

VERA CRUZ: A BRASÍLIA NÃO CONSTRUÍDA

Rubens Perlingeiro Filho

INTRODUÇÃO

O relatório do 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas, em novembro de 1933, deu origem à Carta do Urbanismo, documento que se tornou conhecido como *Carta de Atenas* e estabeleceu os princípios para o urbanismo a partir do segundo quartel do século XX¹. Estiveram presentes ao evento os precursores do urbanismo moderno, dentre os quais se destacou o arquiteto suíço, radicado na França, Le Corbusier.² Em sua concepção inovadora para as cidades, as áreas residenciais se caracterizavam pela separação entre pedestres e veículos, e os edifícios residenciais seriam localizados em grandes áreas verdes.

Segundo Nabil Bonduki, “Le Corbusier foi o arquiteto das vanguardas europeias que mais influenciou a arquitetura moderna brasileira”. Os arquitetos brasileiros que conviveram com ele em 1936, quando prestou consultoria para projetos como o da Cidade Universitária e o do Ministério da Educação e Saúde, integraram um grupo que reunia, dentre outros, Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Jorge Moreira e Affonso Reidy. Enfatiza Bonduki o fato de eles

[...] não terem sido apenas meros repetidores de fórmulas arquitetônicas elaboradas além mar, mas discípulos que compreenderam suas propostas e as desenvolveram com maestria, sabendo introduzir um ar e soluções brasileiras a uma arquitetura que se pretendia “internacional”.³

Sobre o mesmo tema, Rebeca Sherer comenta que

A arquitetura brasileira foi desde muito cedo influenciada pelo racionalismo e pela obra de Le Corbusier, que os arquitetos do Movimento Moderno transformaram “numa espécie de livro sagrado da arquitetura (Bruand:1981)”, sistematicamente analisada e integralmente aceita.⁴

Nesse cenário de urbanismo moderno, foi elaborado, em 1955, por iniciativa do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, então presidente da Comissão de

¹ *Carta de Atenas*. Disponível em: portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233. Acesso em 02/04/2015.

² Le Corbusier era o apelido adotado por Charles-Edouard Jeanneret-Gris, um dos mais importantes nomes da arquitetura do século XX.

³ BONDUKI, Nabil. *Le Corbusier: arquiteto influenciou fortemente a arquitetura e urbanismo modernos no Brasil*. Disponível em: <http://cidadeaberta.org.br/le-corbusier-arquiteto-influenciou-fortemente-a-arquitetura-e-urbanismo-modernos-no-brasil>. Acesso em 02/04/2015.

⁴ SHERER, Rebeca. In: *Carta de Atenas*. São Paulo. EDUSP, 1993. p. 13.

Localização da Nova Capital Federal, o plano de uma cidade destinada a ser a nova capital federal: Vera Cruz. Seu projeto, intitulado “Memorial do estudo preliminar para a cidade de Vera Cruz, futura capital do Brasil”, foi assinado pelos arquitetos Raul Penna Firme, Roberto Lacombe e José Oliveira Reis.⁵

Os princípios estabelecidos na Carta de Atenas foram nitidamente aplicados na concepção de Vera Cruz, conforme se observa na descrição das áreas destinadas à habitação⁶ apresentada no item 2.2 deste trabalho. Os mesmos conceitos seriam observados posteriormente no Plano Piloto de Brasília, pois ambos foram elaborados por arquitetos e urbanistas integrantes da geração influenciada por Le Corbusier.

Segundo os autores do plano de Vera Cruz, ela seria “uma cidade orgânica monumental política e administrativa”. Deveria destacar-se “no centro de onde irradiam as nascentes das três grandes bacias: do Amazonas, do Prata e do S. Francisco”. Quanto ao funcionamento, esclarecem, “tudo se processa no nosso plano segundo a expressão de Le Corbusier: deve-se separar o pedestre da ronda infernal dos automóveis que circulam livremente”.⁷

A expansão de Vera Cruz foi prevista para Leste e para Oeste, com a recomendação de que deveria “ser evitada por leis restritivas a sua transformação em megalópolis”.⁸ Ficou explícita a preocupação de serem criados dispositivos legais que impedissem um crescimento descontrolado da nova capital. Esse problema acabaria ocorrendo em Brasília, conforme antevisto no plano de Vera Cruz.

Os autores seguem explicando que “a propagação de **idades satélites** nas adjacências das grandes vias de tráfego serão núcleos futuros e evidentes de formação inevitáveis”. (Grifo nosso). O termo *cidade satélite*, antecipado em Vera Cruz, seria amplamente utilizado para denominar os núcleos periféricos de Brasília.

Apesar de ter sido elaborado “sem qualquer ônus para o Governo”⁹, fruto do espírito de colaboração dos arquitetos e técnicos que a ele se dedicaram, e de haver sido apresentado de forma completa, contendo esboço, descrição urbanística e planejamento

⁵ ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti de. *Nova Metrópole do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958. p.190.

⁶ *Ibidem*. p.192.

⁷ *Ibidem*. p. 192.

⁸ *Ibidem*. p. 193.

⁹ *Ibidem*. p. 189.

de infraestrutura, o plano de Vera Cruz não foi sequer apreciado entre as propostas do Concurso para o Plano Piloto da Nova Capital.

Este trabalho pretende mostrar:

a) que o plano de Vera Cruz atendia aos parâmetros estabelecidos no Edital do Concurso para o Plano Piloto;

b) que as providências adotadas para a construção de Vera Cruz, particularmente o planejamento da infraestrutura, mostraram-se indispensáveis para que Brasília se tornasse realidade; e

c) que Vera Cruz, à luz das exigências técnicas, seria adequada ao que se esperava da Nova Capital.

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Este capítulo apresenta um resumo das principais etapas que determinaram a escolha do local onde seria estabelecida a nova capital e analisa os fatores que contribuíram para a elaboração da proposta do plano de Vera Cruz.

1.1 Resumo cronológico da localização da nova capital

A proposição de uma Capital interiorana para o país só podia surgir, como de fato surgiu, em um projeto de nação não colonial, desatrelado do vínculo metropolitano do Porto-comandador, (*sic*) estigma da dependência espacial das colônias. Como tal deveria vingar nos projetos da Inconfidência Mineira; despontou com a instalação da Corte portuguesa no Rio de Janeiro; e, finalmente, vicejou com a Independência.¹⁰

Embora a ideia da mudança da capital brasileira para o Planalto Central remonte aos tempos coloniais, coube à primeira Constituição republicana brasileira, promulgada em 24 de fevereiro de 1891, estabelecer, no artigo 3º das Disposições Preliminares: “Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital Federal”.¹¹

¹⁰ BERTRAN, Paulo. *História da Terra e do Homem no Planalto Central*. Eco-História do Distrito Federal. Do Indígena ao Colonizador. Verano Editora e Comunicação Ltda. Brasília, 2000. p. 234.

¹¹ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil* (De 18 de setembro de 1946). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm. Acesso em 14/03/2015.

Por meio da Portaria nº 119-A, de 17 de março de 1892, assinada pelo presidente Floriano Peixoto, foi criada a Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, sob a seguinte alegação:

Reputando de necessidade inadiável a mudança da capital da União, o governo trata de fazer seguir para o planalto central a comissão que deverá proceder à demarcação da área e fazer sobre a zona os indispensáveis estudos.¹²

Essa comissão, chefiada pelo astrônomo belga, naturalizado brasileiro, Louis Ferdinand Cruls, então professor da Escola Superior de Guerra e Diretor do Observatório Astronômico do Rio de Janeiro, realizou duas viagens ao Planalto Central: a primeira, entre 1892 e 1894, demarcou uma área de 14.400 km², que ficou conhecida como “Quadrilátero Cruls”, considerada favorável ao estabelecimento do futuro Distrito Federal; a segunda, entre 1894 e 1895, já denominada Comissão de Estudos da Nova Capital da União, complementou alguns dos trabalhos anteriormente realizados.¹³

Em resposta ao artigo 4º das Disposições Transitórias da Constituição de 1946, que estabelecia “A Capital da União será transferida para o Planalto Central do País”¹⁴, foi criada, nesse mesmo ano, pelo presidente Eurico Gaspar Dutra, a Comissão Técnica para o Estudo da Localização da Nova Capital da União, liderada pelo general Djalma Polli Coelho.¹⁵ Essa Comissão, após dois anos de trabalho, realizados entre 1946 e 1948, indicou a região do Planalto Central Goiano como local escolhido para a nova capital do Brasil, ratificando, assim, a “solução encontrada por Luiz Cruls (*sic*) no final do século XIX, favorável ao Planalto Central”.¹⁶ Na verdade, a Comissão ampliou a área ocupada pelo chamado “Quadrilátero Cruls” para 77.000 km², estendendo-a em direção a alguns rios que deveriam funcionar como limites naturais, e tornou-se conhecida como “Retângulo do Congresso”.¹⁷

¹² *Resenha do Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil*. Disponível em http://www.brasiliana.com.br/pop/pop_resenha/3/aa6abc0e7f9e34c8033333f3e38b838e Acesso em 14/03/2015

¹³ ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL. *Brasília – 50 anos*. A História em Painéis. Brasília, 2010. p. 80.

