever o Plano Piloto de Brasília para entender como ele planejou a capital, apresentar e destacar brevemente os pontos positivos desta proposta; IV) Analisar a capital nos dias atuais, citando autores urbanísticos da atualidade, identificando pontos que não estavam previstos no Plano; V) Elencar pontos positivos e negativos analisados através da opinião dos autores já citados acima, para mostrar as opiniões em formato de tabela, contendo os pontos positivos e negativos; VI) Concluir corroborando ou refutando a hipótese inicial.

Por essa razão foi utilizado como alicerce desta pesquisa os seguintes marcos teóricos:

“A capital de JK, projetada por Lúcio Costa, Brasília, uma cidade para todas as classes, pensada para todos. Hoje, uma capital monumental e economicamente importante, com um grande avanço tecnológico. [...] é possível que o futuro não conserve a solução das rodovias urbanas, um dos fundamentos da concepção da cidade, nem as comunidades residenciais geométricas, que estão associadas aquelas; em compensação, permanecerá sempre o crédito dado a toda tentativa pioneira de importância referente a vida do homem [...]. A cidade toda, inspirada por um ideal humanitário e baseada na preocupação com o bem-estar dos habitantes, é uma obra de arte, e isso foi proposital. [...]” (BRUAND, 2002. Pág. 372.)

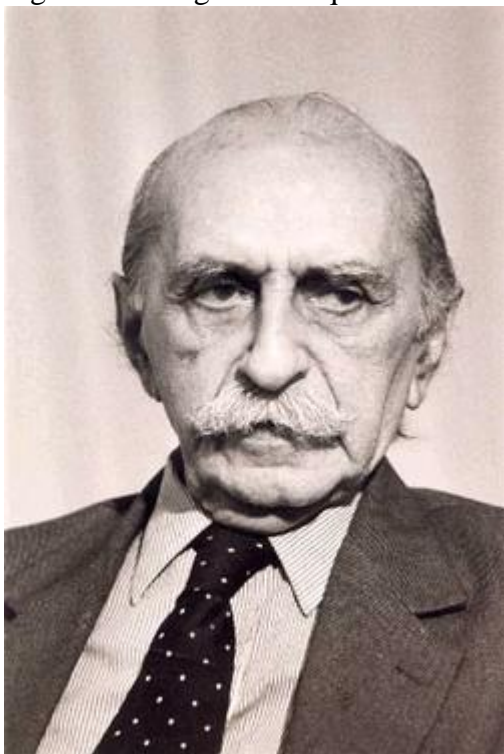
“Se bem revele um carácter ‘único’, a Brasília de Costa não deixa de ser expressão de um pensamento comum, que igualmente permeia as demais propostas do concurso: a concretização da utopia da cidade moderna, que por acréscimo de graça traria em seu bojo a sociedade sem contradições sociais e econômicas. [...]” (BASTOS e ZEIN, 2010. Pág. 66)

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo serão apresentados os seguintes assuntos, a biografia do arquiteto Lucio Costa, a Carta de Atenas e o Plano Piloto de Brasília, para que assim seja possível ter base teórica para que possa ser analisado a capital federal nos dias atuais.

2.1 BIOGRAFIA DO ARQUITETO

Figura 01: Imagem do arquiteto Lucio Costa.



Fonte: Lion Salgado Moreira, sd.

Nascido em 27 de fevereiro de 1902 em Toulon (França) e falecido em 13 de junho de 1998. Lucio Costa é filho dos brasileiros, Joaquim Ribeiro da Costa, engenheiro naval e Alina Ferreira da Costa. Ele passou grande parte de sua infância se mudando para diversos países da Europa em decorrência da profissão que seu pai exercia (WISNIK, 2001).

Estudou na Royal Grammar School em Newcastle, Inglaterra e no Collège National em Montreux, na Suíça, entre 1910 e 1916, foram suas primeiras aulas. Em Newcastle, foram as primeiras aulas de desenho o que demonstram o interesse e prazer em desenhar (FRAZÃO, 2015)

Então em 1916 a família resolve retornar ao país de origem, escolhendo o Rio de Janeiro para ficarem. Em 1917, seu pai que sempre desejou ter um filho artista, então, o matricula na escola de Belas-Artes, do Rio de Janeiro. Inicialmente ele fazia curso de pintura e apenas mais tarde descobre a Arquitetura, formando-se em 1924 no curso Especial de Arquitetura (PESSÔA, 2004).

De 1919 a 1921, consegue emprego como desenhista na empresa de Rebecchi e também no Escritório Técnico Heitor de Melo, que é coordenado por Archimedes Memória, Lucio se torna responsável por importantes projetos no Rio. Entre eles alguns que se destacaram são os edifícios da Exposição Internacional do Centenário da Independência em 1922 e também o projeto para o Pavilhão das Grandes Indústrias, o qual foi construído em estilo neocolonial, bastante praticado em diversos países da América Latina (BRAGA, 2010).

