

O Conjunto Urbanístico de Brasília como patrimônio cultural: da implantação do Plano Piloto à preservação da cidade através do tombamento. Entrevista com o arquiteto e urbanista Jayme Zettel.

Alba Bispo[†]; Ana Clara Giannecchini[‡]; Ana Carmen Amorim Jara Casco^{***}

Apresentação

O depoimento de Jayme Zettel¹, pioneiro da construção de Brasília e partícipe do processo de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília, ao trazer informações históricas sobre a implantação do Plano Piloto, abre espaço para a reflexão de questões importantes para a preservação da cidade.

Metodologicamente, quanto à técnica, gênero e tipo de história oral adotada, esta entrevista² foi organizada em questionários semiestruturados, com perguntas objetivas e previamente formuladas, mas que deixam o entrevistado discorrer com liberdade. Neste sentido, a entrevista de Jayme Zettel contribui para preencher lacunas da documentação escrita e, possivelmente, apresentar outras versões, motivações ou discursos, não documentados ou expressos sobre os temas abordados neste depoimento: o processo de construção e implantação do Plano Piloto de Brasília; o processo de reconhecimento da cidade moderna como patrimônio cultural, através do tombamento distrital (1987) e federal (1990), bem como da inscrição na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO (1987); o processo de construção da normativa de preservação vigente.

1 Sobre a construção e implantação do Plano Piloto de Brasília

Brasília surge a partir de um projeto de transferência da capital para Goiás, concebido por José Bonifácio, em 1823. O sonho começa a transforma-se em realidade na década de 1950 quando o projeto de transferência da capital para o interior do país é empreendido pelo presidente Juscelino Kubistchek e realizado por Lucio Costa e sua equipe.

Na urbanística, sob a coordenação de Augusto Guimarães, trabalham Jayme Zettel, Adeildo Viegas, Sérgio Porto, Maria Elisa Costa e Harry Cale. Na arquitetura, sob a supervisão de Nauro Esteves, vamos encontrar Ítalo Campofiorito, Sabino Barroso, Glauco Campello, Glauss Estelita, Sérgio Porto, José de Sousa Reis. E tantos mais, como Ana Maria de Niemeyer Soares, Stélio Seabra, Flávio d'Aquino, Paulo Magalhães, Gladson da Rocha,

Cezar Barney, Helio Uchoa, Milton Ramos, Elvin Dubugras, Carlos Magalhães, José Zanine Caldas, João Filgueiras Lima, Eduardo Negri, João Henrique Rocha, Ney Fontes Gonçalves e Carlos Vasconcelos Naves. (FICHER; TREVISAN, 2010)

Dentro tantos nomes, destaca-se a importância do engenheiro Augusto Guimarães Filho que faleceu em 2011, antes de publicar o livro *A propósito de Brasília – 1112 dias*³, no qual ele procurava reunir a mais cara lembrança deste período que deixou marcas indeléveis na sua vida e profissão. Augusto Guimarães era um moderno, como ele mesmo disse em entrevista concedida a Sergio A. Brandão⁴, e foi o braço direito de Lucio Costa no desafio de tirar Brasília do papel e lançá-la sobre uma geografia desconhecida e selvagem, como mostra o depoimento de Zettel.

1.1 Sobre a equipe da Diretoria de Urbanismo e Arquitetura (DUA)

Entrevistador – Como você foi trabalhar no projeto de Brasília? Qual foi tua trajetória até ir trabalhar na equipe da DUA?

Jayme Zettel – Eu era recém-formado e era muito amigo de Maria Elisa, filha de Lucio Costa, nos tínhamos um grupo e Maria Elisa me apresentou a ele. Na época eu trabalhava no escritório dos Irmãos Roberto e fui desenhista, enquanto era estudante, do Plano de Brasília proposto pelos Irmãos Roberto e, por conta disso, Dr. Lucio achou ótimo, pois eu já conhecia mais ou menos qual era o problema. Então fui trabalhar com ele em abril de 1957, logo quando abrimos o escritório aqui na Av. Almirante Barroso, no Rio de Janeiro, primeiro lugar onde trabalhamos.

