





## RESUMO

O presente estudo aborda o projeto do arquiteto Lúcio Costa para um bairro novo que seria construído na capital maranhense na década de 1970, denominado Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), hoje quase desconhecido no meio profissional e acadêmico maranhense, apresentando suas características e buscando entender seus conceitos e suas relações com a produção anterior do urbanista. Ao analisar a trajetória profissional do arquiteto, a pesquisa evidencia o contexto cultural de sua atuação e identifica a abordagem, os elementos e características presentes nos projetos de urbanismo do arquiteto para outras cidades e países. Em um segundo momento, o estudo apresenta e analisa as notas e os desenhos técnicos - plantas, elevações e perspectivas do projeto urbanístico do Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), com foco nas similaridades, correspondências e inovações da proposta de Lúcio Costa para a área de expansão da cidade em relação aos seus projetos anteriores. Por fim, a pesquisa demonstra o valor do projeto como um legado cultural do modernismo brasileiro para a cidade de São Luís.

**Palavras-chave:** Urbanismo moderno; Novo Polo Urbano; Lúcio Costa; São Luís.

## ABSTRACT

The present study talks about the project of the architect Lúcio Costa for a new neighborhood to be built in the 1970s, called Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), currently almost unknown among the professionals and the academy of Maranhão, introduces its characteristics and trying to understand its concepts and its relations with the previous production of the urbanist. When analyzing the professional trajectory of the architect, the research evidences the cultural context of his performance and identifies the approach, elements and characteristics present in the urbanism projects of the architect for other cities and countries. In a second moment, the study presents and analyzes the notes and technical drawings - plans, elevations and perspectives of the urban project - of the Urban New Polo of São Luís (NPU), focusing on the similarities, correspondences and innovations of the proposal of Lúcio Costa to the area of expansion of the city in relation to its previous projects. Finally, the research demonstrates the value of the project as a cultural heritage of Brazilian modernism for the city of São Luís.

**Key-Words:** Modern Urbanism; Novo Polo Urbano; Lúcio Costa; São Luís.

## RESUMEN

El presente estudio aborda el proyecto del arquitecto Lúcio Costa para un barrio nuevo a ser construido en la capital maranhense en la década de 1970, denominado Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), hoy casi desconocido en el medio profesional y académico maranhense, presentando sus características y buscando entender sus conceptos y sus relaciones con la producción anterior del urbanista. Al analizar la trayectoria profesional del arquitecto, la investigación evidencia el contexto cultural de su actuación e identifica el abordaje, los elementos y características presentes en los proyectos de urbanismo del arquitecto para otras ciudades y países. En un segundo momento, el estudio presenta y analiza las notas y los planos técnicos - plantas, elevaciones y perspectivas del proyecto urbanístico - del Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), con foco en las similitudes, correspondencias e innovaciones de la propuesta de Lúcio Costa para el área de expansión de la ciudad en relación a sus proyectos anteriores. Por último, la investigación demuestra el valor del proyecto como herencia cultural del modernismo brasileño para la ciudad de São Luís.

**Palavras-chave:** Urbanismo moderno; Novo Polo Urbano; Lúcio Costa; São Luís.



## INTRODUÇÃO

A cidade moderna, em São Luís, capital do Estado do Maranhão, foi construída a partir de múltiplas referências, embates e projetos, ao longo de diversas décadas e de administrações sucessivas, mas descontínuas. Neste processo, o urbanismo modernista exerceu grande influência, seja em projetos e obras executados, seja em propostas e ideias não construídas que, no final das contas, evidenciam os contornos ou limitações do contexto local. Uma destas referências é o projeto de Lúcio Costa para um Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), de 1979.

O presente estudo aborda o projeto para um Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), buscando entender seus conceitos, o momento em que o projeto foi elaborado e apresentando suas características e impactos. Ao analisar a trajetória profissional do arquiteto, a pesquisa evidencia o contexto cultural de sua atuação e identifica a abordagem, os elementos e características presentes nos projetos de urbanismo do arquiteto para outras cidades e países. Em um segundo momento, o estudo apresenta e analisa as notas e os desenhos técnicos - plantas, elevações e perspectivas - do projeto urbanístico do Novo Polo Urbano de São Luís (NPU), com foco nas similaridades, correspondências e inovações da proposta de Lúcio Costa para a área de expansão da cidade em relação aos seus projetos anteriores.

A análise proposta não está focada em elencar características para apontar o que é bom ou o que é ruim nos projetos analisados. Entende-se que é preciso contextualizar, a partir de uma visão crítica e reflexiva, para focar nas inovações, oportunidades de diferenciação, e desta forma identificar ou ressaltar as influências e contribuições do projeto do NPU-SL de Lúcio Costa.



A pesquisa se propõe a demonstrar o valor do projeto, hoje quase desconhecido no meio profissional e acadêmico maranhense, como um legado cultural do modernismo brasileiro para a cidade de São Luís.

## **1. LÚCIO COSTA: PROJETO COMO INVENÇÃO**

Em uma vida profissional longa, como a do arquiteto Lúcio Costa (1902 – 1998), é comum que ele tenha se defrontado com projetos em situações as mais variadas e, por vezes, em reflexões sobre seu próprio trabalho, em momentos que podem ser de inflexão ou aperfeiçoamento.

Como arquiteto, após renunciar aos métodos e modelos da arquitetura eclética, Lúcio Costa propôs, por seus projetos e obras, a síntese entre o moderno e o colonial, recuperando elementos tradicionais da arquitetura luso-brasileira, como a varanda e os elementos vazados, e incorporando-os habilmente ao vocabulário da arquitetura moderna.

No curto período em que assumiu a direção da Escola Nacional de Belas Artes (ENBA), em 1930/31, Lúcio Costa tentou incluir no currículo disciplinas e conteúdos de ensino da arquitetura moderna, encontrando muita resistência por parte de professores que defendiam a abordagem tradicionalista da arquitetura neocolonial, que conseguem retirá-lo do cargo de diretor da Escola em menos de um ano (CARDOSO, 1996). Não conseguiram, no entanto, impedir a difusão das ideias e propostas do arquiteto, expressos em seus escritos de história e crítica da arquitetura brasileira e nos projetos e obras que elabora e executa com coerência durante toda a sua vida profissional.



Como Diretor do Departamento de Projetos do então Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN), a partir de 1937, o arquiteto estabeleceu “critérios para o tombamento e proteção de bens de excepcional valor” (COSTA, 2002). Em São Luís, Lúcio Costa recomendou os primeiros tombamentos de conjuntos urbanos, em 1955, além de tombamentos de imóveis isolados (PESSOA, 2004). Nestes pareceres, Costa aponta o potencial do turismo cultural para o desenvolvimento econômico local, como aspecto que exige flexibilidade nos critérios de preservação.

E como urbanista, Lúcio Costa desenvolve uma linha de atuação baseada no racionalismo corbusiano ao qual, desde os primeiros projetos, acrescenta ou ressalta um elemento ordenador, o eixo viário, capaz de conferir uma monumentalidade que remete ao urbanismo barroco das intervenções de Haussman em Paris (CARDOSO, 1996).

Em um século onde Keynes foi o economista mais influente, desde o plano do *New Deal* (1930) até a retomada de governos conservadores e liberais na Europa e América (1980), Lúcio Costa adotou e desenvolveu um modelo de urbanismo condizente com o pensamento da época, de planejamento central e controle do estado, em parceria com empresas privadas, seja no campo da economia, seja no campo do urbanismo.

Esta pesquisa parte da hipótese de que o projeto de Lúcio Costa para o Novo Polo Urbano de São Luís (NPU-SL), de 1979, reflete o amadurecimento de soluções e elementos desenvolvidos ou presentes em projetos anteriores do urbanista e que, além disso, incorpora inovações que até então não eram evidentes ou não foram utilizadas pelo urbanista. A investigação seguiu um pouco da trajetória de Costa a partir da análise de cinco projetos urbanos que o arquiteto desenvolveu antes do NPU-SL. Os projetos, observados em seus elementos fundamentais, foram comparados com o projeto desenvolvido para São Luís, em busca das similaridades, de correspondências e de inovações.



### **Cidade Universitária (1936-1937)**

A Cidade Universitária foi o projeto para um campus universitário capaz de reunir todas as escolas e faculdades da Universidade do Brasil, e contou com a colaboração de Le Corbusier e Lúcio Costa. O projeto desenvolvido por uma equipe coordenada por Costa, que incluía os profissionais Afonso Eduardo Reidy, Oscar Niemeyer, Firmino Saldanha, Jorge Moreira, Ângelo Bruhns e Paulo Rodrigues Fragoso, a ser implantado na Quinta da Boa Vista (Figura 01), foi largamente influenciado pela visão de Le Corbusier sobre a cidade e o urbanismo, incorporando pontos da nova arquitetura e do urbanismo proposto pela Carta de Atenas de 1929.