Em dezembro de 1930 assume por indicação de Rodrigo Melo Franco de Andrade, a direção da ENBA. O arquiteto surpreende ao romper publicamente com o movimento neocolonial. Então substitui alguns professores por arquitetos e artistas alinhados ao incipiente movimento moderno, mas logo em 1931 o arquiteto é exonerado do cargo. Apesar de pouco tempo a frente da direção da escola, a reforma empreendida por Lucio Costa marca profundamente os caminhos das artes e da arquitetura no Brasil (WISNIK, 2001).

Em 1936 Lucio recebe a encomenda para criar o projeto da nova Sede do Ministério da Educação e Saúde Pública, para isso então ele convida vários arquitetos da época para participarem da elaboração do mesmo. Utilizou de várias características da arquitetura colonial portuguesa, segundo ele estes elementos aproximavam da arquitetura contemporânea (CAU-BR, sd).

Em 1957, Lucio Costa vence o concurso para o plano piloto de Brasília, apresentando de forma simples com um memorial explicativo que por mais de sintético e singelo deixava claro a sua concepção urbanística, onde teve como grande inspiração a Carta de Atenas (BRAGA, 2010).

2.2 CARTA DE ATENAS

As primeiras reuniões realizadas pelo CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – ocorreram nos anos de 1929 a 1933. As abordagens iniciais dos primeiros congressos são assuntos relacionados aos problemas urbanísticos, dando continuidade ao tema ampliando o campo de estudo (BELEVOLO, 2004).

Um dos principais assuntos debatidos no II CIAM ocorrido em Frankfurt em 1929, foram questionamentos enfatizando a habitação. Na época, foi uma forte discussão relacionada aos padrões mínimos de salubridade e as características residenciais (de OLIVEIRA, 2008).

Assim, o processo de consolidação observados pelo CIAM, evolui da minimização do custo de terreno e da urbanização, chegando à discussão de questões relacionadas a bairros e assim por diante até chegar à cidade. Dessa forma, Le Corbusier levanta indagação relacionada à cidade no III CIAM, promovendo soluções consideradas mais adequadas (de OLIVEIRA, 2008). Compreendendo assim, uma relação fundamental entre o problema urbanístico situados acima do tempo e os problemas sociais e políticos (BELEVOLO, 2004).

Em 1933, foi realizado o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, na cidade de Atenas, ocasionando um manifesto urbanístico expressando o pensamento sobre o meio urbano na época. Deste modo, cria-se a Carta de Atenas, um documento que trata as cidades sob ponto de vista de arquitetos que visam solucionar problemas urbanísticos causados pelo rápido crescimento das cidades. De um modo geral, a carta analisa o estado atual e crítico das cidades, encontrando soluções voltados para a melhoria da estrutura urbana (GALBIERI, 2008).

Figura 02 – A Carta de Atenas de Le Corbusier.



Fonte: Arquitetônica, 2018.

A Carta de Atenas leva em consideração temáticas sobre habitação, o lazer, o trabalho, a circulação e também sobre patrimônios históricos das cidades. Um dos pontos pregado pela Carta é a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, por meio da setorização de áreas e um adequado planejamento do uso do solo (GALBIERI, 2008).

Sendo assim, conforme a Carta de Atenas Iphan (1933), para uma ótima habitação são necessários projetos que contenham uma determinada quantidade de habitantes em cada cidade e também que ocupem no espaço urbano as melhores localizações. Isso é necessário, para que não ocorra a expansão descontrolada, afetando a quantidade de pedaço de terra por pessoa, o que pode causar a falta de sol, higiene e áreas verdes.

A ausência de controle no crescimento urbano atinge primeiramente as populações pobres, deixando habitações ruins para os mesmos. As habitações possuem a função de proporcionar iluminação natural, espaço e vegetação. Visto que, o ser humano necessita desses três conceitos, além disso, esses devem ser levados em consideração como pontos principais a serem vistos por todos os urbanistas. Sendo assim, o sol, com a principal função de crescimento; a vegetação, a qual auxilia na filtragem do ar; o espaço, que deve ser dividido justamente entre pobres e ricos, já que a moradia, independente da classe social, tem como dever estar em zonas favorecidas (IPHAN, 1933).

Todo bairro residencial deve conter superfície verdes voltada para o lazer, acolhendo crianças, adolescentes e adultos. Essas áreas verdes devem estar integradas aos volumes construídos e inseridos nos setores habitacionais, além de ter a função de embelezamento da cidade, deve ter primeiramente um papel útil com instalações de caráter coletivos que irá ocupar o gramado. Inserindo assim creches, escolas, centro de entretenimento intelectual ou de cultura física, pistas de corridas e piscinas (IPHAN, 1933).