Entrevistador – Poderia falar um pouco da equipe que compunha a diretoria? Como foram escolhidos os profissionais que compunham esta equipe? Quais eram os nomes de destaque? Havia uma hierarquia entre os profissionais da equipe?

Jayme Zettel – Dr. Lucio foi formando a equipe da seguinte forma: tinha um grupo que era mais velho que a gente. Eles tinham feito um projeto para a capital e tinham chamado Dr. Lucio pra trabalhar, mas ele recusou. Depois então, num gesto de cortesia, ele os chamou pra trabalhar no desenvolvimento do Plano Piloto. Então eram eles e os garotos: eu, Sérgio Porto, Maria Elisa, dentre outros. E com esse grupo estava o chefe do escritório o engenheiro Augusto Guimarães Filho, que na

verdade foi uma pessoa fundamental na implantação do Plano Piloto de Brasília. Ele botou Brasília no chão. Aprendemos muito com ele. Aqui no Rio, trabalhávamos apenas com o rádio ligado, era o nosso instrumento de comunicação em tempo real, então passávamos as coordenadas que estavam sendo calculadas aqui: os cortes, os aterros e tudo, para o pessoal que estava em campo. É curioso porque eu fico pensando, se fosse agora seria uma maravilha, com o computador seria num instante, mas na época era tudo na munheca mesmo. Tinha uma equipe que trabalhava lá, que recebia essas informações, era o pessoal da topografia junto com o Sérgio Parada, e o chefe da equipe de lá que ia botando no chão.



Figura 1 – Cruzamento dos eixos Monumental e Rodoviário, recém-abertos em meio ao cerrado: a estaca zero da cidade concebida por Lucio Costa. Fonte: Acervo ArPDF. Fotografia: Mario Fontenelle (1957).

1.2 Sobre a participação de Lucio Costa e Niemeyer

Entrevistador – Havia participação de Niemeyer nas decisões urbanísticas? E de Lucio nas decisões sobre os projetos de arquitetura?

Jayme Zettel – Oscar tinha um escritório de arquitetura aqui no Rio, mas depois ele se mudou para Brasília. A equipe de arquitetura do Oscar foi pra Brasília antes dele. O diretor da DUA foi sempre o Oscar, o Lucio era o urbanista, mas não era uma coisa separada – as questões do urbanismo eram com o Lucio e as de arquitetura eram com o Oscar – eles se respeitavam muito.

Entrevistador – E como eram as reuniões com a equipe? Lucio e Niemeyer tinham reuniões com a equipe inteira?

Jayme Zettel – Dr. Lucio na verdade era uma pessoa muito fechada. Na verdade, Augusto Guimarães conversava com Dr. Lucio, ele passava todos os dias nas pranchetas, conversava com a gente, explicava algumas coisas dos projetos; quem era, por assim dizer, o porta-voz do Lucio, era o Augusto Guimarães. Evidentemente, quando o Oscar precisava de alguma coisa, chamava o Lucio porque era uma relação que não era formal, era uma relação afetiva de muita união entre os dois. (...) O grupo de arquitetura e urbanismo tinha uma liberdade muito grande; nós éramos muito respeitados. Tanto Oscar quanto Dr. Lucio, sempre era uma coisa muito respeitosa, até com o Juscelino entende? Era comum o Juscelino passar no escritório, cansei de ver ele sentado, conversando com o Oscar nas pranchetas. Ele praticamente entregou Brasília na mão do Lucio e do Oscar, e ninguém discutia.



Figura 2 – Juscelino Kubitschek e Lucio Costa na "Avenida Monumental". Fonte: Acervo ArPDF.(1957).

1.3 Sobre os desafios da implantação

Entrevistador – Quais foram as maiores dificuldades/desafios da implantação da cidade?

Jayme Zettel – Eu acho que foi acomodar a cidade no terreno porque havia sempre uma ilusão de que o terreno de Brasília era plano como uma mesa de bilhar, e na verdade não era. Esse acerto do Plano no terreno inclusive foi uma proposta do William Holford: se você pegar o Plano Piloto, vai ver que tem uma distância diferente entre o projeto e a execução, ele desceu mais para o lago e inverteu um pouco a situação. E aí eram cortes em todo o terreno pra fazer um aproveitamento melhor da movimentação de terras – cortes e aterros.

A Asa Sul foi construída antes da Asa Norte e quando você anda hoje pelas asas, percebe que a Asa Sul é mais plana e a Asa Norte tem mais relevos, isso foi

decorrente das dificuldades da época, de acomodar a cidade no terreno que não era tão plano quanto parecia. O Augusto Guimarães foi realmente uma pessoa essencial, parece que ele deixou um depoimento, no Instituto dos Arquitetos, explicando como foi essa coisa de acertar e botar a cidade no chão; ele ensinou a gente como lançar as coordenadas com uma maquininha Facit, tudo manual, de topografia. Depois passamos a usar uma elétrica e a gente dava, pelo rádio, as coordenadas e o pessoal ia pro campo e atrás vinham as máquinas – era uma situação que você tem que imaginar por que tudo foi feito em três anos. Era uma loucura. Dia e noite trabalhando sem parar, mas não no sentido figurado era dia e noite mesmo.

Entrevistador – Na tua opinião, quais os maiores defeitos e as maiores qualidades de Brasília?

Jayme Zettel – Quando fui fazer uma bolsa de estudos na Inglaterra, de projeto urbano, meu orientador lá em Londres dizia que Brasília tinha um problema sério, muito difícil de resolver que era o “*core*” (centro). Porque ele tinha aquela coisa do centro, o eixo monumental lindo, a área residencial que eu acho absolutamente maravilhosa, mas o eixo... E eu dizia “não, mas a gente vai fazer aquela plataforma do Setor de Diversões, ali vai ser um *mall*”, mas hoje você vê que este espaço não foi criado, nunca deu certo.

Quando Oscar fez o Congresso, a Esplanada dos Ministérios se alargou. A Esplanada dos Ministérios de Dr. Lucio era mais estreita. A estrutura não se alterou, não teve muito problema não, mas a Esplanada era menor, mais estreita. A Esplanada mais larga praticamente impossibilitou a ligação e a Rodoviária ficou ali naquele pedaço, mas não dava para você colocar um platô. Se você olhar o Plano tem o Setor de Diversão Norte e Sul, mas tinha no meio um grande platô que ligava o que seria o miolo. Isso não pôde ser feito e ficamos com todos aqueles setores isolados: hoteleiro, bancários, etc.

A outra questão que também foi mal compreendida na época era a questão do “*zone*”, ou seja, o zoneamento. Era uma coisa muito rigorosa, a gente aprendia que tinha que fazer bem o zoneamento. Então, como vemos hoje, não tinha nenhum

sentido você fazer um setor “só bancário”, se não tivesse um comércio, quer dizer, na verdade um bom zoneamento deveria prever uma diversidade maior de usos. Então na prática ficou um setor hoteleiro, um setor bancário e isso tudo ficou esgarçado.



Figura 3 – Setor Comercial Sul (à esquerda), Setor de Diversões (no centro da fotografia) e Plataforma Rodoviária do Plano Piloto (à direita). Fonte: Acervo ArPDF. Fotografia: Mário Fontenelle.

