

A praça, os pedestres e os automóveis: um estudo das visões de Lúcio Costa sobre o espaço universitário

Klaus Chaves ALBERTO*

*Doutor em Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da UFRJ (PROURB), 2008.
Professor do programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído da Universidade Federal de Juiz de
Fora.

Departamento de Arquitetura e Urbanismo | Faculdade de Engenharia | Campus Universitário | Bairro São
Pedro | CEP: 36036-900 | Juiz de Fora – MG

klaus.alberto@ufjf.edu.br

Resumo

Na Europa, nos Estados Unidos e na América Latina, a década de 60 foi marcada por novos pensamentos, tanto sobre a estrutura física das Universidades quanto sobre sua estrutura educacional. No Brasil, dentre o conjunto das universidades existentes até 1960, a UnB foi a experiência que melhor se identificou com esse contexto internacional de amplas reformas universitárias.

Tradicionalmente, mesmo na literatura da Arquitetura e do Urbanismo, o projeto da UnB, quando comentado, é apenas citado como uma das obras de Niemeyer em Brasília. O importante papel de Lúcio Costa, como autor da Universidade é, freqüentemente, silenciado. Um dos possíveis motivos para essa omissão é o reduzido registro existente sobre o projeto do campus: o que de fato se encontra de mais expressivo é apenas um esboço da universidade, feito à mão pelo arquiteto, onde estão traçadas as diretrizes fundamentais da UnB. Mas tanto as publicações oficiais de época que divulgaram esse desenho, quanto pesquisas mais recentes, indicam que este plano não foi apenas um esboço da Universidade e sim seu projeto principal ao longo dos tempos.

É sobre este esboço que serão traçadas as análises deste artigo que, a partir de uma perspectiva comparativa, permitirão o enquadramento do pensamento de Lúcio Costa em relação à produção de espaços universitários tanto no Brasil quanto nos países que se destacavam neste campo, notadamente, os Estados Unidos e a Inglaterra. O foco da análise recairá sobre os espaços de integração, principalmente as praças criadas por Lúcio Costa na UnB e sua relação com o tema dos pedestres e dos automóveis que compunham, junto com os espaços de integração, assuntos fundamentais no planejamento de espaços universitários. Este artigo reafirma a complexidade e a importância do trabalho de Lúcio Costa na UnB, apesar da reduzida importância destinada ao seu projeto.

Palavras-Chave: Campus, UnB, Lucio Costa, Praça, Automóvel

Abstract

In Europe, the United States and Latin America, the 60s were marked by new thoughts, both about the physical structure of Universities and about their educational structure. In Brazil, among all the existing universities until 1960, the UnB [University of Brasília] was the experience that was most closely identified with this international context of broad university reforms.

Traditionally, even in the literature of Architecture and Urbanism, the design of the UnB, when mentioned, is only cited as one of Niemeyer's works in Brasilia. The important role of Lúcio Costa, as the author of the University often goes without mention. A possible reason for this omission is the limited existing record of the project of the campus; the most significant thing we find is a sketch of the university, drawn by hand by the architect, where the basic guidelines of the UnB are outlined. But both the official publications of the time which published this drawing and the latest research indicate that this plan was not only an outline of the University, but its main project over time.

It is this outline that this article will analyze, which, from a comparative perspective, will provide the framework for Lúcio Costa's thoughts regarding the production of university spaces both in Brazil and in countries that stood out in this field, notably the United States and England. The focus of the analysis will be on spaces for integration, especially the squares created by Lúcio Costa at the UnB and their relationship with the issue of pedestrians and cars that made up, along with spaces for integration, the major issues in planning university spaces. This paper stresses the complexity and importance of the work of Lúcio Costa in the UnB, despite the lack of importance given to his project.

Keywords: Campus, UnB, Lúcio Costa, Square, Car

Introdução

Lúcio Costa participou efetivamente de dois importantes momentos na história das Cidades Universitárias no Brasil. Na década de 1930, período de organização da estrutura universitária brasileira, atuou como autor de dois projetos e como colaborador de Le Corbusier em uma terceira proposta para a emblemática Universidade do Brasil. Em um segundo momento, quase trinta anos após a primeira empreitada, foi convidado a planejar uma Universidade que tinha como meta tornar-se “modelo” para futuras experiências universitárias, a UnB (RIBEIRO,1997, p.236).

Lúcio Costa foi o autor do plano inicial que serviu de base para uma longa história do planejamento deste *campus mas*, tradicionalmente, mesmo na literatura da Arquitetura e do Urbanismo, o projeto da UnB, quando comentado, é apenas citado como uma das obras de Niemeyer em Brasília. O importante papel de Lúcio Costa como autor da Universidade é, freqüentemente, silenciado.

É sintomático repararmos que tanto na página eletrônica da Casa de Lúcio Costa¹, quanto na obra *Registros de uma Vivência*, em que o próprio autor faz uma coletânea de seus principais trabalhos, não seja apresentado o projeto da UnB.

Esta reduzida citação ao trabalho de Lúcio Costa na UnB pode ter como um dos motivos os próprios limites de sua atuação neste empreendimento. De forma semelhante ao projeto de Brasília, na UnB o arquiteto se restringiu à definição do plano urbanístico geral, cabendo a Oscar Niemeyer e sua equipe o desenvolvimento de seus edifícios.