¹⁴ PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil* (De 18 de setembro de 1946). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm. Acesso em 14/03/2015.

¹⁵ *Biblioteca do Senado lança CDs com relatórios de comissões exploradoras que delimitaram o Distrito Federal*. Disponível em <http://www.senado.gov.br/noticias/especiais/brasilia50anos/not11.asp> Acesso em 14/03/2015.

¹⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL. *Op. Cit.* p. 81.

¹⁷ *Ibidem*.

A Lei 1803, de 5 de janeiro de 1953, assinada pelo presidente Getúlio Vargas, autorizava o Poder Executivo a “realizar estudos definitivos sobre a localização da nova Capital da República” e estabelece, em seu artigo 1º:

É o Poder Executivo autorizado a mandar proceder, como achar conveniente, na região do Planalto Central, compreendida entre os paralelos sul 15° 30' e 17° e os meridianos a W. Gr. 46° 30' e 49° 30', aos estudos definitivos para a escolha da Nova Capital Federal, que deverão ficar concluídos dentro de três anos.¹⁸

Para atender a essa determinação legal, o Presidente, por meio do Decreto nº 32.976, de 8 de junho de 1953, criou a Comissão de Localização da Nova Capital Federal. O artigo 1º estabelecia: “Fica criada uma Comissão Especial para incumbir-se dos estudos definitivos destinados à escolha do sítio e da área da nova Capital, dentro do perímetro delimitado pela Lei nº 1.803, de 5 de janeiro de 1953 (...)”.

O artigo 2º, mandava realizar, dentre outras tarefas, estudos definitivos sobre as condições do abastecimento de água e de energia elétrica, o reconhecimento do plano rodoferroviário que ligaria a futura Capital Federal a todos os estados, o estudo das vias de transporte necessárias à efetivação da mudança da Capital, o plano de desapropriação da área do Distrito Federal, o plano regional e o **plano urbanístico da nova Capital**. (Grifo nosso).

É importante destacar que o artigo 5º desse Decreto estabelecia que “o exercício da função de presidente e de membro da Comissão Especial constitui serviço público relevante e **será inteiramente gratuito** [...]”.¹⁹ Assim, não caberia aos integrantes da Comissão qualquer forma de remuneração. (Grifo nosso).

Já sob o governo do presidente João Café Filho, em outubro de 1954 foi nomeado presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal o Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, em substituição ao General Aginaldo Caiado de Castro.

Em sessão realizada no dia 9 de maio de 1955, a Comissão aprovou o trabalho que decidiu o local definitivo para a instalação da nova capital, conforme detalhadamente descrito em Ata assinada por seus membros.²⁰ O chamado “sítio castanho”, escolhido dentre cinco designados por cores, é exatamente o local onde posteriormente seria construída a atual capital Brasília.

¹⁸ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p.25.

¹⁹ *Ibidem.* p. 28.

²⁰ *Ibidem.* p. 184.

Sob a decisão, assim se manifestou Albuquerque:

O sítio escolhido está situado num extenso chapadão, circundado, a nordeste, pelos vales dos rios Torto e do córrego Bananal e, a sudeste, pelo Ribeirão do Gama e Riacho Fundo, delimitando ao centro, em altitude mais elevada, uma área de bela configuração topográfica, com cerca de 1.000 quilômetros quadrados. O terreno é de suave declividade, o que facilita o serviço de esgoto e abastecimento de água, pelo escoamento, por gravidade, das águas pluviais e residuais, jogadas nos mananciais acima citados, que vão desaguar a leste no volumoso Paranoá, que, a pouca distância além, deságua no rio São Bartolomeu, afluente do rio Corumbá, pertencentes à bacia do Prata.²¹

Como se verá mais adiante, a Comissão liderada pelo Marechal José Pessoa foi dividida em subcomissões que se dedicaram a estudos específicos sobre as necessidades inerentes a uma cidade planejada e, assim organizada, realizou tarefas que foram muito além do cumprimento de sua missão de localização do sítio da nova capital e da elaboração de seu plano urbanístico.

1.2 A proposta de Vera Cruz

Segundo relato de Albuquerque, “assentada definitivamente a escolha do local da nova Capital, nos lançamos, por determinação superior, ainda, à conquista dos objetivos subsequentes, ou sejam, os de planejamento da nova Cidade”.²²

Complementou mencionando que:

Cumprida assim a fase preliminar, de escolha do terreno, e preenchida, desse modo, a finalidade atribuída à Comissão de Localização da Nova Capital Federal, cumpria-nos passar à etapa seguinte o que intentamos propondo ao Governo um novo estatuto legal que objetivasse melhor as novas finalidades da Comissão e estabelecendo um programa de trabalhos para o exercício administrativo de 1956. A primeira parte foi cumprida com o Decreto nº 38.281, de 9 de dezembro de 1955, que transformou a Comissão de Localização da Nova Capital Federal em Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal.²³

De acordo com Schlee e Ficher,

Concluída a etapa de escolha do local da futura Capital, constituiu a Subcomissão de Planejamento Urbanístico, encarregada do seu projeto e composta, inicialmente, pelos “engenheiros” (*sic*) Raul Penna Firme, Afonso Eduardo Reidy, José de Oliveira Reis, Stelio de Moraes e Roberto Burler Marx. Destes, apenas Penna Firme e Oliveira Reis abraçaram de fato a incumbência; para completar a subcomissão foi convidado o arquiteto Roberto Lacombe. Dado que Le Corbusier já havia enviado correspondência à Comissão de Localização, “oferecendo-se para traçar o plano piloto da nova Capital”, foi aventada “a indicação de um urbanista estrangeiro para a orientação geral”, proposta da qual José Pessoa sempre discordou, entendendo que aquela “seria a primeira oportunidade para que os engenheiros brasileiros, que tanto têm contribuído para o progresso, o desenvolvimento e a beleza das nossas grandes cidades, realizassem, no setor do urbanismo, uma obra de grande envergadura”.

²¹ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 114.

²² *Ibidem.* 13.

²³ *Ibidem.* p. 357

Seja como for, Penna Firme, Lacombe e Oliveira Reis elaboraram um estudo preliminar, cujo memorial e planta estão publicados no relatório final da Comissão de Localização, Nova Metrópole do Brasil. Datado de 1955 e descrito então como o “Primeiro Plano-Piloto da Cidade-Capital”, trata-se de Vera Cruz (Fig 1), nome sugerido pelo próprio Marechal José Pessoa.²⁴

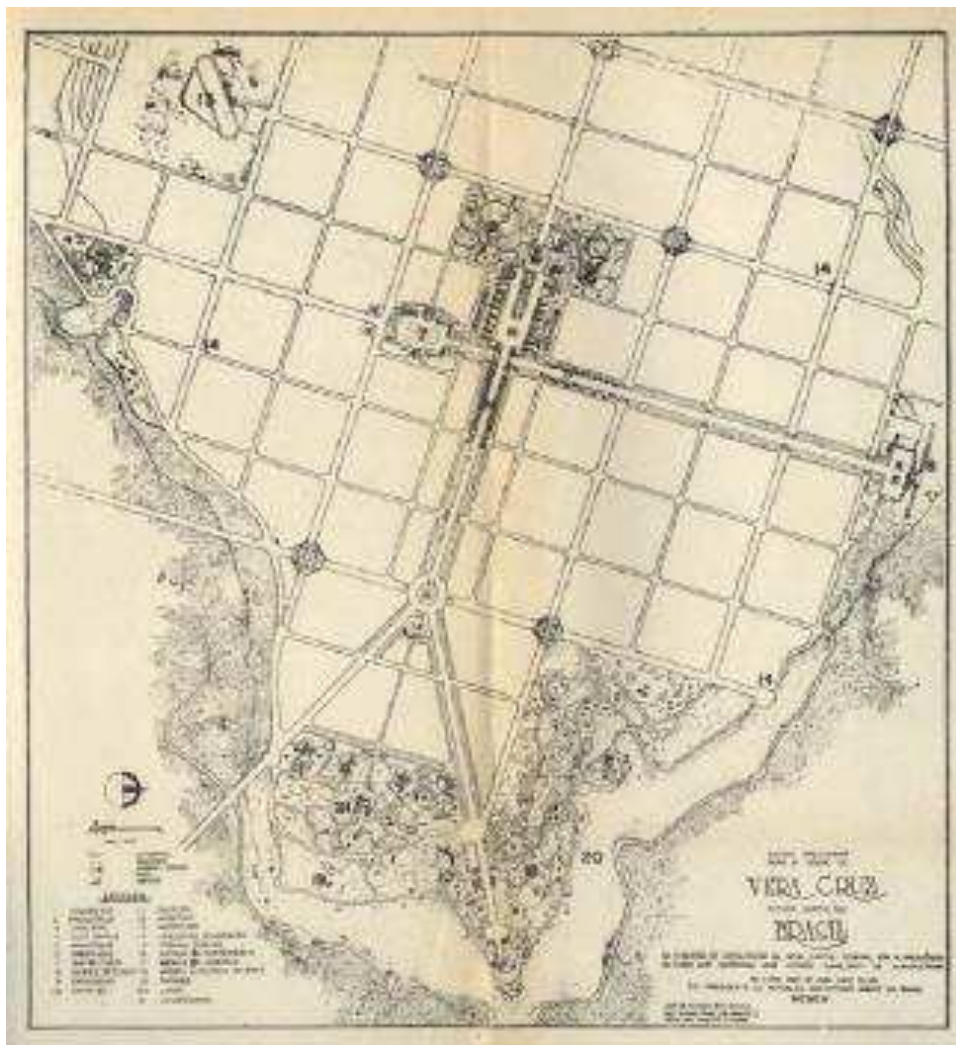


Figura 1. Esboço de Vera Cruz.