2 Sobre o processo de preservação de Brasília

Conforme o quinto artigo da Convenção de 1972, os bens patrimoniais culturais da humanidade são de três tipos: os monumentos, os conjuntos e os lugares notáveis. Nos três casos, valoriza-se o caráter universal de excepcionalidade de tais bens. Erguida em lugar notável e feita de monumentos, Brasília foi preservada como CONJUNTO, ou seja, “grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência.”⁵

Até 1987, a UNESCO havia trabalhado com bens patrimoniais consagrados, fortemente apoiada nos denominados valores histórico e de ancianidade, conforme definidos por Alöis Riegl. (...) Mas pela primeira vez deparava-se com a preservação de uma cidade nova, contemporânea e com apenas vinte e sete anos! Uma cidade do século XX. (SCHLEE, 2006, p.145)

Como resposta às pressões por modificações no Plano Piloto, especialmente o aumento de gabarito que se anunciava nas superquadras, o recém-ingresso governador do Distrito Federal, José Aparecido de Oliveira, inicia em 1986 um processo de articulação interno (Fundação Pró-Memória, atual IPHAN) e externo (UNESCO) para reconhecimento de Brasília como patrimônio mundial.

O dossiê de candidatura do sítio, elaborado pela equipe que ficou conhecida por GT-Brasília⁶, apresentou uma proposta de proteção detalhada para a proteção da cidade, incluindo as antigas fazendas, acampamentos e cidades satélites. Essa proposta deu lugar ao Decreto Distrital 10.829/1987, elaborado a partir de uma minuta de Ítalo Campofiorito, então presidente do IPHAN, que foi apoiada por Lucio Costa, e que se deteve nos elementos de essencial relevância do Plano Piloto destacados no documento *Brasília Revisitada*.

2.1 Sobre o processo de reconhecimento de Brasília como patrimônio

Entrevistador – No processo de reconhecimento de Brasília como patrimônio, quem veio primeiro: o Decreto de tombamento do GDF ou o pedido da UNESCO? E como você avalia a parceria com o governo local à época?

Jayme Zettel – Primeiro veio o Decreto. José Aparecido fez esta gestão política para poder apresentar na UNESCO. Ele fez a articulação com a UNESCO. (...) Quando dizem que Brasília foi a última utopia, é verdade, porque depois toda conceituação de urbanismo a partir de 1968-70 foi modificada. (...) Dentro da história do urbanismo, Brasília é fundamental, na UNESCO. Tem também Chandigarh, mas Brasília é que se preservou né? Sendo atualmente um monumento da história do urbanismo.



Figura 4 – Vista aérea da área tombada do Conjunto Urbanístico de Brasília: da via EPIA (no canto inferior direito) ao Lago Paranoá (no canto superior esquerdo). Fotografia: Alba Bispo (27/03/2012).

2.2 Sobre a elaboração da normativa de preservação

Entrevistador – Quem participou diretamente da elaboração da normativa que regula a preservação do Plano Piloto de Brasília? De alguma forma os estudos do GT-Brasília foram incorporados?

Jayme Zettel – Na verdade, a questão fundamental da Portaria de proteção de Brasília é a questão das escalas. O Ítalo Campofiorito foi quem percebeu isso, foi ele que idealizou a concepção das escalas. Na época eu era diretor de Proteção do Iphan, mas a gente organizou as portarias e depois quando assumi a presidência do Instituto assinei a portaria. E essa portaria, o Dr. Lucio gostou muito, até teoricamente, e eu acho, aliás, que foi um achado. A preservação de Brasília, até hoje, se mantém por conta dessa definição e do entendimento das escalas.

A tendência, e tinha uma corrente forte, era de tentar fazer um código de obras parecido com o das cidades, com recuo, afastamento, etc., o que na verdade seria praticamente impossível. E naquela época teve-se essa visão global de colocar

“massa”: você tem seis andares aqui, você tem um eixo monumental, um miolo com edifícios mais altos - então acho que a Portaria foi um achado.



Figura 5 – Skyline do Eixo Monumental do Plano Piloto, com o miolo de edifícios de gabaritos mais altos situados no centro. Fotografia: Alba Bispo (27/07/2011).

Entrevistador – Poderia descrever resumidamente como se deu o processo de construção e validação da portaria de tombamento de Brasília? Teve alguma diferença da Portaria de 1990 pra Portaria de 1992?

Jayme Zettel – Na verdade a de 1992 ratifica a de 1990, mas é praticamente o mesmo texto com uma diferença importante, no parágrafo 3º da Portaria nº314/1992:

§ 3º Excepcionalmente, e como disposição naturalmente temporária, serão permitidas, quando aprovadas pelas instâncias legalmente competentes, as propostas para novas edificações encaminhadas pelos autores de Brasília - arquitetos Lucio Costa e Oscar Niemeyer - como complementações necessárias ao Plano Piloto original e, portanto, implícitas na Lei Santiago Dantas (Lei nº 3.751/60) e no Decreto nº 10.829/87 do GDF que a regulamenta e respalda a inscrição da cidade no Patrimônio Cultural da Humanidade. (PORTARIA nº314/1992)

Isto porque a Portaria teve que ser refeita para efeito legal, em torno de 1992, e é esta a diferença para a de 1990. Basicamente, a preocupação era de colocar esta complementação porque naquele momento o Oscar queria fazer a Catedral do Setor Militar e Aparecido então ficou naquela tensão de “como é que se vai colocar uma coisa nova no Plano, sem insurgir as pessoas mais radicais de Brasília?” Então surgiu essa possibilidade dos autores terem uma permissão pra complementações, desde que com uma prévia aprovação dos órgãos e instâncias competentes.

2.3 Sobre a “complementação e preservação” do Plano Piloto (*Brasília Revisitada*)

Entrevistador – No processo de implantação do Plano Piloto, as cidades-satélites foram planejadas em seu traçado urbano? Ou sua expansão/desenvolvimento se processou sem qualquer planejamento, como cidades autônomas?

Jayme Zettel – Algumas foram planejadas, sim. Uma coisa importante era o conceito de planejamento urbano que era de base inglesa. Os ingleses tinham Londres e as cidades satélites. Quando as cidades-satélites foram criadas, expressavam a ideia de planejamento regional que nunca foi muito bem desenvolvido em Brasília.

As cidades-satélites correram um pouco mais livres do que se queria. Algumas coisas foram desenhadas, com um barbante, pra ter uma base de esquadro, como Taguatinga. Sobradinho já foi uma coisa mais bem elaborada, sempre foi mais protegida; Sobradinho e Planaltina, porque elas já existiam, já tinham um núcleo urbano antes de Brasília, então foram apenas ampliadas. Gama foi um projeto todo novo. Não eram bons projetos, mas estavam dentro da concepção de urbanismo que se tinha naquele tempo.

Taguatinga era um núcleo pequeno que, de repente, se desenvolveu. Era um lugar onde se tinha liberdade de construção, então a coisa corria mais solta, embora tivesse um zoneamento. Era sempre aonde as pessoas que vinham de fora tinham mais facilidade, já que não tinham como comprar os terrenos mais caros, os terrenos de Brasília.



Figura 6 – Vista aérea das cidades-satélites de Taguatinga, com construções de gabarito baixo (à esquerda) e Águas Claras, com gabarito mais alto (à direita). Fotografia: Alba Bispo (27/07/2011).

Entrevistador – Sobre planejamento territorial do DF, no seu ponto de vista, a descentralização de atividades política, econômica e socioculturais das cidades-satélites é positiva ou negativa para o funcionamento do Plano Piloto de Brasília?

Jayme Zettel – Uma coisa interessante pra se pensar é que Brasília foi feita pra 500 mil habitantes. Da última vez que fui lá (em 2012) eu senti uma diferença muito grande em Brasília, tinha uma atividade e um movimento maior. Eu fui várias vezes, mas a última vez que morei de fato em Brasília foi em 1993 e era uma cidade muito tranquila. Hoje em dia vi que tinha engarrafamento, sinais, uma série de coisas que tiveram de ser implantadas para organizar a cidade. Mas a vida é assim mesmo, uma cidade com mais de 50 anos tem que ir se adaptando à realidade do seu próprio crescimento. Acho que o importante é a manutenção das escalas, porque é uma estratégia de preservação, preserva o Plano Piloto original, senão vamos perder completamente a noção do que é Brasília e os critérios que informaram sua concepção. A experiência de morar numa superquadra é muito interessante. Eu morei em superquadra muito tempo, na Asa Sul, e quando meus filhos nasceram,

víamos as crianças indo para o jardim de infância, olhando da janela. Era uma ideia muito simpática. A superquadra, eu acho uma elaboração muito boa.

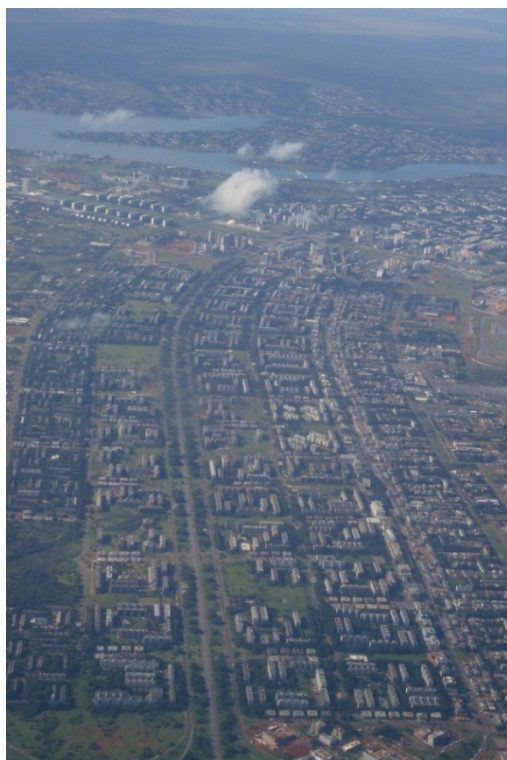


Figura 7 – Vista aérea das superquadras. Fotografia: Alba Bispo (27/03/2012).

Entrevistador – Considerando a intenção da Portaria nº314/1992, de atender à UNESCO e salvaguardar a cidade modernista, “tombá-la, sem imobilizar fisicamente”⁷, as escalas urbanísticas atuam de modo a não provocar o engessamento do Plano Piloto, especialmente em relação à volumetria, usos e gabaritos. Entretanto, qual o teu posicionamento frente às intervenções arquitetônicas no conjunto edificado? Como você avalia a expansão do comércio local através de puxadinhos, a ocupação de calçadas e jardins, por exemplo?

Jayme Zettel – Quando a cidade foi implantada, eu pedi a Dr. Lucio uma indicação de alguém que fosse para Brasília, para implantar a Diretoria de Urbanismo e Dr. Lucio faria uma espécie de conselho aqui no Rio de Janeiro. E aí quem se apresentou fui eu, pra ir pra Brasília. Eu montei a Divisão de Urbanismo lá. E você pode imaginar a dificuldade que era, com o número de solicitações, e por mais que eu fizesse, não conseguia prever e planejar tudo. Então eu tinha que ficar o tempo

todo “inventando” áreas especiais, daí criamos aquele Setor de Grandes Áreas, com colégios, igrejas, residências, aquela coisa toda.

O comércio local foi outra coisa que não ficou bem resolvida, pois era muito estreito. Então a solução foi estender aquelas varandas, uma para dentro, outra para fora, os chamados “puxadinhos”. A área prevista era de 10 metros, era muito estreita, mas é porque se imaginava que o comércio local teria açougues, quitandas, um comércio pequeno e, de repente, não foi nada disso. O que aconteceu foi que o comércio local virou uma área especializada e não era pra ser isso. No planejamento das cidades-satélites inglesas era tudo medido: para cada tantos moradores você tem que ter uma padaria, para outros tantos tem que ter um açougue, etc.

Enfim, houve uma mudança muito grande, foi uma transição, essa mudança de programa e de paradigma. A partir dos anos 1970, o urbanismo era outra questão. E eu penso que o tempo todo tem um choque dentro de Brasília, por conta disso: como é que você ajusta essa cidade que foi planejada e desenhada em determinada época e segundo certo modelo, para poder absorver todas essas diversidades e transformações.



Figura 8 – Comércio local sul (entrequadra). Fonte: Acervo ArPDF. Fotografia: Mário Fontenelle (1960).

3. Sobre os espaços livres, verdes e públicos que compõem a Escala Bucólica

Entrevistador – O que você acha do sistema de transportes do DF e dos estacionamentos que ocorrem sobre áreas livres, verdes e públicas que compõem a escala bucólica?

Jayme Zettel – É claro que usar as áreas verdes como estacionamento fere a concepção de escala bucólica. Na verdade sobre o tema do transporte público, eu participei da Comissão de Transportes lá em Brasília quando eu era Diretor de Urbanismo, eu era um dos membros. Dr. Lucio chegou a desenhar inclusive os ônibus, os percursos dos ônibus todos, quando Brasília ainda não tinha ônibus. (...) Harry Cale, um dos arquitetos que trabalhou com a gente, tinha feito esse mesmo curso que eu fiz na Inglaterra e pediu pra Dr. Lucio fazer um sistema de transporte ligeiro que fosse de trilho, seria o metrô. Mas isso nunca pegou porque ficou sempre essa ideia de cidade-rodoviária. Por exemplo, a questão da Plataforma Rodoviária, a ideia era que ali você entrasse e fizesse essa integração com as cidades-satélites, mas isso acabou funcionando lá no final do Eixo Monumental, na Rodoferroviária.



Figura 9 – Vista aérea da Plataforma Rodoviária em 1980, logo após a execução das Praças de Pedestres Norte e Sul, que passam a ligar o Setor Cultural e de Diversões Norte e Sul. Fonte: ArPDF (10/06/1980).

Entrevistador – Sobre a escala bucólica, você sabe dizer como Lucio Costa imaginava a ocupação pública da orla do Lago Paranoá? Qual o seu posicionamento diante das pressões da especulação hoteleira e residencial na orla do Lago?

Jayme Zettel – No Plano, você tinha o Setor de Clubes, o Setor das Embaixadas e tinha uns hotéis. Os hotéis do Lago foram colocados depois, se não me engano, a não ser o próprio Brasília Palace que já fazia parte antes do Plano mesmo, ele e o Palácio da Alvorada. Aquela ocupação foi sempre uma coisa difícil. Tínhamos, na verdade, uma coisa utópica de ter os verdes bem tratados. O que aconteceu, por exemplo, naqueles terrenos dos picolés, as pessoas avançaram e tomaram conta da área, porque aquilo virou mato, você não tinha estrutura para cuidar das áreas verdes como no Plano Piloto mesmo, como Dr. Lucio idealizou.



Figura 10 – Vista aérea do Lago Paranoá. Fotografia: Alba Bispo (27/03/2012).

Notas

(1) Jayme Zettel, arquiteto carioca, estagiou no escritório dos Irmãos Roberto e depois foi trabalhar com Lucio Costa, em 1957. Em 1959, estudou Projeto Urbano na *London British Council* tendo como orientador o professor Johnson Marshall. Foi chefe da Divisão de Urbanismo da Novacap na construção da cidade de Brasília. Entre 1992 e 1993 foi presidente do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC), atual IPHAN, participando do processo de elaboração da Portaria nº 314/1992 que regulamenta o tombamento de Brasília. Foi vice-presidente da Fundação Oscar Niemeyer e atualmente trabalha como consultor no projeto de restauração da Sede da Organização das Nações Unidas (ONU) em Nova York (EUA), projetada por Le Corbusier e Niemeyer, em 1947.

(2) A entrevista, concedida a Alba Bispo, foi realizada em 21/09/2012, no Salão Portinari do Palácio Gustavo Capanema.

(3) O manuscrito permanece inédito.

(4) Publicada no Caderno do IAB-DF, Ano 1, n.º 3, outubro de 1999.

(5) Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural (1972).

(6) O Grupo de Trabalho para a Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural de Brasília (GT Brasília) era composto por representantes do Ministério da Cultura, Universidade de Brasília e Governo do Distrito Federal.

(7) Segundo descreve Ítalo Campofiorito, na transcrição da ata da 138ª Reunião do Conselho Consultivo de 09/03/1990, constantes no Processo de Tombamento 1305-T-90 do Conjunto Urbanístico de Brasília.

Referências Bibliográficas

Acervo de fotos do Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF).

CAMPOFIORITO, Ítalo. Brasília revisitada. *Revista Eletrônica do IPHAN*, Brasília, v. 2, n. , p.1-6, nov. 2005. Disponível em: <<http://labjor.unicamp.br/patrimonio/print.php?id=101>>. Acesso em: 29 set. 2011.

COSTA, Lucio. *Brasília revisitada, 1985-1987: complementação, preservação, adensamento e expansão urbana*. In: LEITÃO, Francisco (org.). *Brasília 1960 2010 : passado, presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

COSTA, Lucio. *Registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957*. In: LEITÃO, Francisco (org.). *Brasília 1960 2010 : passado, presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

COSTA, Maria E.; LIMA, Adeildo V. *Brasília, 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto*. Brasília: Terracap, 1985.

FICHER, Sylvia; TREVISAN, Ricardo. *Brasília Cidade nova*. *Arquitextos*, São Paulo, 10.119, Vitruvius, apr 2010 . Disponível em: <<http://vitruvius.es/revistas/read/arquitextos/10.119/3384>>. Acesso em: 26 fev. 2013.

LEITÃO, Francisco (org.). *Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. 272p.

MINISTÉRIO DA CULTURA. PORTARIA 314, de 08 de outubro de 1992. (Para efeito de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília).

Processo nº 1305-T-90 – *Dossiê de Tombamento do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico de Brasília*. Disponível em meio digital no Arquivo da Superintendência do IPHAN no Distrito Federal.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A preservação do moderno: o caso de Brasília*. In: PESSÔA, José. *Moderno e Nacional*. Niterói: EdUFF, 2006. p. 141-155.

SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO DISTRITO FEDERAL. *Inventário Nacional da Plataforma Rodoviária do Plano Piloto e Touring Club*. Brasília: IPHAN, 2012.

Créditos

* Alba Bispo é graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE, 2010). Atualmente é Bolsista do Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural (PEP/MP) do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), lotada na Superintendência do IPHAN no Distrito Federal. Orientadora: Ana Carmen Amorim Jara Casco. Co-orientadora: Ana Clara Giannecchini. Supervisor: Thiago Pereira Perpétuo. Financiamento: Fundação Darcy Ribeiro. E-mail: bispo.alba@gmail.com

** Ana Clara Giannecchini é graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP, 2004), mestre em História e Teoria da Arquitetura e do Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP, 2009) e mestre em *Métiers des Patrimoines* pela *Université de Saint Etienne* (França, 2011). Atualmente é arquiteta do IPHAN, lotada na Assessoria de Relações Internacionais em Brasília, e professora da Universidade Paulista (UNIP - Campus Brasília). E-mail: anaclaragia@gmail.com.

*** Ana Carmen Amorim Jara Casco possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ, 1983), Mestrado em Comunicação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ, 1996) e doutorado no Programa de Pós-graduação em Antropologia Social pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ, 2007). Atualmente exerce cargo de servidora pública do IPHAN, atua como editora da Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e como professora e pesquisadora do Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural (PEP/MP), sendo também professora na Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: anajara.pgc@iphan.gov.br.