Niemeyer, de outro modo, assumiu tarefas importantes para a formação da UnB. Em 1960, foi designado pelo decreto 48.599 como membro da comissão de estudos complementares da Universidade ao lado de Darcy Ribeiro e Cyro Versiani dos Anjos (subchefe do Gabinete Civil). Em 1962, tornou-se coordenador do Instituto de Arquitetura da UnB (UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, 2007) e, ao mesmo tempo, assumiu o Centro de Planejamento da Universidade de Brasília (CEPLAN) que tinha como objetivo “(...) elaborar os projetos de todos os edifícios da Universidade, dentro das normas urbanísticas do plano de Lúcio Costa. Fixar a arquitetura da Universidade e, também, orientar e conduzir os cursos da Faculdade de Arquitetura” (MÓDULO, 1963). No entanto, Lúcio Costa, mesmo afastado do trabalho mais direto da concretização da UnB, assim como distante fisicamente da nova capital, ainda participou de pelo menos dois momentos de revisão de projeto².

¹ Sociedade civil de natureza cultural, sem fins lucrativos, com o objetivo de promover o conhecimento e a divulgação cultural de quaisquer assuntos vinculados ao pensamento e à obra de Lucio Costa.

² O primeiro foi em 1962, quando, por impedimento à execução do plano original, devido à existência de um lençol freático que aflorava na área de implantação da Praça Maior, o arquiteto foi consultado apresentando uma planta datada no dia 28/11/1962 (CASTOR, 2004, p.41). O outro registro oficial de

Outro dos possíveis motivos para essa omissão é o reduzido registro existente sobre o projeto do campus: o que de fato se encontra de mais expressivo é apenas um esboço da universidade, feito à mão pelo arquiteto, onde estão traçadas as diretrizes fundamentais da UnB. Mas tanto as publicações oficiais de época que divulgaram esse desenho, quanto as pesquisas mais recentes, indicam que este plano não foi apenas um esboço da Universidade e sim seu projeto principal ao longo dos tempos. Ao estudarmos o desenvolvimento do campus, verificamos que é notória sua influência como norteadora de todas as posteriores intervenções físicas da UnB.

É sobre este esboço que serão traçadas as análises deste artigo que, a partir de uma perspectiva comparativa, permitirão o enquadramento do pensamento de Lúcio Costa em relação à produção de espaços universitários tanto no Brasil quanto nos países que se destacavam neste campo, notadamente, os Estados Unidos e a Inglaterra. O foco da análise recairá sobre os espaços de integração, principalmente as praças criadas por Lúcio Costa na UnB e sua relação com a temática dos pedestres e dos automóveis que compunham, junto com os espaços de integração, temas fundamentais no planejamento de espaços universitários tanto no Brasil quanto em outros contextos geográficos.

A praça e o acesso

O acesso principal à UnB, proposto por Lúcio Costa, é feito através de uma praça. Esse parece ser um espaço importante para as universidades de Lúcio Costa, na medida em que o encontramos em situação semelhante no projeto para a Universidade do Brasil (UB)³.

As duas praças mantêm, apesar dos anos que as distanciavam, uma função comum: tornar-se o espaço intermediário entre a cidade e a Universidade, uma recepção.

revisões feitas por Lúcio no projeto original da UnB foi um novo desenho do campus integrando alterações propostas por Niemeyer (projeto datado de 13/03/1963) (CASTOR, 2004, p.55).

³ Vale destacar que, ao contrário das propostas apresentadas por Le Corbusier e Marcello Piacentini para a mesma Universidade, apenas Lúcio Costa trabalhou a praça como acesso à universidade.

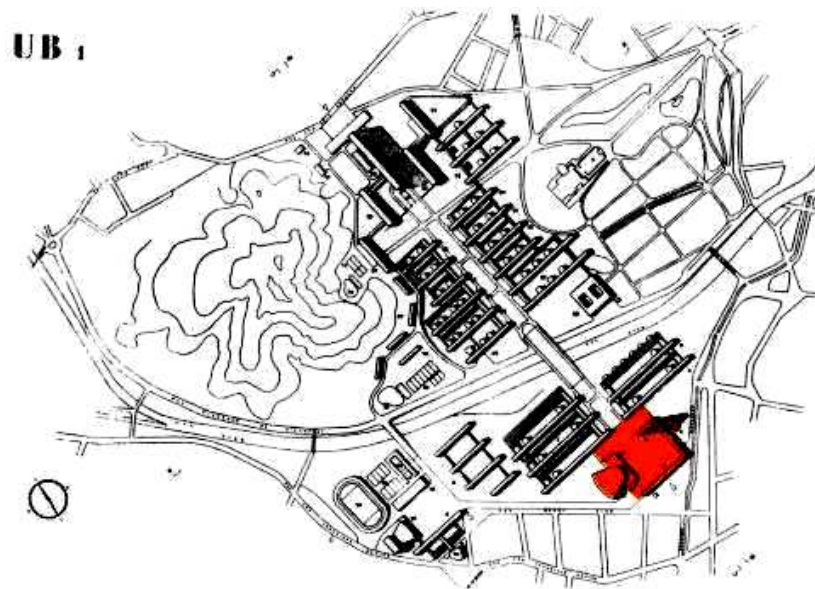


Fig. 1: Universidade do Brasil – praça em destaque| Lúcio Costa (COSTA, 1997, p.109)

