



## O TRAÇADO URBANO DE BRASÍLIA PROPOSTO POR LÚCIO COSTA

SANTOS, Suellen Barth dos.<sup>1</sup>  
CORREIA, William Meneguetti.<sup>2</sup>  
KNOOR, Bruna Aparecida.<sup>3</sup>  
SILVA, Alana Zandonai da.<sup>4</sup>  
ANJOS, Marcelo França dos.<sup>5</sup>

### RESUMO

Este trabalho é parte de uma pesquisa desenvolvida na disciplina de Arquitetura brasileira: século XX e tem como objetivo apresentar um levantamento bibliográfico e compreender o traçado urbano proposto pelo arquiteto Lúcio Costa ao criar o Plano Piloto da cidade de Brasília. Portanto, possui como metodologia um levantamento teórico, em livros, artigos, dissertações, entre outros, sobre os estudos já realizados em relação a esse tema. Neste sentido serão apresentados nas análises, estudos recentes que buscam entender a intenção formal e o traçado urbano presente no projeto proposto por Lúcio Costa. Este trabalho se justifica no sentido de que Brasília é verdadeiramente uma capital e não uma simples cidade, com estilo modernista, e seguindo os preceitos da Carta de Atenas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Brasília, Plano Piloto, Lúcio Costa.

### 1. INTRODUÇÃO

O urbanismo de uma cidade pode nascer do cruzamento de caminhos já existentes, de pontos de encontros e espaços que incitem o intercâmbio. Entretanto, a capital do Brasil não surgiu neste ambiente espontâneo, ela apareceu como uma cidade no meio da solidão de um quase deserto, com o intuito de ser tratada como ideal: a cidade moderna (QUEIROZ, 2007, p.159).

A cidade foi tombada, em 1987, como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, sendo reconhecida como um lugar único no mundo, e o mais amplo experimento moderno da história. As acusações de fracasso da qual foi vítima nos últimos anos, tem proporcionado leituras mais abertas, buscando enxergar a dialética desta encruzilhada histórica (BRAGA, 2010, p.14).

Portanto, vê-se a importância de um estudo sobre a forma como o arquiteto Lúcio Costa planejou o urbanismo de Brasília, com o estilo modernista e seguindo os preceitos da Carta de

---

<sup>1</sup>Acadêmica do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - FAG. E-mail: suh.barth@gmail.com

<sup>2</sup>Acadêmico do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - FAG. E-mail: william\_menegueti@hotmail.com

<sup>3</sup>Acadêmica do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - FAG. E-mail: bruna\_knoor@hotmail.com

<sup>4</sup>Acadêmica do oitavo período do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário da Fundação Assis Gurgacz - FAG. E-mail: zandonai.alana\_10@hotmail.com

<sup>5</sup>Docente do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz - FAG. E-mail: anjos@fag.edu.br



Atenas: habitar, trabalhar, recrear e circular, onde se tem a separação da área residencial, de trabalho e de lazer, por meio da setorização destas áreas e de um planejamento do uso do solo.

Ao efetuar a pesquisa, foi estabelecida como inquietação a seguinte pergunta: quais as intenções funcionais do traçado urbano proposto por Lúcio Costa no Plano Piloto de Brasília? Buscando responder tal problema, viu-se a necessidade de pesquisar os antecedentes históricos que levaram à concepção de uma nova capital para o país, assim como abranger os princípios defendidos no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) e por fim, levantar um referencial sobre os quatro preceitos da Carta de Atenas. Logo, este artigo busca verificar e compreender o traçado urbano proposto pelo arquiteto Lúcio Costa ao criar o Plano Piloto de Brasília.

Com o intuito de proporcionar uma melhor compreensão, este artigo foi dividido em cinco capítulos, começando pela introdução, passando pela fundamentação teórica, metodologia, análises e discussões e finalizando com as considerações finais.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A primeira Constituição republicana brasileira, de 1891, segundo Braga (2010), intensificou as medidas para realizar a tão esperada mudança da capital, tornando-se uma cláusula legal. É designada então uma comissão chefiada por Luís Cruls, um engenheiro e astrônomo belga, para demarcar uma área apropriada no planalto central, que coincide com o local atual da cidade.