Fonte: http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/bf01_17.jpg

Embora não tenha sido encontrada imagem com qualidade suficiente para possibilitar a leitura das legendas explicativas do esboço, alguns detalhes chamam a atenção, tais como as principais vias de trânsito de Vera Cruz: no sentido Oeste-Leste a Avenida da Independência, e no sentido Sul-Norte a Avenida dos Bandeirantes, como viriam a ser em Brasília, com posicionamento semelhante, os eixos Monumental e

²⁴ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. p. 2. Disponível em <http://unuhostagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089> Acesso em 15/03/2015.

Rodoviário, respectivamente. Cabe observar, também, que o limite Leste da cidade é estabelecido pelo mesmo lago que, posteriormente, em Brasília, receberia o nome do principal rio que o alimenta: Paranoá. Nas extremidades do retângulo que assinala a área administrativa de Vera Cruz, no centro do esboço, verifica-se, em destaque, o emprego das “tesourinhas”, passagens circulares que evitam o cruzamento no trânsito, que se tornariam destaques em Brasília. A descrição detalhada do plano de Vera Cruz será apresentada no Capítulo 2 deste trabalho.

Sobre o planejamento da nova capital, escreveu Albuquerque:

O erguimento de uma cidade moderna constitui sempre acontecimento extraordinário, que irá proporcionar a construção de utilíssimas e proveitosas estradas, o desenvolvimento agropecuário, a exploração de nossas riquezas, a formação de novos centros de cultura, além de exercer forte influência no desenvolvimento da região circunvizinha. O notável urbanista Armando de Godoy, que, com o seu colega Corrêa Lima, planejaram a cidade de Goiânia, referindo-se às novas cidades, disse: “Hoje, graças à evolução social e à circunstância de ter a humanidade entrado francamente na fase industrial, a cidade moderna é um centro de trabalho, uma grande escola em que se podem educar, desenvolver e apurar os principais elementos do espírito e do físico do homem e uma fonte de poderosas energias sem as quais os povos não progridem e não prosperam. É das cidades modernas que partem os vigorosos impulsos coletivos e é nelas que se faz a coordenação dos movimentos e das atividades de uma Nação”.²⁵

Prossegue, afirmando que:

Agora, estamos em condições de prosseguir com segurança na obra ciclópica da construção da terceira METRÓPOLE DO BRASIL, o que, na realidade, significa a retomada da marcha para o Oeste, em que Vera Cruz será a vanguardeira desse irresistível avanço para o sertão, levando, assim, para aquelas paragens, a civilização e o progresso, numa contribuição inestimável à grandeza da Pátria.²⁶

A respeito do financiamento da construção da nova capital, ele relata:

Sobre os recursos para a construção da cidade, podemos adiantar que os estudos feitos a grosso modo nos deram resultados positivos, sem ônus para os cofres públicos, mediante a venda progressiva e valorização crescente dos terrenos desapropriados. É ao Governo que cabem os lucros fabulosos que resultarão da venda desses lotes, pois a valorização provém de atos do Governo e das importantes obras públicas que ali ele vai realizar. Entretanto, é preciso que o plano de venda desses terrenos seja cuidadosamente traçado, executado e entregue a pessoas idôneas.²⁷

No que tange ao nome da nova capital, comenta Albuquerque que “é fora de dúvida a necessidade de ordem moral e psicológica de ser batizado o sítio destinado a acolher a já lendária ideia da definitiva Capital do Brasil”. Em sua opinião, o nome deveria

²⁵ ALBUQUERQUE. *Op.Cit.* p.125.

²⁶ *Ibidem.* p. 358.

²⁷ *Ibidem.* p. 118.

“rememorar uma personalidade histórica, um fato marcante da vida nacional, um destacado acidente geográfico, uma crença do nosso povo, um nome, enfim cuja força do seu conteúdo represente um estímulo e uma esperança, a confiança no futuro da Pátria”.²⁸

Em complemento a esses comentários, ele lembra que Pedro Alvarez Cabral, ao se aproximar de terra, em 22 de abril de 1500, julgando que se tratasse de uma ilha, denominou-a Ilha de Vera Cruz. Esse primitivo nome, “selou um momento histórico que unia os povos brasileiro e português sob a égide da Cruz”.²⁹

Finaliza seus argumentos solicitando ao então presidente da República, João Café Filho: “Pelo exposto é que, como brasileiro e Presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, tenho a honra de, com a devida vênica, sugerir a Vossa Excelência o nome de Vera Cruz para o batismo da futura Capital Federal do Brasil”.³⁰

Em 31 de janeiro de 1956, tomou posse na presidência da República o Dr. Juscelino Kubitschek de Oliveira que, quando candidato, em abril de 1955, em comício realizado em Jataí, Goiás, havia se comprometido a transferir a capital para o Planalto Central do País. Às trinta metas estabelecidas para seu plano de governo decidira incluir a construção da nova capital, que passou a denominar “Meta-Síntese”.³¹

Cabe ressaltar que, em 17 de novembro de 1954, o Marechal José Pessoa havia enviado ofício ao então governador do estado de Minas Gerais, Juscelino Kubitschek, solicitando sua cooperação para que fossem executadas as obras de ligação ferroviária daquele estado com o Planalto Central. Um trecho da carta explicava:

O grande tema exige, para a sua solução, que, primeiramente, seja ligado o Planalto Central ao litoral do Oceano Atlântico, e isso está dependendo primeiramente do citado trecho ferroviário. Quem lançar o olhar para o mapa geográfico notará a importância desse trecho ferroviário, em bitola larga até Belo Horizonte, a fim de servir à futura Capital, o qual com o tronco ferroviário paulista-goiano, em tráfego, e a rodovia BR-14, de futuro asfaltada, todas pertencentes ao Plano de Viação Nacional, se encarregarão da tarefa propriamente dita da construção e mudança da nova cidade.³²

Sabe-se, também, que, no dia 05/02/1956, o presidente Kubitschek convocou o Marechal José Pessoa para inteirar-se do que já existia sobre a mudança da capital e quais

²⁸ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 233.

²⁹ *Ibidem.* p.233.

³⁰ *Ibidem.* p. 235.

³¹ ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL. *Brasília 50 anos -A História em painéis.* Brasília, 2010. p.109.

³² ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 137.

as providências iniciais para efetivar o preceito constitucional.³³ Esse contato mostra que o Presidente tanto acompanhava o desenvolvimento dos trabalhos da Comissão chefiada pelo Marechal como teve acesso às informações sobre Vera Cruz.

Câmara corrobora essa afirmação ao comentar “Ao deixar a presidência da Comissão, José Pessoa entregou ao presidente JK o relatório completo, com a descrição de todas as atividades e o detalhamento de sua proposta de uma capital federal chamada Vera Cruz”.³⁴

Embora sendo conhecedor do plano de Vera Cruz, segundo Schlee e Ficher “[...] o certo é que em junho de 1956 Kubitschek já havia se decidido pela realização de um concurso para escolha do ‘plano piloto’ da cidade e encarregado Ernesto Silva, então empossado presidente da Comissão de Planejamento, de sua organização”.³⁵

O nome Vera Cruz deixou de ser cogitado. Brasília, que havia sido sugerido pelo estadista brasileiro José Bonifácio de Andrade Silva, em 1823, foi ratificado pelo Congresso Nacional por meio do Artigo 33 da Lei 2.874 de 19 de setembro de 1956.³⁶

Segundo um texto redigido em homenagem ao Marechal José Pessoa, incluído no site do Colégio Militar de Porto Alegre:

Em 1956, José Pessoa pediu demissão ao Presidente JK por discordar da pressa em se vender lotes sem que o projeto urbanístico estivesse sequer aprovado, antevendo assim os graves problemas que a cidade passou a enfrentar, como a ocupação urbana desordenada e falta de preocupação com o meio-ambiente.³⁷

O mesmo texto apresenta o depoimento de Cláudio Queiroz, Professor de Arquitetura da Universidade de Brasília, que declarou:

O Marechal José Pessoa é um dos Tiradentes da História de Brasília. É uma dessas pessoas que, sem ele, talvez o processo tivesse sido cortado e postergado a um outro momento, porque ele desempenhou um período

³³ Disponível em <http://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/camara-destaca/cinquenta-anos-da-camara-em-brasilia/a-mudanca-da-capital/cronologia-legislativa-1956-1960>. Acesso em 17/03/2015.