Em questões relacionadas ao trabalho, a Carta de Atenas Iphan (1933) abrange dentro do tópico do trabalho os elementos relacionados à indústria, o artesanato e o centro de negócios. De acordo com o tema “trabalho”, a Carta de Atenas mostra que as grandes indústrias devem estar próximas a locais em que se encontram as matérias-primas, para que se possa diminuir a grande distância entre a matéria e o produto final. As indústrias devem adaptar todo seu entorno, conforme sua necessidade, por exemplo: as rodovias, ferrovias e os rios para a circulação dos materiais criados. Ao mesmo tempo, elas devem estar em um lugar reservado, para não ocorrer incômodo aos habitantes das cidades, como poeiras e ruídos.

Sendo assim, trabalhadores desses centros industriais, devem estar nas proximidades dos mesmos, para facilitar a locomoção até a o centro de trabalho, evitando longos caminhos e a perda de tempo, a qual poderia ser utilizada para realizar outras atividades pessoais. Assim, uma característica importante é a construção de habitações próximas ao trabalho, sendo separadas por

uma grande parede de vegetação. Tais casas podem ser de três tipos: uma casa individual com jardim, uma casa individual pequena, com exploração rural, e uma casa coletiva (IPHAN, 1933).

Em relação a circulação, não existe uma largura uniforme para as ruas e tudo está ao tráfego, número e a natureza do veículo. Por esse motivo, as vidas devem permitir várias funções ao mesmo tempo. Assim, os automóveis devem ir de um extremo ao outro. Devem permitir também a circulação de pedestres de um extremo ao outro. Ônibus e bondes, necessita seguir um percurso prescrito. Cada uma das atividades exige uma pista particular, com a função de atender todas as características específicas (IPHAN, 1933).

Nota-se que de acordo com Iphan (1933), que houve o propósito de aplicar a eliminação dos cruzamentos, deixando então pistas centrais para serem utilizadas com mais velocidade e pistas laterais destinadas ao tráfego local. Também, utiliza métodos para conseguirem uma boa circulação, como no cruzamento formado pelos eixos residencial e monumental, que é marcado por uma plataforma que desprende o tráfego. Assim, entende-se que para se ter uma boa circulação, é necessário atender alguns requisitos principais, quais sejam: a divisão das cidades por setores, pois assim irá facilitar o fluxo do transito; ruas com vias rápidas e sem paradas; e a divisão entre a circulação de veículos e pedestres.

2.3 PLANO PILOTO DE LUCIO COSTA PARA BRASÍLIA

O concurso nacional para projeto do plano piloto para a Nova Capital do Brasil, ocorreu entre setembro de 1956 e março de 1957. Este período marca o momento das grandes construções arquitetônicas no país, a mudança da capital do Brasil para o interior gerou grande confiança de todos, o que parecia apropriar-se de um papel de destaque perante modernização mundial (BRAGA, 2010).

Logo que foi titulado Presidente, Juscelino Kubitschek tratou logo de cumprir com o prometido e então em 18 de abril de 1956 criou um órgão responsável pelas operações, visando a construção da nova capital do país. Com isso Niemeyer é convidado para participar e comenta sobre a elaboração de um concurso (BRUAND, 2005)

O edital do concurso para projeto da nova construção da capital federal, foi publicado em setembro de 1956. Entregues 26 propostas, muitas formadas com a colaboração de técnicos de outras especialidades, mas dirigidas por arquitetos e urbanistas formados. O resultado saiu em 16

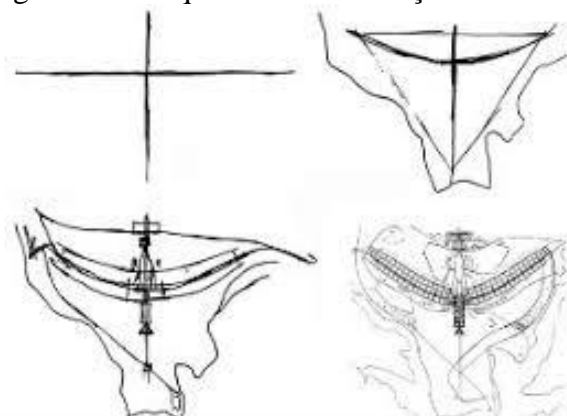
de março de 1957, aceito pela maioria com exceção do voto do representante do IAB, a proposta ganhadora foi a do anteprojeto apresentado por Lucio Costa, mas a premiação distribuía outros prêmios e menções já previstos no edital do concurso. (ANTROPOFAFIA A BRASÍLIA: BRASIL 1920 -1950).