No Rio de Janeiro em 1 de fevereiro de 1956, o presidente Juscelino Kubitschek no Palácio do Catete anuncia a criação do Conselho de Desenvolvimento e lança o Programa de Metas, que trata-se de políticas setoriais e investimentos de infraestrutura, especialmente em energia e transporte, priorizando também indústrias de base, alimentação e educação. Dentro de suas 31 metas, a construção de Brasília é sua meta síntese (COUTO, 2011).

Em agosto de 1956, de acordo com Braga (2010), o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) encaminha para o governo o “Manifesto dos arquitetos ao presidente da República”, um documento que requeria um concurso público entre profissionais brasileiros, para a escolha de um projeto, advertindo a realização de um esquema de plano regional da área, promovendo um equilíbrio



“território – população – economia” através do projeto da capital. O Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil foi publicado em 20 de setembro do mesmo ano.

De acordo com Tavares (2004, p.44), para compreender a formação da identidade nacional brasileira, precisamos levantar alguns fatores, como artístico, cultural, político, econômico, e enfim, urbanístico. Porém, requer algumas considerações sobre a adequação de uma sociedade lógica, e como essa característica pode ser compreendida em uma leitura a partir das percepções urbanísticas de Brasília. Componentes da arquitetura colonial transformaram a identidade nacional entre as décadas de 1920 e 1960, mais especificamente a partir da Semana de 22 – marcada por manifestos artísticos modernistas – até 1960, com a inauguração de Brasília. Estes fatores delimitaram esse período da formação nacional, se tornando evidente a dualidade de estilos essencialmente brasileiros.

É vertiginoso investigar as origens humanas, frágeis, e aleatórias, de fatos históricos já palpáveis e sólidos, cuja existência impactou muita gente (BRAGA, 2010).

As propostas para a Nova Capital, entre os anos 1920 e 1950, segundo Tavares (2004, p.44) resumem os momentos e fases de constituição da cultura urbanística no Brasil. Constituição essa que está refletida nos ideais desses projetos, vinculado entre os diálogos antiquados e modernos, entre nacional e exterior, público e privado. Os planos para a cidade de Brasília aliaram as experiências internacionais para criar uma cidade autenticamente nacional.

Lucio Costa venceu o concurso referente ao plano piloto de Brasília e, de acordo com Braga (2010, p.155), o arquiteto apresentou o mínimo de itens que constava no edital: o plano piloto, colorido, todo feito a mão na escala 1:25000, e o relatório de vinte e quatro folhas ofício, sendo dezessete datilografadas e sete contendo croquis. O desenho geral demonstrava o partido adotado, e o relatório apresentava e conceituava os aspectos da solução, complementando e esclarecendo o projeto.

Desta maneira, a capital do Brasil representaria uma construção ordenada, não caótica, imperando a racionalidade e o desenvolvimento, conduzindo o país ao nível de uma nação moderna. Esta ideia estava ligada aos princípios defendidos nos CIAM, principalmente na Carta de Atenas. Lúcio Costa além de implantar estes conceitos, promoveu ainda a ideia de uma cidade símbolo, destinada a inaugurar uma nova era (QUEIROZ, 2007, p.161-162).

Segundo Braga (2010), o que realmente importava para Lúcio Costa naquela ocasião era a configuração urbanística que a cidade iria apresentar. Na qual sua realização seria, “um ato deliberado de posse, um gesto ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial”. Sua



configuração foi pensada para ser mais do que uma cidade moderna qualquer, e sim, que contivesse qualidades de uma grande capital. Que apresentasse o esperado caráter monumental, não no sentido de ostentar e sim da expressão concreta, consciente e cheia de significados. Uma cidade idealizada para o trabalho hábil e ordenado, buscando uma cidade viva e agradável, própria ao idealismo e à especulação intelectual, tornando-o em determinado tempo um local de cultura.