³⁴ CÂMARA, Hiran de Freitas. *O Marechal José Pessoa e Brasília*. Disponível em http://www.funceb.org.br/images/revista/23_5o3r.pdf. Acesso em 1º de abril de 2015. p. 41.

³⁵ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. p. 6. Disponível em <http://unuhoopedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089> Acesso em 15/03/2015.

³⁶ Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L2874.htm Acesso em 17/03/2015.

³⁷ *Conheça o ex-aluno que primeiro projetou Brasília*. Disponível em <http://www.cmpa.tche.br/index.php/noticias/39405-conheca-o-ex-aluno-que-projetou-brasilia>

fundamental da implantação da nova capital e da perspectiva de realização efetiva, quero dizer, de tornar real.³⁸

Schlee e Ficher comentam o afastamento do Marechal, “ao que parece porque não aceitava a intromissão de amigos do Presidente da República em questões relativas à transferência da Capital e discordava da ideia de se criar uma companhia estatal encarregada da construção, a qual viria a ser a Novacap”.³⁹

De acordo com Braga,

O Concurso do Plano Piloto de Brasília realizado em 1957 traduziu, entre outras coisas, o retrato do pensamento urbanístico vigente no país por meio do trabalho de uma geração de arquitetos que buscava respostas aos problemas comuns das cidades contemporâneas e elucidava teorias pressupostamente mais eficientes para organizar o caos urbano. A ideia modernista que Brasília ajudou a propagar envolvia um contexto político marcado pela figura fundamental de um presidente, Juscelino Kubitschek, determinado a realizar o antigo projeto de construir uma capital administrativa.⁴⁰

Sagrou-se vencedor do Concurso do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, sob o número de inscrição 22, o arquiteto brasileiro Lucio Marçal Ferreira Ribeiro de Lima e Costa, que, não obstante haver sofrido algumas críticas da Comissão Julgadora, recebeu vários elogios, dentre os quais pode-se destacar o fato de haver sido considerado “o único plano adequado a uma capital administrativa do Brasil” e de ter elementos que podiam ser prontamente apreendidos: “o plano é claro, direto e fundamentalmente simples, como, por exemplo, o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres feito por Wren e o de Paris de Louis XV”.⁴¹

O esboço do Plano Piloto é apresentado na figura 2, próxima página.

³⁸ *Conheça o ex-aluno que primeiro projetou Brasília*. Disponível em <http://www.cmpa.tche.br/index.php/noticias/39405-conheca-o-ex-aluno-que-projetou-brasilia>.

³⁹ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. p. 6. Disponível em <http://unuhoopedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089> Acesso em 15/03/2015.

⁴⁰ BRAGA, Aline Moraes Costa. *(Im)possíveis Brasília*s. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. Editora Alameda. São Paulo, 2011. p. 15.

⁴¹ *Ibidem*. p. 308.

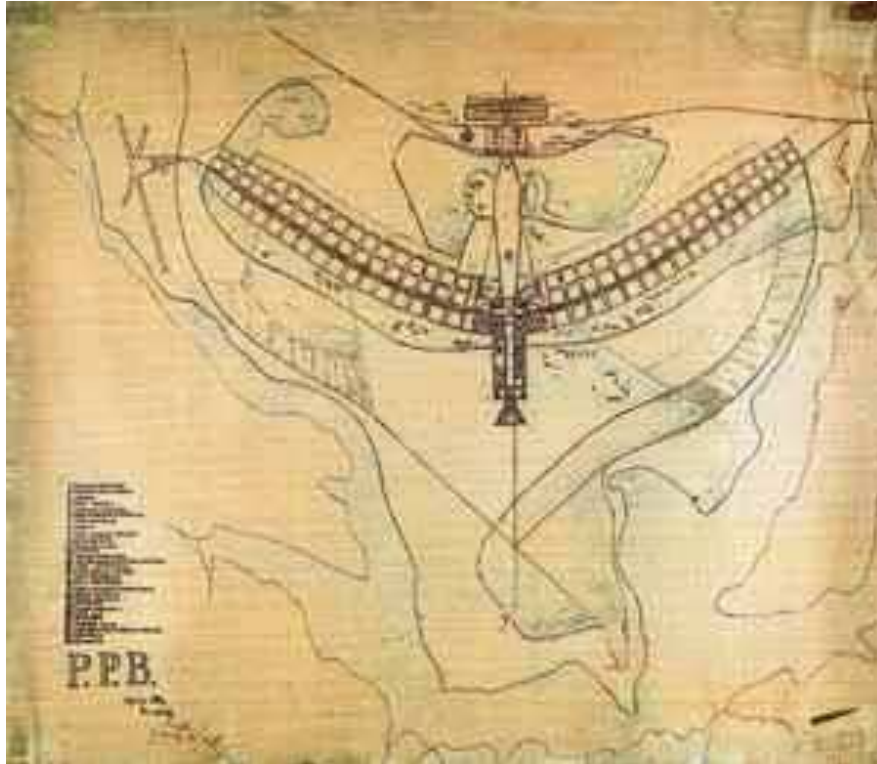


Figura 2. Esboço do Plano Piloto de Brasília.

Fonte: <https://docomomobsb.files.wordpress.com/2008/11/ppb-lucio.jpg>

Pode-se observar no esboço que a posição da cidade no Plano Piloto de Brasília é basicamente a mesma que em Vera Cruz, tendo o Lago Paranoá a Leste e a área residencial se estendendo no sentido Norte-Sul. De modo semelhante a Vera Cruz, em Brasília a parte administrativa se concentra no eixo Leste-Oeste. Quanto ao cruzamento das vias principais, em Brasília o eixo Sul-Norte, originalmente imaginado perpendicular ao Leste-Oeste, foi curvado no sentido Oeste para acompanhar o desenho do Lago Paranoá. No Capítulo 2 serão apresentadas mais semelhanças entre Brasília e Vera Cruz.

2. CONSIDERAÇÕES SOBRE O PLANO DE VERA CRUZ

Neste capítulo são analisados os fatores que condicionaram a elaboração do plano de Vera Cruz, bem como apresentadas suas principais características. Sempre que pertinente, há comparações com o Relatório do Plano Piloto de Brasília, elaborado por Lucio Costa.

2.1 Fatores condicionantes

Em seu relatório, comenta Albuquerque:

O problema de selecionar um sítio para uma nova cidade é o de situá-lo em uma posição tal que a referida cidade preencha inteiramente sua função. Esta cidade brasileira terá de preencher uma finalidade toda especial, qual seja, de um centro governamental. Ela não é influenciada pelo comércio interior ou exterior ou pela indústria, como outros tipos de cidades.⁴²

Com respeito ao posicionamento da cidade no sítio escolhido, assim se manifestou:

Excluídos fatores políticos e condições geográficas de caráter muito amplo, não há qualquer outro fator dominante que obrigue a cidade a ser localizada numa determinada posição. [...]. Por essa razão, não será necessário expor a cidade a inundações simplesmente para tê-la próxima a um rio, nem localizá-la em um terreno rochoso, escarpado, quando seja possível localizá-la adequadamente, de tal forma que ela tenha acesso ao transporte, tenha clima agradável e não seja molestada com problemas tais como o de remover serras rochosas simplesmente para permitir-lhe a expansão.⁴³

Sobre os aspectos geológicos, alerta Albuquerque que “uma das falhas mais comuns na localização de uma cidade, no passado, foi o fato de não terem sido levadas em consideração as condições geológicas”. Cita como exemplo cidades “que pagaram, no passado, e estão pagando, ainda, um alto tributo às péssimas condições geológicas de seus subsolos”. Dentre essas, menciona Amsterdam, Cidade do México, Bangkok, Istambul, Boston e Chicago que, segundo sua interpretação, “apoiam-se em solos úmidos e moles, enquanto a rocha firme necessária para grandes fundações situa-se a grande profundidade”.⁴⁴

Para evitar os problemas geológicos mencionados, explica Albuquerque que ao designar os cinco sítios considerados adequados para a instalação da futura capital, a empresa que realizou os estudos aerofotogramétricos, Donald J. Belcher & Ass. Inc., alcançou esse ideal em cada caso, mas, em diferentes graus. Houve, também, o cuidado de, especificamente, “certificar-se de que a escavação ordinária para utilidades seria feita em solo, evitando as dispendiosas escavações em rocha”.⁴⁵

Reforçando sua preocupação com o posicionamento da cidade, comentou:

É oportuno esclarecer que a nova Metrópole não deveria ficar às margens de um rio navegável ou ao lado de uma fonte de matérias-primas, por não se tratar de erguer uma cidade industrial ou comercial, mas tão somente uma cidade governamental, de 500 mil habitantes, que proporcione ao Governo tranquilidade para meditar e administrar com acerto a Nação.⁴⁶

⁴² ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 74 e 75.

⁴³ *Ibidem.* p.75 e 76.

⁴⁴ *Ibidem.* p. 79.

⁴⁵ *Ibidem.* p. 80

⁴⁶ *Ibidem.* p. 13.