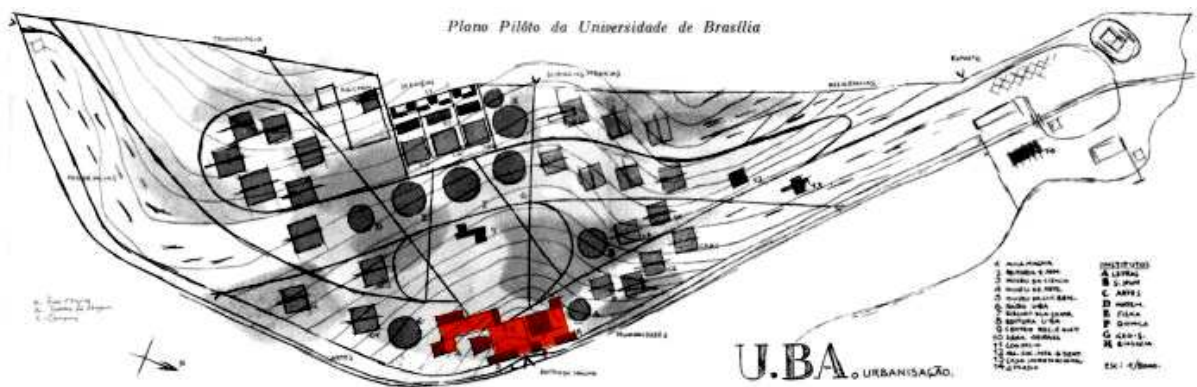


Fig. 2: Universidade de Brasília – praça em destaque| Lúcio Costa (UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, 1962)



Fig. 3: Universidade do Brasil – praça em destaque| Lúcio Costa (COSTA, 1997, p.184)

Nas imagens acima, reparamos que a praça é o ponto focal nos dois projetos, reforçado não apenas pelo posicionamento no terreno, mas também pelo desenho do sistema viário. Por outro lado, seu posicionamento também indica a importância desse elemento para com a cidade, uma vez que passa a fazer parte dela.

Esse conceito de uma praça é muito forte para Lúcio Costa e pode ser visto em vários de seus projetos com caráter urbano. Logo no início de sua carreira, no projeto para a Vila de Monlevade, é uma grande praça que se sobressai na composição do conjunto e, mesmo no projeto de Brasília, é a Praça dos Três Poderes o elemento de destaque, concentrando as edificações que carregam consigo o caráter simbólico do projeto.

Anos mais tarde, em 1976, Lúcio Costa reafirma esta postura em relação ao espaço universitário em seu projeto para a nova capital da Nigéria. Nele, o arquiteto cria condições semelhantes, valorizando os equipamentos culturais no acesso da universidade em uma praça,

Este centro, constituído pela biblioteca pública, teatro, um complexo condensado de museus – etnologia, antropologia, arte, ciência e tecnologia – daria também acesso ao campus universitário, instituição de suprema importância em países novos tendo em vista garantir bases sólidas para o desenvolvimento, bem como soluções e decisões compatíveis a nível político, administrativo e técnico. (COSTA, 1997, p.361)