Ao contrário de outras cidades como São Paulo e Nova York, a cidade de Brasília precisa sempre ser entendida, ou seja, os arquitetos e urbanistas, os historiadores, fotógrafos e jornalistas sempre estão em busca de estudar e analisar esta cidade. É como se existisse no DNA do local, a necessidade de ser compreendida por inúmeros críticos de diversas áreas (ROSSETTI, 2014).

## 2.2 PLANO PILOTO

Resultando dos princípios da carta de Atenas, basicamente racionalista em sua percepção, o Plano Piloto de Lúcio Costa se diferenciava notavelmente das tentativas da primeira metade do século, fundamentadas principalmente em propostas sociológicas e estudos técnicos (BRUAND, 2005).

O projeto pensado por Lúcio Costa, denominado Plano Piloto, tem seu traçado organizado pelo cruzamento de dois eixos, sendo que, a configuração formal do eixo presente no sentido norte-sul é arqueada, se adaptando a topografia local e ao escoamento natural das águas (BRAGA, 2010, p.156).

Em relação a esta espinha urbana, Bicca (1997) descreve que neste eixo arqueado foram aplicados os princípios das técnicas rodoviárias, portanto, denominado Eixo Rodoviário-Residencial, contendo vias de alta velocidade bem como pistas laterais para o tráfego no bairro, eliminando os cruzamentos. Ao longo deste eixo estão situados os setores residenciais, compostos por superquadras onde os moradores vivenciam o seu cotidiano.

No sentido leste-oeste, denominado Eixo Monumental, estão os setores da administração governamental e os setores identificados como a vida pública. Este eixo foi planejado na transversal das curvas de nível, no local correspondente ao menor aclave (BRAGA, 2010, p. 156).

O Eixo Monumental é dividido em duas zonas cívicas que segundo Bruand (2005), se equilibra à linha demarcatória formada pelo eixo da cruz inicial, sendo uma destinada à autoridade governamental, e a outra à autoridade municipal. Porém, inexistente qualquer igualdade, respeitando a hierarquia, toda atenção se volta ao setor nobre, destinado ao poder federal.



Ambos os eixos foram propostos como grandes vias de circulação, contendo trevos e passagens de nível sem cruzamento direto e criando em todos os setores um traçado independente para os pedestres (BRAGA, 2010, p.163).

### 2.3 CONGRESSO INTERNACIONAL DA ARQUITETURA MODERNA

Em 1928, liderado por Le Corbusier foi criado o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), onde uma diversidade de países era eleita para a realização de suas reuniões. Com proposta de uma cidade diferente, direcionando uma nova maneira de viver e não à mudança de um estilo arquitetônico. Para Gomes (2014, p.31), o objetivo principal do CIAM era fazer com que a construção passasse de método artesanal para uma produção racional, aumentando a produção e atingindo um maior número de pessoas. O CIAM se manteve em atividade crescente até a Segunda Guerra, tendo seu fim em 1956. Le Corbusier se sustentou como grande defensor desta atividade, nas quais são brevemente referidas no texto de apresentação da Carta de Atenas (CORBUSIER, 1993).

Com a ideia consolidada, lançou-se a polêmica sobre o urbanismo da cidade e o desenvolvimento ético em uma escala mais global, debatendo as características da cidade e sua arquitetura. Para o CIAM, a arquitetura era refém das condições sociais da época, da política e da economia, alçavam a importância da criação de normas e processos de execução mais eficientes para a construção (GOMES, 2014).

No ano de 1933, na cidade de Atenas – Grécia, foi realizado o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, tendo como foco e resultado um manifesto urbanístico que expressa formas de pensamento sobre meio urbano (GALBIERI, 2008). Le Corbusier fica à frente no período de 1933 – 1947, e direciona o foco não mais para a unidade de habitação e sim para a questão urbanística (GOMES, 2014).

O tema “coração da cidade” foi debatido no oitavo CIAM, em 1951, na cidade de Hoddeston – Inglaterra, neste Congresso o tema foi interpretado de diferentes formas, sendo que para Sert e Le Corbusier, pertencentes ao grupo até então dominante no CIAM, o núcleo central da cidade era entendido como centro cívico, “identificado como o grande espaço para a aglomeração das massas, também associado à ideia de centro administrativo” (BARONE, 2002, p. 53).