Amplia sua análise afirmando que:

É questão pacífica considerar a mudança da Capital um problema de Geopolítica (aceitemos a expressão) e, assim, nos seja permitido fazer algumas considerações sobre seu aspecto militar, pois, implicitamente, há também na mudança o problema da segurança, ainda mesmo que em face do progresso da ciência bélica. Se a escolha cuidadosa da localização do sítio da futura Capital obedeceu a uma situação local, topográfica, satisfazendo os dados técnicos necessários, tais como: solo, subsolo, clima, a escolha de sua posição com esmero equivalente teve significado amplo, transcendente, pois é uma questão de política e de estratégia.⁴⁷

Em suas conjecturas, imaginava Albuquerque: “Se Minas Gerais construiu a sua Capital, se o pequeno Goiás levantou também a sua, por que o Brasil não poderá, em sítio saudável, seguro e tranquilo, erguer a metrópole da unidade nacional?”⁴⁸

Ao descrever a cidade, comenta:

Aceitamos a concepção de que Vera Cruz será uma cidade orgânica monumental política e administrativa, refletindo a nossa evolução cultural e religiosa no âmbito da nossa natureza exuberante. Segundo os conceitos do urbanista inglês Howard, pioneiro da cidade-jardim, a cidade de Vera Cruz deverá destacar-se no centro de onde irradiam as nascentes das três grandes bacias: do Amazonas, do Prata e do S. Francisco.⁴⁹

2.2 O Plano de Vera Cruz

Na apresentação do que chamou “Primeiro Esboço da Futura Capital (Primeiro Plano Piloto)”⁵⁰ Albuquerque ressalta o fato de os integrantes do grupo encarregado de planejar Vera Cruz nada haverem cobrado pela realização do trabalho:

“Os membros da Subcomissão de ‘Planejamento Urbanístico’, Engenheiros (*sic*) Raul Penna Firme, Afonso Eduardo Reidy, José Oliveira Reis, Stelio de Moraes e Roberto Burle Marx aceitaram o convite e **se comprometeram a colaborar com esta Comissão, sem qualquer ônus para o Governo**”.⁵¹ (Grifo nosso).

Na verdade, somente os arquitetos Raul Penna Firme e José Oliveira Reis compareceram às reuniões programadas, razão pela qual o arquiteto Roberto Lacombe foi convidado a integrar a Subcomissão, “o qual prestou assinalados serviços”.⁵²

Sob o título “Memorial do Estudo Preliminar para a Cidade de Vera Cruz, Futura Capital do Brasil”, assinado pelos arquitetos Raul Penna Firme, Roberto Lacombe e José

⁴⁷ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 14.

⁴⁸ *Ibidem.* p. 136.

⁴⁹ *Ibidem.* p. 192.

⁵⁰ *Ibidem.* p. 187.

⁵¹ *Ibidem.* p.189.

⁵² *Ibidem.* p. 189.

Oliveira Reis, foi apresentado o plano que Albuquerque chamou de “considerações resumidas sobre a ideia e o partido urbanístico do nosso trabalho”.⁵³

Abaixo são apresentados alguns dos elementos julgados mais importantes da descrição do plano de Vera Cruz, seguidos de algumas comparações com o plano piloto de Lucio Costa para Brasília:⁵⁴

Uma avenida **monumental**, denominada como referência Avenida da Independência, medindo 5 quilômetros de extensão por 120 metros de largura, emoldurada de faixas verdes e edifícios de grande porte arquitetônico, estende-se desde o parque grandioso do conjunto dos edifícios do governo centralizado pelo palácio do Congresso, situado no ponto focal mais elevado do sítio (1.172m) até uma grande praça de circulação, tendo ao centro o edifício do Panteão Nacional. (Grifo nosso).

No sentido transversal a essa avenida, próximo ao conjunto do governo, cruza uma outra avenida similar, denominada, como referência, avenida dos Bandeirantes, que liga a praça do conjunto das gares das estações rodoferroviárias situadas ao norte à grande praça central da cidade, onde se acham o centro comercial e o centro cívico (coração da cidade). Notam-se aí a catedral, os teatros, os cinemas, os cafês e restaurantes e o edifício da Prefeitura.

Desta praça bifurcam-se duas amplas avenidas, uma em direção à confluência do Rio Paranoá e outra em direção ao sítio onde se localizarão as unidades militares e, um terceiro, os campos de pouso suplementares da cidade.

No Relatório do Plano Piloto de Brasília, em seu item 1, lê-se: “Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz”.⁵⁵ Pode-se observar que em Vera Cruz as avenidas Independência e Bandeirantes também seriam perpendiculares e fariam o mesmo papel de principais artérias da cidade. Cabe mencionar, também, que o adjetivo Monumental, que em Vera Cruz qualifica a avenida da Independência, seria usado em Brasília para denominar seu eixo Leste-Oeste (Eixo Monumental), mesmo sentido ocupado em Vera Cruz.

Sobre a criação do Lago Paranoá, assim registra o plano de Vera Cruz:

Projetou-se uma “barragem” a jusante daquele rio, que o transforma num lago ornamental destinado aos esportes náuticos, limitado pelas margens dos Bananal e Gama (*sic*), transformada em pedra artificial, coberta de buritizal, numa extensão aproximada de dez quilômetros, obtendo-se este motivo paisagístico de encantadora apreciação, que forma com os parques naturais a serem protegidos uma agradável atração para a cidade.

⁵³ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 190.

⁵⁴ *Ibidem.* p. 190 a 193.

⁵⁵ COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. 1957. p. 10. Disponível em <http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=280> Acesso em 16/03/2015

No promontório ribeirinho, nas margens internas dos três rios, é localizado o conjunto dos parques mais importantes da cidade. Situam-se também a universidade, as praças de esporte, os Jardins Zoológico e Botânico.

Antônio Menezes Júnior, Marta Sinoti e Regina Saraiva, em *Olhares sobre o Lago Paranoá (2001)*, esclarecem que Vera Cruz traz “os primeiros registros oficiais que apontam para a criação do lago, para compor a paisagem da nova capital”⁵⁶.

No item 4 do Relatório do Plano Piloto lê-se:

Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispendo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema.⁵⁷

Pode-se constatar semelhança com o plano de Vera Cruz, que estabelece:

Localizamos a área industrial, pequenas indústrias, restringida às proporções da cidade, em conexão com os transportes, isto é, com as estações terminais de estrada de ferro do lado leste do sítio.

Quanto à essência do seu valor urbanístico, a avenida Independência constitui a espinha dorsal do partido dominante da metrópole. De ambos os lados desta avenida circulam duas artérias de tráfego de 60m de largura, ligadas à rede geral das avenidas para seu descongestionamento; contribuindo, assim, para a eventual serenidade e imponência daquela grande avenida nas festas cívicas promovidas pelo governo.

No item 16 do Relatório do Plano Piloto lê-se:

Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma sequência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada [...] e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra [...].⁵⁸

A ideia das quadras também foi levantada no plano de Vera Cruz:

Os espaços residenciais são constituídos de grandes quadras de um quilômetro quadrado de superfície, aproximadamente, subdivididos em loteamentos especiais, servidos por uma rede de circulação ao abrigo do tráfego intensivo, reservando-se espaços livres para escolas, jardins, recreação e pequeno

⁵⁶ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. p. 2 e 3. Disponível em <http://unuhoopedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089> Acesso em 15/03/2015.

⁵⁷ COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. 1957. p. 10. Disponível em <http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=280> Acesso em 16/03/2015.

⁵⁸ COSTA, Lucio. *Op. Cit.*

comércio (unités de voisinage)⁵⁹. Cada quadra corresponde a oitocentos lotes (5.000 habitantes).

Embora o termo *Unités de Voisinage* (Unidade de Vizinhança) não tenha sido diretamente mencionado no Relatório do Plano Piloto de Brasília, o esboço que complementa a descrição das quadras residenciais deixa clara sua utilização funcional.⁶⁰

Haverá quadras desta dimensão destinadas aos funcionários do governo, às embaixadas estrangeiras e outras organizações coletivas, cujas edificações não obedecerão ao regime dos lotes individuais; as edificações serão projetadas em blocos, formando unidades harmônicas e condomínio, o que permitirá maior reserva de espaços livres para parques e jardins, que funcionarão como servidão junto aos edifícios de utilidade comum, como sejam: escolas, igrejas, edifícios comerciais, etc. Procurou-se, tanto quanto possível, a localização dos edifícios com as maiores fachadas para o nascente e para o poente, a fim de se aproveitar melhor os benefícios da insolação.

O item 23 do Relatório do Plano Piloto comenta a separação entre veículos e pedestres informando que “o tráfego de automóveis se processa sem cruzamentos, e se restitui o chão, na justa medida, aos pedestres”.⁶¹

De forma semelhante, pode-se ler no plano de Vera Cruz: “Quanto ao funcionamento, tudo se processa no nosso plano segundo a expressão de Le Corbusier: deve-se separar o pedestre da ronda infernal dos automóveis que circulam livremente”.⁶²

Quanto à rede das vias de tráfego, foram adotadas auto-estradas do tipo moderno para grande circulação (high-ways); avenidas largas para o tráfego de menor intensidade e ruas para os grupos residenciais (drive-ways). As pistas de bicicletas e veículos de pequeno porte são problemas cogitados, bem assim a construção de plataformas para helicópteros.

