

Mimeses pré-modernas
subjacentes ao Memorial
Descritivo do Projeto de
Brasília

Pre-Modern Mimesis
Underlying the Descriptive
Memorial of the Brasilia
Project

Lucas Jordano de Melo Barbosa¹



Resumo: Por meio do presente artigo, pretende-se problematizar o projeto do Plano Piloto de Brasília, elaborado por Lúcio Costa, na direção de compreendê-lo para além de paradigmas urbanísticos modernos, como um palimpsesto de formas urbanas mais antigas, que perseveraram sob a silhueta dessas referências mais recentes. Nesse intuito, não nos interessa particularmente se a adoção de determinadas formas foi consciente e intencional desde as diretrizes iniciais ou se surgiram intuitivamente ao longo do processo de projeto (visto não ser possível avaliar as deliberações da intimidade psicológica de Lúcio Costa), mas apenas se comungam de organizações espaciais já experimentadas em modelos tradicionais de cidades. O simples fato de certas formas urbanas sobreviverem frente a imperativos de modernidade parece sintoma de seu vigor latente. Analisar Brasília sob essa perspectiva restitui, por conseguinte, a importância da mimese como força que conecta cidadãos e história ao desenho urbano. Nesse sentido, apontamos para questões de escalas bastante distintas, que vão da mística do sítio da capital, passando pelas linhas gerais que determinaram a silhueta do conjunto (dois eixos cruzados ortogonalmente), até questões pontuais a respeito da conformação fortificada da esplanada ministerial, e mesmo do dimensionamento dos setores residenciais. Ainda que esses apontamentos se apresentem como hipótese, compõem à luz de uma revisão bibliográfica e metodologia comparativa, possibilitando uma desejada ampliação da discussão.

Palavras-chave: Brasília; forma urbana; paradigmas urbanísticos; simbologia urbana; mimese.

Abstract: Through this article, we intend to discuss the Brasilia Pilot Plan project, elaborated by Lúcio Costa, in order to understand it beyond modern urban paradigms, as a palimpsest of older urban forms, which persevered under the silhouette of these most recent references. In this regard, we are not particularly interested in whether the adoption of certain forms



was conscious and intentional from the initial guidelines or whether they intuitively arose throughout the design process (since it is not possible to evaluate the deliberations of Lúcio Costa's psychological intimacy), but only if they share space organizations already experimented with in traditional models of cities. The simple fact that certain urban forms survive in the face of modernity imperatives seems to be a symptom of their latent vigor. Analyzing Brasília from this perspective, therefore, restores the importance of mimesis as a force that connects citizens and history to urban design. In this sense, we point to issues of quite different scales, ranging from the mystique of the site of the capital, through the general lines that determined the silhouette of the set (two orthogonally crossed axes), to specific issues regarding the fortified conformation of the ministerial esplanade, and even of the dimensioning of the residential sectors. Although these notes are presented as a hypothesis, they appear in the light of a literature review and comparative methodology, enabling a desired expansion of the discussion. **Keywords:** Brasília; urban form; urban paradigms; urban symbology; mimesis.



Prólogo

– Importa-me acima de tudo obter, *do que irá ser*, que satisfaça, com todo o vigor de sua novidade, às exigências razoáveis *daquilo que foi* (VALÉRY, 2006, p. 63, grifos do autor).

Ainda que Brasília seja uma cidade recentemente inaugurada (oficialmente em 1960), já lhe foram devotados importantes e rigorosos estudos, em quantidade expressiva, a partir de pontos de vista bastante distintos. Uma das razões parece mais evidente: além de ter sido concebida para capital federal brasileira, segue uma sequência harmonicamente orquestrada de paradigmas urbanos, propostos do último quarto do século XIX até o período entre as duas Guerras Mundiais. Logo, absorve demandas tradicionais de gestão do espaço urbano por meio de linguagens mais recentes, ainda que não seguramente experimentadas até a sua concepção (como toda novidade). Após um levantamento preliminar, pareceu-nos escapar ainda aos trabalhos de maior expressão sobre o Plano Piloto de Brasília a discussão sobre alguns resíduos formais típicos de cidades mais antigas, talvez de referências europeias, devido às experiências acumuladas por Lúcio Costa, autor do projeto. Algumas dessas influências pré-modernas foram mesmo sugeridas, mas sem maiores desdobramentos no que diz respeito ao memorial do arquiteto e seus desenhos. Interessa-nos realizar alguns apontamentos nessa direção, reconhecendo a sobrevivência do signo icônico como uma das mais fundamentais ferramentas metodológicas de projeto arquitetônico-urbanístico (ainda que não totalmente consciente durante o processo), em detrimento de toda a reviravolta ocorrida no campo das artes após a Segunda Guerra Mundial.

Das campanhas teóricas de referência sobre a cidade de Brasília, chamou-nos especial atenção duas teses de doutoramento apresentadas no ano de 1998, com abordagens que pouco se tangenciam: “Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998”, de Antônio Carlos Cabral Carpintero, e “O Espaço de Exceção”, de Frederico Rosa Borges de Holanda. Enquanto a primeira observa o território físico de Brasília, os contextos políticos de quatro décadas, os projetos do concurso para o Plano Piloto, modelos urbanísticos modernos de referência para o autor do projeto, Lúcio Costa, e as interferências entre todos esses fatores, a segunda compara espaços ancestrais de poder, culto e moradia, de um ponto de vista sócio-espacial, seguindo-se avaliações guiadas



metodologicamente pela sintaxe urbana. Essas teses já se valeram de críticas anteriores, das quais importa destacar as de James Holston (2004), Paulo Bicca (1985) e Matheus Gorovitz (1985). Mais recentemente, alguns outros trabalhos compararam os projetos apresentados ao concurso para Brasília, como se quisessem verificar se o júri fez de fato justiça ao aprovar a proposta de Lúcio Costa. Nesse quesito chamam atenção os trabalhos de Aline Braga (2011) e Milton Braga (2010).

Do que foi citado, Holanda indica um caminho em que mais facilmente conseguimos ver o Plano Piloto de Brasília como continuidade de tradições urbanas anteriores às luso-brasileiras. Como exemplo, ele compara a Esplanada dos Ministérios ao promontório cerimonial típico das cidades Maias, que segregavam socialmente o espaço de culto da dinâmica cotidiana dos moradores, ainda que sem a utilização de muralhas ou fossos. O constrangimento ao uso vulgar era dado pelo seu destaque topográfico, com taludes perimetrais, e pela disposição e forma dos edifícios ali presentes, em tom solene. Também Philippe Panerai (2006) apontou o traço ancestral do gesto de sobrepor dois eixos viários em cruz, como fundamento mítico do Plano Piloto de Brasília.

Em uma vertente de investigação um pouco distinta, Laurent Vidal (2009) incorporou a essas narrativas especulações ocorridas no Brasil durante o século XIX para uma nova capital federal (nem todas no Planalto Central Brasileiro), incluindo reflexões paralelas a respeito de novas capitais estaduais, como Belo Horizonte e Goiânia. Todavia, no que concerne ao projeto elaborado por Lúcio Costa, Vidal concentra-se sobretudo nas relações de legitimação social envolvidas nos discursos desenvolvimentistas do então presidente Juscelino Kubitschek, bem como nos ritos de inauguração da capital (como as relações com datas históricas e mesmo o batismo através da missa campal). Em suas palavras: “Nossa leitura consiste [...] em compreender em que e como o projeto de urbanismo ilustra, explica e prolonga o projeto político” (VIDAL, 2009, p. 211).

Outra opção de análise recorrente, seguindo em grande parte o trabalho já iniciado por Carpintero (1998), é desvelar as referências urbanísticas para o projeto de Lúcio Costa dentro do repertório construído a partir da segunda metade do século XIX. Essa é a abordagem de Sylvia Ficher e Pedro Paulo Palazzo em artigo publicado em 2005, intitulado “Os Paradigmas Urbanísticos de Brasília”. Nele comparecem elementos como o urbanismo rodoviarista, a monumentalidade, o futurismo italiano, o zoneamento, o uso de edifícios isolados em pilotis, e menções diretas à Cidade Linear de Arturo Soria y Mata e



às cidades jardins inglesas. Não faltam também menções à propostas urbanas que compartilham com Brasília referências comuns, como a de Chimbote, no Perú, elaborada em 1953 por José Luis Sert e Paul Lester Wiener.

Todavia, o trabalho que por ora se apresenta não comunga dessas escolhas analíticas. Por um lado, não interessa aqui o contexto político e os mitos que envolveram a cidade inaugurada, mas também não pretende-se repetir as vinculações ao repertório moderno que comparece como substrato ao projeto de Lúcio Costa. Diversamente, almeja-se observar repetições pontuais de formas urbanas pré-modernas subjacentes ao memorial descritivo do Plano Piloto, tanto em sua narrativa textual como nos desenhos que a complementam.

Posto o objetivo da análise, é sobremaneira importante revelar o tema de fundo que o alicerça. Trata-se de uma questão antiga no campo da arte, também concernente à arquitetura: a relevância da imitação dentro do processo criativo. Ao que parece, o dia-a-dia de um escritório de arquitetura trabalha com isso naturalmente, ao passo que no campo da discussão conceitual a noção de influência se mostra controversa, denunciada muitas vezes como um tabu a limitar a criatividade.

Em 1981, o filósofo norte-americano Arthur Danto (2005) publicou seu mais importante ensaio, intitulado “A Transfiguração do Lugar-Comum”. Nele, tentou defender uma ampliação do conceito de arte, de modo que não abandonasse aqueles correntes antes do século 20, mas, ao mesmo tempo, incluisse as expressões mais extravagantes da arte pop. Nesse exercício de alargamento de horizontes, precisou, a seu ver, destruir verdades vigentes há alguns milênios, desde que a arte foi criada pela civilização, ainda como expressão de uma compreensão mística do mundo. Um dos primeiros conceitos que se esforçou para desacreditar foi a ideia de *mimesis* (imitação): “se a arte pretende ter alguma função, ela deve ser praticada mediante o que *não* tem em comum com a vida” (DANTO, 2005, p. 65). Em oposição, a ideia de *mimesis* aparece com força na obra “Poética”, de Aristóteles, no século 4 a.C., como uma tendência natural do ser humano em sua busca por conhecimento e aperfeiçoamento:

[...] a ação de mimetizar se constitui nos homens desde a infância, e eles se distinguem das outras criaturas porque são os mais miméticos e porque recorrem à mimese para efetuar suas primeiras formas de aprendizagem, e todos se comparam com as mimeses realizadas. [...] Pois sentem prazer ao observar as imagens e, uma vez reunidos, aprendem a contemplar e a elaborar raciocínios [syllogízesthai] sobre o que é cada coisa, e dirão, por exemplo, que este é tal como aquele (ARISTÓTELES, 2017, p. 57).