O CIAM é de extrema importância para o programa urbano modernista, escrito por Le Corbusier de forma anônima no começo, e depois assumida como síntese do pensamento do



congresso. Na qual se marca novamente nas relações entre o morar e trabalhar, representado pela carta de Atenas CIAM IV, identificando o que se considera percursos longos, principalmente em horários de pico necessitando da rede viária de transporte, contudo, ainda falta o programa urbano provocando o crescimento desordenado das cidades, motivando a especulação imobiliária que não está adequada para a atuação no mercado (OLIVEIRA, 2008).

A construção por meios de habitações coletivas com a projeção do edifício no terreno é um fator inovador para o novo padrão de urbanização a ser reproduzido, segundo o autor Oliveira (2008), é na integração do espaço de trânsito público com o privado, que o plano de Lucio Costa se filia aos pensamentos do CIAM, com destaque tanto na importância dos espaços coletivos quanto dos públicos.

## 2.4 QUATRO FUNÇÕES DA CARTA DE ATENAS

Carta de Atenas, assim é chamado o documento que trata das cidades sob o olhar dos arquitetos, nela buscam respostas para os diversos problemas urbanísticos, decorrente do crescimento acelerado das cidades. Tal carta tem por critério de modo geral, analisar o estado atual e crítico da cidade, propondo eixos que deveriam ser respeitados para a melhor estruturação urbana (GALBIERI, 2008).

A Carta de Atenas embasa os princípios do Urbanismo Moderno, tornando-se assim uma referência para os urbanistas durante vários anos, com influência francesa e ideias funcionalistas de Le Corbusier, sendo assim, o documento que mais abrange o urbanismo. Documento este, o mais importante já criado pelo CIAM, estando presente nele os principais problemas e soluções das cidades, consta também as quatro funções fundamentais da cidade, pela qual o urbanismo deveria seguir, sendo habitação, lazer, trabalho e transporte (GOMES, 2014).

O Urbanismo Funcionalista conjectura a obrigatoriedade do planejamento regional e infraestrutura urbana, o uso de técnicas modernas para a organização da cidade priorizando a funcionalidade, a habitação que era o elemento principal de preocupação, com relação à higiene, insolação, vegetação e espaço (CORBUSIER, 1993).

O urbanismo então deixa de se submeter às características locais, histórias culturais e a morfologia do território, uma vez que as necessidades humanas passam a ser universais, e as soluções urbanísticas propostas seriam semelhantes em qualquer lugar, assim criam padrões nas formas urbanas (GOMES, 2014).



Dentro do item trabalho e moradia, a Carta de Atenas propõe que sejam reduzidas ao máximo para um melhor funcionamento, contudo, as indústrias devem ser locadas próximas às rotas de infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e fluviais, facilitando assim sua distribuição (OLIVEIRA, 2008).

Os pontos que se coincidem entre a Carta de Atenas de Le Corbusier e o Plano Piloto tratam-se da obrigação de provisão do bairro residencial com planos verdes, com intuito de melhorar os jardins, e equipamentos voltados para uso da sociedade, na qual são ligados diretamente à habitação. Proporcionando assim melhor ventilação e insolação às casas, a hierarquização das vias, e a separação entre os pedestres e os veículos, na qual se estende por toda a cidade separando as vias de maior circulação. Faz-se referência ainda com a escala humana. Le Corbusier nas outras versões da Carta de Atenas tenta analisar a disposição da zona residencial que buscava a originalidade e unidade de vizinhança (SANCHES; TAVARES, 2010).

### 3. METODOLOGIA

Esta pesquisa terá como metodologia o levantamento bibliográfico de documentos, produzidos e registrados sobre o tema a ser analisado, como fonte de embasamento teórico (PÁDUA, 2002, p.52). Segundo Marconi e Lakatos (2001, p.110), esta busca por diversas bibliografias é extremamente importante para que se minimize o risco que acontecer plágios ou duplicação de trabalhos, pois, em algum lugar, algum pesquisador ou grupo, já deve ter realizado um estudo igual ou semelhante a este.