As distâncias percorridas pelo pedestre dentro da rede das quadras atingem no máximo 250m.

É interessante verificar, também, que a denominação “cidade satélite”, ainda hoje utilizada para qualificar a periferia de Brasília, já fora utilizada no plano de Vera Cruz.

A topografia do terreno só permite a expansão da cidade desembaraçadamente para oeste e para o leste, devendo ser evitada por leis restritivas a sua transformação em megalópolis. A propagação de **idades satélites** nas adjacências das grandes vias de tráfego serão núcleos futuros e evidentes de formação inevitáveis.⁶³ (Grifo nosso).

Outras semelhanças, em maior ou menor grau, poderiam ser apresentadas, especialmente quando se compara os esboços das duas cidades, como é o caso das

⁵⁹ O conceito de *Unidade de Vizinhança*, empregado em francês no livro de Albuquerque, foi criado pelo urbanista norte americano Clarence Arthur Perry, em 1929.

⁶⁰ COSTA, Lucio. *Op. Cit.* fig 13. p. 17.

⁶¹ *Ibidem.* p. 21.

⁶² ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p.192.

⁶³ *Ibidem.* p. 193.

“tesourinhas”, anéis rodoviários utilizados para evitar cruzamentos de veículos, cuja presença é facilmente observável no desenho de Vera Cruz.⁶⁴

Em termos de complexidade, o plano de Vera Cruz contemplou aspectos de infraestrutura que não foram sequer cogitados no plano piloto de Brasília. Os componentes logísticos transporte, abastecimento e serviços estiveram a cargo de uma das diversas e específicas subcomissões da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, que elaboraram planos detalhados para: esquema de água e esgoto; provimento e suprimento de energia elétrica; utilização dos recursos hidráulicos nas vizinhanças da nova capital; financiamento dos terrenos; comunicações; ligações rodoviárias e ferroviárias com os estados da União; estabelecimento de unidades militares; e colonização, dentre outros.⁶⁵

Segundo Schlee e Ficher,

As Comissões de Localização e de Planejamento deixaram muito serviço feito, como um plano de viação para o país e um plano de energia elétrica para a região, além de terem produzido as informações básicas necessárias para se construir uma cidade do porte de uma Capital, tais como material cartográfico e topográfico, chegando até ao detalhe de um estudo de coletores de esgotos.⁶⁶

3. O EDITAL DO CONCURSO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA E A ADEQUABILIDADE DE VERA CRUZ

Este capítulo apresenta os principais aspectos do Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, analisa características do Plano de Vera Cruz que demonstram sua adequabilidade às exigências desse Edital, e mostra que sem as providências anteriores ao Plano Piloto de Brasília a cidade não poderia ter sido edificada.

3.1. O Edital do Concurso.

O Edital do Concurso foi assinado no dia 18 de abril de 1956 por Ernesto Silva, então presidente da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal. Nessa mesma data, a Comissão foi dissolvida e, em seu lugar, foi criada a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), cabendo sua direção a Israel

⁶⁴ Para uma comparação aprofundada das semelhanças entre Brasília e Vera Cruz sugere-se a leitura do trabalho de Schlee e Ficher “Vera Cruz, futura capital do Brasil”, anteriormente citada.

⁶⁵ Todos os planos de infraestrutura podem ser lidos de forma completa na obra Nova Metrópole do Brasil, anteriormente citada.

⁶⁶ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Op. Cit.*

Pinheiro e tendo Oscar Ribeiro de Almeida de Niemeyer Soares como chefe do Departamento de Arquitetura.

O Diário Oficial da União do dia 30 de setembro de 1956 publicou as condições básicas para a apresentação do anteprojeto no Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital.⁶⁷

O item 3 desse Edital estabelece que o Plano Piloto deverá abranger:⁶⁸

a) traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1: 25.000);

b) relatório justificativo

O item 4 registra que “os concorrentes **poderão apresentar, dentro de suas possibilidades**, os elementos que serviram de base ou que comprovem razões fundamentais de seus planos, como sejam”:⁶⁹ (Grifo nosso).

a) esquema cartográfico da utilização prevista para a área do Distrito Federal, com a localização aproximada das zonas de produção agrícola, urbana, industrial, de preservação dos recursos naturais – inclusive florestas, caça e pesca, controle de erosão e proteção de mananciais – e das redes de comunicação (escala 1; 50.000);

b) cálculo do abastecimento de energia elétrica, de água e de transporte, necessários à vida da população urbana;

c) esquema do programa de desenvolvimento da cidade, indicando a progressão por etapas e a duração provável de cada uma;

d) elementos técnicos para serem utilizados na elaboração de uma lei reguladora da utilização da terra e dos recursos naturais da região;

e) previsão do abastecimento de energia elétrica, de água, de transporte e dos demais elementos essenciais à vida da população urbana;

⁶⁷ BRAGA, Aline Moraes Costa. *(Im)possíveis Brasília*. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. Editora Alameda. São Paulo, 2011. p. 28.

⁶⁸ SILVA, Ernesto. *Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/edital-Concurso-Plano-Piloto.shtml> Acesso em 26/03/2015.

⁶⁹ SILVA, Ernesto. *Op. Cit.*

f) equilíbrio e estabilidade econômica da região, sendo previstas oportunidades de trabalho para toda a população e remuneração para os investimentos planejados;

g) previsão de um desenvolvimento progressivo equilibrado, assegurando a aplicação dos investimentos no mais breve espaço de tempo e a existência dos abastecimentos e serviços necessários à população em cada etapa do programa; e

h) distribuição conveniente da população nas aglomerações urbanas e nas zonas de produção agrícola, de modo a criar condições adequadas de convivência social.

É interessante observar que, no item 4, a redação assumiu a forma condicionante: “os concorrentes **poderão apresentar, dentro de suas possibilidades [...]**”. (Grifo nosso). Assim, deixou margem para que os planos pudessem ser elaborados de forma básica, contendo apenas os principais fundamentos que norteariam a construção da cidade.

Sob essa interpretação, Lucio Costa inicia seu relatório desculpando-se “pela apresentação sumária do partido sugerido para a nova Capital”⁷⁰

Nesse relatório, logo abaixo da apresentação dos esboços básicos de sua concepção urbanística, assim se expressa o autor do Plano Piloto de Brasília:

A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, a concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região.⁷¹

Esse comentário destaca a ideia de que Brasília seria um polo de irradiação de desenvolvimento e não necessariamente dependente de um planejamento regional.

Costa completa essa afirmação mencionando que

Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital.⁷²

Nesse ponto, uma pergunta merece ser feita: por que o plano de Vera Cruz não foi apresentado no Concurso? Schlee e Ficher entendem que pelo fato de os arquitetos Raul Penna Firme e Roberto Lacombe haverem participado tanto da elaboração do plano de Vera Cruz quanto do Edital do Concurso para o Plano Piloto, ambos “ficaram ou se sentiram impedidos de entrar na competição”. Complementam lembrando, porém, que “o

⁷⁰ COSTA, Lucio. *Op. Cit.*

⁷¹ *Ibidem.*

⁷² *Ibidem.*

envolvimento deles na elaboração do edital indica que o projeto de Vera Cruz ainda não havia caído no esquecimento”.⁷³

3.2 A adequabilidade de Vera Cruz ao Edital do Concurso

De acordo com SCHLEE e FICHER, “segundo as sumárias exigências contidas no edital, as propostas concorrentes deveriam apresentar apenas o ‘traçado básico da cidade’ e um ‘relatório justificativo’, tal qual fora feito no caso de Vera Cruz”.⁷⁴

Os mesmos autores comentam que

Escolhido o Plano Piloto de Lucio Costa, resta-nos a intrigante tarefa de buscar suas origens para melhor compreendê-lo. Tarefa que exige constantes pesquisas, mas deve dispensar preconceitos. Tarefa que, certamente, passa pelo resgate do “Estudo Preliminar para a cidade de Vera Cruz, futura Capital do Brasil”.⁷⁵

Como se pode observar nos comentários acima, o plano de Vera Cruz tanto atenderia os requisitos do Edital do Concurso do Plano Piloto como, em aspectos já mencionados, nos quais as semelhanças são nítidas, teria servido de inspiração para o plano urbanístico de Brasília. Há, porém, uma diferença significativa entre os dois planos, pois no caso de Vera Cruz as subcomissões realizaram trabalhos que cumpririam de forma pertinente os subitens cuja apresentação ficou subentendida como ‘optativa’ no item 4 do Edital do Concurso, ou seja, “os concorrentes **poderão apresentar, dentro de suas possibilidades**, os elementos que serviram de base ou que comprovem razões fundamentais de seus planos”.⁷⁶ (Grifo nosso).