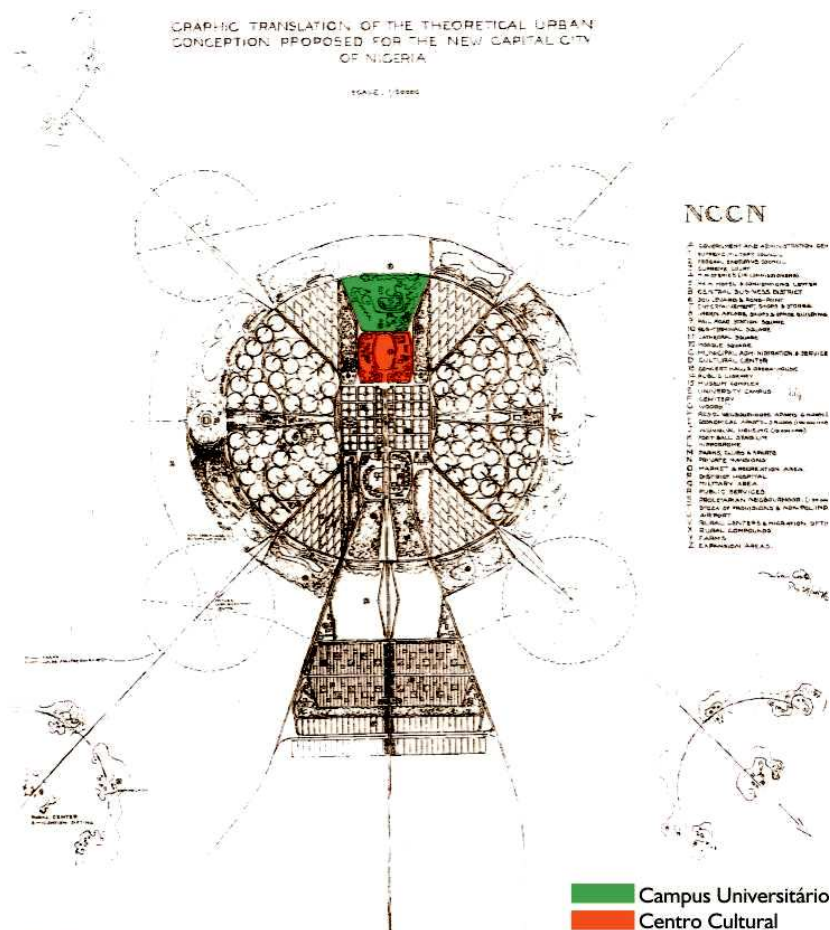


Fig. 4: Projeto Nigéria, 1976 | Lúcio Costa (COSTA, 1997, p.359) (grifo nosso)

Essa busca pela integração na Universidade através de um ponto focal para favorecer a concentração do público acadêmico era uma temática recorrente em outros projetos de universidades, mas as intenções geradoras foram distintas. No projeto de 1956 para a USP, Hélio de Queiroz DUARTE desenvolve suas propostas dentro do conceito de *core* que foi desenvolvido no CIAM 8 cujo tema foi “The Core of the City”. Segundo Segawa:

O conceito do core foi introduzido no debate do desenho das cidades com o Ciam 8, de 1951, e constituiu um dos grandes temas do urbanismo da década de 1950. Derivado da revisão formulada no manifesto Nine points on monumentality de 1943, assinado por Josep Luís Sert, Fernand Léger e Sigfried Giedion, incidindo sobre as quatro funções básicas urbanas receitadas pela Carta de Atenas (habitação, trabalho, recreação e circulação), o manifesto escrito em plena 2ª Guerra – vislumbrando um novo quadro de intervenções urbanas com o término do conflito mundial – defendia uma estética urbana e regional com base no novo monumento enquanto “expressão das

mais altas aspirações culturais do homem”, para “satisfazer a eterna demanda do povo para traduzir seu esforço coletivo em símbolos”. O Ciam 8 em Hoddesdon, Inglaterra, contemplou o tema *The heart of the city*, cujo documento final estabelecia uma quinta “função urbana” para o core: ser o centro de expressão coletiva da cultura urbana de uma cidade (SEGAWA; DOURADO, 2003, p.65).

Seu projeto, então, teria sub-centros e um centro principal. Este último seria o core da cidade universitária, o elemento de convergência que deveria ter um programa propício aos contatos entre a população da universidade com a população externa, flutuante. Seu programa deveria conter os edifícios da administração (reitoria e prefeitura), Biblioteca Central e Aula Magna e outros edifícios que constituiriam o centro comercial e social da universidade (CABRAL, 2004, p.164)⁴.

A idéia de um local para agrupar os estudantes vai se consolidando ao longo dos anos no contexto paulista. Em 1959, o arquiteto Paulo de Camargo e Almeida assume o cargo de Diretor do fundo para a construção da Cidade Universitária da USP. Nesse cargo, mantém viva a questão da integração universitária, como defende em seu relatório geral 1959-1962

O contato individual e social, entre professores e estudantes de diversas faculdades, forçosamente determinará a valorização dos homens de valor e o seu aproveitamento em benefício da coletividade universitária, permitindo inclusive que se elimine um dos graves inconvenientes atualmente existentes, ou seja a completa falta de contato entre os professores entre si, entre professores e estudantes e entre estes, o que inclusive vem motivando uma série de incompreensões no meio universitário (CABRAL, 2004, p.70).

Vemos uma perfeita ligação entre esses ideais e os de Lúcio Costa, embora nada nos indique que o último estivesse desenvolvendo esses conceitos com base nos debates ocorridos nos CIAM's⁵. Como visto acima, esse tema foi desenvolvido pelo arquiteto desde seus primeiros projetos, ainda no início do século.

Entretanto, na UnB, a praça principal de acesso proposta por Lúcio não é o único local de integração da Universidade. Atrás dessa encontramos uma ampla esplanada verde com o edifício do Centro de Recreação e Cultura e ainda a área de comércio. Assim, o arquiteto criou um sistema maior de integração acadêmica.

⁴ Esta idéia de *core* estava muito atrelada às questões sociológicas, como podemos ver no “Roteiro de Replanejamento da Cidade Universitária “Armando de Salles Oliveira” (UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 1956) onde o arquiteto Hélio de Queiroz destaca, “(...) o ‘espírito universitário’ não existe de per si, mas, como consequência daquilo que os sociólogos chamam de ‘nosso grupo’”.

⁵ Posteriormente, Lúcio Costa vai absorver a terminologia core em seu projeto para Nigéria (COSTA, 1995, p.358)

Os automóveis e os pedestres

Nas universidades estrangeiras, um senso comum era a necessidade da separação entre os pedestres e automóveis. Especialmente as novas universidades inglesas fizeram essa separação de forma radical, como nos projetos largamente divulgados das universidades de East Anglia, Lancaster e Sheffield.

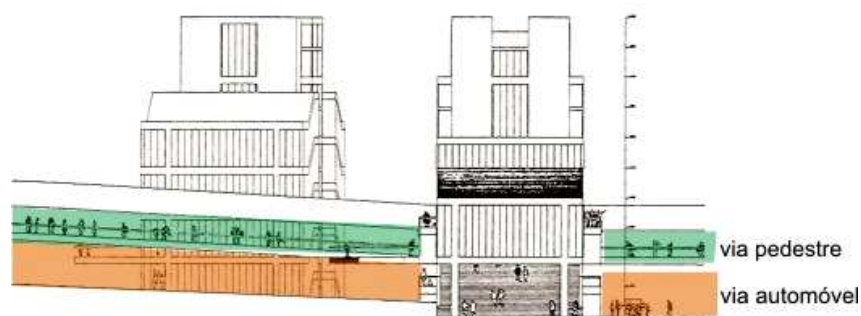


Fig.5: Sheffield University, 1953 | Alison and Peter Smithson (MUTHESIUS, 2000, p.93) (grifo nosso)

Nos Estados Unidos, não foi percebida uma significativa influência das revisões mais profundas que estavam ocorrendo na Inglaterra nos debates sobre os projetos dos campi universitários (TURNER, 1984, p.276), mas a questão da separação de circulação envolveu tanto os arquitetos como os demais técnicos universitários. Um dos principais campi criados no período, a University of Illinois, em Chicago, cria esta divisão de forma muito marcante, deixando a área de pedestres em uma circulação ampla no teto das edificações.



Fig.6: University of Illinois, 1963 | Skidmore, Owings & Merrill | em amarelo a area reservada aos pedestres na cobertura das edificações (TURNER, 1984, p.275)

Uma das mais grandiosas universidades americanas, a State University of New York at Albany, estava sendo projetada nos Estados Unidos no início da década de 60. Ela possuía dois princípios fundamentais: ser uma grande composição formal em uma paisagem campestre e promover a exclusão do automóvel. Nesse sentido, o projeto foi pensado para que os carros não tivessem acesso às áreas centrais (MUTHESIUS, 2000, p.42).

Para Lúcio Costa, essa temática não foi tão valorizada. Embora seu plano não descrevesse claramente as funções das vias desenhadas no projeto, pode-se inferir seu caráter no próprio memorial do anteprojeto para Brasília, quando é comentada a relação dos automóveis na cidade:

Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo, levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais, pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se "desumaniza", readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil, quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que, em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe (grifo nosso) (COSTA, 1997, p.287).

No texto verificamos que o tema da separação entre automóveis e pedestres para o urbanista brasileiro não se resume a uma opinião definitiva para todos os casos. Em

áreas específicas, a separação tornar-se-ia necessária conforme ele aponta no mesmo documento:

Destas “super-quadras” os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra. (COSTA, 1997, p.292)

No projeto de 1936 de Lúcio Costa para a UB podemos verificar uma intenção semelhante, não no texto – que abstém-se de referências a essa questão – mas nas ilustrações do projeto, conforme destacou ALBERTO. Nelas, vemos uma utilização pacífica das vias tanto pelos pedestres quanto pelos automóveis (2003, p.205)⁶.

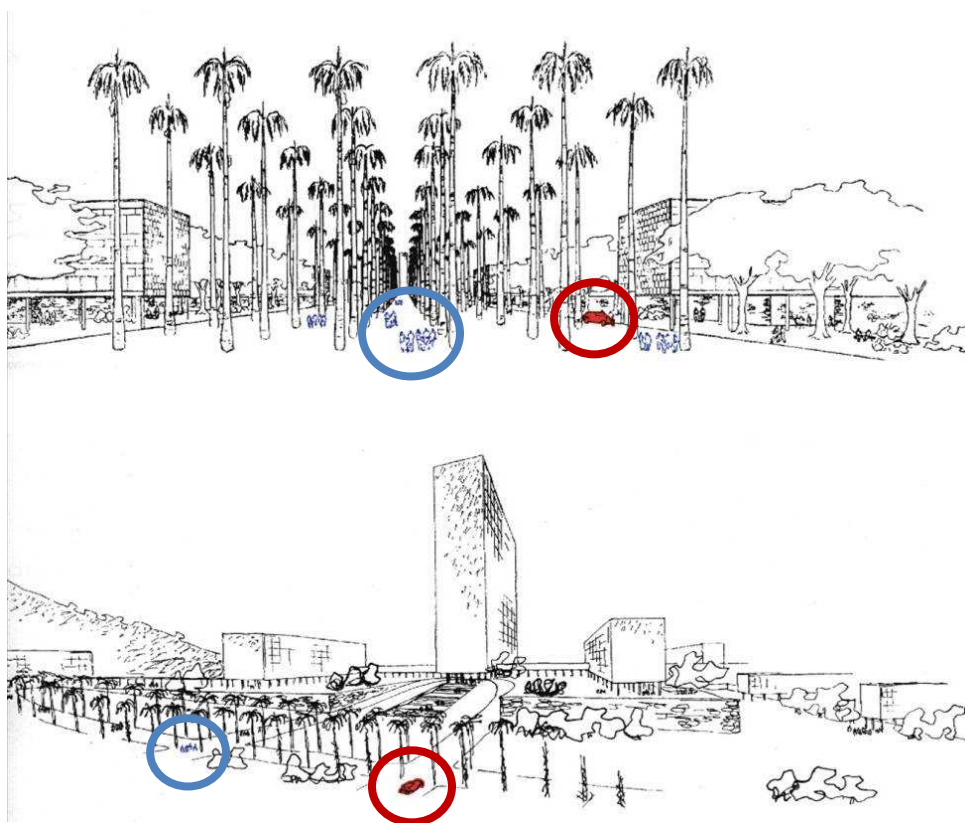


Fig. 7: Utilização pacífica pedestres x automóveis - Nesses desenhos observa-se que os pedestres (marcados em azul) caminham no mesmo espaço que os automóveis (marcados em vermelho) (ALBERTO, apud COSTA, 1997, p.185)

⁶ Importante frisar que, nessa oportunidade, o projeto de Le Corbusier assume e valoriza esta diferença ao colocar automóveis e pedestres em níveis distintos.

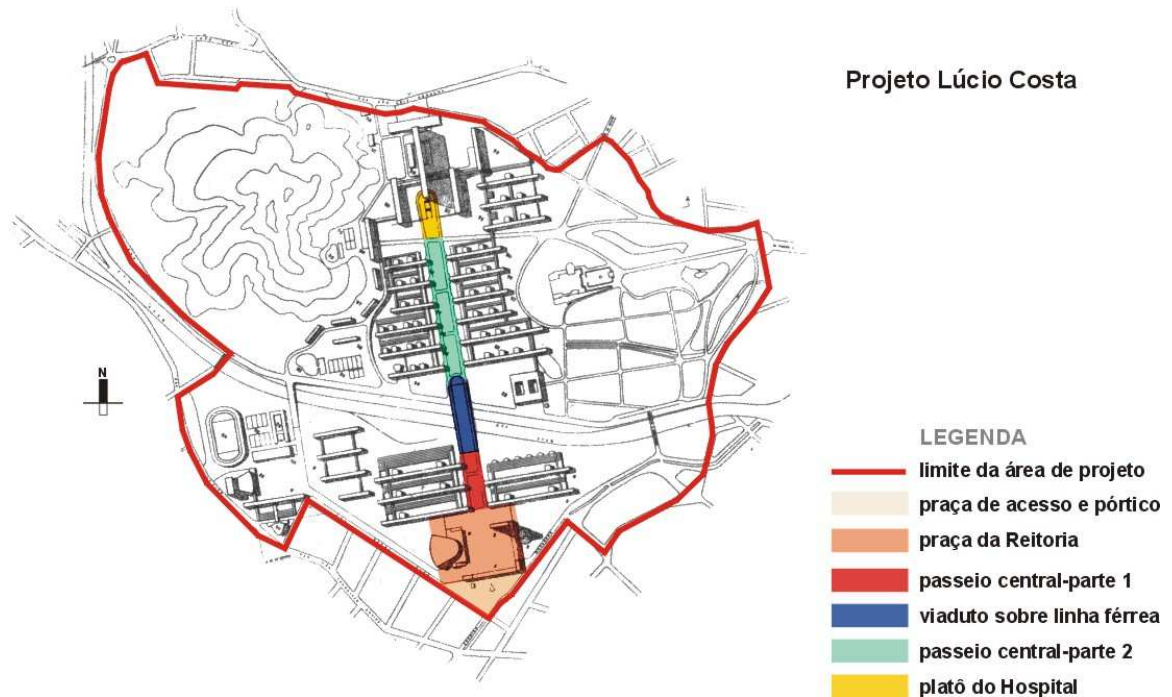


Fig. 8: sistema espacial no projeto de Lúcio Costa - planta de situação - grifo nosso
(ALBERTO, apud COSTA, 1997, p.183)

O termo “monumental” pode caracterizar as intenções de Lúcio Costa com este eixo destinado principalmente a ser um espaço de passagem. Os espaços de convivência foram colocados nas laterais do eixo, na base dos edifícios acadêmicos onde Lúcio Costa desenvolve a idéia de pátios.

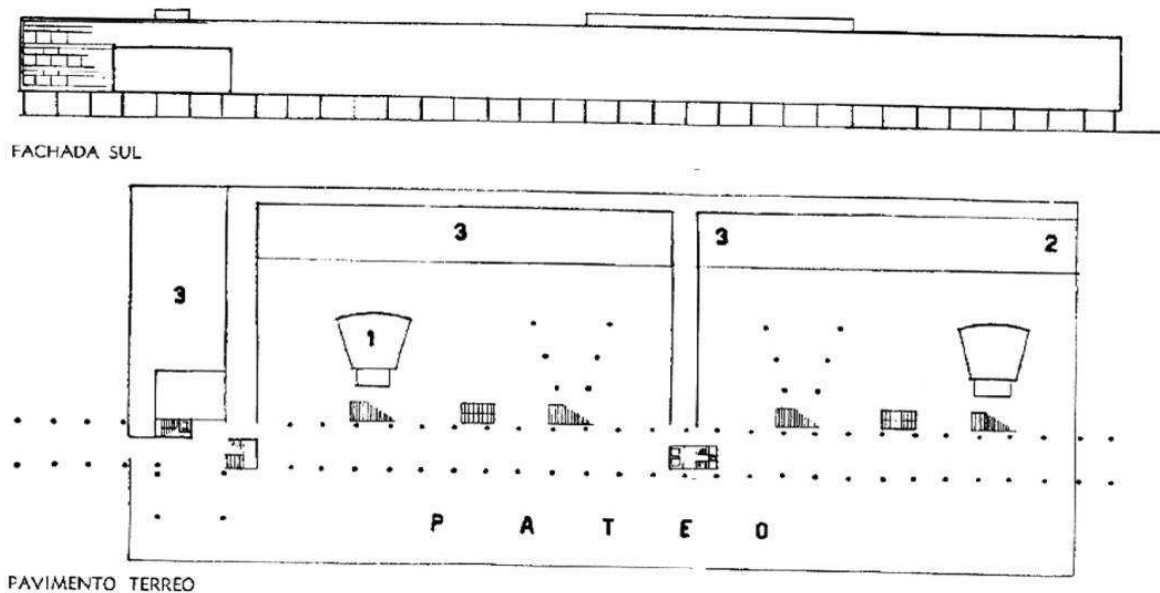


Fig. 9: Vista do edifício da escola e planta do térreo (pátio) (COSTA, 1997, p.178)

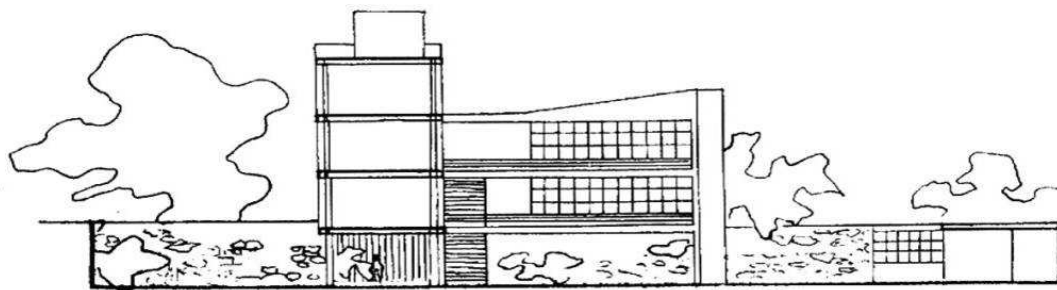


Fig. 10: Vista do edifício da escola e planta do térreo (pátio) (COSTA, 1997, p.179)

Esta solução do pátio está tanto nos edifícios do eixo central como nas demais construções de ensino da Universidade, sempre oferecendo uma escala reduzida nos espaços de estar. Para Lúcio Costa, estes pátios são como elementos representantes de uma “expressão local”. Ele comenta a respeito:

(...) essa idéia de pátio é uma coisa até muito ligada à nossa tradição mediterrânea, embora Portugal não seja um país mediterrâneo, mas é um país do Império filiado à tradição mediterrânea. De modo que essa idéia de criar para cada escola uma área murada, fechada e tendo o corpo da escola solto, atravessado, e ao longo desses muros (...), construções térreas para uma série de

comodidades e de conveniências dos alunos e de interesse de cada escola,(...) eu acho que isso é uma coisa bem mentalmente filiada à nossa tradição(...) (GOROVITZ, 1989, p.12)

Estes seriam os espaços específicos dos pedestres, sem a presença de automóveis, onde o convívio se faria mais adequado e pertinente. Esta idéia, de certa forma, é reproduzida no projeto da UnB para a qual também foram pensadas áreas de menor escala junto aos edifícios das faculdades e institutos (na figura abaixo estão demarcados com quadrados e circunferências), que foram denominadas como “quadras” no texto de apresentação da Universidade, e se destacariam pela composição de edifícios e jardins de forma a consolidar uma “expressão própria e autônoma”.

Um grande diferencial no projeto da UnB foi a criação de um outro tipo de espaço de convívio para os universitários. Foi planejada uma grande área gramada na área central da Universidade, atrás da Praça Maior; ocupando uma pequena parte desta grande área livre destinada a integração (na figura abaixo esta área está demarcada em amarelo), há apenas uma edificação destinada ao Centro de Recreação e Cultura. São várias as referências sobre a importância desse espaço para os criadores da universidade. Darcy Ribeiro destaca que:

Seria uma imensa concha gramada suavemente recurvada, onde milhares de estudantes e professores, sentados, deitados ou recostados ouviriam música, namorariam, conversariam, discutiriam ou simplesmente conviveriam como membros de uma comunidade solidária, sentindo que a vida é bela e que é gostoso viver em liberdade e participando de um projeto socialmente generoso. (RIBEIRO, 1995, p.132)

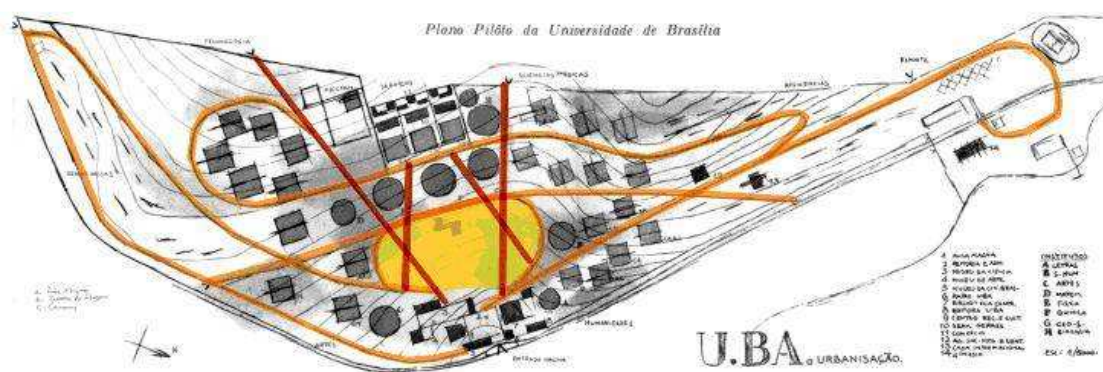


Fig. 11: UnB - Implantação Institutos | Lúcio Costa. Vias sinuosas (laranja); Vias retilíneas (vermelho); Área de convívio (amarelo). (UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA, 1962) grifo nosso

Nesta área podemos verificar uma relação mais parcimoniosa entre pedestres e veículos. Não teríamos uma conexão tão estreita como na Universidade do Brasil, mas fica claro que as vias no projeto da UnB certamente foram pensadas de forma menos dicotômica que as Universidades inglesas e norte-americanas da época. Percebe-se que as vias, além de permitirem conexões entre os setores universitários, cruzam sem preocupação de **isolamento** áreas de grande público e ainda delimitam e cruzam a principal área de convívio acadêmico do campus.

Conclusão

Em todo o discurso de Lúcio Costa, assim como nas falas dos educadores que trabalharam na elaboração da UnB, destaca-se a importância da integração dos usuários do espaço universitário para a configuração de um “espírito acadêmico” o que, no projeto para a Universidade do Brasil, na década de 1930, não era a temática principal. O projeto da UnB valoriza os espaços livres para alcançar este objetivo, seja através da integração com a cidade, como o caso da praça de acesso, ou promovendo uma integração mais focada no público universitário como no caso da grande “concha verde” e de outras áreas livres do *campus*. Esta busca pela convivência demonstra uma sintonia com o pensamento de planejamento universitário que estava sendo desenvolvido no exterior. No projeto da Universidade do Brasil percebemos uma visão da relação entre automóveis e pedestres muito estreita. Repara-se tanto neste como no projeto da UnB uma dissonância em relação a esse pensamento estrangeiro no que se refere aos instrumentos de projeto utilizados para definir estes espaços. Enquanto no exterior os projetos buscavam uma separação completa entre a área de pedestres e a de automóveis, na UnB toda a área de convívio com os espaços pedagógicos localizados ao seu redor foi intermediada por vias de automóveis. É possível verificar no memorial justificativo do projeto que as vias de automóveis também são elementos delineadores dos espaços de integração, o que reforça a visão pacificada de Lúcio Costa em relação ao contato entre pedestres e automóveis.

Este artigo afirma a complexidade e relevância do trabalho de Lúcio Costa na estruturação física da UnB. Seu *campus* foi um importante canteiro onde pode expressar, de forma privilegiada, suas visões sobre os espaços universitários.

Referências

ALBERTO, Klaus Chaves. **Três projetos para uma cidade universitária do Brasil**. 2003. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

ALBERTO, Klaus Chaves. A pré-fabricação e outros temas projetuais para campi universitários na década de 1960: o caso da UnB. **Risco**, São Carlos, n. 10, p.80-90, 2º. Sem, 2009.

CABRAL, Neyde A. Joppert. **A Universidade de São Paulo: Modelos e Projetos**. São Paulo: USP, 2004. TESE (doutorado). Universidade de São Paulo, Estruturas Ambientais Urbanas.

CASTOR, Ricardo Silveira. **Considerações sobre a Dimensão Estética da Obra de Oscar Niemeyer: o Caso do Instituto Central de Ciências da UnB**. Brasília: Universidade de Brasília, 2004. DISSERTAÇÃO (Mestrado)

COSTA, Lúcio. **Registro de uma Vivência**. São Paulo: Empresa das Artes, 1997.

GOROVITZ, Mateus. **Os riscos do projeto: Universidade do Brasil, 1936**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1989. 2v. (Dissertação de Mestrado).

MUTHESIUS, Stefan. **The Postwar University**. s.l: Yale University Press; New Haven & London, 2000.

RIBEIRO, Darcy. **Confissões**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

RIBEIRO, Darcy (1969). **Universidade Necessária**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. Mário Pedrosa Urbanista. **RISCO** - Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo programa de pós-graduação do departamento de arquitetura e urbanismo eesc-usp. São Carlos, n.2, 2003. p.63-6.

TURNER, Paul Vernable. **Campus: an American Planning Tradition**. New York: The Architectural History Foundation; MIT Press Series, 1987.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. **Plano Orientador**. Brasília: Editora da UnB, 1962.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. Centro de Documentação. **Pesquisa Histórica**. Brasília. Disponível em: http://www.unb.br/cedoc/pesq_historica.htm. Acesso em 30 nov. 2007.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Comissão da Cidade Universitária “Armando de Salles Oliveira”. **Roteiro do Replanejamento da Cidade Universitária “Armando de Salles Oliveira”**. São Paulo: USP, 1956.