Desta forma, buscaram-se verificar, por meio de livros como: “Arquitetura contemporânea no Brasil” de Yves Bruand, “Relatório do Plano Piloto de Brasília” de Lúcio Costa, “O Concurso de Brasília: sete projetos para uma capital” de Milton Braga, entre outros artigos e dissertações, os antecedentes históricos que levaram a concepção de uma nova capital, quais são as quatro funções da Carta de Atenas, compreender os princípios defendidos no CIAM, e por fim, analisar quais as intenções referentes aos eixos estruturais de Brasília.

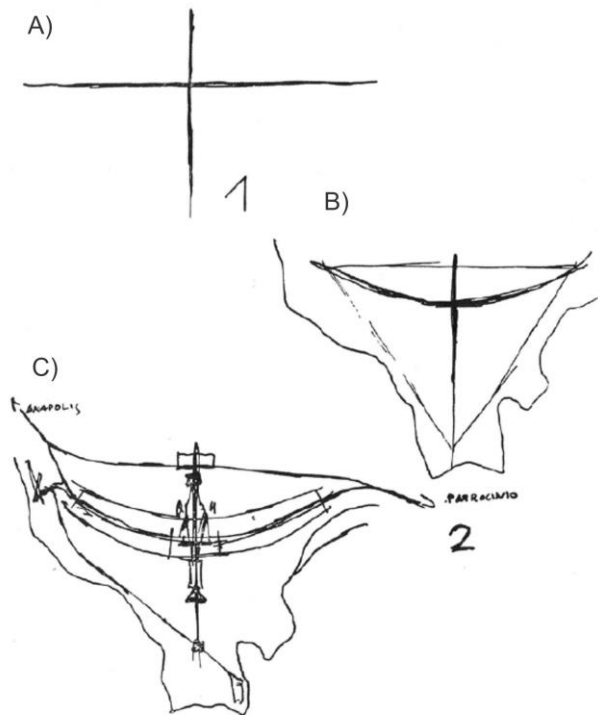
### 4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

Segundo o próprio autor do projeto, Lúcio Costa (1991, p.22) em um primeiro momento a ideia “nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos

cruzando-se em um ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (Figura 1A). Entretanto, o arquiteto não começa seu projeto a partir do risco de uma cruz por acaso, além de todo o simbolismo religioso, ele tinha em mente a localização de dois eixos principais: o eixo vertical, denominado por ele de Eixo Monumental, dando um ar de superioridade e o Eixo Rodoviário-Residencial, onde estariam as áreas habitacionais, bem como o comércio (RODRIGUES, 2013, p.288).

Após este “marco” procurou-se a adaptação à topografia ali existente, ao escoamento natural das águas e conseqüentemente houve o arqueamento de um dos eixos com o intuito de também mantê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada (Figura 1B). Também foram aplicados os princípios da técnica rodoviária para a técnica urbanística, com a eliminação dos cruzamentos (Figura 1C), dando aos eixos arqueados a função circulatória, com pistas centrais de velocidade e laterais para o tráfego local, compondo ao longo deste eixo os setores residenciais (COSTA, 1991, p.22).

Figura 1: O nascer do traçado de Brasília.



Fonte: Costa, 1991, p.21.

O eixo Monumental possui 8,8 km de extensão e sua largura varia entre cerca de 450m a oeste do cruzamento com o eixo Rodoviário-Residencial e 300m a leste. No sentido oeste deste



cruzamento, os espaços são ocupados em geral por instituições públicas de âmbito local. Enquanto que, ao leste estão os centros cívicos e administrativos, sendo compostos pela Praça dos Três Poderes e pela Esplanada dos Ministérios (Figura 2) sob duas plataformas destacadas do terreno natural, formando um conjunto símbolo da cidade (KIM; WESELY, 2010, p.364).

Figura 2: Eixo Monumental, ao fundo a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes.



Fonte: Kim; Wesely, 2010, p.364.