Lucio Costa apresentou uma proposta mesmo não possuindo técnicas de apoio, essa foi explicada por um memorial com uma série numerada de croquis feitos a mão, em que afirma no início de seu memorial que não queria competir e sim apenas apresentar uma ideia que “surgiu, por assim dizer, pronta” em uma viagem aos EUA. (CAVALCANTI, 2012).

Lucio Costa venceu o concurso com uma proposta elaborada á mão e colorida, que possuía um relatório explicativo. Com 24 folhas tamanho ofício, 17 eram datilografadas e 7 com croquis feitos a nanquim. O desenho geral apresentava o partido adotado, e o relatório, descrevia e conceituava os desenhos os esclareciam, desta forma logo no início do relatório ele pede desculpas pela forma de apresentação (BRAGA, 2010).

A cidade proposta por ele era constituída pelo cruzamento de dois eixos, como quem assinalar um lugar. Posteriormente teve que ser adaptado á topografia local e ao escoamento natural das águas, um dos eixos teve de ser arqueado. Brasília é mais do que uma cidade moderna qualquer, Lucio desejou a ela um caráter monumental. (Plano Piloto, 2016).

Figura 03: Croquis iniciais do traçado de Brasília.



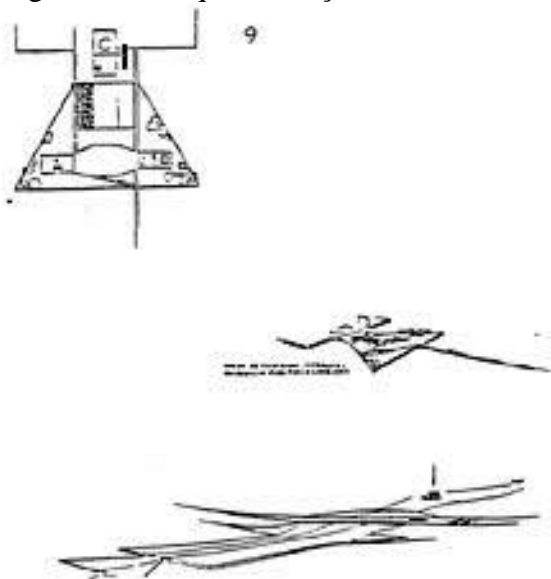
Fonte: Croqui Lucio Costa, 01 e 02.

O eixo arqueado é chamado de (norte-sul), para ele foi estabelecido à função de circulação, que foi aplicada com o uso de técnica rodoviária de pistas de alta velocidade no centro e nas laterais pistas para o tráfego local, assim eliminando os cruzamentos no mesmo nível. Ao longo desse eixo, chamado rodoviário-residencial, foi situado o grosso dos setores residenciais, lugares da vida cotidiana. Ao longo do outro eixo (leste-oeste), o qual é conhecido por Eixo Monumental, que

possui formato transversal das curvas de nível do local, na linha de menor aclive correspondente ao espigão, foram ordenados os setores da administração governamental e os setores identificados com a vida pública em sucessivos patamares. (WISNIK, 2001).

As primeiras obras que estão situadas na fronteira da cidade com o cerrado, possuindo o formato de um triângulo equilátero, acomoda as três casas dos poderes fundamentais: a do governo e a do supremo tribunal federal na base e a do congresso nacional no vértice. Este possuiria frente para a segunda plataforma, formada por uma grande esplanada gramada destinada aos pedestres, o ministério das relações exteriores e o da justiça ocupam os extremos inferiores, ligados ao congresso, os ministérios militares formando uma praça própria e os outros ministérios estão ordenados em sequência, ficando o da Cultura num dos extremos e no outro a catedral, em uma praça que só abriga ela assim dando o seu devido destaque. (RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília, 1991).

Figura 04: Croqui da Praça dos Três Poderes.



Fonte: Croqui nº 9.

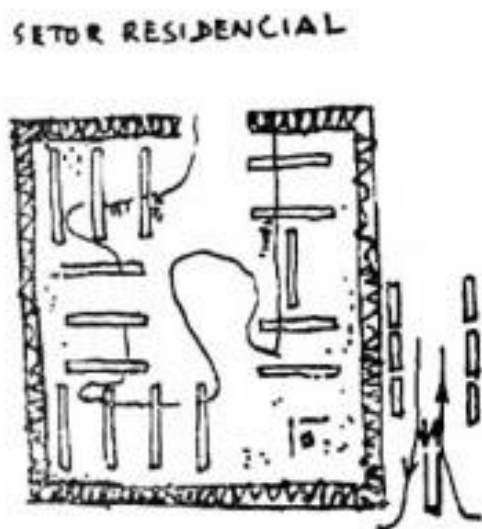
O cruzamento dos dois eixos foi resolvido pelo uso de uma terceira plataforma, central e com objetivo diferente das outras. Ela foi formada como uma construção autônoma do terreno em extensão do eixo rodoviário-residencial, para a junção dos eixos foi trabalhado em três níveis, seria dividido em pistas de velocidade/passagem, sem haver cruzamento e também pistas de trânsito local/ estacionamento locados sobre a plataforma. No extremo oeste do eixo monumental só que

mais para o meio do mesmo, foi locada a praça municipal, que é composto pela prefeitura, a polícia central, o corpo de bombeiros e assistência pública. (BRUAND, 2005).

Ao conhecido eixo rodoviário-residencial, foi designado a circulação exclusiva para o trânsito de passageiros, ou seja, para automóveis e ônibus, foi organizado os setores residenciais, composta por várias superquadras (BRAGA, 2010).

A criação de quadras grandes e econômicas foi feita tendo como base a finalidade de dar a população de classes sociais mais baixas o mesmo conforto e acesso as condições urbanas que as classes mais altas. Esta solução apresentada é formada por uma sequência de vias que formam um grande espaço com as ruas em paralelo e assim formando retângulos para as quadras, que são dimensionadas mais ou menos no tamanho de 160m x 320m. Que possuem vários blocos pela sua extensão, os apartamentos destes blocos possuem tamanhos variados entre 26m² a 52m² e tem a facilidade de serem ampliados. (WISNIK, 2001).

Figura 05: Croqui da Super Quadra.



Fonte: Zapatel, (2009).

O que destaca é que esta incrível proposta não foi desenvolvida, realmente como estava previsto no início (BRAGA, 2010).

Figura 06: Imagem de Brasília recém inaugurada.



Fonte: Brasília Poética (imagem de 1960).

3. METODOLOGIA

A metodologia abordada para a realização da pesquisa será por meio da pesquisa bibliográfica, no qual, será feito levantamentos bibliográficos a partir de livros, artigos e documentários.

A pesquisa bibliográfica de acordo com Marconi e Lakatos (2017), fundamenta-se em materiais já publicados, no qual, fornecem diversos dados, com o intuito de colocar o pesquisador em contato direto com todas as informações necessárias.

Primeiramente ocorrerá o levantamento de informações através livros, internet (artigos, livros digitais), buscando elencar sobre o arquiteto, seu método utilizado e sua obra. Por segundo, o levantamento de dados com livros, revistas e internet, para buscar autores que falam sobre a obra nos dias atuais. Em terceiro, analisar os dados recolhidos referentes a segunda etapa e descreve-los em formas de tabelas, marcando seus pontos positivos e negativos. E por último, concluir o artigo de forma que responda o questionamento inicial.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Para a análise e discussões, primeiramente a pesquisa de autores que observaram o Plano Piloto quando foi entregue por Lúcio Costa. Em segundo momento, autores atuais exibindo

opiniões sobre como o Plano se encontra nos dias atuais. Tendo assim por fim, um comparativo entre a Carta de Atenas apresentada na fundamentação, o projeto do Plano Piloto e como se encontra atualmente a capital.

O projeto para a nova capital de um país na visão de jurados do concurso, deveria ser algo inimaginável, que se aborda de forma única uma integração entre centros urbanos e rurais, numa área de 8,5 milhões de metros quadrados.

Em depoimento individual, o jurado Stamo Papadaki, opinou que o único projeto apresentado que aborda todos esses fatores foi o de Lúcio Costa, contendo uma relação entre as partes e o todo, e que acima de tudo, mesmo que a cidade cresça de maneira descontrolada, conseguirá manter sua identidade por conta de seu traçado. O jurado ainda, analisa o fato das escalas proposta, dizendo que o homem é respeitado no seu habitar sem se perder em um labirinto administrativo, assim, ao mesmo tempo uma cidade imponente e humana (BRAGA, 2010).

O plano entregue, conforme o arquiteto Oscar Niemeyer, era simples, lógico e preciso, no qual as ações ocorriam de forma única: harmoniosa adaptação ao sítio de implantação, zoneamento racional e claro em todos as escalas, a simplicidade nos traçados marcando precisamente as circulações de pedestres e automóveis, trabalhando de forma conjunta com as necessidades básicas dos seres humanos e a industrialização. Este projeto, abre uma nova etapa do urbanismo no Brasil (BRAGA, 2010).

A localização para a implantação da capital, ajudou no processo de ocupação do interior do país, onde este deslocamento trouxesse para o oeste a valorização econômica e social, quebrando uma ocupação somente no litoral imposta pelos portugueses, com isso, mentalizando um país renovado e autônomo. Ao mesmo tempo Lúcio Costa e JK idealizavam um capital industrial sendo a salvação do país, assim, levando o a criar uma cidade que viria privilegiar o deslocamento por automóveis, propondo ruas largas, sem cruzamentos, uma via livre de impedimentos. Com isso, incentivou a ligação de um país de norte a sul, valorizando e industrializando ao todo (LAUANDE, 2007).

A cidade desde o projeto até sua materialização, determina uma nova maneira de viver, influenciadora, demonstra uma inovação urbanística, compactuando quatro escalas totalmente diferentes de modo com que o ser humano seja valorizado em todas, tendo seu momento de lazer e convívio social, através de praças com áreas verdes próximos as suas habitações, e ao mesmo tempo, do outro lado da cidade uma circulação rápida. (RIBEIRO, 2005).

Figura 07 - Escara Residencial, natureza próximo as habitações



Fonte: Nelson Kon, 2005.

Um principal ponto que marca o sucesso e a importância do mesmo, é a consagração de Brasília como patrimônio cultural da humanidade com o interesse de manter o projeto intacto, reafirmando a competência do país de se colocar como uma nação desenvolvida e voltada para o futuro (RIBEIRO, 2005).

Ainda em complemento, o professor e urbanista Coutinho, descreve Brasília que foi reconhecida pela UNESCO em 1987, como um patrimônio inestimável para a arquitetura mundial, um exemplo de urbanismo moderno, uma obra de arte a céu aberto (HONORATO; BERALDO, 2017).

Já nos dias atuais, o projeto recebe centenas de críticas de pontos que aconteceram no decorrer dos anos. Para a análise e estudo deste caso, apresentaremos diversos autores e seus pontos de vistas.

A autora Clarice Lispector, em crônica para o Jornal do Brasil, em 1970, diz que Brasília é um passado esplêndido que não existe mais, uma cidade que nunca dorme, mal-assombrada, idealizada para ser uma cidade de igualdade democrática, uma cidade livre de caos urbanos, porém, deixou de ser um sonho ideológico para se tornar um pesadelo na prática. (LISPECTOR, 1970).

O arquiteto e crítico Guilherme Wisnik, em entrevista a UOL sobre a revisão de 50 anos da Capital, no que diz respeito a Brasília, é difícil encontrar algum autor que defenda a cidade como um modelo válido de planejamento urbano. Brasília é vista como um museu da modernidade, porém a vida nas superquadras é ótima, se comparada com a qualidade de vida em outras cidades, sem cercas elétricas, crianças brincam nas áreas comuns, como planejado por Lúcio Costa. Um estilo de vida, comparado a outros, que parece milagroso. (WISNIK, 2010).

Portanto, esse planejamento não se continuou na execução das cidades satélites, com mais de dois milhões de habitantes, a pobreza de condições urbanísticas acontece, causando uma desigualdade entre a qualidade de vida na capital e nas cidades satélites. Quando planejada, 500 mil habitantes seria o máximo, porém explodiu, espelhando uma grande contradição brasileira, entre a riqueza e a pobreza lado a lado, onde a valorização imobiliária cresceu, por ser um núcleo tombado. (WISNIK, 2010).

Figura 08: Cidade Satélite de Taguatinga, a mais antiga.



Fonte: <http://mochileiro.tur.br/satelites.htm>

A ideia inicial para a capital, como dita em fundamentação, era onde as classes sociais morassem próximas, sem distinção econômica. Com tudo, não ficou muito diferente dos outros grandes centros, no qual as elites habitam o centro urbano e dominam as camadas inferiores que moram em situações precárias nas periferias, sendo 75% dos habitantes. Outro fato, foi a não aceitação a partir de membros da classe alta de compartilhar o mesmo edifício com pessoas de classe média baixa, causando a mudança de apartamentos para bairros com casas individuais, ocasionando também, a criação de clubes privados e retirando a ideia de clubes igualitários nas superquadras. (HOLSTON, 1993).

Ainda, os brasilienses manifestaram sua rejeição ao projeto, aparecendo em diversos pontos. No projeto, o setor comercial ficaria com suas fachadas principais para os jardins, tendo acesso somente por pedestres, porém, isso não foi aceito, os proprietários colocaram suas fachadas para a calçada, dando visão a quem passava pela rua (HOLSTON, 1993).

Figura 09: Setor Comercial



Fonte: França, 2017.

O Estadão, em matéria especial no ano de 2017, escreve que Brasília foi um ótimo plano, porém um péssimo planejamento. O Plano Piloto mascara a realidade das cidades satélites, o Distrito Federal tem problemas semelhantes a outros centros urbanos. O professor emérito de Arquitetura e Urbanismo da UnB, José Carlos Coutinho, considera que a grande parte dos problemas se encontra na falta de planejamento. Explica que não houve previsão de crescimento de Brasília e da população, o que ocasionou o afastamento dos menos favorecidos para comunidades sem infraestrutura e qualidade de vida. (HONORATO; BERALDO, 2017).

Conforme análise dos resultados encontrados, a tabela a seguir elaborada pelas autoras, faz um comparativo entre aceitação da proposta do Plano Piloto e como se encontra nos dias atuais, entre as quatro escalas.

ESCALAS	CARTA DE ATENAS	PLANO PILOTO	DIAS ATUAIS
Residencial	Prega a habitação, separada do lazer e do trabalho, com superfícies verdes, próximo as escolas.	A nova maneira de viver, própria de Brasília, está representada pelas superquadras das Asas Sul e Norte;	Não foram aceitas facilmente, e até hoje não funcionam de forma como foram projetadas;

Monumental	A carta coloca o trabalho, um distanciamento do lazer e da habitação.	Congrega os edifícios que abrigam a alma político-administrativa do país e do governo local	Um dos eixos mais importantes, que sua aceitação aconteceu naturalmente, sendo atualmente um patrimônio da UNESCO;
Bucólica	Juntamente com a habitação o lazer se encontra, próximo a todos.	O caráter de cidade-parque é constituída por todas as áreas livres destinadas à preservação paisagística e ao lazer.	Espaços aceitos, para passeios que intermediam cada escala, para convívio;
Gregária	Vias que ligam as cidades de um extremo ao outro, eliminar cruzamentos para um fluxo livre	Situa-se na Plataforma Rodoviária e nos setores de diversões, comerciais, bancários, hoteleiros, médico-hospitalares, de autarquias e de rádio e televisão Norte e Sul;	Uma das únicas cidades brasileiras que o transito ocorre livremente, de forma que não acontece congestionamento e até hoje sendo exemplo para outras cidades.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho visa entender se o Plano Piloto proposto por Lucio Costa em Brasília continua atendendo todas necessidades nos dias atuais. Para isso, foi elaborado pesquisas buscando a compreensão do funcionamento do Plano Piloto, para assim, a partir desse entendimento ser possível analisar os resultados.

Para tal, primeiramente foi analisado três aspectos, a biografia do arquiteto e urbanista Lucio Costa, discorre-se a vida do arquiteto, prêmios recebidos e concursos vendidos. A Carta de Atenas, segunda vertente, propunha uma melhor organização da cidade baseada nas temáticas relacionadas a habitação, circulação, recreação e trabalho. O último item analisado foi o Plano Piloto, no qual, compreende-se a metodologia empregada pelo arquiteto para a realização do mesmo.

A partir da compreensão desses três assuntos e com base na problemática apresentada após a realização da análise nota-se que o Plano Piloto contempla a Carta de Atenas, seguindo as quatro vertentes apresentada pela Carta. Dessa forma, Lucio Costa criou uma linguagem inovadora, incluindo a criação de quatro escala distintas, sendo elas: a Escala Residencial; Escala Monumental; Escala Bucólica e Escala Gregária.

Sendo assim, na Escala residencial implantou-se as divisões entre os setores residenciais, comerciais e industriais. Assim as residências foram inseridas na asa do Plano Piloto, compostas por superquadras, algo totalmente inovador e característico de Brasília.

A segunda escala, é representada pela Escala monumental, no qual, Lucio Costa implantou os edifícios mais importantes do país, criando uma área direcionada apenas para o setor administrativo. Além disso, foi elaborado dois centros comerciais, contendo dois grandes centros comerciais voltados para escritórios e bancos, e o outro para lojas. Acerca do requisito do trabalho, a cidade não contemplou a Carta de Atenas, já que as habitações dos trabalhadores não estão próximas às indústrias, ao contrário do que a Carta estipula como necessário.

A Escala bucólica proposta por Lucio Costa, baseada na recreação da Carta de Atenas, utilizou-se de espaços verdes nas superquadras com infraestrutura destinada a parques, passeios e preservação da natureza. Esses espaços são aceitos e suprem a carência de áreas verdes, fazendo com que Brasília seja conhecida como cidade-parque.

Por fim a Escala gregária equivalente a circulação, a capital federal, é referência nacional, visto que Lucio Costa levou em consideração todos os principais requisitos presentes na Carta de Atenas.

Conclui-se então que as necessidades propostas e atendida na época continua sendo amparada na atualidade, havendo algumas alterações no Plano, pois alguns aspectos não foram bem-sucedidos em sua funcionalidade, além disso, não foram tão bem aceitos pela população.

REFERÊNCIAS

BARATTO, R. **Escalas de Brasília, pelas lentes de Joana**. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/872391/escalas-de-brasilia-pelas-lentes-de-joana-franca>>. Acesso em: 09 de outubro de 2018.

BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil: Arquiteturas após 1950**. São Paulo: Perspectiva, 2010.
BELEVOLO, L. **História da Arquitetura Moderna**. 3ª Ed. Perspectiva S. A., São Paulo, 2004.

BRAGA, M. **O Concurso De Brasília: Sete Projetos Para Uma Capital**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado: 2010 (Pag. 09,160,275).

Brasília Poética. Disponível em: <<http://brasiliapoetica.web1509.kinghost.net/domingo-17-de-abril-de-1960/>> . Acesso em: 08 de outubro de 2018.

BRUAND, Y. **Arquitetua Contemporanea no Brasil**. 2005 Pag. 355

CAU-BR: **Arquitetura e Urbanismo para todos**. Lúcio Costa. Disponível em: <<http://arquiteturaurbanismotodos.org.br/lucio-costa/>>. Acesso em: 28 de setembro de 2018.

CAVALCANTI, F. R. **O plano piloto de Brasília**, 2012. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/plano-Lucio-Costa.shtml>>. Acesso em: 28 de setembro de 2018.

Croqui Lucio Costa, 01 e 02. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/croquis-Lucio-Costa-01-02.shtml>>. Acesso em 03 de outubro de 2018.

Croqui nº 9. **Croqui da Praça dos Três Poderes**. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/croquis-Lucio-Costa-09.shtml>>. Acesso em 03 de outubro de 2018

DE OLIVEIRA, R. A. **Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso**. 2008. 195 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/brasilia/trabalhos/OLIVEIRA_noPW.pdf>_Acesso em: 16 de mai. 2017.

Disponível em: <<http://mochileiro.tur.br/satelites.htm>>. Acesso em: 09 de outubro de 2018.

FRAZÃO, D. **BIOGRAFIA DE LUCIO COSTA**. Disponível em: https://www.ebiografia.com/lucio_costa/>. Acesso em: 28 de setembro de 2018.

GALBIERI, T. A. Os planos para a cidade no tempo. **Arquitextos**, Brasília, v. 79, n. 1, jul. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/07.079/3069>> Acesso em: 30 de set. 2018.

HOLSTON, J. **Cidade Modernista: Uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HONORATO, L.; BERALDO, P. **Ótimo plano, péssimo planejamento: os desafios de Brasília após 57 anos**. O Estado de São Paulo: 2017. Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,desigualdade-de-renda-e-mobilidade-urbana-se-impoe-como-principais-desafios-de-brasilia,70001757167>>. Acesso em: 01. Out. 2018.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). 1993. Superintendência do Iphan no Distrito Federal. **Carta de Atenas**. 1933. Rio de Janeiro, 1993, Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>> Acesso em: 28 de set 2017.

KON, N. **Lucio Costa**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/06.023/3313?page=5>>. Acesso em: 09 de outubro de 2018.

LAUANDE, F. **O projeto para o Plano-Piloto e o pensamento de Lúcio Costa**. Vitruvius: 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/223>>. Acesso em: 04. Out. 2018.

LISPECTOR, C. **Nos primeiros começos de Brasília**. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 1970. Disponível em: <<https://cronicabrasileira.org.br/cronicas/5890/nos-primeiros-comecos-de-brasilia>>. Acesso em: 01. Out. 2018.

Lion Salgado Moreira. Disponível em: <<https://lionsmoreira.wordpress.com/arquiteto-lucio-costa/>>. Acesso em 08 de outubro de 2018.

MARCONI, M. D. A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**. 8. Ed. São Paulo: Atlas, 2017. PESSÔA, J. **Lucio Costa**: Documentos de Trabalho. Edições do Patrimônio. 2004 (Pag. 327).

Plano piloto, História. 2016. Disponível em: <http://www.planopiloto.df.gov.br/2016/07/05/historia/>>. Acesso em: 30 de setembro de 2018.

RIBEIRO, S.B. **Brasília**: memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural. São Paulo: Anablune, 2005.

WISNIK, G. **Especialistas em arquitetura e urbanismo fazem uma revisão dos 50 anos de Brasília**. UOL Casa e Imóveis: 2010. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/especial/2010/brasilia-50-anos/2010/04/17/especialistas-em-arquitetura-e-urbanismo-fazem-uma-revisao-dos-50-anos-de-brasilia.jhtm>>. Acesso em: 01. Out. 2018.

WISNIK, G. **Lucio Costa**, espaços da arte brasileira. Editora: Cosac & Naif Edições. 2001. (Pag 122^a 126).

ZAPATEL, J. A. **Entrevista Lucio Costa**. 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.038/3280?page=3>>. Acesso em: 03 de outubro de 2018.