Esse instinto mimético, ao invés de negado ao longo da evolução dos costumes e técnicas, parece ter sido utilizado como instrumento de persuasão, para manter a civilização não apenas envolvida em certas práticas socialmente sancionadas, mas estimular a superação de cada indivíduo no decurso de sua formação. A arte, nesse contexto, tornou-se a expressão mais eficaz dessa retórica e, se permaneceu viva por todo o sempre, significa que o ser humano não encontrou modo melhor para inspirar seu espírito e se aperceber das questões mais fundamentais da estrutura da realidade. Para Aristóteles, a arte poética deveria imitar o que se deseja, em oposição àquilo que nos deprecia o valor:

A poesia se dividiu segundo características próprias: de um lado, os mais elevados mimetizavam as belas ações e aquelas dos homens que agem desse modo; de outro, os menos elevados mimetizavam as ações infames, compondo, em primeiro lugar, difamações [infectivas]; enquanto aqueles outros, hinos e elogios (ARISTÓTELES, 2017, p. 59).

Por outro lado, a arte poética não tinha por papel a simples imitação de eventos do cotidiano, do mesmo modo como se apresentam passivamente à nossa percepção. Se assim fosse, não nos modificaria o comportamento. Daí que Aristóteles não falava de imitação de fatos concretos, mas de imitação do possível, ou seja, daquilo que, embora não tenhamos vivido, contém traços familiares que nos permitem acreditar. Importa à poética nos tocar a razão de modo a constatar a verossimilhança com as condições da realidade: “[...] o possível determina a persuasão” (ARISTÓTELES, 2017, p. 99). Por isso, não havia problema na concepção de arte como imitação na *Poética* aristotélica, visto não tratar-se de uma simples rerepresentação do mundo, mas de sua reinterpretação ou revalorização. Por outro lado, sua força de convencimento vem do possível não factual, justamente porque existe em sua composição também elementos alheios ao cotidiano. Logo, um conteúdo mimético deveria se apresentar sob uma linguagem, de algum modo, insólita:

A virtude da elocução é a de ser clara e não vulgar. [...] a composição com elementos tais como o nome estrangeiro, a metáfora, o ornamento e as outras espécies já mencionadas evitará a elocução ordinária e vulgar, enquanto o nome corrente lhe garantirá a clareza (ARISTÓTELES, 2017, p. 175-177).

Por conseguinte, aquilo que é novo estaria em função daquilo que é dado



como evidente. Parece-nos que essa é a prerrogativa que gerou o afastamento do pensamento aristotélico em relação aos filósofos que construíram carreiras a partir da década de 1960. Encarar algo como evidente significa inferir que existe uma natureza humana, com padrões de comportamento que se repetem à revelia de sua época e contextos específicos, como um fado que nos aprisiona apesar de qualquer esforço possível.

Parece-nos, portanto, lícito entender o projeto de Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília em condição análoga a essa poética: por um lado, a clareza de uma parte de seu significado reside naquilo que já era culturalmente sedimentado, ao passo que esses elementos advindos da tradição precisavam de uma linguagem de vanguarda como defesa contra a banalidade. Isso não significa que o que é mais relevante no projeto tem alicerces tão somente em passados mais distantes. Todos os demais referentes são importantes. Porém, os traços de genealogia modernista ou de filiação novecentista tiveram atenção de vários dos pesquisadores aqui citados, dentre muitos outros, de sorte que não precisaremos revisitá-los. Desse contexto encaminha-se, portanto, a demanda pelas linhas gerais das condições de partida para a nova capital e o que de tradicional parece-nos mais manifesto dentro do memorial descritivo de seu idealizador.

Antes de Brasília: a mística do centro do território brasileiro

Até a invenção do avião, que só ocorreria no início do século 20, ampliando o poder de reconhecimento de novas terras, duas das mais importantes considerações para o domínio e posse de um território tinham relação com a água: nascentes garantiriam o abastecimento para consumo dos moradores, e rios com algum volume permitiriam o deslocamento por navegação. Caso as duas características se apresentassem simultaneamente, o local passaria a ter prioridade de ocupação. Em um território desconhecido, a questão da navegação passava a ser urgente, por permitir acesso mais rápido e fácil ao interior.

A dificuldade para mapear uma vasta e pouco conhecida porção de terra antes de se ter capacidade de sobrevoo é evidente. Logo, a observação atenta das características mais marcantes e vigorosas do sítio levavam a suspeitas que orientavam a marcha para o interior que, se feita ao acaso, demandaria tanto demasiado tempo como desperdício de vidas por gerações. Por outro lado, ainda que seguir as hipóteses de compreensão do território fosse a melhor estratégia, a verificação se dava apenas com o deslocamento físico e, no caso do Brasil,



isso significou alguns séculos de exploração. E, até que o momento da verdade factual se estabelecesse, permaneceria em vigor a suposição.

Durante a segunda metade do século XVI, chamava atenção dos navegadores e cartógrafos que se aventuravam ou observavam a costa do território brasileiro, a existência de duas fozes de rios de proporções bastante destacadas, mesmo se considerarmos o conhecimento das costas africana e asiática: tratava-se da foz conjunta dos rios Amazonas e Tocantins, envolvendo a Ilha de Marajó, e da foz do Rio da Prata. O volume de água nos dois pontos era tão grande, que uma das hipóteses mais interessantes cunhadas na ânsia de explicar a origem desse volume fluvial, foi a de que nasceriam em um lago ao centro do continente: o *Lacus Eupana*:

Já haviam chegado ao Brasil, a esta altura dos acontecimentos, notícias do Peru dando conta do celeberrimo Eldorado, reino incógnito nos confins da região amazônica, onde o cacique habitava em casas com telhado dourado e banhava-se com corpo pintado de ouro em pó numa famosa lagoa, dita Dourada, do Ouro, ou ainda Eupana, Paitity, Xaraiés e Vupabuçu, nomes de diversas procedências, umas espanholas, outras indígenas e outras ainda portuguesas, para evocar o mesmo mito. [...] Não é verossímil – visto os costumes e modos dos anos 1500 – que alguma autoridade colonial passasse às Cortes informações providas de fontes indígenas que não fossem confrontadas com um certo número de depoimentos concordantes. Ora, estas, tanto a partir da Bahia quanto de S. Paulo, apontavam um grande lago nas nascentes comuns ao São Francisco, Prata e Tocantins. [...] O lago resumia e dava nascimento a todas as bacias hidrográficas do Brasil, que, unidas, faziam com que a Terra de Santa Cruz fosse, em verdade, face ao conhecimento quinhentista, uma ilha (BERTRAN, 2011, p.39-40).

Mais tarde, já em meados do século XVII, registrando narrativas dos índios Xarayes, que habitavam as margens do Rio Paraguai, espanhóis e portugueses passaram a adotar outra nomenclatura para o suposto lago: *Laguna de los Xarayes* (COSTA, 2007). Todavia, na cartografia da época, o lago ao centro do Planalto Central apenas mudara de nome, sem alterar sua posição. O que se descobriu na segunda metade do século XVII é que a indicação dos índios Xarayes tinha, de fato, procedência, mas não era a origem das três grandes bacias hidrográficas, como se acreditava, e nem mesmo ficava ao centro do território: a laguna das histórias desses indígenas é o que hoje denominamos Pantanal (COSTA, 2007).



Figura 1 – Mapa America Meridionalis, de 1606, de autoria do holandês Jodocus Hondius (Joost de Hondt), publicado em reedição do atlas de Gerhard Mercator. Notar o Lacus Eupana próximo ao centro.



Apesar da Laguna de los Xarayes não compartilhar a localização do mítico Lacus Eupana, as atenções ao centro do território se intensificaram com o passar de novas aferições, que confirmaram ser o Planalto Central nascedouro de afluentes de três das maiores bacias hidrográficas brasileiras: do Tocantins-Araguaia, do São Francisco e do Paraná. Essa comprovação consolidou uma corrente de defensores da mudança da capital, à época o Rio de Janeiro imperial. Um dos primeiros relatos públicos foi do jornalista Hipólito da Costa, que residia em Londres, mas redigia artigos para seu então recém-fundado jornal Correio Brasiliense. Em 1813, escreveu:

Fonte: Adaptado de Mercator, 1606.

Essa paragem, bastante central, onde se deve collocar a Capital do Imperio parece, quanto a nós, está indicada pela natureza na própria região elevada do seu território, d'onde baixariam as ordens, como baixam as águas que vão pelo Tocantins ao norte, pelo Prata ao sul e pelo S. Francisco a léste (MENDONÇA apud CRULS, 1947, p. 14).

Lucas Jordano de Melo Barbosa
Mimeses pré-modernas subjacentes ao
Memorial Descritivo do Projeto de Brasília

Primeiros Passos



Figura 2 – Mapa das principais bacias hidrográficas brasileiras, com a localização de Brasília no encontro das bacias do Tocantins-Araguaia, São Francisco e Paraná



Fonte: Adaptado de CNRH, Anexo I, 2003.

Entre 1892 e 1893 o belga Luis Cruls liderou uma equipe multidisciplinar para avaliar um local no Planalto Central onde se instalaria a nova capital federal. Sua busca não foi a esmo, mas já guiada por duas antigas determinações: terras altas seriam preferíveis, por possibilitar o controle visual do entorno, uma estratégia de defesa que herdamos da Idade Média, via Portugal; e o controle das fontes de água potável, já representado na busca pelo local de origem simultânea dos principais rios nacionais. Em 1894 ele apresentou seu relatório, no qual afirmou:

Entre outras localidades para o estabelecimento de povoações, que ainda poderiam encontrar-se nesta paragem única em relação ao Brasil todo, reconheço e me atrevo desde já a recomendar duas, das quaes deveriam merecer preferência aquela que, por



exames feitos expressamente, promete vir a receber, com a maior facilidade, a necessária abundância de boas águas.

[...] Qualquer delles fica acima de 1.000 metros sobre o mar, em sólo firme, secco, de fáceis escoantes e offerece a vista, de um lado ao menos, horizontes mui dilatados. É o primeiro denominado por alguns – o da Gordura, a perto de quatro léguas ao O.N.O. da Formosa, na paragem onde, a um tiro de fuzil, se veem umas das outras, as cabeceiras dos ribeirões Santa Rita, vertente do rio S. Francisco pelo Rio Preto, Bandeirinha, vertente do Amazonas pelo Paraná e Tocantins, e Sítio Novo, vertente do Prata pelo São Bartholomeu e Grande Paraná! (CRULS, 1947, p. 16).

Fica, portanto, evidente, que a posse definitiva do território brasileiro por seu próprio povo demandava há muito a ocupação da região onde fora construída a cidade de Brasília. Não era apenas uma questão apropriada por uma classe de dissidentes de intelectuais do século XIX. Se os discursos do período imperial transformaram-se em realidade foi, antes, devido a um resíduo de mística e tradição que direcionava o olhar para aquela região. A mística da esperança e dos devaneios pelas possíveis riquezas de um lugar ainda por descobrir, e a tradição do controle das terras por meio da ocupação do promontório e do privilégio sobre as águas.

Por outro lado, pelos fatos até agora relatados, faltava ao local a força do signo icônico, da imagem que reforçaria a narrativa. No fim das contas, não havia lago, nem seria possível ver jorrar água limpa de nascente alguma, mesmo porque de nascentes verte sempre um volume de água muito pequeno. O discurso precisava de um recurso metonímico que o tornasse crível. Eis a importância da presença do botânico Auguste François-Marie Glaziou em uma segunda expedição ao Planalto Central, também liderada por Luis Cruls, que durou de 1894 a 1896: foi o responsável por um sub-relatório sobre o bioma e os recursos hídricos, no qual aponta a solução para o problema:

Entre os dois grandes chapadões, conhecidos pelos nomes Gama e Paranoá, existe imensa planície sujeita a ser coberta pelas águas da estação chuvosa; outrora era um lago devido à junção de diferentes cursos de água formando o Rio Paranoá; o excedente desse lago, atravessando uma depressão do chapadão, acabou com o carrear dos saibros e mesmo das pedras grossas por abrir nesse ponto uma brecha funda, de paredes quase verticais, pela



qual se precipitam hoje todas as águas dessas alturas. É fácil compreender que, fechando essa brecha com uma obra de arte (dique ou tapagem provida de chapeletas e cujo comprimento não exceda 500 a 600 metros, nem a elevação de 20 a 25 metros) forçosamente a água tornará ao seu lugar primitivo e formará um lago navegável em todos os sentidos, num comprimento de 20 a 25 quilômetros sobre uma largura de 16 a 18 (GLAZIOU apud CRULS, 1947, p. 267).

O Lago Paranoá deveria ser, portanto, um dado ao projeto da cidade, como se ali sempre tivesse existido. Com essa realidade, em 1956, o presidente Juscelino Kubitschek abriu o concurso nacional para o desenho urbano da nova capital. A proposta vencedora, elaborada por Lúcio Costa, envolveria Brasília em outro mito: a do país capaz de superar o atraso econômico e tecnológico, representado por uma cidade de paradigmas modernos. Entretanto, toda modernidade precisa de um lastro de tradição que a legitime.

Referências a formas urbanas antigas na Brasília de Lúcio Costa

O historiador de arquitetura Joseph Rykwert (2006), em seu livro “A Ideia de Cidade”, explica a origem de um traçado urbano tão recorrente que chega a se passar por banal: a retícula viária. Muitos afirmam que, embora exista um registro hieroglífico egípcio que representa a cidade como um círculo dividido em seus quadrantes (*nywt*), o ponto de partida sistemático para a aplicação dessa lógica ortogonal no ocidente seria o acampamento militar romano, o *castrum*. Para Rykwert, isso é a inversão da causa pelo efeito:

Pressupõe-se que a cidade romana fosse uma versão mais elaborada do acampamento militar. [...] Esse convencionalismo, contudo, inverte a realidade. A cidade romana não era um acampamento formalizado e ampliado. Pelo contrário, o acampamento militar romano era uma evocação diagramática da cidade de Roma, uma anamnese do *imperium* (RYKWERT, 2006, p. 65, grifo do autor).

A explicação corrente, de que o *castrum* seria a origem da retícula, propõe a *mimesis* pragmática, destituída de qualquer significado místico. A imitação de uma ordem visível e mundana, que sugeriria que o ser humano prefere, talvez, o mais simples e flexível e, apenas por isso, o modelo teria se replicado. O que fica



claro para Rykwert é que essa repetição só se estabeleceu por que imitava não a si mesma, como imagem, mas um conjunto de valores cosmogônicos construídos algum tempo antes de Roma e que, absorvidos, apresentavam àquela sociedade uma ordem que dava sentido à existência. Logo, o acampamento militar não imitava tão somente a forma ortogonal, mas a estrutura da realidade que se acreditava subjacente.

O processo para a escolha do sítio de fundação de uma cidade romana seguia um ritual herdado dos etruscos, no qual um sujeito que tivesse uma sensibilidade transcendental para enxergar e compreender os sinais dos deuses, um áugure, observava o voo e os cantos das aves para saber se determinado local era propício ao assentamento perene de uma população. Interpretando esses sinais, o áugure elegia um lugar que sacralizava, para que dali os demais presságios pudessem advir. Esse lugar de privilégio divino era assinalado com um diagrama riscado no solo: *o templum*. Cada *templum* tinha relação com um tipo de augúrio. O que se referia à demarcação das cidades era representado por dois eixos que se cruzavam ortogonalmente, dando aos agrimensores as direções das ruas que deveriam traçar:

Num lugar a partir do qual pudesse desfrutar, sem obstáculos, da visão das redondezas, o áugure desenhava uma figura dividida em quatro partes, para a frente e para trás, à direita e à esquerda, separada por linhas que iam de leste a oeste, de norte a sul (RYKWERT, 2006, p. 33).

Desde a antiguidade etrusca, convencionou-se denominar a linha mestra leste-oeste como *decumanus*, e a norte-sul como *cardo*. Traçados o *cardo maximus* e o *decumanus maximus*, as demais ruas se originariam paralelamente, formando uma retícula:

O significado do segundo destes termos é bastante óbvio [...], pois *cardo* quer dizer 'eixo', 'pivô' ou 'pólo', ou seja, a linha em torno da qual o sol segue seu curso e, por conseguinte, o eixo do universo. [...] Higino Gromático pensava que *decumanus* era uma contração de *duodecimanus*, aludindo à linha das doze horas entre o nascer e o pôr-do-sol ou à décima segunda, correspondente ao pôr-do-sol (RYKWERT, 2006, p. 97, grifo do autor).

Como fruto da divinação, a cidade era um espaço sacralizado e, portanto,



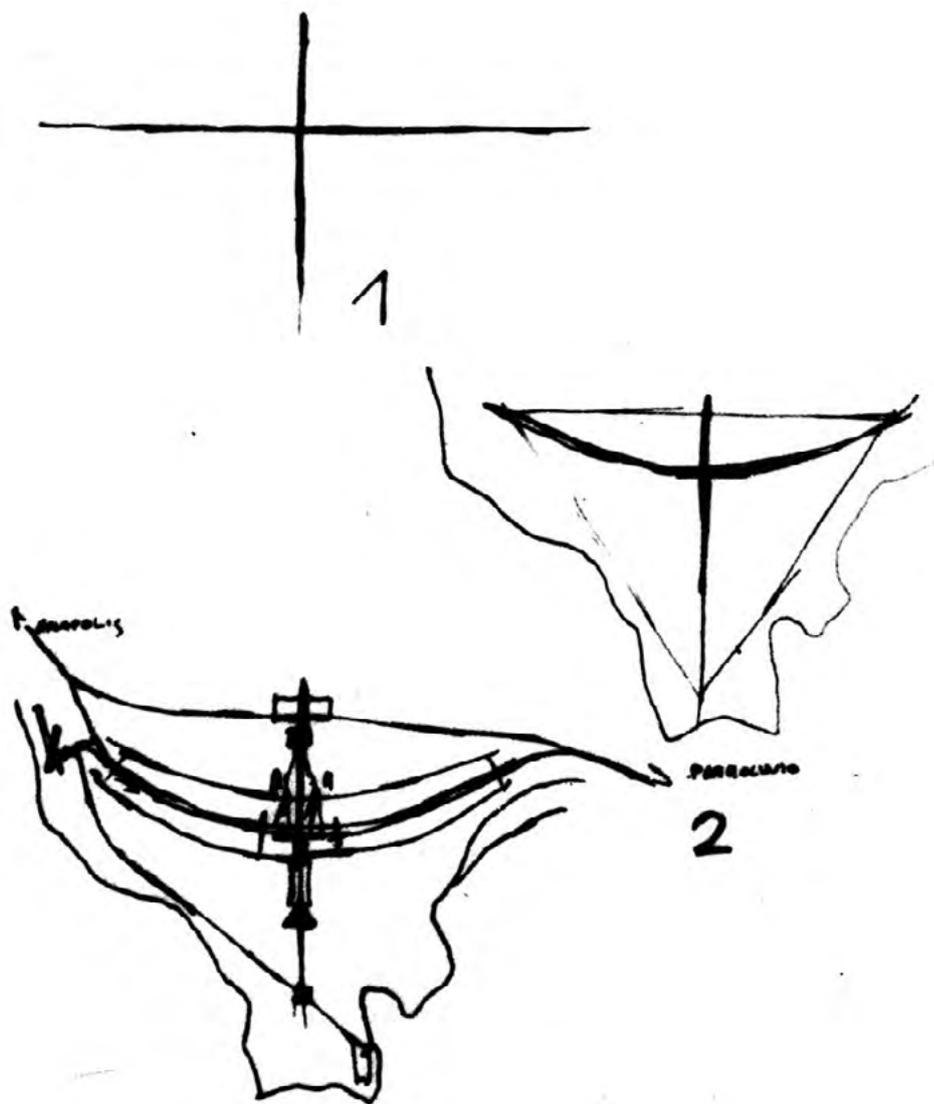
deveria constituir um lugar em separado de seu entorno. Por conseguinte, se conformaria num recinto entre muros, e o estabelecimento de entradas era uma escolha delicada, pois através delas haveria a comunicação entre o sagrado e o profano. Segundo o rito etrusco o limite da cidade deveria ter apenas três portas de acesso (RYKWERT, 2006, p. 62): duas opostas em um dos eixos principais, e uma outra no eixo transversal a este. Onde poderia se estabelecer uma quarta porta de acesso, instalar-se-ia um edifício de comando, coincidindo com um local para profissão de augúrios, um *auguraculum*. A orientação das três portas se dava diferentemente para cada cidade, a ser estabelecida também por vaticínio.

Eis onde começaremos a comparação com o projeto de Lúcio Costa para Brasília, estivesse o arquiteto consciente desta semelhança, ou tendo sido levado a ela pelo acaso. Importa-nos a persistência do ícone, e não saber se o autor do projeto foi guiado por uma intenção qualquer. Quando da Memória Descritiva do Plano Piloto, de 1957, Lúcio Costa informou que comparecia como “*maquisard* do urbanismo”, ou seja, um agente de resistência, na “qualidade de mero consultor” (COSTA, 2018, p. 283). Parece-nos a posição do áugure, que defende uma tradição, em posição de resistência, chamado a participar do processo pelo conhecimento dos ritos antepassados, mas que, por outro lado, comprometer-se-á tão somente com a indicação do caminho, sem participação nas ações mecânicas necessárias para materializar a profecia. Logo em seguida, no primeiro item de sua justificativa, diz que a ideia para o plano “nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto” (COSTA, 2018, p. 284). Novamente, o gesto do áugure que risca o *templum* cruciforme no solo com o seu cajado (*lituus*).

Ainda sobre isso, e de importância destacada, deve-se avaliar os croquis apresentados como geradores da forma urbana e notar duas peculiaridades: ao contrário de todos os outros arquitetos participantes do concurso para o Plano Piloto de Brasília, que seguiram a convenção vigente de representar os desenhos gerais da cidade com o ponto cardeal norte voltado ao topo das páginas, Lúcio Costa orientou seus desenhos sempre com o sentido oeste para o alto; além disso, essa forma primordial já considerava uma restrição de apenas três acessos a esse núcleo urbano, orientados aos eixos cardeais.



Figura 3 – Croquis apresentado por Lúcio Costa para explicar a forma do Plano Piloto de Brasília



Fonte: Costa (2018, p. 284).

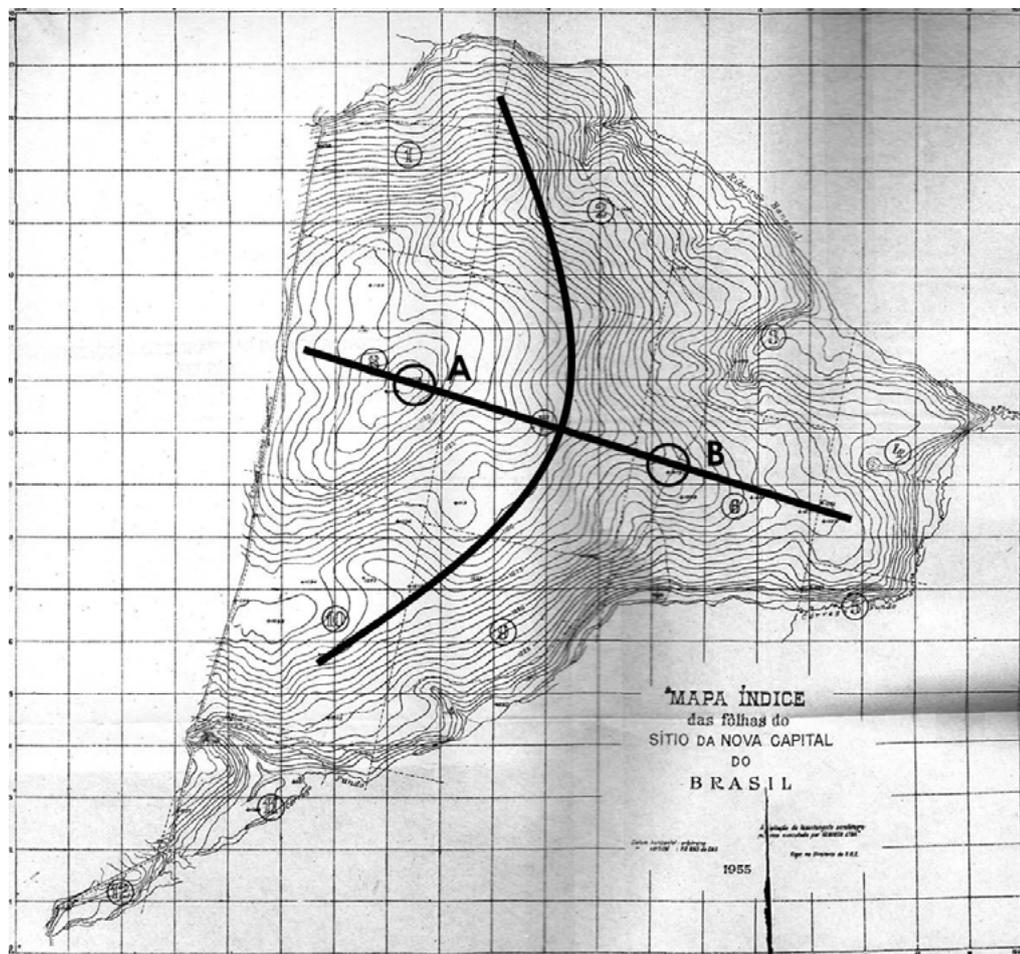
Visto que tradicionalmente o cardo era o eixo onde o mundo orbitava, e a intenção do arquiteto era de que a cidade orbitasse um eixo monumental, de símbolos cívicos e de poder, talvez fosse a ele importante desenhá-lo como norte-sul, ainda que, na realidade, posicionado em direção leste-oeste. Uma tentativa de, por meio da representação, criar o próprio norte, ou a orientação da paisagem. Nas palavras do próprio autor, dez anos depois de elaborar o projeto: “Ao contrário das cidades que se conformam e se ajustam à paisagem, no cerrado deserto e de encontro a um céu imenso, como em pleno mar, a cidade criou a paisagem” (COSTA, 2018, p. 303). Simbolismo reforçado, como



dito, pelas três entradas ao recinto urbano, ficando na extremidade sem acesso, o local de comando, Praça dos Três Poderes, à semelhança de um *auguraculum*.

À parte a essas comparações com a maneira romana (ou etrusca) de posicionar uma nova cidade no território, gostaríamos de destacar agora outras duas *mímesis*, unidas pelo seu caráter militar para defesa do soberano, seja em uma relação de controle e intimidação pela ostentação do poder, ou por uma estratégia última contra invasões de estrangeiros ou revoltas dos próprios moradores da cidade: a praça de armas (ou campo de marte) e a cidadela. Adiantamos: a praça militar existia no projeto que Lúcio Costa apresentou ao concurso, mas nunca se concretizou, ao passo que a cidadela lá está, embora sem o destaque visual comum aos exemplares medievais ou renascentistas.

Figura 4 – Superposição da planta topográfica do sítio de Brasília, datada de 1955, com a silhueta aproximada do projeto de Lúcio Costa, apresentando os dois eixos principais e a indicação das localizações, também aproximadas, da praça militar (A) e da esplanada dos ministérios (B)



Fonte: Adaptado de Rossato (2006, p. 105).

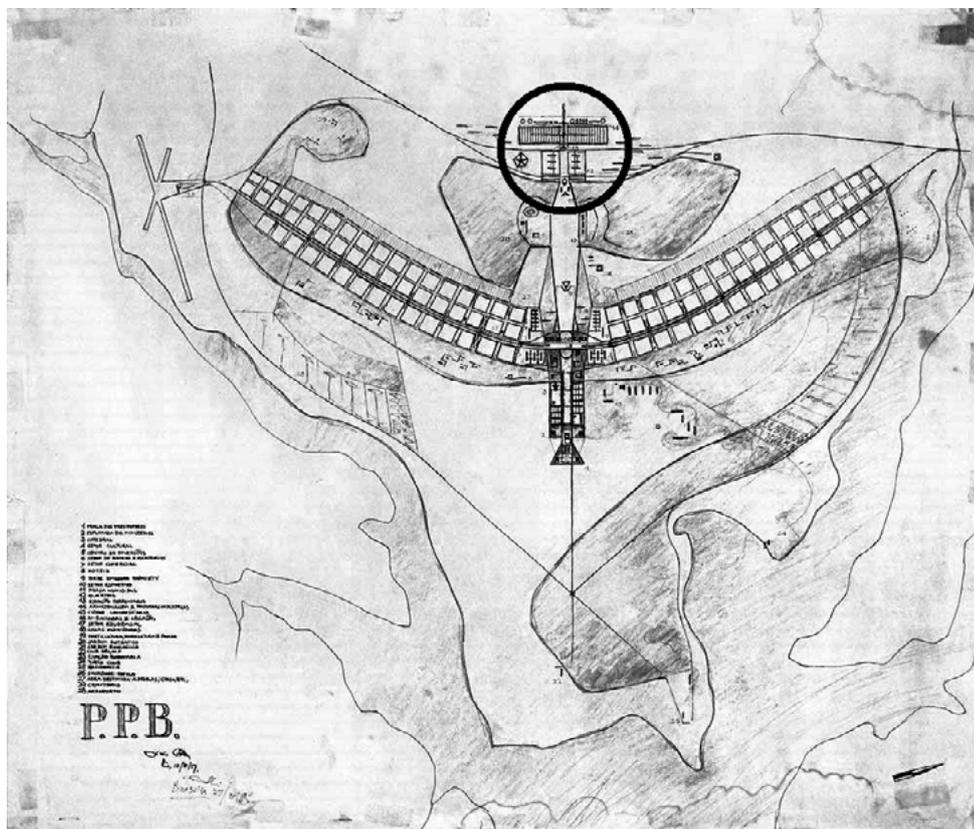


Tanto na tradição renascentista como na hispano-americana, a Praça de Armas refere-se sempre a um vazio central ao núcleo urbano original. Ela tem outra conotação histórica, herdada diretamente dos acampamentos militares romanos (fóruns), além do fato de ser um espaço para que o exército local se reunisse em tropa, antes de uma comitiva de conquista ou contra agressores que se aproximavam. Todavia, essa relação com o centro não fazia parte da proposta de Brasília. O que existia em desenho e prenunciado de passagem na Memória Descritiva do Plano Piloto, fora apresentado quando da descrição da esplanada onde seriam dispostos os ministérios do poder executivo, com “os ministérios militares constituindo uma praça autônoma” (COSTA, 2018, p. 289). Logo, embora tenhamos utilizado um termo irresponsavelmente apropriado de uma tradição que adentrou o continente americano, a praça militar brasileira se assemelhava mais a outros modelos: talvez medievais, talvez barrocos, talvez apenas imbuído de um caráter histórico ancestral, mas não claramente formalizado em uma imagem distinta.

Importa destacar que a praça militar de Brasília seria construída no ponto mais alto da cidade, descortinando todo o núcleo urbano inicial e, portanto, em uma posição de controle. Além disso, esse ponto seria também uma das três entradas do Plano Piloto, e o local onde se instalaria a ferroviária, silos, armazéns e pequenas indústrias. Logo, não seria somente um local para controle visual, mas também de vigilância pragmática dos produtos manufaturados localmente e do que o distrito federal não fosse capaz de produzir e, por isso, teria que importar para garantir o abastecimento da cidade. Por fim, dos quartéis que a cercariam, formar-se-iam as paradas e desfiles militares a descer por todo o Eixo Monumental gramado, até a Praça dos Três Poderes, na outra extremidade. Por outro lado, ainda que guarde semelhança a um modo ancestral de posicionar e expor o poderio de defesa local, essa praça militar de Lúcio Costa se distanciava da tradição, conquanto não se estabeleceria em contiguidade com o local dos poderes constitucionais ou mesmo de residência do soberano. Ao contrário, essa praça de armas pretendia simbolizar a proteção da unidade urbana. De fato, uma interpretação genuína que, bem ou mal, não pudemos testemunhar.

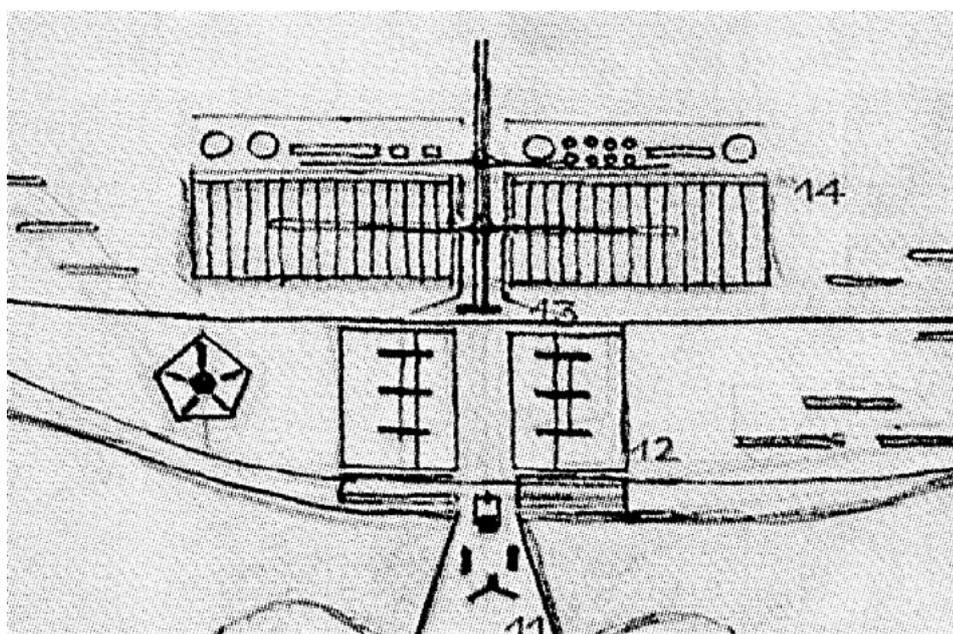


Figura 5 – Projeto do Plano Piloto de Brasília com destaque para a praça militar não construída



Fonte: Adaptado de Costa (2018, p. 295).

Figura 6 – Ampliação da praça militar, ladeada por um agrupamento de quartéis (indicado em desenho pelo número 12)



Fonte: Adaptado de Costa (2018, p. 295).



Uma tradição ainda mais antiga que a praça de armas é a cidadela. Esse tipo de recinto fortificado servia de proteção última de um lugar de importância de comando dentro de uma cidade. O local protegido poderia ser a morada do governante, um templo ou conjunto religioso, uma simples torre de defesa, ou ainda, no caso de algumas pequenas cidades medievais, o próprio núcleo urbano formal em contraste com a ocupação irregular periférica. Em alguns contextos, as cidadelas serviam de refúgio aos moradores da cidade quando de um ataque estrangeiro. Em outros, elas tinham o propósito de proteger os governantes ou sacerdotes de revoltas de seus próprios concidadãos. Seja como for, esse tipo de espaço era ao mesmo tempo parte da cidade e dela apartada. Como exemplos icônicos, podemos recordar da Acrópole ateniense, na Grécia, e da cidadela de Wawel, na Cracóvia, em território polonês.

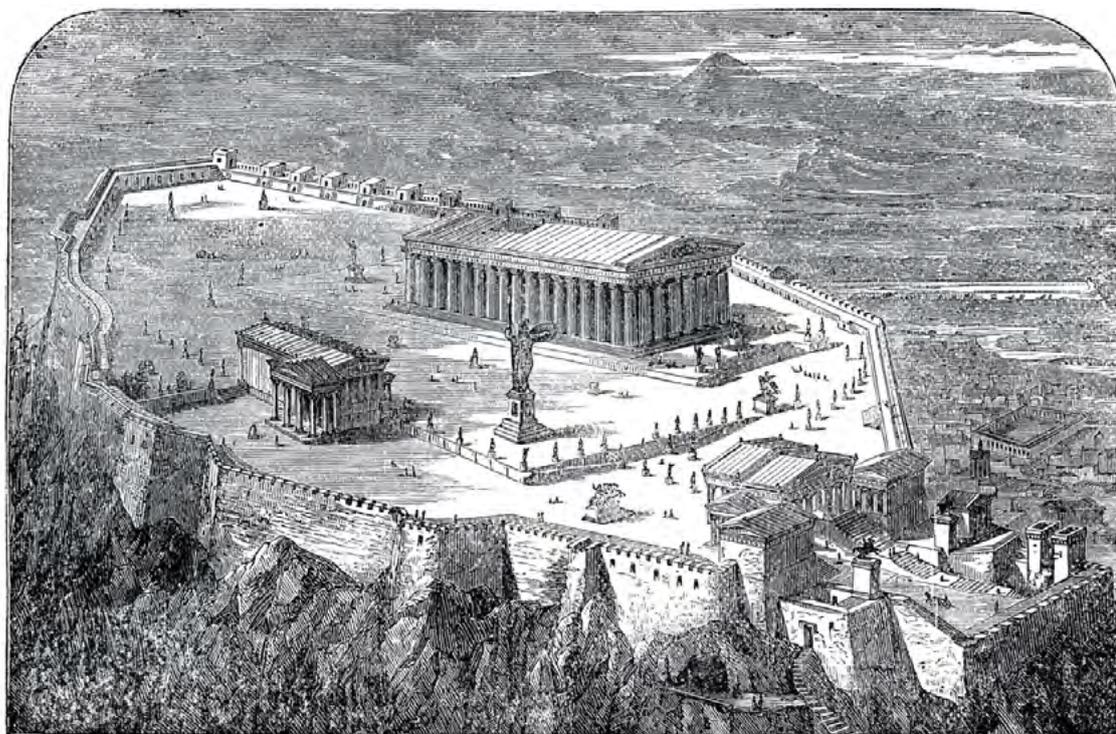
Em Atenas, a cidadela tem cunho ambivalente: para proteção do principal local sacerdotal, dedicado à Atena, e como refúgio para a população em caso de invasões. Construída no governo de Péricles, no século 5 a.C., constitui-se por um terrapleno, que aproveita uma condição geológica natural, cercado por contrafortes de pedra quase verticais, orientando o acesso por um único portão (propileu), tanto por questões rituais como por preocupação com a defesa. Não há sentido em construir um recinto fortificado que possa ser facilmente devassado.

Em Wawel, o processo histórico parece ter seguido inicialmente um padrão medieval de ocupação: escolha de uma colina para melhor visualização do terreno circundante, logo cercada por paliçada de madeira e construção de estrutura defensiva elementar. Em sua evolução, substituíram-se as estruturas de madeira por pedra, seguindo-se à implantação de edificações de poder, como o castelo real, a catedral, celeiros e armazéns para mantimentos e aposentos para uma pequena corte.

Pirenne observou que os castelos apareceram em torno do final do século IX, e que se espalharam rapidamente pela Europa. No começo, os principais elementos eram: o “*motte*”, uma elevação artificial, feita de terra retirada das proximidades; um edifício construído sobre esta pequena colina (o “*donjon*”, ou torre), inicialmente feito completamente de madeira; novamente, um cordão de terra artificialmente elevado, que cercava a colina e a torre, sobre o qual uma paliçada era levantada. [...] Gebelin comentou que a tapeçaria da época ilustra como essas fortalezas de madeira duraram até cerca do final do século XII, quando elas começaram a ser substituídas por edifícios de pedra (HOLANDA, 2018, p. 234, grifo do autor).



Figura 7 – Acrópole de Atenas



Fonte: Smith, 1860, p. II.

Figura 8 – Cidadela de Wawel



Fonte: Zygmunt Put, 2019.

No período renascentista, o trecho da muralha de Wawel que se volta ao rio foi reformulado, com a introdução de redentes (praças de artilharia em formato



triangular). De todo modo, aquilo que caracteriza a cidadela permaneceu: um recinto planejado sobre um terrapleno formado por arrimos de contenção, com acesso controlado, onde se situam edifícios de representação administrativa e religiosa. Essa é uma descrição que serve também à Esplanada dos Ministérios de Brasília.

Na Memória Descritiva do Plano Piloto, Lúcio Costa revelou o desejo de executar a esplanada ministerial em um terrapleno contido por muros de pedra, no qual inseria também a catedral, mesmo consciente do caráter laico de seu tempo e do Estado brasileiro. O que em projeto difere de uma *mimesis* integral de uma cidadela é o fato de ele propor uma composição de dois terraplenos em níveis distintos, ficando os poderes executivo e judiciário em um nível inferior, os ministérios e a catedral em um plano mais elevado, e o poder legislativo fazendo a transição entre os dois recintos.

Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da autoestrada que conduz à residência e ao aeroporto. Em cada ângulo dessa praça – Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se – localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla esplanada disposta num segundo terrapleno, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação em termos atuais, dessa técnica oriental milenar dos terraplenos, garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista (COSTA, 2018, p. 288-289).

Por outro lado, ainda que o arquiteto tenha confessado a influência icônica dos terraplenos, revelou uma origem insuspeita em imagens de estruturas chinesas:

Ocorre que na elaboração do projeto inicial de Brasília tive em mãos dois volumes de autoria de um fotógrafo alemão sobre



arquitetura chinesa – de 1904, se não me engano. Eram fotos fabulosas, mostrando as extensas muralhas, os terraços e aquela arquitetura secular de uma beleza incrível, tudo acompanhado com desenhos e levantamentos da apuradíssima implantação das várias construções isoladas (COSTA, 2018, p. 304).

Note-se o destaque dado por Lúcio Costa à sua boa impressão do resultado estético dos edifícios isolados sobre o terraço. A autonomia volumétrica das edificações também se encontra na Acrópole ateniense e, de algum modo, recria a impressão de uma versão reduzida de cidade, devido à facilidade de identificação da hierarquia das construções ali dispostas. Visto não tratar-se de um núcleo de comuns habitações, o isolamento das edificações contribui para sua distinção: a distinção formal representa a distinção de valor que se espera estimular entre os cidadãos e seus governantes ou guias espirituais. Afinal, não se pode governar se o povo não sancionar o poder reclamado.

Importa também observar que esse conjunto de terraços só teria acesso à cidade e ao exterior através de dois curtos viadutos paralelos, que prolongam as vias longitudinais do Eixo Monumental. Havia desde o princípio a previsão de uma conexão com a residência presidencial, passando em frente ao palácio do executivo. Todavia, esse seria um vínculo interno, recluso à península em frente ao lago. Logo, em caso de revoltas, bastaria ao poder instituído bloquear as duas referidas passagens para salvaguardar os terraços e o comando da capital. Isso é reforçado pelo desenho número 10 apresentado por Lúcio Costa quando da Memória Descritiva do Plano Piloto. Nele, observa-se uma ampliação da seção do fim do terraço da esplanada dos ministérios em direção à cidade, no qual posiciona (e reforça por escrito) o lugar dos pedestres na cota inferior do terreno, transitando em separado da dinâmica da cidadela. De todas as *mímesis* tradicionais presentes no projeto do Plano Piloto, talvez essa seja a mais literal.

A despeito disso, os arrimos dos terraços foram revestidos com lajotas cerâmicas, ao invés de pedra e, ao longo dos anos, vários acessos secundários foram executados, interferindo negativamente na mística da proposta.

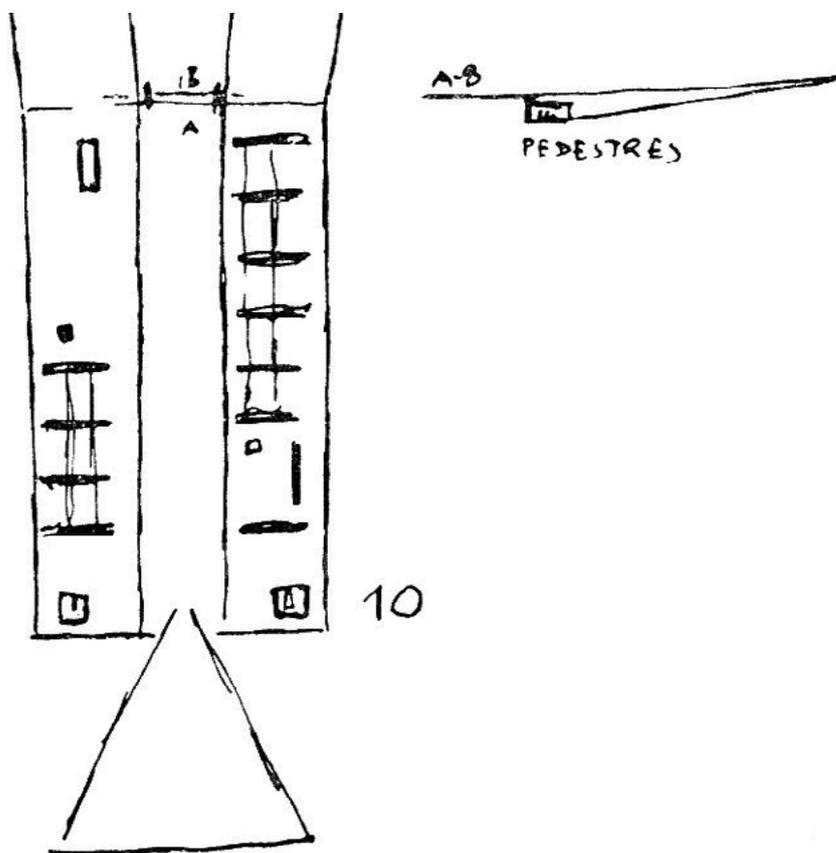


Figura 9 – Vista de arrimo do terrapleno da Esplanada dos Ministérios, pela Via S2



Fonte: Flávio R. Cavalcanti, 2003.

Figura 10 – Desenho nº 10 da Memória Descritiva do Plano Piloto.



Fonte: Costa (2018, p. 290).

Lucas Jordano de Melo Barbosa
Mimeses pré-modernas subjacentes ao
Memorial Descritivo do Projeto de Brasília



Após apresentar as *mímesis* de implantação da cidade e de espaços organizados em função da defesa, gostaríamos de apontar para o elemento formalmente mais complexo do projeto e, talvez, o de mais difícil identificação de referências, devido à sua sensível alteração do que fora apresentado ao concurso e do que foi desenvolvido com vistas à imediata construção: a plataforma sob a qual se localiza a rodoviária, no cruzamento das vias estruturadoras do plano.

Nesse caso, mais que nos outros apresentados, é preciso compreender que a maior imitação não é de imagens e formas, embora também ocorra em elevado grau, mas de uma condição social como substrato do possível. Apenas por imaginar um público para a cidade, é que Lúcio Costa tomou suas específicas decisões de projeto. Por outro lado, devemos começar pela descrição física, tal como procedemos até aqui, para em um segundo momento, apontar para a ideia de cidade que tudo fundamenta. Quando da descrição da proposta para a plataforma rodoviária, o arquiteto inferiu:

Nesta plataforma onde, como se viu anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados, de Piccadilly Circus, Times Square e Champs-Élysées). A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios não foi edificada, com exceção de uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles, um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame (COSTA, 2018, p. 289).

As referências apontadas na descrição, como a Piccadilly Circus e a Times Square, têm claramente uma função retórica, de convencer o júri do concurso de que uma capital de respeito precisava daquele tipo de ambiente urbano, congestionado de usuários ávidos por um tipo de consumo cultural e, ao mesmo tempo, satisfeitos com o que nele encontram. A comparação, ou *mímesis*, é aqui uma arma do arquiteto não só para destacar suas intenções, mas para estabelecer um parâmetro de análise para as demais propostas apresentadas ao concurso. Por meio da leitura dos argumentos de Lúcio Costa, os jurados verificariam se os demais projetos apresentavam aquele tipo de espaço, a partir de então tido como indispensável. Contudo, ainda que seja um artifício persuasivo, não deixa de ser



também um conjunto de referências verdadeiras. Portanto, são delas que devemos retirar os elementos necessários ao entendimento da proposta.

No início do século 20, principalmente a partir da década de 1920, várias importantes capitais viram surgir em seus ambientes urbanos esses recintos de diversão alicerçados na variedade de peças teatrais e filmes. Ao invés de apenas uma casa de ópera isolada, apresentavam também (ou somente) um sequência de espaços culturais menores. Uma verdadeira parada arquitetônica (no sentido de cortejo ou desfile) com objetivo de responder a essa demanda. Lúcio Costa é muito explícito sobre a motivação da plataforma: não seria um palco de atividades cívicas ou o ícone histórico da praça do mercado, mas o recinto destinado a imitar à Theatreland londrina e o Theater Distric nova-iorquino. Parece-nos, inclusive, que embora ele não faça menção específica, é a versão brasileira desse tipo de praça que lhe serviu de referência maior: a Cinelândia, no Rio de Janeiro. Ali se instalou, na década de 1920, o mais importante conglomerado de cinemas do país, com destaque para os cinemas Odeon, Pathé e Império. Sugerimos que essa alusão é mais verossímil, seja pela sua específica conformação em linha, em apenas um dos lados da rua, seja pela presença de uma praça linear fronteira, com ar de *foyer* urbano. Era esse, ao fim, o principal objetivo da porção superior da plataforma rodoviária: ser o saguão público às pequenas apresentações teatrais e aos filmes em cartaz – uma Cinelândia (na medida do possível) com linguagem modernista.

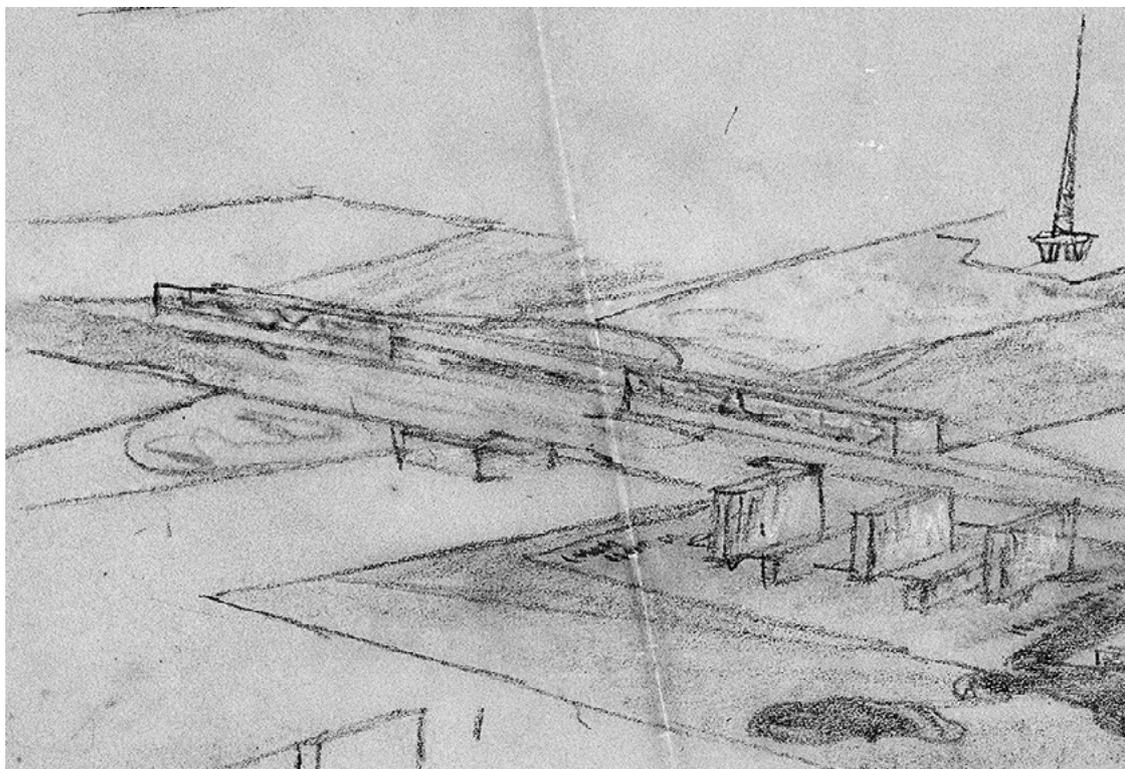
Figura 11 – Vista da praça Floriano Peixoto (Cinelândia), no Rio de Janeiro, na década de 1920, com os cinemas enfileirados



Fonte: Augusto Malta, c. 1921. Acervo do Instituto Moreira Salles.

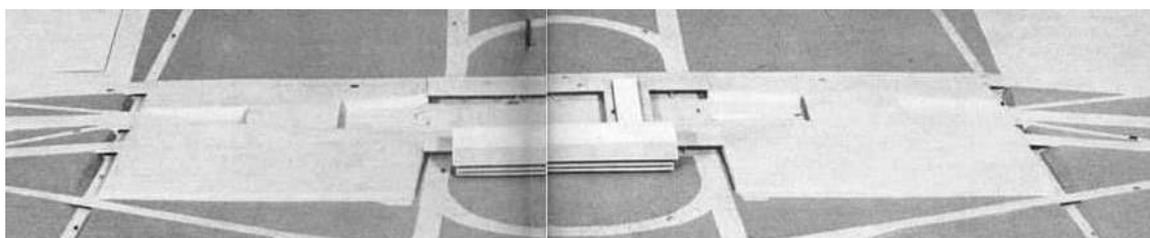


Figura 12 – Croqui de estudo de Lúcio Costa para o Centro de Diversões sobre a plataforma rodoviária, quando da elaboração do Plano Piloto de Brasília



Fonte: Lúcio Costa, 1950-1959. Acervo do Instituto Antônio Carlos Jobim.

Figura 13 – Maquete da penúltima versão da plataforma, onde nota-se o edifício para cinemas ao centro, reduzido a menos de um terço do comprimento previsto inicialmente



Fonte: 1950-1959. Acervo do Instituto Antônio Carlos Jobim.

Quando do desenvolvimento do projeto, a proposta do centro de diversões foi paulatinamente sendo fragmentada e mutilada, até perder a continuidade formal e a ênfase funcional que lhe davam força. No número 30 da revista Brasília, publicado em 1959, com edição da Divisão de Divulgação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), aparece a fotografia de uma maquete da plataforma com duas alterações muito sensíveis (Figura 13):



sua largura total foi ampliada, introduzindo uma sequência de vazios na porção central, que tornava o espaço descontínuo ao nível de diversões; e o edifício destinado a abrigar os cinemas estava reduzido à menos de um terço de seu comprimento, com terraços laterais vazios para a sua posterior ampliação e conclusão. Por pressões das realidades política, financeira e de tempo, concluiu-se que eram inoportunas ou a amplitude dos dois setores para comércio varejista previstos fora da plataforma, ou a densidade e ênfase da função de diversão para o contexto urbano. Ocorreu que os dois setores comerciais, previstos sob uma larga marquise entrecortada por edificações mais altas, foram transferidos e compactados nas alas laterais do corpo edificado previsto apenas para diversões. Os cinemas foram reduzidos ao mínimo: do lado sul, o CONIC possuía o Cine Atlântida e, do lado norte, o Conjunto Nacional abrigava o Cine Karim e o Cine Márcia, além de ter uma de suas fachadas coberta com “painéis luminosos de reclame”, como prêmio de consolação ao arquiteto. Como atesta a maquete, Lúcio Costa tentou resistir, indicando não apenas a importância da separação entre os principais polos varejistas e o setor de diversões, como o fundamento imprescindível do gesto de união entre os setores residenciais norte e sul que o edifício para cinemas deveria representar. Seria preferível construir inicialmente apenas a parte mais evidente dessa costura urbana, ao centro, deixando o espaço para a sua conclusão na época em que fosse possível. Por outro lado, o *maquisard*, o agente de resistência, sucumbiu, e muito pouco desse idealizado ambiente para lazer cultural mais erudito, refinado e cosmopolita, materializou-se enquanto tal.

O que resta a compreender é a razão da escolha daquele tipo de espaço sobre a plataforma rodoviária. No item 6 da Memória Descritiva do Plano Piloto, Lúcio Costa esclareceu que imaginou uma “estação rodoviária interurbana” (COSTA, 2018, p. 286), ou seja, não um terminal de ônibus para transporte interno à capital. O que nos leva a conjecturar que ele idealizou uma cidade onde todos os seus moradores possuíssem automóveis e, portanto, mesmo os menos abastados financeiramente não deveriam ultrapassar o limite que separa a classe média da pobreza. Quando descreveu também as possibilidades de “gradação social” nos setores residenciais, no item 17 de seu relatório, argumentou que deveriam ser decorrentes “apenas de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído a cada indivíduo e a cada família, da escolha dos materiais e do grau de requinte do acabamento” (COSTA, 2018, p. 293). Parece-nos evidente, portanto, que uma “escala gregária”, nome pelo qual se referiu, em momentos posteriores, à dinâmica da porção central da cidade, era uma escala



para agregação de uma elite cultural nacional, a dirigir e servir de modelo ao país. Isso, de algum modo, foi alvo de uma confissão em 1984, após uma visita do arquiteto ao topo de plataforma rodoviária, quando observou a população de baixa renda a ocupa-la:

Isso tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles (COSTA, 2018, p. 311).

Logo, a *mimesis* que subjaz à forma urbana do centro do Plano Piloto de Brasília seria a do povo vencedor, erudito, que conseguiria desfrutar dos prazeres do cinema de vanguarda e tomar café ou jantar em trajes refinados. É talvez um resíduo de uma imagem da *Belle Époque* parisiense, pintada nos quadros dos impressionistas, a exemplo do “*Moulin de la Galette*”, de Pierre-Auguste Renoir, ou mesmo da própria vivência do arquiteto nos cafés de Paris ou do Rio de Janeiro. Quando declarou quais foram os principais “ingredientes” de Brasília, anunciou que, apesar de ter estreito vínculo com características nativas, “é de filiação intelectual francesa”, visto que “a lembrança amorosa de Paris esteve sempre presente” (COSTA, 2018, p. 282). Quando observamos a planta urbana apresentada ao concurso do Plano Piloto, o programa se completa: clube de golfe, iate clube, sociedade hípica. Ao “patriarca da independência”, José Bonifácio de Andrada e Silva, quis legar a memória de uma cidade vitoriosa, sem espaço para a decadência, a exploração e as desigualdades que desde sempre acompanham a sociedade brasileira.

Hipótese sobre as medidas da superquadra brasiliense

Como adendo às análises aqui apresentadas, e em continuidade às especulações sobre Paris ter sido, de muitos modos, um referencial sempre presente à Brasília de Lúcio Costa, colocamos uma intriga antiga: como o arquiteto chegou à medida de 280m x 280m para as superquadras e de 20m para o cinturão de árvores periférico?

Na Memória Descritiva do Plano Pílon, na verdade, não há menção à



dimensão alguma. Por outro lado, aferindo-se a planta urbanística apresentada ao concurso, percebe-se que já havia na consciência de Lúcio Costa uma sedimentada suspeita a respeito dessas grandezas. Todavia, como os números apareceram antes de qualquer discurso, materializados no projeto definitivo e na cidade inaugurada, possivelmente tratava-se de uma referência antiga que permaneceu subjacente desde a concepção.

Em um ensaio intitulado “A Invenção da Superquadra”, Matheus Gorovitz (2010, p. 26) sugeriu que as dimensões das quadras residenciais teriam origem pragmática: “a densidade considerada ideal (500 hab. por hectare) configurou um quadrado de 280 metros de lado”. Diversamente, se considerarmos o relato da filha de Lúcio Costa, Maria Elisa Costa, que trabalhou como recém-formada na fase final do desenvolvimento do projeto urbano de Brasília, essa conjectura parece não fazer sentido:

[...] uma superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis (que têm em Brasília, pela primeira vez, presença urbana contínua) ligados entre si pelo fato de terem acesso comum e de ocuparem uma área delimitada – no caso, um quadrado de 280 x 280 m, a ser cercado dos quatro lados com renques de árvores de copa densa –, e com uma população de 2.500 a 3.000 pessoas (COSTA, 2018, p. 326).

Esse limite populacional, de dois mil e quinhentos a três mil moradores, resultaria, na área indicada, em uma densidade de 320 a 380 habitantes por hectare, proporção bem inferior ao que Matheus Gorovitz insinuou como possível referência. Isso nos leva, por um lado, à estaca-zero de explicação dessa dimensão, ao passo que permite devaneios mais livres.

Com certa irresponsabilidade, gostaríamos de colocar o dimensionamento da superquadra de Brasília possivelmente atrelado ao de alguns espaços livres de Paris, conquanto o próprio Lúcio Costa tenha confessado que a “*ordonnance*” (COSTA, 2018, p. 282) da capital brasileira tem filiação francesa, através de boas recordações parisienses. Essa leviandade de especulações diz menos respeito às comparações do que à falta de estudos a respeito dos dimensionamentos dos espaços livres franceses, principalmente antes da adoção do sistema métrico e na transição de sua implantação. Além disso, alguns espaços sofreram modificações em meados do século 19, quando das reformas planejadas por Georges-Eugène Haussmann, momento em que foi introduzida a arborização



urbana na cidade. Por isso, é mais certo e seguro que os espaços livres sejam mensurados pelo vão estabelecido entre as fachadas das construções periféricas e opostas entre si, desconsiderando os jardins e desenhos de arruamentos e calçadas. De sorte, foi essa a Paris da memória de Lúcio Costa, ainda que, por origem, esses ambientes urbanos tenham tido silhuetas distintas das que hoje se apresentam.

Posto que colocamos a *mímesis* como parte fundamental à criação de obras que, de algum modo, detêm um caráter poético, não parecerá estranho imaginar que quando do projeto de um espaço livre urbano, o responsável, seja agrimensor, engenheiro militar ou arquiteto, terá em sua memória a referência de experiências pessoais em ambientes assemelhados. Por meio dessa comparação, o sujeito julgará a possibilidade de replicar as grandezas ou, de algum modo, usar o que se conhece como módulo dimensional a ser repartido ou replicado até se obter a versão bem proporcionada para a sua própria invenção.

Dentro dos limites da extinta muralha de Carlos V, construída no século 14, localiza-se uma praça emblemática no bairro do Marais, inaugurada em 1612 pelo rei Luís XIII. Inicialmente batizada como Praça Real, hoje chamada Place des Vosges, esse recinto quadrangular abrigou personagens ilustres, como o cardeal Richelieu e o romancista Victor Hugo. A distância entre as fachadas opostas mede 140 metros, em ambas as direções. Em sua origem, era um terreiro descampado, no qual os palacetes periféricos e o rigor geométrico eram os únicos elementos a conceder solenidade ao local. Mesmo porque, como Praça Real, foi imaginada como palco de celebrações públicas e, portanto, precisava ser um recinto desimpedido de qualquer obstáculo. Com o século 19, a praça perdeu sua função original e ganhou a arborização paralela às construções que lhe definem.

Reformada por Haussmann, no século 19, a avenida Champs-Élysées é local registrado por escrito por Lúcio Costa como referência à uma capital federal. Nela se estabeleceu o comércio varejista mais requintado e caro de Paris. A largura entre as fachadas opostas que definem aquela paisagem urbana é de 70 metros: exatamente a metade da aresta definidora da Place des Vosges. Não sabemos dizer, por outro lado, se se trata de simples coincidência, se há uma referência comum aos dois espaços, ou se o mais antigo serviu de medida ao mais recente. De todo modo, além da dimensão, há outra característica peculiar que deve ser destacada: uma larga calçada com fileira dupla de árvores separa o leito carroçável das janelas dos edifícios, fazendo a transição entre os ruídos



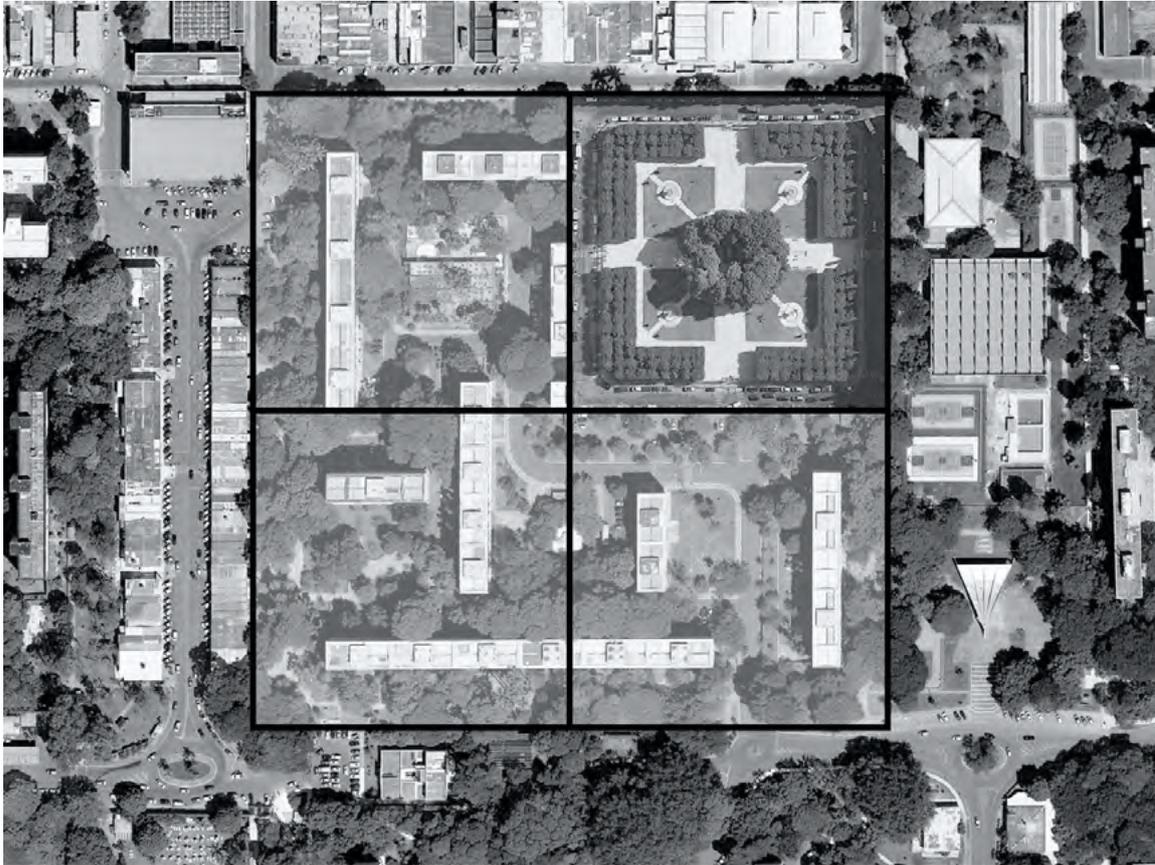
dos veículos e o silêncio que sempre se almeja ao local de recolhimento e descanso. A largura dessa calçada arborizada: 20 metros. Note-se que mesmo hoje a avenida Champs-Élysées não possui asfaltamento. Ainda reveste-se dos pequenos blocos de pedra que antes faziam ressoar os cascos dos cavalos e as rodas das carruagens e charretes.

Por fim, importa destacar o Campo de Marte, esplanada por muito tempo de domínio militar, entre o Sena e a escola do exército, edifício projetado por um dos principais arquitetos neoclássicos que a história da França logrou, Ange-Jacques Gabriel, e onde Napoleão Bonaparte estudou e se formou. Longitudinalmente, em oposição à escola militar, está a Torre Eiffel, construída por ocasião da Exposição Universal de 1889. Esse recinto urbano de proporções muito superiores aos espaços anteriormente apontados, possui uma largura, entre fachadas, de 280 metros: o dobro da dimensão de aresta da Place de Vosges e quatro vezes a largura da avenida Champs-Élysées. A esse ponto as coincidências começam a parecer excessivas.

Retornando ao caso das superquadras de Brasília, a “*ordonnance*” parisiense parece-nos agora evidente como matriz, e sua aplicação mimética mais plausível que qualquer pragmatismo em relação à densidade habitacional. Na verdade, Lúcio Costa não escondeu isso em sua narrativa. Apenas não apontou os casos específicos em vista. Não é ilícito imaginar que a referência para uma distância agradável de caminhada tenha sido extraída da Place de Vosges, pela própria experiência sensorial do arquiteto. A dimensão do seu plano representa precisamente um quarto de uma superquadra. Como vimos, embora seja apenas uma suposição, mostra-se como medida para outras medidas de espaços livres parisienses: a avenida Champs-Élysées possui metade daquela largura, enquanto o Campo de Marte, o dobro. A superquadra de Lúcio Costa pode ser mais uma reverberação dessa medida e, de sorte, ainda guarda uma segunda grandeza e morfologia parisiense: as calçadas arborizadas da Champs-Élysées. 20 metros foi o que Lúcio Costa determinou como largura do cinturão verde que deveria proteger os edifícios residenciais dos ruídos da autopista: o mesmo artifício, com a mesma grandeza, da solução parisiense – *quod erat demonstrandum*.



Figura 14 – Superposição da superquadra 308 Sul com a Place des Vosges (considerada em seus limites edificados), em mesma escala. A posição da quadricula no terreno contem imprecisões, porque as copas das árvores impedem a visualização dos limites de piso da superquadra



Fonte: Adaptado de Google Earth (2019).

Epílogo

O padrão se estabelece sobre bases certas, não arbitrariamente, mas com a segurança das coisas motivadas e de uma lógica controlada pela análise e pela experimentação. [...] Todas as grandes obras são baseadas sobre os poucos grandes padrões do coração: *Édipo*, *Fedra*, *O Filho Pródigo*, *As Madonas*, *Paulo e Virgínia*, *Filêmon e Baucis*, *O Pobre Pescador*, *La Marseillaise*, *Madelon vient nos verser à boire* [...] (LE CORBUSIER, 2018, p. 89, grifo do autor).

Assim como Paris exerceu influência forte na produção de Lúcio Costa, também um arquiteto de alma francesa (ainda que suíço de nascimento), Le



Corbusier, talvez tenha reforçado a direção de seu olhar e de suas mãos de criador. Embora de palavras agressivas e retórica flagrante, Le Corbusier sempre demonstrou em seus argumentos a necessidade de buscar em épocas mais distantes a inspiração para a atualidade. Em seu “Por uma Arquitetura” defendeu que existiam padrões subjacentes nas melhores criações artísticas da humanidade, o que não significava que devêssemos copiar-lhes a aparência. Lúcio Costa pode ter concluído o mesmo por suas próprias experiências e reflexões, principalmente na lida em prol do patrimônio arquitetônico colonial, mas, por certo, encontrou cumplicidade e alento nas palavras de seu ídolo. Seja como for, suas bases de projeto foram há muito orientadas à perseguição da essência que fundamentava práticas antigas, ainda que conjugadas a uma linguagem atual. O presente deveria satisfazer às exigências de um passado que ainda nos diz muito sobre nós mesmos, nossos medos e nossas ambições.

Enquanto as edificações projetadas por Lúcio Costa demonstram o modo de o arquiteto estabelecer uma continuidade cultural entre tempos de maneira muito evidente, por meio da utilização recorrente de elementos trazidos de uma tradição colonial brasileira, como os telhados cerâmicos, gelsias de madeira, janelas pontuais nas superfícies de fachada, ambientes de transição entre os setores, entre outros artifícios, no projeto do Plano Piloto de Brasília esse esforço por união temporal aparece de modo mais sutil e, por isso, maduro. Diante do que se escreve sobre sua produção, as análises a respeito de Brasília destoam profundamente daquelas que tratam de seus edifícios. A um leitor atento isso não parece digno de sentido. O arquiteto abandonou seus valores quando confrontado com a ambição de um projeto para uma capital? Pareciamos que não. O projeto de Brasília carrega, justamente por precisar representar uma capital, signos icônicos de poder, proteção, ambição de progresso e do sabor da escala cotidiana.

O que tentamos demonstrar nesse ensaio é que se o projeto de Lúcio Costa para Brasília merece crédito especial, não é somente por ser uma síntese urbana de práticas mais recentes, mas por representar a habilidade do arquiteto em deixar acontecer o passado com naturalidade sob a imagem do novo. Receita de Aristóteles para a eficiência poética: fazer ressoar a *mimesis* velada pela retórica.

Referências

ARISTÓTELES. *Poética*. São Paulo: Editora 34, 2017.



BERTRAN, Paulo. *História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal*. Brasília: Editora UnB, 2011.

BICCA, Paulo. Brasília: mitos e realidades. In: PAVIANI, Aldo (ed.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto Editores, 1985. p. 101-113.

BRAGA, Aline Moraes Costa. *(Im)possíveis Brasília: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal*. São Paulo: Alameda, 2011.

BRAGA, Milton. *O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital*. São Paulo: Cosac & Naify, 2010.

BRASÍLIA. Rio de Janeiro, n. 30, jun. 1959.

CARPINTERO, Antônio Carlos Cabral. *Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998*. 1998. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

CNRH. Resolução n. 32, de 15 de outubro de 2003. Anexo I. Conselho Nacional de Recursos Hídricos. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente, 2003.

COSTA, Lúcio. *Registro de uma vivência*. São Paulo: Editora 34, 2018.

COSTA, Maria de Fátima. De Xarayes ao Pantanal: a cartografia de um mito geográfico. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 45, p. 21-36, set. 2007.

CRULS, Luis. *Relatório da Comissão Exploradora ao Planalto Central do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.

DANTO, Arthur. *A transfiguração do lugar-comum*. São Paulo: Cosac & Naify, 2005.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. *Cadernos PPG-AU*, Salvador, ano 3, p. 49-71, 2005. Edição especial.

GOROVITZ, Matheus. *Brasília: uma questão de escala*. São Paulo: Projeto Editores, 1985.

GOROVITZ, Matheus. A invenção da Superquadra: sobre o conceito de área de vizinhança em Brasília. In: FERREIRA, Marcílio Mendes; GOROVITZ, Matheus. *A invenção da Superquadra*. Brasília: Iphan, 2010. p. 15-39.



HOLANDA, Frederico de. *O espaço de exceção*. Brasília: FRBH, 2018.

HOLSTON, James. O espírito de Brasília: modernidade como experimento e risco. *In*: NOBRE, Ana Luiza; KAMITA, João Masao; LEONÍDIO, Otávio; CONDURU, Roberto (org.). *Lúcio Costa: um modo de ser moderno*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004, p. 159-177.

LE CORBUSIER. *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 2018.

MERCATOR, Gerhard. *America meridionalis*. Amsterdam [Países Baixos], [1606]. 1 mapa, col., 35,8 x49,5cm em f. 48,5 x57,2. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart354236/cart354236.pdf. Acesso em: 13 fev. 2020.

PANERAI, Philippe. *Análise urbana*. Brasília: Editora UnB, 2006.

ROSSATO, Bruno Affonso Rego. *As temporalidades das representações cartográficas*. 2006. Dissertação (Mestrado) - Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2006.

RYKWERT, Joseph. *A ideia de cidade: a antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SMITH, William. *A Smaller History of Greece: from earliest times to the Roman Conquest*. Londres: Walton and Maberly, 1860.

TAVARES, Jeferson. *Projetos para Brasília: 1927-1957*. Brasília: IPHAN, 2014.

VALÉRY, Paul. *Eupalinos ou o arquiteto*. São Paulo: Editora 34, 2006.

VIDAL, Laurent. *De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX)*. Brasília: Editora UnB, 2009.

Notas

¹Doutorando em Teoria e Crítica da Arquitetura - Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, Bahia, Brasil. Professor Adjunto do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Goiás (UFG), Goiânia, Goiás, Brasil. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4151-5433>.