A primeira plataforma situa-se na fronteira da cidade com o cerrado e é onde se encontra a Praça dos Três Poderes, formados pelo legislativo, executivo e judiciário (BRAGA, 2010, p.158). Segundo Queiroz (2007, p.165), para o arquiteto Lúcio Costa, não havia forma elementar mais apropriada para conter os três poderes do que o triângulo equilátero, pois esta forma geométrica é símbolo da racionalidade ao mesmo tempo em que é um signo místico. Por exemplo, na tradição rosa-cruz, o triângulo é uma manifestação de perfeição. Quando o vértice está para baixo representa uma manifestação espiritual perfeita, enquanto que, com o vértice para cima simboliza uma manifestação material perfeita. Ao entrelaçar dois triângulos, evocam a união de dois mundos com as manifestações que lhes são pertinentes. Ou seja, o urbanista compreende que esta forma geométrica é perfeita para representar o ideal da democracia que estes três poderes deveriam ter.

Já na segunda plataforma foram pensados os ministérios e as autarquias, sendo eles: o Ministério das Relações Exteriores, da Justiça, da Cultura e Militares, além destes também há uma catedral. Ainda neste lado leste foi pensado na implantação de um centro cultural com seus museus, biblioteca, planetário, entre outros (BRAGA, 2010, p.158).

O plano de Lúcio Costa adotava os princípios do urbanismo do século XX, abandonando a ideia de rua tradicional rodeada de construções, implantando uma arquitetura com base em blocos isolados dentro de um amplo espaço verde (BRUAND, 2005, p. 362).

Surgiu então uma terceira plataforma, prevista para resolver o cruzamento entre os dois eixos, sendo uma extensão do eixo Rodoviário-Residencial (norte-sul). Esta via é dividida em pistas de velocidade e de passagem, sendo que na interseção com o eixo Monumental não há cruzamentos. Neste trecho o eixo Monumental é coberto por esta plataforma, onde foram previstos os estacionamentos e rodoviária interurbana (BRAGA, 2010, p.158).

Segundo Bruand (2005, p.362), o problema resultante da junção dos dois eixos foi magistralmente resolvido por essas plataformas em três níveis (Figura 3), aonde resumidamente, no andar superior fica locada uma praça pública sobre pilotis, embaixo, no mesmo nível da Esplanada dos Ministérios, um vasto espaço semiabrigado, com cruzamentos para os veículos que querem ir de um dos braços da cruz para o outro, e por último, uma passagem subterrânea para os veículos que vão da Asa Norte do plano para a Asa Sul.

Figura 3: Interseção entre os eixos principais.



Fonte: Kim; Wesely, 2010, p.474.

Lúcio Costa propôs para o lado oeste deste eixo a implantação de uma praça municipal, onde estaria a prefeitura, a polícia central, o corpo de bombeiro e a assistência pública. Para além desta praça estariam as garagens da viação urbana, a zona militar e as indústrias, com um determinado setor de habitação (BRAGA, 2010, p.159).



Essa divisão excêntrica evitava então a agitação inerente a um tráfego intenso, garantindo tranquilidade no trabalho aos ministros e funcionários, permitindo oferecer um espaço ideal para os desfiles oficiais e as cerimônias públicas que semeiam a vida de uma capital nacional, sem alterar as atividades essenciais dos habitantes, nem a necessidade de deslocamento da população. Estético, simbólico e utilitário – um lugar privilegiado por excelência, os três poderes supremos reunidos em uma única praça erguida em honra deles (BRUAND, 2005, p.362).

O eixo Rodoviário-Residencial é composto por três vias justapostas, tendo 14,2 km de extensão. Este traçado é dividido em uma via central, composta por seis pistas de alta velocidade e duas vias laterais de média velocidade, tendo quatro pistas cada uma, ou seja, no total há dez pistas compondo o eixo norte-sul (KIM; WESELY, 2010, p.345).

É na extensão deste eixo que se encontra a área residencial com suas superquadras e ao conceber estes centros habitacionais ao longo de um feixe viário ininterrupto, Lúcio Costa proporciona libertar os habitantes dos congestionamentos característicos das grandes cidades do século XIX e XX (KIM; WESELY, 2010, p.345).