Quanto ao atendimento desses itens “optativos”, antecipando-se às necessidades inerentes ao estabelecimento de Vera Cruz como nova capital, e, de certa forma, antevendo o que seriam os requisitos do Edital do Concurso para o Plano Piloto, o Marechal José Pessoa enviou, em 29 de dezembro de 1954, o ofício nº 195-54, ao Presidente do Instituto Nacional de Imigração e Colonização encarecendo a necessidade

⁷³ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Op. Cit.*

⁷⁴ *Ibidem.* p.7.

⁷⁵ *Ibidem.* p. 7.

⁷⁶ SILVA, Ernesto. *Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil.* Item 4.

Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/edital-Concurso-Plano-Piloto.shtml> Acesso em 26/03/2015.

de estudos sobre a colonização do Distrito Federal. Mencionou que entre as providências a serem tomadas “avulta a do abastecimento”.⁷⁷

No primeiro parágrafo do ofício mencionado, assim se expressou:

A interiorização da Capital da República, resolvida pelo nosso Congresso, através da Lei nº 1.803, de 5 de janeiro de 1953, que fixou um quadrilátero geodésico para escolha definitiva do sítio mais propício à nova Metrópole, demanda múltiplas providências, entre as quais avulta a do planejamento da colonização e da produção. Essa previsão, de caráter urgente, visa a evitar que lá sejam sentidas as mesmas dificuldades que se verificam no Rio de Janeiro, cuja carência e qualidade de produtos alimentícios constitui um espetáculo lastimável.⁷⁸

Quanto à colonização, sugerindo a vinda de imigrantes, assim se expressou no mesmo ofício:

Estamos convencidos de que, no Planalto Goiano, se adaptariam com sucesso grupos de bons imigrantes europeus, principalmente holandeses, que, acompanhados de seus instrumentos agrários e gado leiteiro, formariam em breve tempo uma perfeita indústria de laticínios e explorariam, com êxito, a terra, proporcionando, através das suas cooperativas, alimentação farta e barata aos futuros habitantes da Capital.⁷⁹

Com respeito ao subitem e) do Edital do Concurso, “previsão do abastecimento de energia elétrica, de água, de transporte e dos demais elementos essenciais à vida da população urbana”, cabe lembrar que o planejamento de Vera Cruz dedicou atenção específica ao que chamou “Aspecto geral do problema de energia elétrica à nova capital” e destacou que “os planos relacionados com provimento de energia elétrica para a nova Capital Federal foram cuidadosamente estudados pela Subcomissão de Energia Elétrica.”

O relatório detalhado sobre esse tema foi incluído na obra de Albuquerque, e menciona, ainda, que “além desse planejamento, já existe um estudo completo da Cachoeira do Paranoá, o qual se encontra arquivado nesta Comissão”.⁸⁰ Cabe lembrar que, em Brasília, seria estabelecida uma barragem na altura dessa cachoeira e que possibilitaria a criação do Lago Paranoá e de uma usina hidroelétrica.

No planejamento de Vera Cruz foi realizado, também, um amplo e detalhado estudo intitulado “Esquema de água e esgoto da nova capital”, mencionando, entre parênteses, “Canal de derivação das águas residuais e pluviais”.⁸¹

⁷⁷ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 239.

⁷⁸ *Ibidem.* p. 240.

⁷⁹ *Ibidem.* p. 239.

⁸⁰ *Ibidem.* p. 205.

⁸¹ *Ibidem.* p. 197.

O problema das comunicações em âmbito nacional com a nova capital também foi abordado em estudo específico, denominado “Comunicações para o Planalto Central: primeiras providências”.⁸²

Quanto às ligações com outros estados da federação, foi elaborado um “Plano de ligações da nova capital com os estados através do Plano de Viação Nacional”.⁸³

Cabe ressaltar que a escolha do “sítio castanho” para a instalação da nova capital abrangeu um amplo estudo dos aspectos topográficos, geológicos e hídricos. Quanto a esse último, destaca o relatório: “o potencial de suprimento de água é excelente. Grandes bacias hidrográficas ao norte e a oeste do sítio prometem fornecer quantidades adequadas de água com talvez um mínimo de bombeamento requerido para trazê-la à cidade”.⁸⁴

Uma leitura atenta do Relatório do Plano Piloto de Brasília⁸⁵ mostra que Lucio Costa descreve em detalhes a concepção urbanística da nova capital, mas não faz referência alguma à forma como a infraestrutura seria provida, e.g., quanto ao fornecimento de água e energia elétrica, ou quanto à rede de esgotos. Pode-se perguntar, portanto, como seria erigida a cidade sem que as tubulações subterrâneas fossem posicionadas se não havia sido feito esse planejamento? Não é difícil imaginar que, para que sua edificação fosse viável, teria de apoiar-se nos estudos anteriormente realizados para Vera Cruz.

Outro aspecto fundamental da transferência da Capital foi a indispensável desapropriação de terras pertencentes ao estado de Goiás para a instalação da nova cidade. Como teria sido possível o início da construção de Brasília, em novembro de 1956, se em 5 de outubro de 1955 não houvesse sido criada, por iniciativa de Albuquerque, a Comissão de Cooperação para Mudança da Capital Federal, que se encarregaria da tarefa de desapropriação?⁸⁶

Sobre esse problema específico, preocupava-se Albuquerque com a possibilidade de ocorrer uma incontrolável especulação imobiliária caso os terrenos destinados à nova capital não fossem desapropriados em tempo hábil.

Terminada essa tarefa [a de seleção do melhor sítio entre os cinco selecionados], durante a qual foi guardado o máximo de sigilo, decidimos

⁸² ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 133.

⁸³ *Ibidem.* p. 141.

⁸⁴ *Ibidem.* p. 99.

⁸⁵ COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. 1957. p. 21. Disponível em <http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=280> Acesso em 16/03/2015.

⁸⁶ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 293.

rumar para Goiás, a fim de solicitar do seu Governador medidas acauteladoras contra a ganância imobiliária. O Governador de Goiás, numa perfeita compreensão das suas responsabilidades, baixou, então, o Decreto nº 480, de 30 de abril de 1955, declarando de utilidade pública e de conveniência ao interesse social, a área escolhida pela Comissão de Localização da Nova Capital Federal.⁸⁷

A respeito do conjunto das providências que antecederam o Concurso para a escolha de um plano piloto para Brasília, assim se posicionam Schlee e Ficher

[...] é possível sugerir que Vera Cruz não é apenas um projeto a mais para a nova Capital Federal. Ao contrário, por ter sido elaborada pouco antes do concurso de Brasília e por urbanistas efetivamente envolvidos com a transferência da Capital, constitui peça fundamental para o entendimento do urbanismo de então, inclusive do próprio Lúcio Costa.⁸⁸

Além de todos os aspectos do planejamento de Vera Cruz já mencionados, cabe registrar, ainda, a existência de uma “Proposição sobre a Guarnição Militar da Nova Capital Federal”, que tinha em vista “permitir uma primeira estimativa da área e volume das construções das unidades militares, centros de treinamento e demais órgãos que lhes correspondam a serem sediados na Nova Capital”; um “Planejamento Ferroviário para a Nova Capital Federal”, e, ainda, estudos relativos ao “Financiamento dos Terrenos da Nova Cidade”.⁸⁹

Pode-se concluir, portanto, que, em termos de adequabilidade ao Edital do Concurso, o plano de Vera Cruz atenderia tanto aos requisitos “obrigatórios” quanto aos “optativos” nele estabelecidos, e não apenas de forma parcial, como ocorreu com o Plano Piloto de Brasília de autoria de Lucio Costa, que, não obstante essas omissões, sagrou-se vencedor.

É oportuno, na parte final deste trabalho, lembrar um comentário de Câmara:

O silêncio, por anos a fio, sobre o papel essencial do marechal José Pessoa (*sic*) começa a se diluir e cria a oportunidade de os brasileiros e o mundo que tanto se admiram com essa Metrópole [Brasília] conhecerem sua contribuição inestimável e as atividades desenvolvidas pelas três Comissões que antecederam a do marechal e, principalmente, a por ele presidida.⁹⁰

⁸⁷ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 227.

⁸⁸ SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. p. 12. Disponível em <http://unuhoopedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089> Acesso em 15/03/2015.

⁸⁹ ALBUQUERQUE. *Op. Cit.* p. 227 a 247.

⁹⁰ CÂMARA, Hiran de Freitas. *O Marechal José Pessoa e Brasília*. Disponível em http://www.funceb.org.br/images/revista/23_5o3r.pdf. Acesso em 1º de abril de 2015. p. 43.

Para encerrar, torna-se pertinente enfatizar os comentários finais do trabalho de Schlee e Ficher sobre Vera Cruz:

Se considerarmos como se deu a implantação do projeto de Lucio Costa, veremos que o seu detalhamento teve de interagir e dialogar com os demais planos de infraestrutura então implementados na área naquela ocasião.⁹¹ E esses eram, sem dúvida, extensões dos trabalhos realizados antes do governo Kubitschek. Como memória desta contribuição restam as fotos do primeiro aeroporto de Brasília, construído em 1955 e localizado onde hoje se encontra a sua rodoferroviária. Seu nome, hoje apagado: Vera Cruz.⁹²

Na figura 3, próxima página, reproduz-se uma das poucas fotos conhecidas do “Aeroporto Vera Cruz”, pista improvisada, construída inicialmente sob orientação do engenheiro Atahualpa Schmitz da Silva Prego, posteriormente aprimorada por Bernardo Sayão, para permitir o pouso do avião que traria o presidente Juscelino Kubistchek em sua primeira visita à área da futura Brasília, em 2 de outubro de 1956. No chão, em cal, lê-se a inscrição: Vera Cruz.⁹³

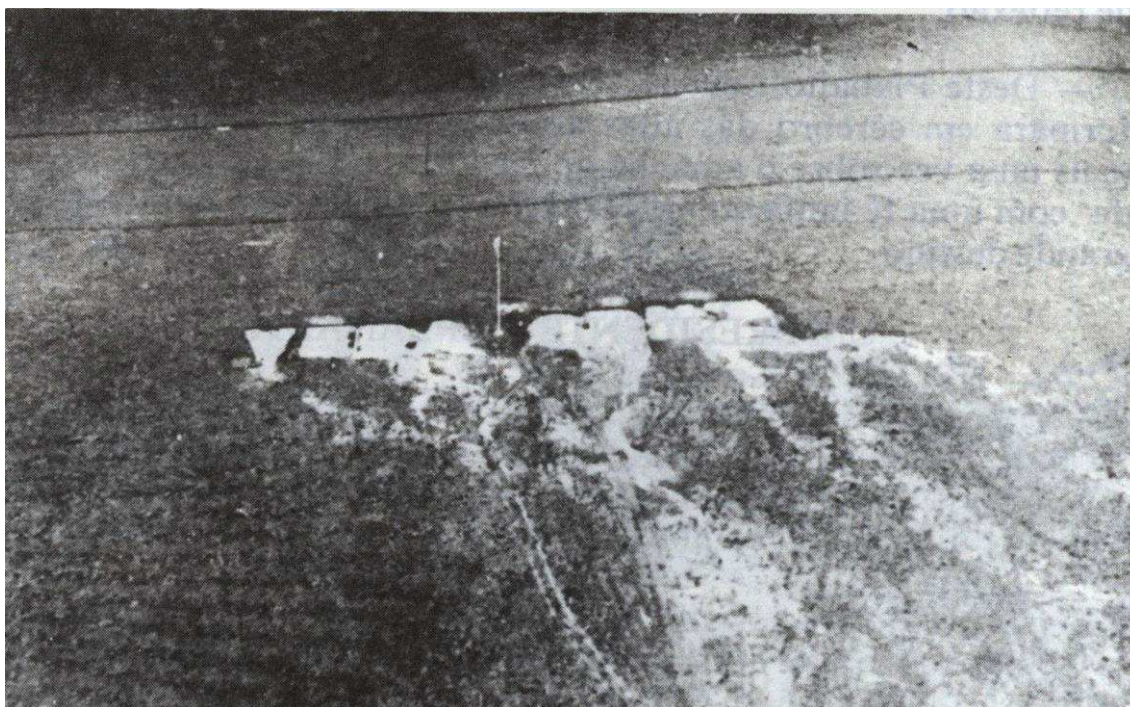


Figura 3. Aeroporto Vera Cruz

⁹¹ Conforme LEITÃO e FICHER (2006): “A transposição do PPB à realidade física – mesmo se ela resultou em uma configuração urbana com inegáveis correspondências com os croquis originais de Costa... – sofreu também intervenções de outros planos e recebeu a contribuição de outros profissionais”.

⁹²SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. p. 14. Disponível em <http://unuhostpedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089> Acesso em 15/03/2015.

⁹³ ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL. *Brasília 50 anos -A História em painéis*. Brasília, 2010. p.34.

Fonte: VASCONCELOS, Adirson. *A Epopéia da Construção de Brasília*. Brasília. Edição do autor, 1989.

4. CONCLUSÃO

Sobre a transferência da Capital Federal, caberia ao campo da História investigar as causas que teriam levado o Congresso Nacional (que a autorizou), e o presidente Juscelino Kubistchek de Oliveira (que a executou), a terem desconsiderado a possibilidade de utilizar o plano de Vera Cruz, que fora apresentado de forma completa e elaborado sem ônus para a administração federal.

Quanto a constatar se Vera Cruz seria hoje melhor do que Brasília em termos de funcionalidade urbanística e de utilização política, econômica, social e cultural, ocorre uma impossibilidade física, uma vez que a primeira não saiu do papel, enquanto a segunda ocupa-lhe o terreno como uma realidade.

Ao evitar, propositadamente, envolver-se no estudo das duas abordagens acima comentadas, o autor deste trabalho concentrou-se em analisar aspectos da Geografia Urbana presentes na elaboração do Plano de Vera Cruz e em mostrar que ele seria adequado à nova capital, pois tanto atenderia as exigências técnicas contidas no Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto como foi além, ao apresentar um detalhamento completo da infraestrutura que seria indispensável à construção da nova cidade.

Em complemento, ao fazer uma comparação do Plano de Vera Cruz com o Plano Piloto de Brasília, o texto teve o propósito de apontar seus pontos comuns e mostrar que ambos estavam igualmente de acordo com os princípios urbanísticos vigentes à época, comumente influenciados pela Carta de Atenas e, particularmente, pelas ideias difundidas pelo arquiteto e urbanista Charles-Edouard Jeanneret-Gris, mais conhecido por seu apelido Le Corbusier.

Se o conteúdo deste Trabalho de Conclusão de Curso conseguir despertar a atenção de outros estudantes de Geografia para a importância do plano de Vera Cruz na concretização de Brasília, ou mesmo se servir de base para monografias mais abrangentes, o autor sentir-se-á plenamente recompensado.

Como homenagem póstuma, o autor manifesta sua satisfação por ter estudado o trabalho abnegado e incansável do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, um brasileiro que deve ser lembrado e merece ocupar um lugar de destaque entre os verdadeiros patriotas.

5. REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti de. *Nova Metrópole do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958.
- ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL. *Brasília 50 anos - A História em painéis*. Brasília, 2010.
- BERTRAN, Paulo. *História da Terra e do Homem no Planalto Central*. Eco-História do Distrito Federal. Do Indígena ao Colonizador. Brasília: Verano Editora e Comunicação Ltda, 2000.
- BONDUKI, Nabil. *Le Corbusier: arquiteto influenciou fortemente a arquitetura e urbanismo modernos no Brasil*. Disponível em: <http://cidadeaberta.org.br/le-corbusier-arquiteto-influenciou-fortemente-a-arquitetura-e-urbanismo-modernos-no-brasil>. Acesso em 02/04/2015.
- BRAGA, Aline Moraes Costa. *(Im)possíveis Brasília*. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal. Editora Alameda. São Paulo, 2011
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. *Constituição dos Estados Unidos do Brasil* (De 18 de setembro de 1946). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm. Acesso em 14/03/2015.
- BRASILIANA ELETRÔNICA. *Resenha do Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil*. Disponível em http://www.brasiliana.com.br/pop/pop_resenha/3/aa6abc0e7f9e34c8033333f38b838e. Acesso em 14/03/2015.
- CÂMARA, Hiran de Freitas. *O Marechal José Pessoa e Brasília*. Disponível em http://www.funceb.org.br/images/revista/23_5o3r.pdf. Acesso em 1º de abril de 2015.
- CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. *Cinquenta anos da Câmara em Brasília*. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/a-camara/conheca/camara-destaca/cinquenta-anos-da-camara-em-brasilia/a-mudanca-da-capital/cronologia-legislativa-1956-1960>. Acesso em 17/03/2015.
- COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. 1957. Disponível em <http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=280>. Acesso em 16/03/2015
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Carta de Atenas*. Disponível em: portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233. Acesso em 02/04/2015.
- SENADO FEDERAL. *Biblioteca do Senado lança CDs com relatórios de comissões exploradoras que delimitaram o Distrito Federal*. Disponível em <http://www.senado.gov.br/noticias/especiais/brasilia50anos/not11.asp>. Acesso em 14/03/2015.
- SCHLEE, Andrey e FICHER, Sylvia. *Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955*. Trabalho apresentado no IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo, 4 a 6 de setembro de 2006. Disponível em <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1089>. Acesso em 15/03/2015.

SHERER, Rebeca. In: *Carta de Atenas*. São Paulo. EDUSP, 1993.

SILVA, Ernesto. *Editais do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/editais-Concurso-Plano-Piloto.shtml>. Acesso em 26/03/2015.

SITE DO COLÉGIO MILITAR DE PORTO ALEGRE. *Conheça o ex-aluno que primeiro projetou Brasília*. Disponível em <http://www.cmpa.tche.br/index.php/noticias/39405-conheca-o-ex-aluno-que-projetou-brasilia>. Acesso em 13/04/2015.

VASCONCELOS, Adirson. *A Epopéia da Construção de Brasília*. Brasília. Edição do autor, 1989.