Em um primeiro momento, a proposta de Le Corbusier foi recusada pela comissão avaliadora. Em seguida, Lúcio Costa enviou outra proposta, onde também se nota a influência da nova arquitetura. A proposta de Lúcio Costa também foi recusada. Apesar de a proposta ter sido recusada pela comissão avaliadora, com a preferência dada para o arquiteto italiano Marcello Piacentini e, posteriormente, Vittorio Morpugo (OLIVEIRA, ORRICO, 2010), o projeto é importante para entender o início da trajetória de Lúcio Costa na construção da identidade das suas intervenções urbanas modernas.

Entre idas e vindas, o projeto para a Universidade acabou se arrastando até a década de 1950, quando o arquiteto Jorge Machado Moreira desenvolveu o projeto da atual Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), que consistia no aterro de nove ilhas no arquipélago do Fundão, e que se adaptava ao crescimento da cidade em direção ao norte, o que de fato não ocorreu.



Em seu projeto, Lúcio Costa insere uma característica que acompanhou seus edifícios durante toda a vida: a horizontalidade. Independentemente do gabarito, nota-se a preferência por blocos construtivos de grande comprimento. Observa-se, também, o jogo entre espaço ocupado e espaço livre, com a manutenção de áreas livres entre as edificações e entre os conjuntos de edifícios.

Costa, em memorial descritivo, destacou três elementos que guiaram o projeto: orientação, circulação e ‘localização dos edifícios centrais’, atentando e dando preferência para “permittir o prompto acesso e escoamento de grandes massas” (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018), preocupação que acompanhou o urbanista durante sua vida inteira nos projetos que desenvolveu.

Em linhas gerais, constitui um projeto não construído para instituição de ensino, com área aproximada de 02km<sup>2</sup>, capaz de adequar os conceitos da Carta de Atenas às condições do país tropical. Com adoção de um Eixo central estruturador, o projeto consegue monumentalidade no desenho dos ambientes urbanos.

### **Parque Guinle (1948-1950)**

O Parque Guinle foi um projeto de Lúcio Costa para o bairro de Laranjeiras, no Rio de Janeiro. É reconhecido como o projeto que deu início a concepção de “superquadra” que o urbanista utilizou posteriormente para a concepção da Capital Federal e o Plano Piloto. Neste projeto, Lúcio Costa conheceu o engenheiro Augusto Guimarães Filho, que mais tarde o acompanhou na execução de Brasília (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018).



Lúcio Costa era um grande admirador da arquitetura colonial edificada no Brasil e foi um grande entusiasta e difusor do movimento neocolonial. Mesmo em seus projetos modernos, o arquiteto e urbanista fazia referências e utilizava-se de influências de nossa arquitetura tradicional.

Carlucci (2005) aponta essa referência no projeto do Parque Guinle, com a utilização de espaços com funções que corresponderiam ao papel das varandas de antigos casarões coloniais. Conforme o próprio autor do projeto, as varandas tinham mesmo essa tentativa de “resgate” de elementos passados:

Foi a essência deste esquema tradicional que se pretendeu reviver no Parque Guinle: uma espécie de jardim de inverno contíguo à sala de estar, e um cômodo sem destino específico, ligado aos quartos e ao serviço; um mais formal e outro mais à vontade, correspondendo assim à varanda caseira (COSTA, 1995. p. 212).

Outros elementos, como os cobogós, revelam uma característica marcante da arquitetura moderna praticada no Brasil, especialmente por Lúcio Costa, que era a de utilização de materiais regionais na composição das edificações.

Para o campo do urbanismo, a influência mais marcante foi o início da concepção da superquadra, que anos mais tarde, foi a base para a implantação dos conjuntos residenciais do plano piloto para a capital federal. A superquadra apoiava-se na Unidade de vizinhança:

A teoria de UV se apoia no conceito sociológico de vizinhança que em seu entendimento clássico é uma área onde os habitantes se conhecem pessoalmente, têm hábito de se visitar, ou de trocar objetos, serviços e de fazer de vez em quando coisas em comum (QUINTELLA, 2009, p.3).

Dessa forma, a superquadra viria a ter, no urbanismo de Costa, o objetivo de resgatar um sentimento comunitário, que havia se perdido com o passar do tempo, criando para tal, ilhas de relacionamentos sociais afetivos, compostas por algumas unidades de superquadras.



O Parque Guinle constitui, portanto, projeto de habitação popular com escala de bairro, com 6 edifícios de 7 pavimentos com volumes retangulares dispostos em um parque. O projeto propõe e estabelece a interação entre adensamento populacional e áreas livres verdes recreativas. Do ponto de vista da arquitetura, o projeto adota inovações como galerias comerciais no prédio em contato direto com a rua. Vários autores apontam o projeto como o precursor do conceito da superquadra.

### **Brasília (1956-1960)**

Há muito se tinha a ideia de mudar a capital federal, que até então se localizava no Rio de Janeiro, para o interior do país. O Brasil era um grande país, com uma população concentrada nas grandes cidades do litoral. O interior brasileiro permanecia inexplorado. Dessa forma, ainda em 1891 uma expedição oficial fora enviada ao planalto central, como a alcunha de “missão Cruls” (Braga e Falcão, 1997, p. 02 apud ALVES, 2005, p. 124).

Pouco se discute sobre os trabalhos de prospecção, pesquisa e planejamento que apontaram a viabilidade e as diretrizes para a implantação da futura capital no interior do país. O fato é que, após a confirmação da construção da Capital Federal, foi aberto um Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital Federal, que foi vencido por Lúcio Costa em 1956.

Construída em poucos anos, Brasília tornou-se o maior projeto urbanístico de Lúcio Costa e a obra que mais reflete os seus ideais modernos, com a concretização da superquadra, por exemplo. A morfologia de Brasília segue a rigidez de uma malha urbana simples: “dois eixos cruzando-se em um ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz.” (RELATÓRIO, 1991. p. 22).



É evidente a preocupação com a fluidez do automóvel, uma vez que há várias diretrizes no plano que vão justificar e orientar as largas avenidas, a ausência de esquinas, os trevos, entre outros recursos:

[...] uma cidade em que a rede rodoviária interurbana não fosse de encontro a barreiras de acesso e dali se fragmentasse num reticulado de ruas e avenidas, mas prosseguisse desobstruída cidade a dentro até lhe atingir o coração (RELATÓRIO, 1991. p. 22)

Além da fluidez do sistema viário, a superquadra constitui elemento de destaque e organização do conjunto urbano, bem como o zoneamento funcional e os espaços monumentais, como a Praça dos Três Poderes, com os edifícios públicos projetados pelo arquiteto Oscar Niemeyer.

Projeto de cidade capital do país, que surge do cruzamento de um eixo principal com um eixo viário secundário, e adota a setorização da cidade de acordo com as funções da Carta de Atenas. Em Brasília, a articulação de eixos viários, superquadras e áreas verdes possibilita o equilíbrio entre a arquitetura monumental e o espaço urbano.

### **Plano para a Barra da Tijuca (1969)**

O plano urbanístico para a Barra da Tijuca (1969) surgiu da necessidade de expansão da cidade do Rio de Janeiro para uma região ainda não ocupada. Era uma tentativa de planejar com certa antecedência a ocupação, a fim de evitar que os exemplos de bairros da zona sul, como Copacabana, se repetissem. Na visão do urbanista Lúcio Costa, estas áreas eram adensadas demais, de pessoas e de construções, com poucas áreas verdes e espaços livres (LEITÃO, REZENDE, 2014).



Lúcio Costa projetou então um novo bairro, seguindo as diretrizes do urbanismo modernista e novamente, como em Brasília, privilegiando o automóvel em detrimento de outros meios de transporte.

Costa projetou a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca dividindo-as em áreas onde os habitantes pudessem circular, morar, trabalhar e recrear. Para isso criou núcleos residenciais espaçados e avenidas largas, sem sinalização, permitindo o fluxo contínuo de veículos (FERNANDES, 2013. p.3).

Lúcio Costa não poupou esforços em projetar o bairro ideal, organizando-o de forma complexa e inteiramente detalhada, como se pode notar no número de zonas com atividades específicas criadas por ele (43 zonas) e identificadas por Fernandes (2013). No projeto, identifica-se o eixo viário como elemento modelador do espaço, interligando todas as áreas do bairro. Grandes áreas livres verdes também podem ser identificadas de acordo com o plano, o que demonstra que parte da mata original foi preservada.

A barra da tijuca, entretanto, acabou por tomar rumos diferentes do que Lúcio Costa planejara. Tomada por forças modeladoras exteriores ao plano, a Barra da Tijuca se reinventou.

Apenas 10 anos após a proposição do plano, medidas eram tomadas a fim de aumentar a densidade da barra e diversificar o seu uso, tentando “recuperar o modelo de cidade que tinha em Copacabana, na sua diversidade de usos e elevados índices de ocupação, um contraponto aos ideais do urbanismo modernistas” (LEITÃO, REZENDE, 2013).



De todo modo, destaca-se neste projeto para área de expansão da cidade organizado por um grande eixo viário, com cerca de 160km<sup>2</sup> a proposta de preservação da floresta nativa.

### **Conjunto Habitacional Alagados (1972)**

Alagados é um bairro que historicamente conviveu com a fragilidade social. Ainda na década de 1950 começou-se a construção de diversas palafitas na região, algo que continuou pelo menos até os anos 2000 (Oliveira, 2012). Vários foram os projetos de revitalização para a região. Um deles foi elaborado por Lúcio Costa, em 1972, que assim como os demais projetos, seguia diretrizes urbanas da Carta de Atenas e do Modernismo. O novo bairro foi pensado com um perímetro em losango, com grandes circulações:

Lucio Costa apresenta uma pequena verticalização que resulta numa densidade superior à do loteamento, com áreas reduzidas de infraestrutura, e, simultaneamente, gera espaços públicos comuns, onde o terreno acaba por estar praticamente livre para a utilização dos moradores (LEITE, RAMOS, 2012. p.7).

O adensamento continuava a ser bem visto como um mecanismo a tornar viáveis equipamentos coletivos e a redução de gastos com infraestrutura. Entretanto, era algo que deveria ser estritamente controlado, a fim de evitar a congestão. O adensamento também era um instrumento utilizado para liberar áreas para sua utilização como praças verdes, sugerindo a criação de áreas livres no espaço urbano. Dessa forma, Lúcio Costa limita o gabarito em até três pavimentos, destinando o térreo para o livre circular.

Percebe-se a implantação das superquadras de forma a criar um losango, criando um pátio interno, com cada conjunto de superquadras formando uma área comum entre si, característica marcante do urbanismo de Lúcio Costa. Estes micro espaços não eram separados do restante do contexto urbano por meio de barreiras físicas, embora fosse demarcado simbolicamente entre residentes e não residentes do conjunto e por barreiras psicológicas.



Este projeto não construído de habitação popular, com cerca de 52km<sup>2</sup>, apresenta malha viária losangular com criação de áreas comuns entre conjuntos de superquadras, compostas por edificações com três pavimentos e livre circulação.

### **Nova Capital da Nigéria (1976)**

Esta foi mais uma proposta de Lúcio Costa para um país em desenvolvimento. O Plano Piloto para a Nova Capital nigeriana, feito por Lúcio Costa a convite de dois italianos, Lotti e Nervi, e desenvolvido pelo escritório de Maria Elisa Costa e Eduardo Sobral, C&S Planejamento Urbano Ltda, apresentava novos conceitos e elementos que seriam utilizados posteriormente em outros projetos, incluindo o NPU, em São Luís – MA.



**Figuras 01** – Estudo de arcadas verdes para a nova capital da Nigéria.  
**Fonte:** Instituto Antônio Carlos Jobim, 2018.



O uso intenso de arborização e a criação de galerias comerciais cobertas, denominadas por Costa de “arcadas verdes” (Figura 01) para sombrear o passeio público em áreas centrais, foi uma alternativa adotada para a vida urbana sob o forte calor da Nigéria. Neste projeto, aparece pela primeira vez uma configuração circular da superquadra, nas quais os edifícios e áreas livres comuns estariam cercados por um cinturão verde que resguardaria cada unidade de vizinhança.

Nota-se, ao centro, a parte mais importante do plano, que é cortada por um eixo principal. Ao redor deste ponto principal, encontram-se, envoltas por cinturões verdes circulares, as superquadras, interligadas e conectadas entre si, mas com certa autonomia e densidade, com demandas próprias que tornam viáveis as escolas, postos de saúde, áreas de lazer e demais equipamentos coletivos (LEITE, RAMOS, 2012).

Trata-se, portanto, de projeto não construído de cidade capital de país, com planta radioconcêntrica na qual se destacam superquadras circulares interligadas em grupos de três ou quatro e galerias comerciais abertas, com coberturas abobadadas em vias de pedestres, denominadas Arcadas Verdes.

No memorial do NPU-SL, as arcadas verdes são descritas como “renques ortogonais de lojas com calçadas cobertas por arcadas, dispostas de cada lado de um espaço de estar gramado e arborizado para uso exclusivo de pedestres” e acrescenta-se, “constituindo-se assim o conjunto num verdadeiro Centro de Compras aberto, especialmente concebido para o clima tropical” (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018). É possível, portanto, que a influência do plano piloto para a nova capital da Nigéria para o projeto do NPU se deva, principalmente, à semelhança do clima entre as duas regiões.

## **2. UM NOVO POLO URBANO PARA SÃO LUÍS**



A cidade de São Luís cresceu, até a década de 1970, nas terras disponíveis entre os Rios Bacanga e Anil, em direção leste, para o interior da Ilha do Maranhão. Só com a construção das obras de arte e do sistema viário previstos no Plano de Expansão da Cidade de São Luís (1958)<sup>1</sup> e, em particular, com a construção das pontes Governador José Sarney (1970) e Bandeira Tribuzzi (1980), a urbanização alcança as terras ao norte, em direção às praias do Calhau e São Marcos.

Nas décadas seguintes, os grandes vazios urbanos deste sistema viário expandido vão sendo progressivamente ocupados por empreendimentos habitacionais e ocupações irregulares dispersos e isolados, compondo um tecido urbano fragmentado (LOPES, 2016).

Neste contexto, em 1979, São Luís teve a oportunidade de possuir um bairro inteiramente projetado sob as premissas do modernismo brasileiro. Um projeto desenvolvido por Lúcio Costa, capaz de definir um modelo para os empreendimentos habitacionais a serem implantados na “Nova São Luís”, como a gestão municipal denominou a estratégia de ocupação das áreas de expansão da cidade com foco nas classes médias urbanas (LOPES; SILVA, 2017).

A proposta de Lúcio Costa para o Novo Polo Urbano de São Luís (NPU) contava com zoneamento de setores por funções, um grande número de superquadras residenciais circulares envolvidas por cinturões verdes e organizadas por dois grandes eixos viários, que configuram uma área central para o comércio, lazer e serviços, no cruzamento das grandes avenidas. Além das diretrizes indicadas para a ocupação da área, o projeto se destaca pela preocupação das relações que esse novo espaço criaria com o núcleo inicial da cidade, além de indicar, em suas notas explicativas, medidas para preservação e melhorias no centro antigo da capital maranhense.

---

<sup>1</sup> Que sistematiza intervenções previstas no Plano Rodoviário de São Luís (1950) e é confirmado pela Lei nº 1.332, de 27 de dezembro de 1962, o Plano Rodoviário da Ilha de São Luís, e pelo primeiro Plano Diretor de São Luís, Lei nº 2.155 de 28 de junho de 1975.



Portanto, em uma primeira aproximação, pode-se iluminar as relações do projeto para o Novo Polo Urbano de São Luís (NPU-SL) de Lúcio Costa, com o contexto em que deveria inserir-se, recorrendo a um paralelo com outra proposta não realizada para a cidade de São Luís: a ponte de madeira sobre o Rio Anil, de Eurico de Macedo.

Já nas primeiras décadas do século XX as elites ludovicenses colocam a questão da “continuidade urbana excessiva” (LOPES, 1918) de São Luís, cujos problemas se refletem nas condições sanitárias da cidade - com a existência de cortiços, a ocorrência de epidemias, o “covão” e a precariedade dos subúrbios – e nas condições econômicas, com o valor excessivo dos aluguéis na área urbana.

Em 1923, Eurico Teles de Macedo, engenheiro baiano responsável pela construção da estrada de ferro São Luís – Teresina, propôs uma solução para a habitação da elite local: a construção de um novo bairro nas “terras devolutas” do Calhau e São Marcos, que seriam alcançadas e ocupadas, segundo o engenheiro, graças à construção de uma ponte de madeira com pilares de concreto, sobre o rio Anil.

Eurico de Macedo, preocupado com a situação sanitária de São Luís, coloca a “necessidade de descongestionar a população da cidade de S. Luiz” (MACEDO: 1923, p. 01) e propõe a transferência de grande parte da população que até então vivia na região central e urbanizada da cidade para áreas de expansão urbana: a população pobre nas áreas rurais do interior da Ilha, enquanto “o bairro dos ricos e remediados deve ser na Ponta da Areia e São Marcos, porém tornadas estas acessíveis sobre o Anil...” (MACEDO: 1923b, p. 01):

A distância é, aproximadamente, de 3 quilômetros, o que significa que os negociantes, industriais e funcionários de repartições estariam não muito longe de seu trabalho, podiam almoçar em suas residências, em S. Marcos e Ponta d’Areia e voltar ao serviço. Poderiam vir aos espetáculos à noite, e os seus filhos frequentar os colégios com a máxima facilidade (MACEDO: 1923b, p. 01).



Macedo adota uma posição “sob moldes modernos”, separando a função de habitação das funções de trabalho e lazer, que continuariam no centro da cidade. E indica a solução para viabilizar a ocupação da Ponta d’Areia e São Marcos:

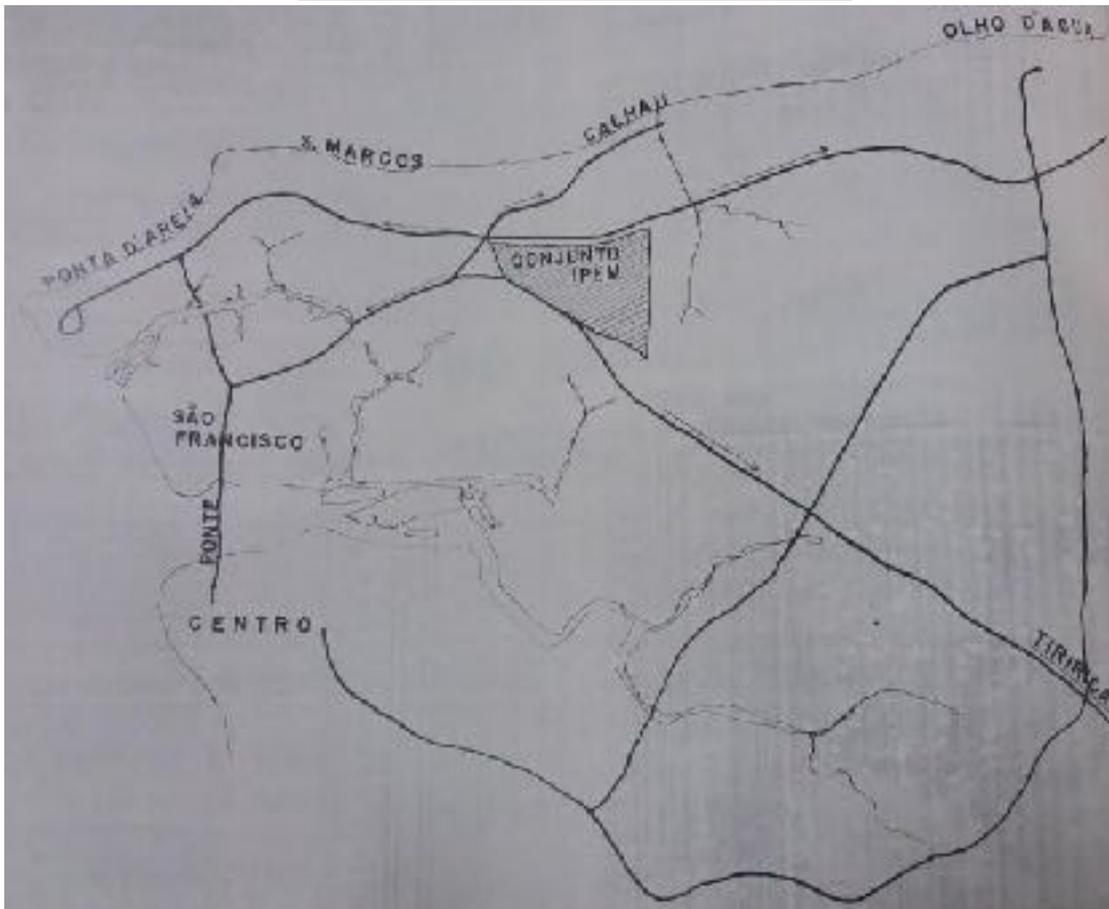
Uma simples ponte de cavaletes de estacas de concreto armado, superestructurada de madeira de lei acima da maré máxima, um pequeno vão de nível para a passagem de barcos em horas determinadas, enfim uma ponte que poderia custar 800 contos, e estariam anexadas à cidade as lindas praias de Ponta da Areia e São Marcos (MACEDO: 1923b, p. 01).

Esta posição refletia o momento em que o centro da cidade e sua arquitetura remanescente dos séculos anteriores, começam a ser desvalorizados (LOPES; RODRIGUES; COSTA, 2016). São Luís começa a sonhar com a cidade nova, moderna, que seria viabilizada cerca de cinquenta anos depois, pela política desenvolvimentista da ditadura militar, com a construção da ponte Governador José Sarney.

Assim, o projeto para um Novo Polo Urbano de São Luís, solicitado a Lúcio Costa pelo prefeito Mauro Fecury<sup>2</sup>, ex-Diretor Superintendente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP, em Brasília, é parte de uma época de grandes projetos urbanos para a capital do Estado – o Projeto Grande Carajás, a construção do Anel Viário (1972-1985) e da Barragem do Rio Bacanga (1968-1973) e a implantação do sistema de abastecimento de água (Italuís), por exemplo. Obras que atraíram para a capital um grande contingente de população do interior do estado e de estados vizinhos.

---

<sup>2</sup> O engenheiro Mauro Fecury assumiu a prefeitura de São Luís no dia 23 de março de 1979, indicado pelo governador João Castelo Ribeiro Gonçalves (1937 – 2016), que havia assumido o governo no dia 15 de mesmo mês, e administrou a cidade até o mês de março de 1980 (LOPES; SILVA, 2017).



**Figura 02** - Localização do Conjunto IPEM.  
**Fonte:** 800 CASAS..., 1972.

O terreno destinado ao NPU-SL, na área de expansão da cidade, pertencia ao governo do Estado, que já havia proposto, em 1972, a construção de um conjunto habitacional com 800 casas (Figura 02), que seria construído pelo Instituto da Previdência do Estado do Maranhão (IPEM).

Com a construção da ponte Bandeira Tribuzzi (1973-1980), a localização desta área ganha um caráter estratégico, como ponto de confluência de dois importantes eixos viários que constituíram verdadeiros vetores de expansão da cidade, a Avenida dos Holandeses e Avenida Jerônimo de Albuquerque.

Para tentar ordenar o crescimento acelerado da cidade neste período, foi aprovado o primeiro Plano Diretor de São Luís, Lei nº 2.155 de 28 de junho de 1975. Na avaliação

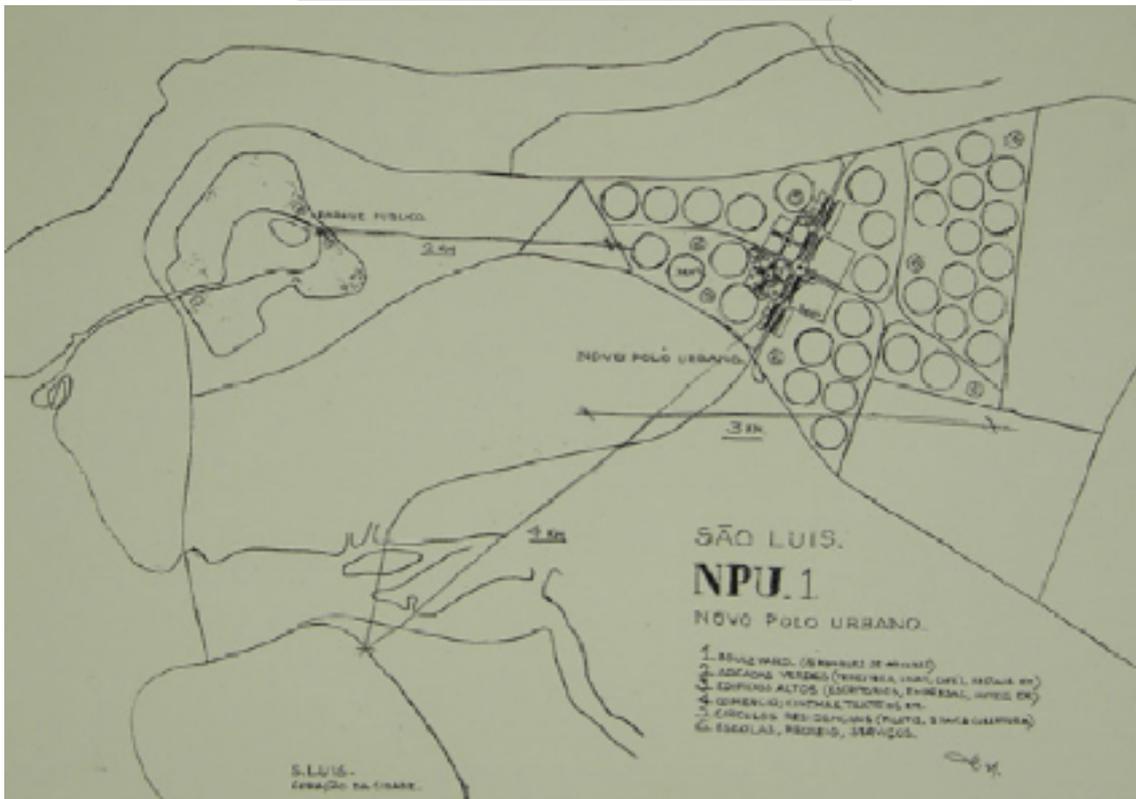


de resultados que a Coordenadoria do Plano Diretor da Cidade fez ao governador empossado no início de 1979, propõe-se “uma melhor distribuição de áreas para construção de conjuntos habitacionais que envolvem **as classes média e alta** [negrito no original], bem como adotar uma outra política para as habitações “subnormais” e que possa influir no problema das invasões” (PLANO..., 1979, p. 05).



**Figura 03** - Zoneamento de 1975 (detalhe).  
**Fonte:** MARANHÃO, 1977.

Em reunião realizada durante a visita de Costa a São Luís e Alcântara, no mês de maio de 79, Mauro Fecury “situou suas dificuldades administrativas em conservar o centro histórico, ao mesmo tempo que dar condições de expansão para uma nova cidade” (LÚCIO..., 1979). Na Figura 03, observa-se os grandes vazios urbanos nos interstícios da malha viária, ao norte, onde se pretendia construir uma “Nova São Luís” (LOPES; SILVA, 2017).



**Figura 04** – Croquis da implantação do NPU1.  
**Fonte:** Instituto Antonio Carlos Jobim, 2018.

O NPU (Figura 04) ficava, portanto, em uma localização intermediária entre a cidade consolidada e as áreas de expansão de ocupação rarefeita ao norte, na orla marítima, assumindo seu propósito de torna-se um modelo de desenvolvimento para a cidade. Principalmente para as áreas mais valorizadas para habitação das “classes média e alta” na cidade.

Orientado pela política urbana local, Lúcio Costa projeta um conjunto habitacional independente, dotado de todos os serviços e equipamentos necessários a um sub-centro da cidade e, ao mesmo tempo, tenta estabelecer, como Eurico de Macedo fez na década de 20, relações deste novo bairro com o centro antigo da cidade, através da arquitetura dos futuros edifícios do conjunto, para os quais o arquiteto recomenda:

[...] a valorização do contraste do concreto aparente com o branco das paredes caiadas, e a retomada de soluções tradicionais ainda válidas, como, p. ex., as vedações de variado tratamento – venezianas, caixilharia, treliças –, e os grandes beirais típicos dos fundos das casas



de São Luís, só que desta vez com os telhados se acomodando a terraços ou sotéias com vista desimpedida para o mar e para o coração da cidade, distante apenas 4 quilômetros (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018).

No entanto, ao contrário de Eurico de Macedo, Lúcio Costa não aponta uma função clara para o centro antigo mas, talvez antevendo a tendência ao esvaziamento da área central, preocupa-se em possibilitar a permanência dos moradores desta região da cidade:

A recuperação dos velhos casarões deve ser racionalmente programada, restaurando-se devidamente as escadas de acesso, os oitões, as fachadas da frente e dos fundos; caiando-se de branco o interior e remodelando e revisando as instalações de água corrente e de esgoto, para que os moradores atuais ali permaneçam sempre que o prédio – já que são tantos – não deva ter outro destino (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018).

Portanto, apoiado na política urbana local e nos investimentos do governo militar na estrutura urbana, o projeto do NPU-SL não resolve o dilema entre preservar o centro antigo ou investir nas áreas de expansão da cidade. Antes, deixa evidente o desconforto da posição do autor, que percebe os riscos do processo de expansão (que tenta orientar) para a preservação e uso das antigas estruturas urbanas herdadas dos séculos precedentes e já reconhecidas, na época, como Patrimônio Histórico Nacional<sup>3</sup>.

Sob a ditadura militar-empresarial da época, os projetos sofriam as mesmas vicissitudes decorrentes da falta de continuidade nas esferas políticas, tendo sido abandonado após a saída do prefeito Mauro Fecury. Nunca foi construído.

### **O Projeto do NPU São Luís**

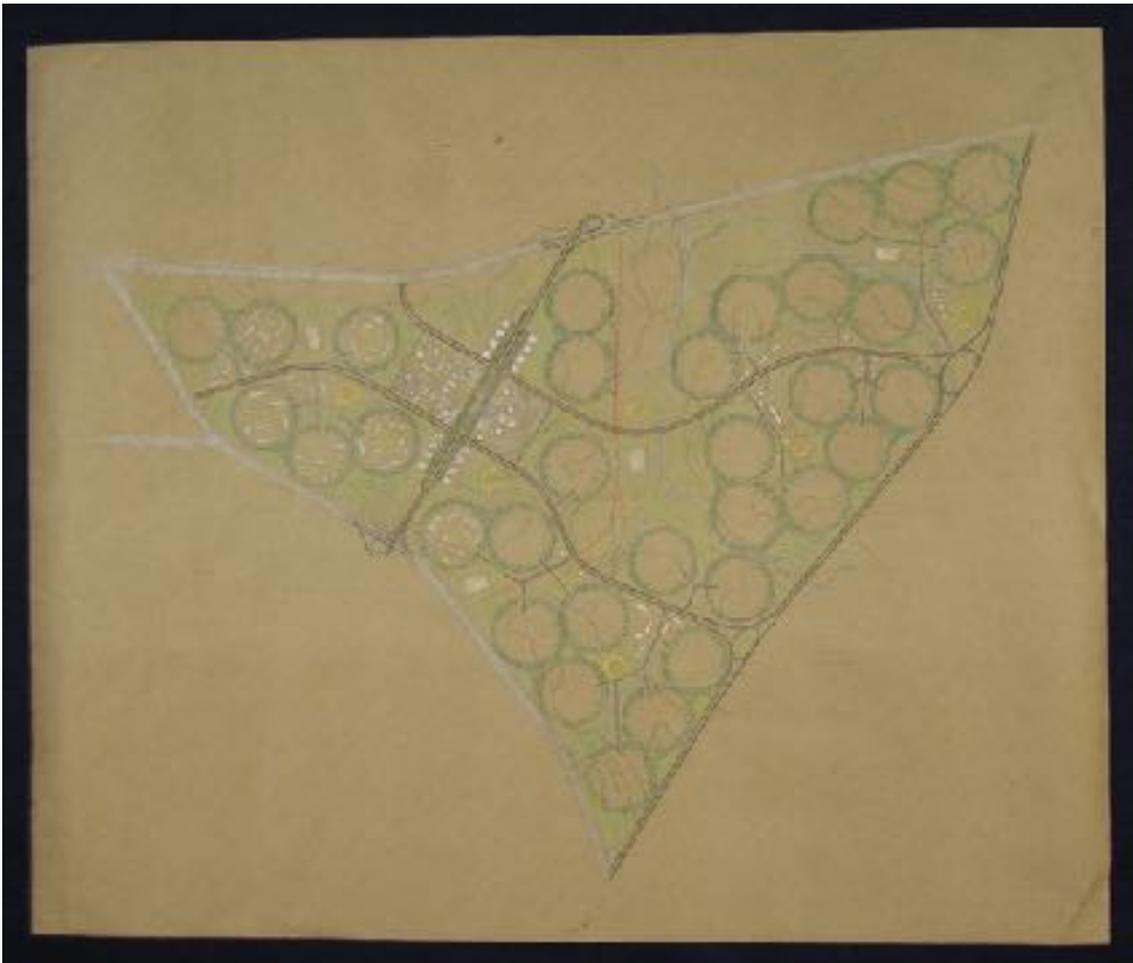
O projeto de Lúcio Costa para o Novo Polo Urbano de São Luís demonstra a vinculação do autor aos princípios do modernismo internacional, com a hierarquização e

---

<sup>3</sup> Em 1974, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) tombou uma área de sessenta hectares no centro da cidade, que incluía os bairros da Praia Grande, Desterro e Ribeirão (com 978 edificações), sob a denominação de Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de São Luís (LOPES, 2013).



classificação das vias de acordo com as suas funções; a prioridade para o automóvel individual e particular; e o uso da unidade de vizinhança (superquadras) distribuída em grandes áreas verdes (Figura 05).



**Figura 05** – Novo Polo Urbano – Implantação NPU.1.

**Fonte:** Instituto Antonio Carlos Jobim, 2018.

Além do mais, o projeto consolida e reforça as contribuições já reconhecidas de Lúcio Costa para o desenho urbano modernista, com o eixo como elemento definidor do arranjo espacial e a monumentalidade elegante do espaço urbano (Cardoso, 1996), diferenciando o centro comercial e de serviços, da habitação. O NPU contava com organização de setores por funções, um grande número de superquadras residenciais circulares envolvidas por cinturões verdes e conectadas por dois grandes eixos viários,



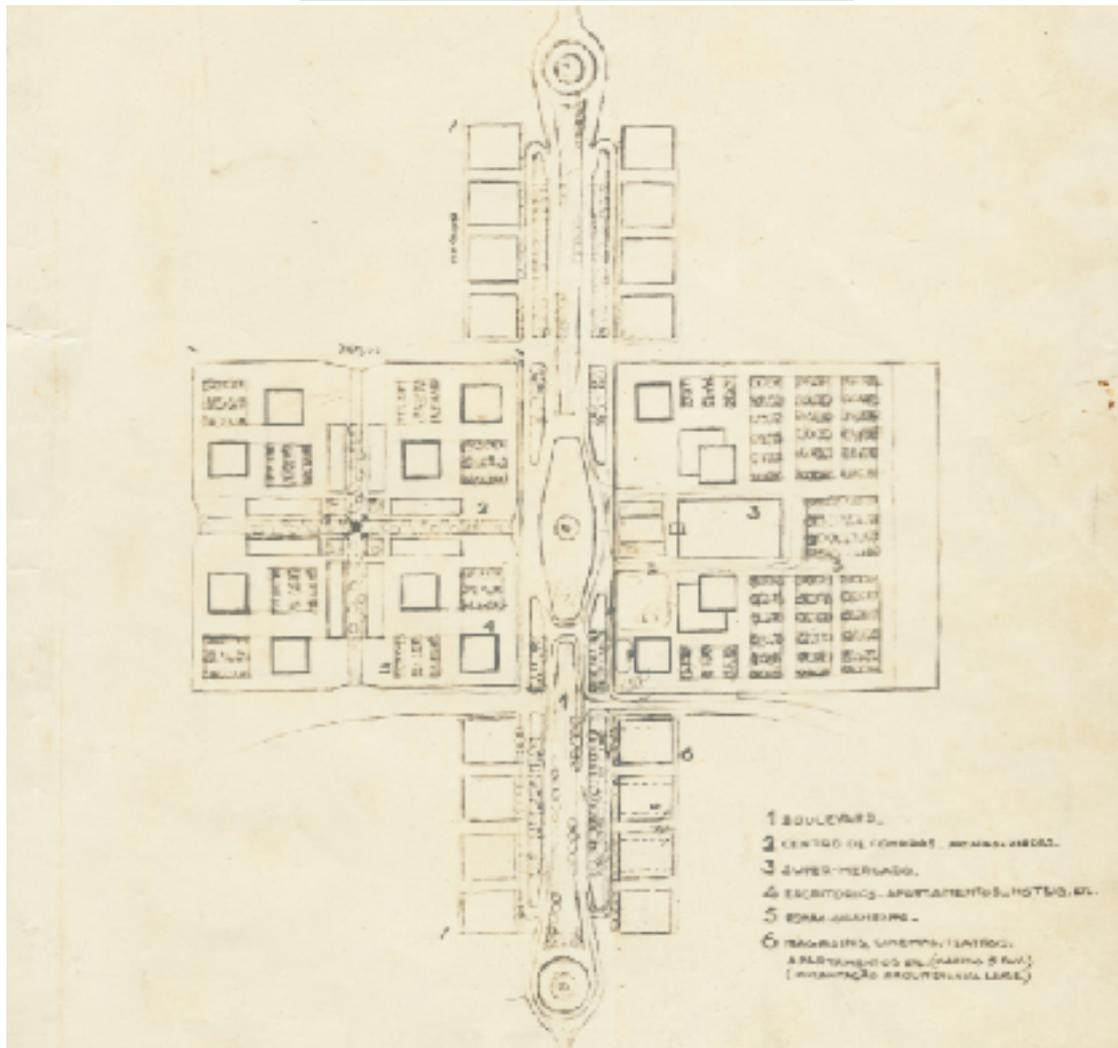
que configuram uma área central para o comércio, lazer e serviços, no cruzamento das grandes avenidas (Figura 05).

Diferente dos projetos para Nigéria, Brasília ou mesmo Alagados, neste projeto em São Luís, Lúcio Costa trabalhou na escala do bairro, em um projeto não construído que se destaca por qualidades como a adequação do desenho urbano à topografia e ao entorno do local e a busca da beleza e conforto como princípios, com espaços amplos, claros e ventilados, preservando e tirando partido das áreas verdes.

Segundo relato anexo aos arquivos do Instituto: “A proposição de Lucio Costa, desenvolvida por Maria Elisa Costa e Paulo Jobim, aproveitou propostas originárias do projeto para a nova capital da Nigéria, e sugeriu quadras residenciais circulares” (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018), configuradas por cinturões verdes circulares.

A vegetação, os cursos d’água e nascentes do terreno são preservados como elementos de composição da paisagem capazes de ordenar a distribuição das superquadras e espaços públicos por todo o território.

Lúcio Costa propôs um núcleo principal do Novo Polo Urbano, localizado em um grande bulevar, com rotatórias de retorno em suas extremidades, com um total de 640m de comprimento por 80m de largura. Próximo a suas extremidades, foram dispostas as lojas (“magasins”), cinemas, teatros e apartamentos, com prédios de cinco pavimentos, no máximo. Em um dos lados do bulevar, ficaria localizado um grande supermercado moderno, com estacionamento arborizado aos fundos.

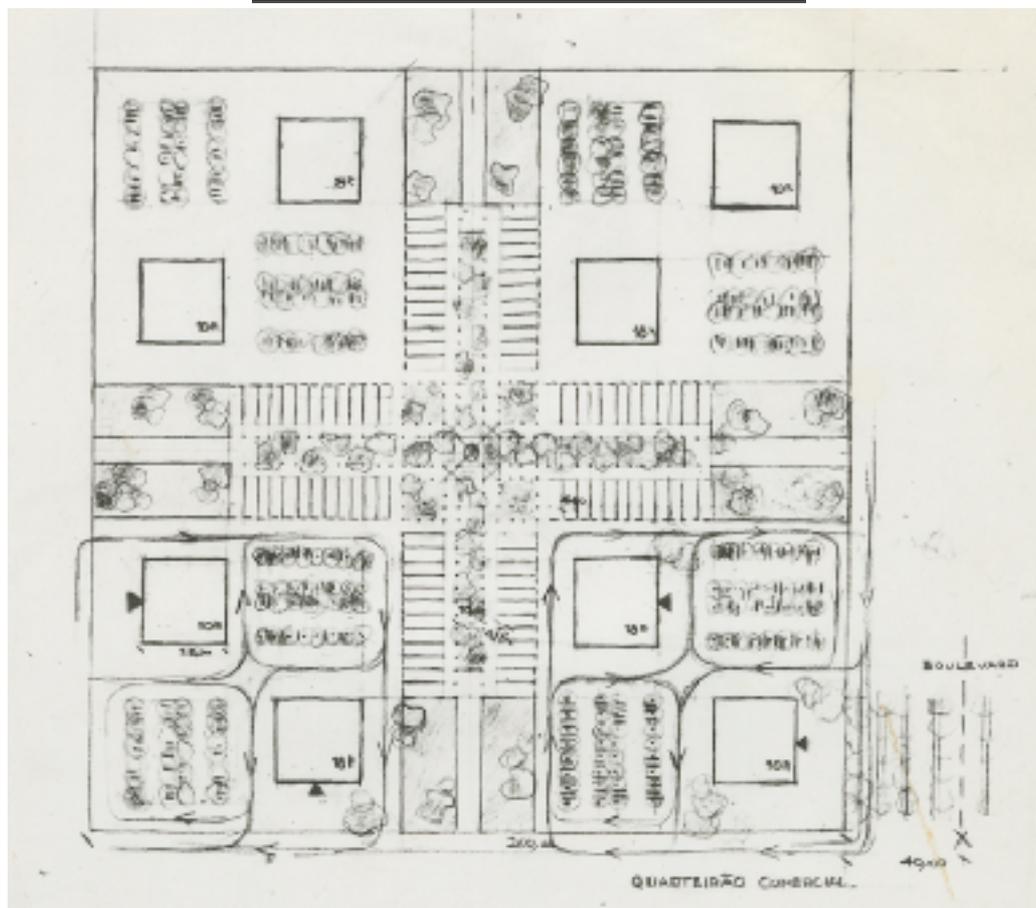


**Figura 06 – NPU.2.**

**Fonte:** Instituto Antonio Carlos Jobim, 2018.

Do outro lado, ficaria o centro de compras (Figura 06), com arborização, gramado e espaço exclusivo para pedestres. Nesta quadra, previa-se o movimento arquitetônico de prédios com altura desiguais – 10 e 18 pavimentos, com múltiplos usos.

Esta quadra seria um grande centro de compras, com espaços de uso exclusivo para o pedestre protegidos por arcadas verdes, como previsto para o Plano Piloto da Nova Capital da Nigéria, configurando um calçadão de comércio, aberto e adaptado ao clima local, com gramados e arborização.



**Figura 07 – NPU.3.**

**Fonte:** Instituto Antonio Carlos Jobim, 2018.

Neste quarteirão, com 260m em cada lado, haveria quatro praças centrais, ligadas por caminhos ortogonais, que dariam acesso a um chafariz central:

[...] o afastamento mínimo entre os edifícios ser da ordem de vinte metros; é importante prever apartamentos nessa parte central do novo polo urbano, não só porque serão muito procurados como porque garantirão vida permanente, evitando o esvaziamento quando o horário de trabalho se encerra (INSTITUTO ANTONIO CARLOS JOBIM, 2018).

Este arranjo foi modificado por três vezes em função de preocupações com o adensamento da área (Figuras 05, 06 e 07). No memorial descritivo do projeto, o arquiteto indica que a proposta inicial do NPU teve que ser reduzida, em duas versões posteriores NPU2 e NPU3, “a fim de garantir-lhe o desejável adensamento num lapso razoável de tempo, evitando-se assim a penosa e contraproducente sensação de vazio



resultante de um super-dimensionamento” (INSTITUTO ANTÔNIO CARLOS JOBIM, 2018) mantendo, no entanto, suas linhas mestras e características principais.

### 3. SIMILARIDADES, CORRESPONDÊNCIAS E INOVAÇÕES DO NPU-SL

Este texto propõe um modelo simplificado de análise comparativa entre os projetos urbanos de Lúcio Costa, estabelecendo relações e fazendo referência ao projeto do Novo Polo Urbano de São Luís.

Orientados pelo conceito de partido arquitetônico, definimos inicialmente os pontos a comparar entre os diferentes projetos. De acordo com Lemos, o partido é considerado uma consequência formal de uma série de condicionantes, que vão orientar as diretrizes estabelecidas no projeto: a técnica construtiva; o clima; as condições físicas e topográficas do sítio; o programa de necessidades; a condição econômica do empreendedor; e a legislação, normas sociais e/ou regras da funcionalidade (LEMOS, 2003). Tentamos nos aproximar destas características em cada projeto analisado.

Assim, a partir desta caracterização inicial de cada projeto, estabelecem-se relações entre os mesmos, buscando: *Similaridades*, ou o que se mostra igual, idêntico, semelhante, ou seja, objetos que, sem serem qualitativamente idênticos, apresentam elementos ou pontos comuns a ambos; *Correspondências* como correlações ou relações de conformidade ou concordância entre os objetos da análise; e *Inovações*, como reflexos da capacidade de inovar, de criar aquilo que é novo, mas também como efeito de renovação de objetos ou processos. Ou, ainda, como adaptação necessária às mudanças que ocorrem na sociedade, na economia e/ou no espaço urbano. Inovações são pontos que um projeto apresenta e outros não têm, e que são relevantes para a análise – ou algo que o projeto apresenta excepcionalmente bem resolvido. De todo modo, serão sempre os elementos de diferenciação do projeto no universo da análise.



Da análise comparativa com os projetos anteriores de Costa (Quadro 01), é possível perceber, por exemplo, a flexibilização da superquadra, com a adoção de formas em função do contexto e do território; a articulação cada vez mais complexa entre os eixos viários, as superquadras e as áreas verdes, elementos essenciais dos projetos; e a criação de estratégias de integração entre estes elementos, como as Arcadas Verdes (Figura 08).

Sobre o NPU-SL destacam-se duas observações de caráter geral. A primeira refere-se ao enquadramento do projeto no léxico formal do arquiteto. Estão presentes no NPU-SL todos os elementos de composição que caracterizam e diferenciam o urbanismo de Lúcio Costa, conferindo a marca de sua identidade.

P r o j e t o s Urbanos	NPU São Luís (1979)		
	SIMILARIDADES	CORRESPONDÊNCIAS	INOVAÇÕES
<b>Cidade Universitária</b> (1936 – 1937)	Eixo viário central estruturador.	Adequar os conceitos da Carta de Atenas às condições do país tropical.	Vegetação, nascentes e os cursos d'água preservados, organizam a distribuição das superquadras por todo o terreno.
<b>Parque Guinle</b> (1948 – 1954)	Volumes retangulares das edificações. Escala de bairro.	Interação entre adensamento populacional e áreas livres verdes.	
<b>Brasília</b> (1956 – 1960)	Eixos viários, superquadras e áreas verdes articulados.	Prioridade à circulação do automóvel particular.	Implantação orientada pelas relações com o núcleo histórico da cidade;
<b>Plano da Barra da Tijuca</b> (1969)	Eixo viário central estruturador. Manutenção de áreas verdes “in natura”. Projeto de área de expansão da cidade.	Interação entre adensamento populacional e áreas livres verdes; privilégio ao automóvel particular.	Recomendações para a arquitetura dos futuros edifícios do conjunto, em diálogo com as



<b>Conjunto Habitacional de Alagados</b> (1973)	Volumes retangulares das edificações em três pavimentos. Superquadras.	Superquadras com pátio interno destinado a cada grupo; Áreas verdes e livres.	edificações do Centro Histórico.  Cruzamento de um eixo principal com dois eixos viários secundários.
<b>Nova capital da Nigéria</b> (1976)	Superquadras circulares; Arcadas verdes.	Cinturões verdes envolvendo conjuntos de três superquadras interligadas.	

**Quadro 01** – Comparativo dos projetos urbanos com o NPU-SL.

**Fonte:** Elaboração própria.

A segunda observação é sobre o caráter utópico da proposta. Le Corbusier costumava se referir à proposta da *Ville Radieuse* como a *ville vert*, em função do papel das áreas verdes como suporte e envoltório das estruturas urbanas verticalizadas. Sobre ela, Jacobs chega a afirmar que Le Corbusier planejou a cidade moderna com “arranha-céus dentro de um parque” (JACOBS, 2011, p. 21).



**Figura 08** – Perspectiva das Arcadas Verdes do NPU-SL.

**Fonte:** Instituto Antonio Carlos Jobim, 2018.

Talvez, com exceção do Parque Quinle, nenhum outro projeto de Lúcio Costa tenha assumido tão bem esta diretriz quanto o projeto do NPU-SL. A princípio, cada superquadra circular com edifícios de três pavimentos, isolada em meio à vegetação remanescente do terreno, torna-se uma unidade de vizinhança independente, em uma proposta que radicalizou a ideia das unidades de vizinhança.



Apesar do projeto do NPU-SL ser apresentado como modelo a ser seguido para o desenvolvimento da cidade nova, moderna, apoiado em um discurso político de modernização patrocinado pelo regime militar, a “Nova São Luís” (LOPES; SILVA, 2017), a proposta de Lúcio Costa não se enquadra no padrão privilegiado pelo mercado imobiliário local<sup>4</sup>, que investe naquele momento em grandes conjuntos habitacionais populares, nos quais maximiza os lucros com a aquisição de terras distantes e baratas e a construção do maior número possível de unidades habitacionais térreas - que não exigem grande capacitação da mão-de-obra.

A abordagem de Costa neste projeto de bairro, com uma ocupação restrita da área e grande parte da vegetação original mantida, ia de encontro à lógica do mercado imobiliário que se consolidava com a construção de grandes conjuntos habitacionais, nos quais se previa o máximo aproveitamento da área para construção das unidades habitacionais e os espaços livres ou institucionais eram reduzidos ao mínimo previsto na legislação e, em grande parte dos casos, não eram construídos.

Tanto é assim que apesar de sucessivas propostas e projetos para ocupação da área - como em uma tentativa de instalar a Universidade Estadual na área - e mesmo com a ocupação parcial de suas margens por empreendimentos habitacionais e institucionais, como a sede da Assembleia Legislativa do Estado, o terreno do NPU-SL continua preservado e atualmente constitui uma Unidade de Conservação importante para a cidade, o Parque Estadual do Rangedor<sup>5</sup> (Figura 09).

---

<sup>4</sup> Esta afirmação está para ser comprovada através de análise morfológica dos empreendimentos habitacionais do período, em comparação com a proposta para o NPU-SL.

<sup>5</sup> Decreto nº21.797, de 15 de dezembro de 2005, alterado pelo Decreto nº 23.03 de 07 de agosto de 2007 e projeto de Lei nº 321/2015.



**Figura 09** – Vista parcial do Parque do Rangedor, com área de acesso desmatada.  
**Fonte:** Acervo do autor, 2018.

Com o projeto do NPU-SL, Lúcio Costa inclui uma componente de utopia no urbanismo maranhense. Uma utopia urbanística esvaziada de qualquer caráter social, mas ainda assim uma utopia. Costa não se propõe a mudar a sociedade com o projeto do NPU-SL, mas mudar a cidade e sua forma de moldar o espaço.

Neste sentido, a não realização do projeto do Novo Polo Urbano de Lúcio Costa, em detrimento dos projetos modernistas de habitação popular das cooperativas habitacionais (COHABs), é a realização, para o urbanismo modernista maranhense, da lenda da serpente que engole a própria cauda.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A importância do registro e discussão de um projeto não construído está muito bem colocada por Santos ao afirmar que “mudam os princípios, mudam os objetos



construídos, mas o projeto continua a afirmar o que afirmava antes, décadas atrás...” (SANTOS, 2013. p.06), restituindo um diálogo com atores que são, muitas vezes, esquecidos ou desconhecidos, enfim, lançando luzes sobre os elementos que configuram a cidade contemporânea.

A força do projeto NPU-SL reside, primeiro, no fato de permitir uma visão acabada do processo de reinvenção dos elementos de projeto, continuamente recriados por Lúcio Costa, que alcançam progressivamente certo grau de refinamento e autonomia entre eles. Autonomia que, no caso das superquadras, beira o isolamento, assumindo riscos como os apontados por autores como Sennett (1988).

Acrescenta-se a essas reinvenções - como as superquadras circulares e as arcadas verdes - abordagens e estratégias que, no NPU-SL, estão mais evidentes que em outros projetos, explicitando a abordagem do autor em relação ao contexto e ao processo de expansão urbana, em curso.

A implantação geral, caracterizada pelo cruzamento de um eixo principal com dois eixos viários secundários, é orientada pelas relações com o núcleo histórico da cidade. O centro antigo de São Luís também é a referência para a arquitetura dos futuros edifícios do conjunto, em uma abordagem que parece transpor para o projeto urbano, o exercício realizado por Lúcio Costa e Oscar Niemayer no Grande Hotel, em Ouro Preto (COMAS, 2002).

Ademais, no projeto NPU-SL, mais que em qualquer outro, a vegetação, nascentes e os cursos d’água preservados, organizam a distribuição das superquadras por todo o terreno, em uma leitura dos valores ambientais existentes que demonstra um respeito raro entre os projetistas dos conjuntos habitacionais modernos.



Outra contribuição importante do projeto do NPU-SL foi a intenção do projeto como modelo a ser seguido para o desenvolvimento da cidade nova, moderna. Lúcio Costa ensina, com o projeto do NPU, a importância de prever, estruturar e conectar os centros de bairros, os subcentros da cidade, que em São Luís foram se consolidando precária e lentamente, à custa da qualidade de vida de algumas gerações de ludovicenses (talvez por conta da ausência de referências e intervenções como o NPU-SL).

A construção do NPU-SL teria sido um contraponto importante aos empreendimentos de habitação popular comuns naquele período e que continuariam sendo reproduzidos nas décadas de 1980 e 90, mas não se pode afirmar que o projeto seria capaz de orientar o crescimento da cidade em seu processo de expansão e ocupação do território após a construção das pontes sobre o Rio Anil.

No entanto, o projeto para o Novo Polo Urbano de São Luís, mesmo não construído, nos deixa vislumbrar as disputas e a força das ideias para moldarem o destino da cidade e se constitui, neste sentido, em um legado para o entendimento da nossa vida urbana. Saber da existência de um projeto como o Novo Polo Urbano, entendendo o contexto em que ele foi pensado e proposto, por si só nos faz pensar na cidade que construímos e nas cidades que poderíamos ter construído.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Lara Moreira. A Construção de Brasília, uma contradição entre utopia e realidade. In: **Revista de História da Arte e Arquitetura**. Campinas: Programa de Pós-graduação do Departamento de História, UNICAMP, 2005.

AMORIM, Luiz Manuel do Eirado. **Obituário Arquitetônico**: Pernambuco modernista. Recife, 2007. 212p.



CARDOSO, Adauto Lúcio. O Urbanismo de Lúcio Costa: contribuição ao concerto das nações. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz, PECHMAN, Robert (Orgs.). **Cidade, Povo e Nação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. 454p.

CARLUCCI, Marcelo. **As casas de Lúcio Costa**. Dissertação apresentada à Escola de Engenharia de São Carlos da USP. São Paulo: USP, 2005.

COMAS, Carlos Eduardo Dias. O passado mora ao lado: Lúcio Costa e o projeto do Grande Hotel de Ouro Preto, 1938/40. 2002. In: **Arqtexto**, n. 2. Porto Alegre: UFRG, 2002.

COSTA, Lúcio. **Arquitetura**. Rio de Janeiro: José Olympio. 2002. 160p.

\_\_\_\_\_. **Lucio Costa**: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

\_\_\_\_\_. Documentação Necessária. In: **Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Ministério da Educação e Saúde**. Rio de Janeiro, 1937. p. 31-40.

800 CASAS serão construídas na praia do Calhau. **O Imparcial**. São Luís: 07 set 1972. p. 07.

FECURY defende aprovação de projetos urbanísticos. **O Imparcial**. São Luís: 16 ago 1979. p. 2.

FERNANDES, Tatiane. Barra da Tijuca (RJ), Plano Piloto, Legislação e Realidade: o processo de urbanização, ocupação e suas consequências ambientais. In: **Revista VITAS – Visões Transdisciplinares sobre Ambiente e Sociedade**. [www.uff.br/revistavitas](http://www.uff.br/revistavitas) ISSN 2238-1627, Ano III, Nº 6, abril de 2013.

INSTITUTO ANTÔNIO CARLOS JOBIM. **Acervo digital Lucio Costa**. (Internet) Disponível em <<http://www.jobim.org/lucio/>>. Acesso em: 24 de maio de 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3. Ed. São Paulo: WMF Martins Fontes Editora, 2011.

LEITÃO, Gerônimo. REZENDE, Vera F. **Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a avaliação dos ideais modernistas após três Décadas**. 2013.



LEITE, Carolina M. A. Martins Silva; RAMOS, Tânia Beisl. Expansão planejada de São Luís do Maranhão: Uma proposta de desenho e de um modo de habitar de Lucio Costa. In: **4º Seminário Docomomo Norte-Nordeste: Arquitetura em cidades “sempre novas”**: modernismo, projeto e patrimônio. UNICAP: Natal, 2012.

\_\_\_\_\_. **Memórias de ocupação do Centro Histórico de São Luís do Maranhão: A superquadra, entre o projeto e a prática.** Brasília: PLURIS, 2012.

LEMOS, C. **O que é a arquitetura.** 7ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 2003.

LIMA, Adeildo Viégas de; COSTA, Maria Elisa. **Brasília 57-85: do plano-piloto ao Plano Piloto.** Brasília: TERRACAP, 1985. 145p.

LOPES, José Antonio Viana; SILVA, Paulo Henrique Correia. Chegou Lúcio Costa: notícias da “Nova São Luís” (1979). In: CAMISSASSA, Maria Marta dos Santos; CAPELLO, Maria Beatriz Camargo (Org.). **Anais do 12º Seminario Docomomo Brasil, ARQUITETURA E URBANISMO DO MOVIMENTO MODERNO - patrimônio cultural brasileiro: difusão, preservação e sociedade.** Uberlândia - MG: PPGAU/FAUED/UFU, 21 - 24 nov. 2017. p. 01 – 18.

LOPES, José Antonio Viana. **São Luís, Cidade Radiante: o Plano de Expansão da Cidade de São Luís do eng. Ruy Ribeiro de Mesquita (1958).** São Luís: FAPEMA, Gráfica Sete Cores, 2016. 160 p.

\_\_\_\_\_. **São Luís, Capital Moderna e Cidade Colonial: Antonio Lopes da Cunha e a preservação do patrimônio cultural ludovicense.** São Luís: Fundação Municipal de Cultura, 2013. 328 p.

LOPES, José Antonio Viana; RODRIGUES, Hugo Calheiros; COSTA, Ingrid Muniz Garcia. Saneamento e Segregação no Urbanismo Maranhense. In: **Revista Científica do CEDS.** Periódico do Centro de Estudos em Desenvolvimento Sustentável da UNDB N. 4 – Volume 1. Semestral. São Luís: UNDB, março/julho 2016. p. 01 - 19. Disponível em: <http://www.undb.edu.br/ceds/revistadoceds>.

LOPES, Raimundo. Pro Urbe Nostra. In: **Revista Maranhense.** Ano III. nº 25. São Luís: mar 1918.



LÚCIO Costa ouve plano do prefeito. **O Estado do Maranhão**. São Luís: 23 mai 1979.

PESSOA, José (org.). **Lucio Costa**: documentos de trabalho. 2. ed. Rio de Janeiro: Iphan (Edições do Patrimônio), 2004. 328 p.

PLANO de Governo debate os problemas de São Luís. **O Imparcial**. São Luís: 15 Fev 1979. p. 05.

MACEDO, Eurico Teles de. Saneamento de São Luís. **Pacotilha**. São Luís, 05 jul 1923. p. 01.

\_\_\_\_\_. A expansão de São Luiz. **Pacotilha**. São Luís, 18 jul 1923a. p. 01.

\_\_\_\_\_. Ainda o Saneamento da Capital. **Pacotilha**. São Luís, 24 jul 1923b. p. 01.

MARANHÃO. Secretaria de Planejamento. **Plano Diretor de São Luís**. São Luís: SIOGE, 1977.

OLIVEIRA, Lucas Alves de. **Política habitacional em favela**: análise do Programa Ribeira Azul em Alagados sob a luz da teoria de Hayek. Salvador: UFBA, 2012.

OLIVEIRA, Antonio José Barbosa de Oliveira. ORRICO, Evelyn Goyannes Dill. Um lugar para a Universidade do Brasil: a ilha e o palácio como metonímia da identidade institucional. **XVI Encontro Regional da ANPUH-RIO Mémoire e Patrimônio**. Rio de Janeiro, 2010

QUINTELLA, Vicente Barcellos. **Unidade de vizinhança**: notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil. Brasília: UNB, 2009. Disponível em: [https://serenatadenatal.files.wordpress.com/2009/10/http\\_\\_\\_www-unb.pdf](https://serenatadenatal.files.wordpress.com/2009/10/http___www-unb.pdf)

**RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília**/Elaborado pelo ArPDF, CODEPLAN, dePHA. Brasília: GDF, 1991, 76P., IL.

SÃO LUÍS. Lei nº 1.332, de 27 de dezembro de 1962. **Plano Rodoviário do Município de São Luís**.

SÃO LUÍS. Lei nº 2.155 de 28 de junho de 1975. **Institui o Plano Diretor do Município de São Luís e aprova suas Diretrizes Básicas**.

SANTOS, Rafael Barcellos. **O Projeto como patrimônio não construído**: o Teatro do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. Porto Alegre: Zouk, 2013. 175p.



SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**. 1ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.