O traçado deste eixo faz lembrar um grande pássaro, onde Costa denominava as áreas residenciais de Asa Norte e Asa Sul. Neste sentido simbólico, o pássaro inspirou a vontade de voar do homem que criou o avião. Já o avião, representa a crença na máquina e no engenho humano como criador e transformador do ambiente, sendo um homem que cria e constrói (QUEIROZ, 2007, p.165-166).

A adoção de uma figura quadrada e de dimensões uniformes para as superquadras de 240m de lado, visava facilitar sua implantação numa fila dupla ao longo das grandes vias de circulação (Figura 4), acesso fácil, com uma constituição de unidades de vizinhança por quatro superquadras, dando ao conjunto um caráter nobre com certa flexibilidade de repartição interna – uma aliança de preocupações funcionais, psicológicas e plásticas (BRUAND, 2005 p. 362).

Figura 4: Eixo Rodoviário-Residencial.



Fonte: Kim; Wesely, 2010, p.345.

Os autores Kim e Wesley (2010, p. 474) relatam que, ao planejar a plataforma Rodoviária, Lúcio Costa desejava que a mesma cumprisse um papel equivalente aos das estações ferroviárias das cidades europeias do século XIX, como ponto de convergência das pessoas que chegam à cidade e que dela partem.

O centro de negócios foi pensado em duas zonas, uma em cada eixo Monumental. No lado oeste encontra-se o centro de diversões, sendo previsto dois núcleos destinados somente para o comércio, com uma sequência de blocos baixos. Já o lado leste foi destinado aos setores bancários, escritórios para profissões liberais, representações e empresas, constituídas por um conjunto com volumetria e fachadas uniformes (BRAGA, 2010, p.160).

Segundo Bruand (2005, p.362), Lucio Costa resolveu a coluna vertebral das vias de circulação de Brasília com cinco pistas de rodagens separadas por jardim, assim como o que foi proposto na Carta de Atenas aonde Sanches e Tavares (2010), dizem que a hierarquização das vias, e a separação entre os pedestres e os veículos, se estende por toda a cidade separando as vias de maior tráfego.

De acordo com Dias, et al. (In TAVARES, 2004, p.235) a circulação segue os preceitos de Le Corbusier, empregando uma hierarquização e tendo como principal objetivo, melhorar o uso dos automóveis ao negar o modelo tradicional das vias. Um sistema de quadrículas seguindo os eixos centrais orienta a circulação juntamente com as vias perimetrais. O setor de habitação contém blocos coletivos e lotes individuais misturados na mesma quadra, isto proporciona diferentes densidades compondo a maior parte de seus usos (Figura 5).

Figura 5: Brasília e os quatro pontos da Carta de Atenas.



Fonte: Google Maps, organizado pelos autores.

O Plano Piloto de Brasília é uma releitura dos “quatro pontos” fundamentais do urbanismo de Le Corbusier proposto na Ville Radieuse (apresentada pela primeira vez no III CIAM de 1930, influenciando na Carta de Atenas de 1943), o partido, as circulações, a morfologia das unidades de vizinhança e os edifícios residenciais sobre pilotis (MACHADO, 2016).

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Visto que o objetivo deste trabalho era verificar e compreender o traçado urbano proposto pelo arquiteto Lúcio Costa ao criar o Plano Piloto da cidade de Brasília, a partir de levantamentos teóricos, estudos históricos, e de embasamento no qual o autor do projeto se inspirou para a realização do estudo, compreende-se qual sua intenção quanto à criação de cada Eixo proposto.

No decorrer da fundamentação teórica, pode-se compreender que para Lucio Costa o que realmente importava era a configuração urbanística que a cidade iria apresentar. Sua configuração



foi inteiramente pensada para ser mais do que uma cidade moderna qualquer, mas sim, que contivesse qualidades de uma verdadeira e digna capital da república.

Conclui-se com as análises levantadas, que Brasília foi organizada criteriosamente em seus eixos, cada um dos quatro pontos da Carta de Atenas foi posto em prática no projeto da cidade, Habitar (Eixo Rodoviário-Residencial), Trabalhar (Eixo Monumental), Recrear (Superquadras e a praça localizada no cruzamento dos eixos), Circular (Plataformas em 3 níveis), organizados de modo a mostrar a “superioridade” necessária ao Poder Federal, nem por isso “perturbando” a vida cotidiada dos trabalhadores e habitantes dos outros setores da “Nova Capital”.

Pode-se entender Brasília com uma fala de Bruand (2005,p.372) aonde descreve que vai além das lições práticas que não deixarão de ser extraídas. “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”. O teórico Zevi (apud, BRAGA, 2010, p.12) descreve que os defeitos de Brasília são referentes à cultura ocidental como um todo. “Se há defeitos, é porque Brasília concretiza os problemas que nós – todos nós, em todas as partes do mundo – não resolvemos”.

## REFERÊNCIAS

- BARONE, A. C. C. **Team 10: arquitetura como crítica**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.
- BICCA, B. P. Um passeio por Brasília. In: BRAGA, A. C.; FALCÃO, F. A. R. (Org.). **Guia de urbanismo, arquitetura e arte de Brasília**. Brasília: Fundação Athos Bulcão, 1997.
- BRAGA, M. **O Concurso de Brasília: sete projetos para uma capital**. São Paulo: Cosac Naify, Imprensa Oficial do Estado, Museu da Casa Brasileira, 2010.
- BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. 4.ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- COUTO, R. C. **Juscelino Kubitschek**. Brasília, Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, 2011.
- CORBUSIER, Le. **A carta de atenas** . [versão de Le Corbusier: Tradução de Rebeca Scherer] - São Paulo: HUCITEC:EDUSP, 1993. 95 p.
- COSTA, L. **O urbanista defende sua cidade**. 1967. Acervo da Cada Lúcio Costa. Disponível em: <<http://www.jobim.org/lucio/bitstream/handle/2010.3/3076/Digitado%20%20III.B.13-02953.pdf?sequence=3>> Acesso em: 17 de ago. de 2017.
- \_\_\_\_\_. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.
- DIAS, R. L.; ARANTES, B.; DIAS, H. L. Plano Piloto para a futura capital do Brasil. In: TAVARES, J. C. **Projeto para Brasília e a cultura urbanística nacional**. Dissertação (Mestrado



em Arquitetura) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

GALBIERI, T. A. **Os planos para a cidade no tempo**. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/07.079/3069>>. Acesso em: 01 set. 2017.

GOMES, R. A. L. **Os CIAM e Le Corbusier: aspectos da arquitetura e do urbanismo modernos**. 2014. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) – Universidade Lusíada de Lisboa, Lisboa.

KIM, L.; WESELY, M. **Arquivos Brasília** São Paulo: Cosac Naify, 2010.

MACHADO, A. S. Lucio Costa e Le Corbusier: Brasília e a Ville Radieuse. In: **IV enanparq Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, 2016, Porto Alegre.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Metodologia do trabalho científico**. 6ª ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2001.

PÁDUA, E. M. M. **Metodologia da pesquisa: abordagem teórico – prática**. 8ª ed. Campinas: Papirus, 2002.

QUEIROZ, A. O Plano Piloto de Brasília e a busca da cidade ideal: utopia, arte e mitologia. **ArtCultura**. Uberlândia, v. 9, n. 14, p. 157-167, jan.-jun. 2007.

RODRIGUES, M. A. S. **A Brasília dos pioneiros**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

ROSSETTI, E. P. Plano Piloto/Quadras 700: questões para refletir sobre Brasília. **Universitas Arquitetura e Comunicação Social**. v.11, n. 2, p. 1-6, jul./dez. 2014.

OLIVEIRA, R., A. **Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atrasado**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANCHES A. C.; TAVARES J. **Plano Piloto no. 24: reflexões sobre uma proposta para Brasília**. Disponível em: <[http://www.iau.usp.br/revista\\_risco/Risco11-pdf/02\\_art02\\_risco11.pdf](http://www.iau.usp.br/revista_risco/Risco11-pdf/02_art02_risco11.pdf)>. Acesso em: 05 de set. de 2017.

TAVARES, J. C. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo.