

Universidade de Coimbra

Julho de 2011

BRASÍLIA REVISITADA II

MEIO SÉCULO RUMO A UMA METRÓPOLE



Dissertação para a conclusão de Mestrado Integrado em Arquitectura
Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia
Universidade de Coimbra
Orientação do Professor Doutor Walter Rossa

José Carlos Branco Correia Quelhas

Universidade de Coimbra
Julho de 2011



BRASÍLIA REVISITADA II
MEIO SÉCULO RUMO A UMA METRÓPOLE


José Carlos Branco Correia Quelhas

Aos meus pais e avós.





	INTRODUÇÃO
11	Brasília, novamente.
	CAPÍTULO 1
25	A Nova Capital: Uma questão com história.
27	Transferência da Capital: Dois séculos de motivações.
37	Sustentação estratégica: À conquista do Centro-Oeste.
47	Ordenamento do território: Das capitais regionais à Capital Nacional.
55	Localização: Castanho é a cor da capital.
	CAPÍTULO 2
63	Nascimento de Brasília: Da ideia ao Plano.
65	Do concurso ao vencedor: Brasília tem um Plano.
77	Plano Piloto: Simples lucidez.
95	Modernismo com sotaque: Para além do movimento moderno.
109	Do Plano ao terreno: Entre adaptações e adulterações.
	CAPÍTULO 3
127	Evolução urbana: Para além do Plano Piloto.
129	A epopeia da construção. 1956 – 1960
139	A nova Capital. 1960 – 1977
145	A organização do Distrito Federal. 1977 – 1987
151	Preservação e autonomia política. 1987 – Hoje
	CAPÍTULO 4
159	Brasília, século XXI: A Capital dos dias de hoje.
161	Plano Piloto: Meio século depois
183	Brasília depois de Brasília: Um sistema unitário
189	Conceitos reinventados: Águas-Claras, caso de estudo
205	Brasília actual: Radiografia urbana
	CONCLUSÃO
223	Rumo à Utopia.
241	Referências Bibliográficas



AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Professor Doutor Walter Rossa, o mais sentido de todos os agradecimentos, não só pelos preciosos comentários essenciais a esta Dissertação, mas também pela constante disponibilidade em diversos momentos do meu passado recente.

Ao Professor Doutor José Pessôa, co-orientador da minha anterior Prova Final, pelos comentários que agora se estendem até esta Dissertação.

Aos fotógrafos Dante Larini, Nelson Kon, José Areal e Dirk Fischer, pelas fotografias gentilmente disponibilizadas.

A todos os colegas que, académica ou profissionalmente, me acompanharam até ao encerrar deste ciclo.

A todos os amigos que, sem ser necessário mencionar os seus nomes, contribuíram com palavras de apoio e incentivo para realização deste trabalho.

À minha mãe e ao meu pai, pelo incansável apoio constante, agora e em todas as fases da minha vida.

Com todos partilho esta Dissertação e a todos deixo um profundo e sentido obrigado.



BRASÍLIA, NOVAMENTE
CONSIDERAÇÕES INICIAIS

NOVAMENTE BRASÍLIA: CONSIDERAÇÕES INICIAIS.



Museu Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer, 1996.
Foto pessoal



Museu Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer, 1996.
Foto pessoal

Revisitar, v. tr. - do Lat. *revisitare* - Visitar outra vez; visitar muitas vezes.

Para introduzir esta dissertação parece-me oportuno, desde logo, estabelecer claramente o enquadramento e as circunstâncias que motivam este trabalho. Como licenciado pelo Departamento de Arquitectura em período anterior ao *Processo de Bolonha*, surgiu recentemente a possibilidade de ingressar o novo Mestrado Integrado em Arquitectura, na qualidade de titular de curso superior. Assim, abraçando tal desafio, surge agora a presente dissertação como forma de conclusão deste novo ciclo de estudos.

Decorrente da referida situação, a definição de um tema a tratar proporcionou-me o privilégio de escolha entre uma abordagem a um tema completamente novo ou a recuperação do tema tratado na minha anterior Prova Final de Licenciatura. Sem margem para dúvidas, a minha decisão foi inequívoca e imediata, optando por retomar o tema “Brasília”. Para tal decisão pesaram três pontos fundamentais, distintos mas igualmente importantes, que passo de seguida a enumerar:

A primeira motivação prende-se com o interesse que Brasília continua a despertar em mim. A conclusão da anterior Prova Final não pôs fim à vontade de aprofundar o seu estudo, que pelo contrário se reforçou, principalmente, com o lançamento de múltiplas publicações por altura do cinquentenário do nascimento da Capital.

Como segunda razão motivacional surge a oportunidade de rever as reflexões decorrentes da defesa pública da minha Prova Final de Licenciatura.



Congresso Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto de Dante Larini



Congresso Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto de Dante Larini

Desta forma, parece-me interessante a possibilidade de recuperar as considerações tecidas pelo júri, corrigindo as críticas justamente apontadas, complementando dados evidenciados e introduzindo novos pontos de vista que emergiram da discussão.

Por último, mas não menos importante, a terceira razão para o retorno ao tema prende-se com a vontade pessoal de aprofundar questões que, por escassez temporal ou dificuldades na obtenção de informação, não foram incluídas na minha anterior Prova Final. Encaro esta nova dissertação como uma segunda oportunidade para completar, aprofundar e introduzir questões que abandonei no passado e que agora, com motivação acrescida, posso retomar neste trabalho.

Desta forma, fica bem claro e assumido o papel da minha anterior Prova Final como ponto de partida para esta dissertação, como claros ficam os três alicerces que sustentam a opção de retomar o tema abordado anteriormente. A acrescentar a esta base, como mais-valia para todo este processo, conto com a maturidade que a experiência profissional agora me confere. Mesmo que ainda curto, o meu percurso profissional tem-me permitido viver em diversas cidades de diferentes países e continentes, trabalhando ou simplesmente vivenciando diferentes escalas urbanas, formas de criação e apropriação do espaço e até contrastantes ritmos de crescimento urbano.

Por um lado, se tal contribui para alargar horizontes e possibilidades de análise, por outro tem servido para salientar ainda mais o carácter particular que constitui Brasília. Assim, julgo estarem reunidas as condições para tornar explícitas as razões que, tanto no passado como no presente, me têm despertado interesse pelo tema “Brasília”.

A procura de um objecto de estudo para um trabalho com este carácter marca um normal momento de paragem e reflexão pessoal. Em busca de resposta para esse problema concreto, procurei solução num processo retrospectivo de revisita aos diversos temas e momentos de interesse que todo um percurso académico e profissional vão gerando ao longo do tempo. Rapidamente esse momento inicial passou de problema a solução e de solução a motivo de



Palácio do Itamaraty | Projectos de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal



Palácio do Itamaraty | Projecto de Oscar Niemeyer, 1970.
Foto pessoal

interesse, gerador de curiosidade e motivação para o desenvolvimento deste tema em particular.

Na memória retenho Brasília, desde sempre com o seu esplendor poético e fotogénico, apresentando-se para mim como uma cidade em tudo fascinante, mas também misteriosamente intrigante. Por um lado, uma capital que reúne em si todas as condições para o sucesso, que nasce num momento único da história da arquitectura, que beneficia de condições excepcionais e que se concretiza num resultado ao qual é impossível ser-se indiferente. Por outro lado uma cidade constantemente bombardeada por diversas críticas, gravosas insinuações e constantes discursos pejorativos que, assim, a desvirtuam e questionam por completo.

É desta profunda dicotomia que nasce a escolha do tema “Brasília”, numa tentativa um tanto ou quanto egoísta, admito, de resposta à minha própria curiosidade, mas que de certa forma se encaixa no âmbito de uma dissertação. Com a recente comemoração dos duzentos anos da chegada da corte portuguesa ao Brasil, com o impressionante centenário de vida de um dos seus génios criadores e, especialmente, com a passagem de meio século desde a sua inauguração, o tema ganha particular destaque, dando-me ainda mais certezas no sentido da sua escolha.

O título da Dissertação, “Brasília Revisitada”, ganha agora uma pertinência e força reforçada. Se na minha anterior Prova Final se assumia apenas como um consciente plágio do seu criador Lucio Costa, reproduzindo essa sua atitude de nova reflexão e encontro com Brasília, na presente dissertação soma-lhe o facto de esta ser também a minha segunda visita, ou revisita à Capital. Uma revisita a um tema que comigo se foi cruzando ao longo dos anos, que marcou o encerramento do meu primeiro ciclo de estudos superiores, que foi estando presente no início da minha actividade profissional e que agora, por minha iniciativa, volta a ser protagonista no final de mais um ciclo académico.

Nesta abordagem a revisita faz-se através do folhear dos seus livros, das palavras dos seus criadores, dos seus críticos e dos seus defensores e até através dos processos e produtos decorrentes da minha anterior Prova Final.



Catedral de Brasília | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal



Catedral de Brasília | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal

Como resultado surge esta última revisita através das páginas deste trabalho, demonstrando que “revisitar” é o verbo que se conjuga com fulcral protagonismo ao longo de todas as fases que conduziram o passado e o presente deste trabalho.

Como metodologia de abordagem ao tema, deixo vir à superfície um vício inculcado desde cedo neste Departamento, onde as lições de história sempre nos demonstraram que todos os momentos, quando contextualizados, fazem sentido, têm uma razão de ser e se inserem numa sequência lógica onde tudo se encadeia e desenvolve. É este o fio condutor que pretendo seguir e que, na minha discutível opinião pessoal, constitui uma das grandes mais-valias diferenciadoras da qualidade de ensino deste Departamento.

Neste sentido, de certa forma salvaguardando os limites deste trabalho, proponho uma estrutura constituída por quatro partes, quatro momentos distintos, quatro capítulos, mas uma única sequência cronológica e uma mesma lógica metodológica.

Assim nasce o primeiro capítulo, imperativo na compreensão das reais motivações da criação de Brasília, procurando eliminar mitos e falsas ideias que proliferam desde o seu nascimento. Para tal é necessário mergulhar até às raízes do seu debate para poder clarificar a evolução e consolidação da ideia que cruza dois séculos da história do Brasil.

Na mesma lógica de contextualização histórica, procuro inserir este fenómeno numa concreta tradição de gestão territorial brasileira, da qual Brasília herda experiência, mas da qual se distingue e deixa marcas profundas.

Por fim resta a questão do local de implantação, onde procuro apresentar a localização de Brasília como algo que se foi consolidando, detalhando e refinando, num processo de sedimentação histórica idêntico ao dos temas abordados anteriormente. Posto isto, deixo devidamente contextualizada a nova capital mas, principalmente, contrariadas as comuns associações de Brasília a rasgos de sorte, decisões impulsivas ou crenças mitológicas que profundamente a descredibilizam.



Palácio do Planalto | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal



Supremo Tribunal Federal | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal

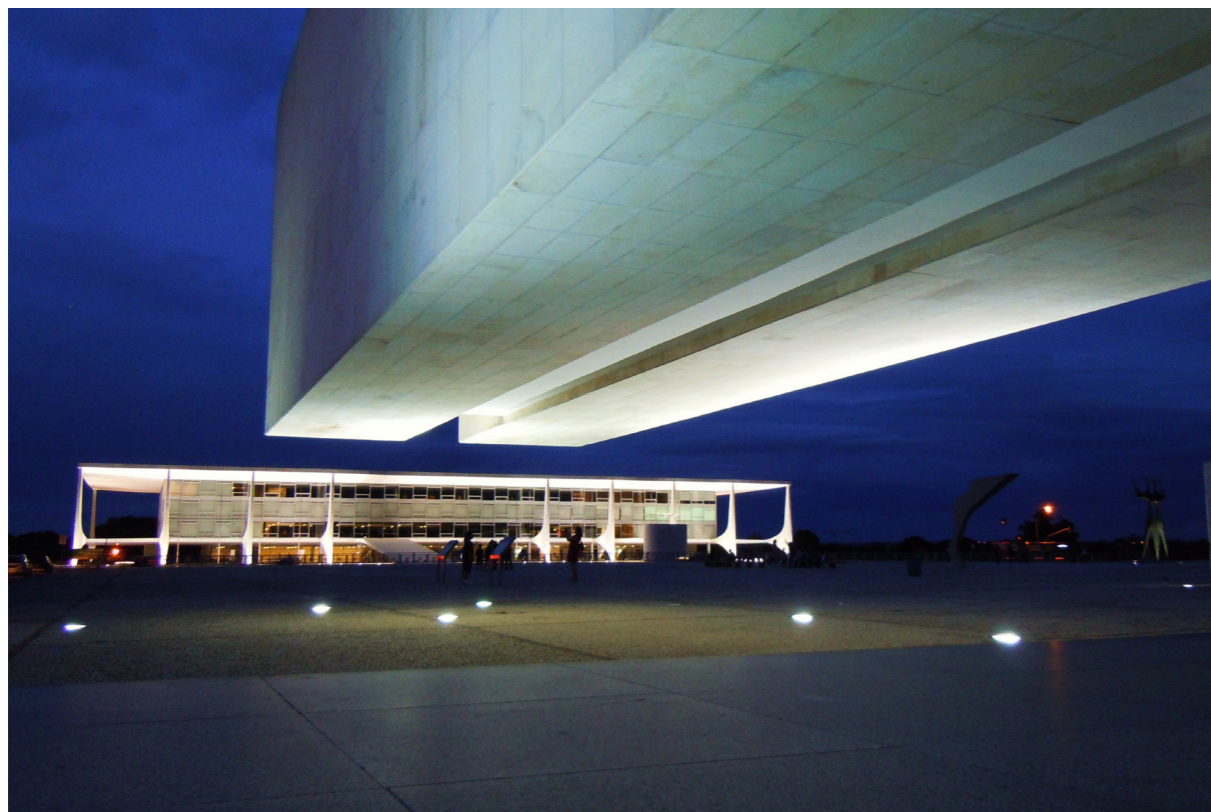
Com o segundo capítulo inicio o ciclo da materialização da ideia “Brasília”, procurando entender de que forma foi possível em quatro anos chegar a uma capital real, reflexo do longo processo demonstrado no primeiro capítulo. Tento demonstrar como se chega até ao seu projecto, entendendo como foi escolhido, por quem e com base em que factores, para então, numa sequência lógica, demonstrar que projecto é esse, como se organiza, como responde às exigências e qual a sua verdadeira imagem.

Entendido o seu projecto, parece-me oportuno introduzir uma primeira análise aos fundamentos e paradigmas urbanísticos inscritos na sua génese, referindo os modelos dos quais se aproxima mas também a forma como deles se distingue, reflexo de um movimento muito particular. Finalmente lanço o tão aguardado arranque da construção de Brasília, centrando-me na transição entre o projecto e a realidade, procurando salientar as necessárias adaptações e, principalmente, as maiores adulterações a que o projecto se sujeitou, encerrando o ciclo do nascimento da capital.

Com o capítulo seguinte surge a resposta à principal crítica decorrente da minha anterior Prova Final. Ao longo do terceiro capítulo procuro transportar a cidade através do seu meio século de vida, numa viagem a quatro tempos, quatro intervalos temporais tradicionalmente aceites e adoptados academicamente, que consequentemente fazem todo o sentido no âmbito desta Dissertação.

Com o percorrer dos referidos intervalos temporais centro-me no crescimento e consolidação da capital, numa leitura à escala urbana do seu processo de expansão territorial, tentado, paralelamente, acompanhar a forma como a gestão urbana tenta dar resposta ao tremendo crescente demográfico do Distrito Federal.

Com o quarto e último capítulo retrato Brasília no século XXI. Não conseguindo fugir à tentação de observar novamente o seu Plano Piloto, procuro estabelecer um paralelo comparativo entre o que foi e o que é, seguindo a mesma linha de raciocínio que me guia até aqui, refutando críticas infundamentadas, ressaltando críticas construtivas e, fundamentalmente, evidenciando qualidades



Palácio do Planalto | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal



Palácio do Planalto | Projecto de Oscar Niemeyer.
Foto pessoal

desde sempre intrínsecas ao projecto.

A capital de 1960 é bem diferente da metrópole de hoje, obrigando a uma clarificação de conceitos, bem como alargando o estudo para além do Plano Piloto, até às suas cidade-satélite, parte integrante da sua constituição actual. Por último impõe-se uma análise ao sistema urbano, numa visão geral da capital no seu todo, nas suas relações com o seu núcleo inicial, no estabelecimento das suas dicotomias e das suas semelhanças, numa compreensão só possível através de uma leitura distanciada e abrangente, produzindo uma imagem concreta, real e actual de Brasília.

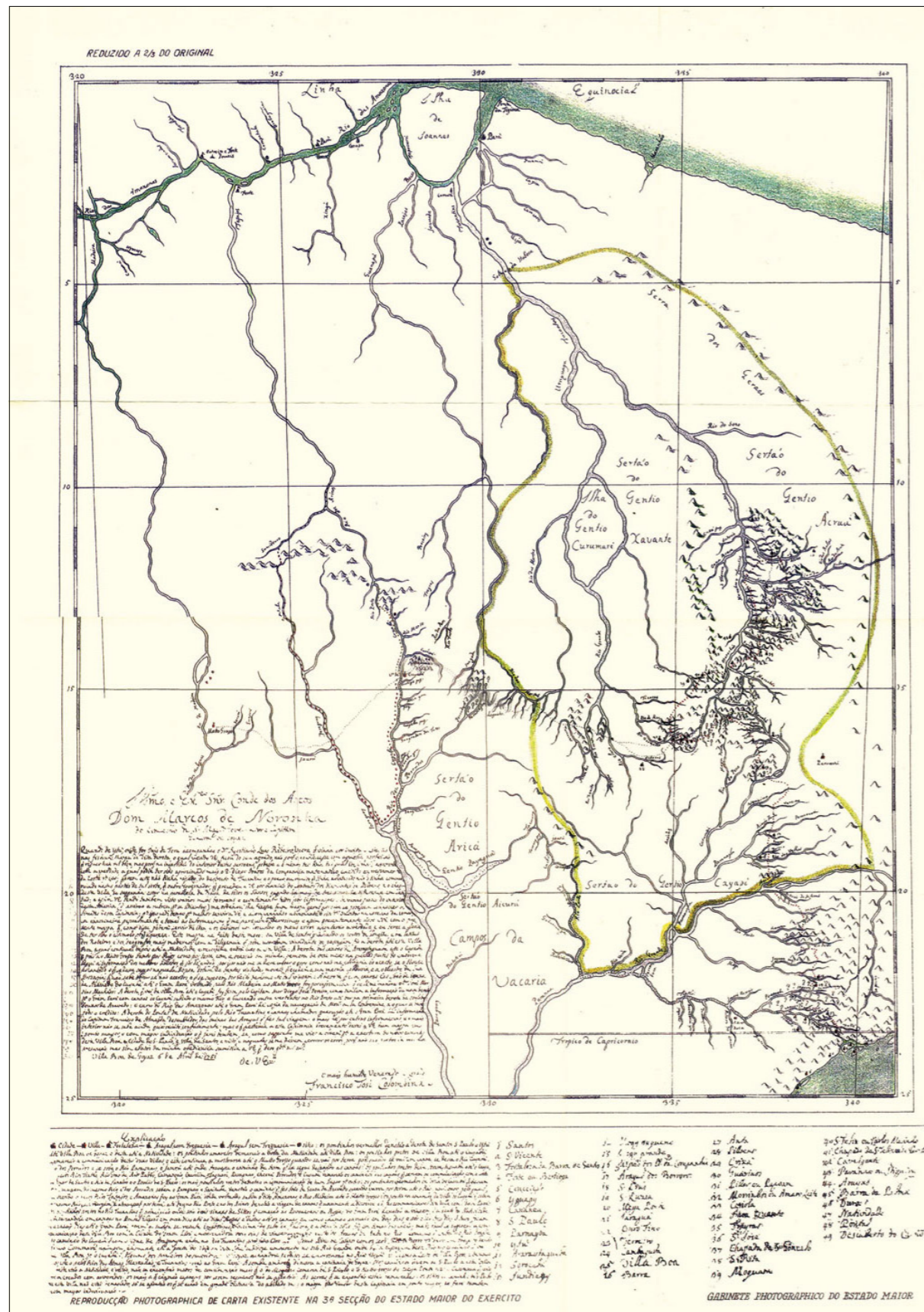
Encerrado o quarto capítulo chega o momento das considerações finais, deixando para trás o corpo central de toda a Dissertação. Aí, procuro não embarcar na tomada de posição por nenhuma das tradicionais correntes de análise, fugindo à dicotomia de posições cerradas geradoras do meu interesse inicial pelo tema. Ao invés, tento sublinhar um ponto de vista possível para uma leitura abrangente de todo o processo demonstrado ao longo do trabalho, salientando um elemento que une e sedimenta os quatro momentos numa única e partilhada característica comum.

Assim termino a presente introdução, chegando o momento de passar ao que realmente importa. Deixando resumidamente descrito o percurso ao longo das seguintes páginas, resta-me convidar o leitor a embarcar comigo nesta visita, ou revisita, ao longo da história e estórias de Brasília.



A NOVA CAPITAL
UMA QUESTÃO COM HISTÓRIA

TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL DOIS SÉCULOS DE MOTIVAÇÕES



Mapa do interior brasileiro | Autoria de Francisco Tosi Colombina, 1749
Digitalização do Arquivo do DF

É comum a directa associação da transferência da capital brasileira à vontade política de Juscelino Kubitschek, ao inteligente risco urbanístico de Lúcio Costa e ao génio fantasioso de Oscar Niemeyer. Nada mais correcto e justo. Contudo, esta comum associação, quando em exclusividade, abre espaço ao esquecimento de muitos outros factos e actores imprescindíveis à compreensão de todo este processo, gerando, por vezes, uma ideia de alguma casuística impulsiva e momentânea ou de falta de fundamento histórico, político, social e conjuntural, que em nada corresponde à verdade.

Assim, é essencial mergulhar em dois séculos da história brasileira para encontrar as diversas motivações que, mesmo tendo-se alterado ao longo dos tempos, criam e alicerçam fundamentações fortes, que então em conjunto com a determinação de Kubitschek, chegam ao seu culminar a 21 de Abril de 1960¹, para gáudio de toda uma nação e admiração de todo o mundo.

Para chegar às primeiras referências relativas a este tema, é necessário recuar até meados do século XVIII, durante o período colonial português, quando se começa a equacionar a transferência da corte portuguesa para o Brasil, bem como da capital brasileira para o interior.

Assim, na primeira metade do século XVIII surgem alguns mapas do interior brasileiro realizados pelo geógrafo Francisco Tosi Colombina, onde aparecem registadas todas as rotas que ligam São Paulo a Cuiabá, bem como os rios Prata e Amazonas. Estes referidos documentos viriam a tornar-se futuros pontos de referência para a interiorização do centro político nacional, questão que

1 Data da inauguração de Brasília



Marquês de Pombal | Nobre e estadista português
Digitalização do Instituto Camões



William Pitt | Primeiro Ministro Inglês
Autor desconhecido

desenvolverei posteriormente.

Aos olhos de Portugal, Salvador, capital do Brasil desde 1549, começa, em meados do século XVIII, a deixar de ter interesse como capital. Para tal contribui a descoberta de ouro em Minas Gerais, a crescente importância do porto do Rio de Janeiro e a interiorização da economia do nordeste, levando Marquês de Pombal a sugerir, em 1761, “a mudança da capital para o interior, para o Vale Amazônico”.¹

A transferência da capital acaba por ser feita em 1763, mas para o Rio de Janeiro, dada a emergente vitalidade do Sul do país. Para tal vitalidade contribuem factores como o declínio do ciclo do açúcar e a agressividade empresarial dos paulistas que partiam para domesticar os indígenas, descobrir minas de ouro e criar ranchos dedicados à pecuária a ser consumida nos centros urbanos, formando assim a referida vitalidade económica. O Rio de Janeiro, como nova capital, vem claramente provar que “o centro de gravidade militar e econômico colonial tinha se movido do norte para o sul, e com ele veio uma mudança afetando o centro de gravidade político”.²

Em 1808, o Rio de Janeiro recebe a Corte Portuguesa que rapidamente se revela descontente com a capital. Para além de ser vulnerável às invasões estrangeiras, o seu clima favorece epidemias, sendo visto como uma forte ameaça à saúde pública, o que leva D. João VI a rumar ao Sul à procura do lugar para uma nova capital.

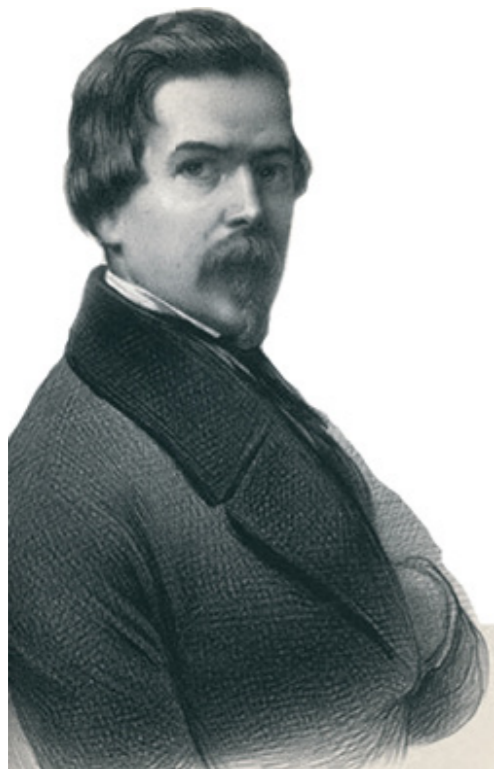
Com tal decisão, prosseguem os debates sobre a organização territorial e administrativa brasileira, onde a questão da transferência da capital é o tema de referência, sendo que, em 1809, o primeiro-ministro inglês, William Pitt, recomenda a criação de uma Nova Lisboa no Brasil central, de onde a Coroa portuguesa poderia administrar todo o seu vasto território. A somar a estes argumentos, “mais do que sendo parte de um plano geral de modernização baseado no capital e no comércio inglês, a criação da nova capital é fortemente

1 SCHMIDT em PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 33.

2 OLIVEIRA VIANA, *Evolução do Povo Brasileiro*. 1938, pp. 229-230.



José Bonifácio | Patriarca da independência brasileira.
Foto do Arquivo do Distrito Federal



Francisco Varnhagem | Visconde de Porto Seguro
Autor desconhecido

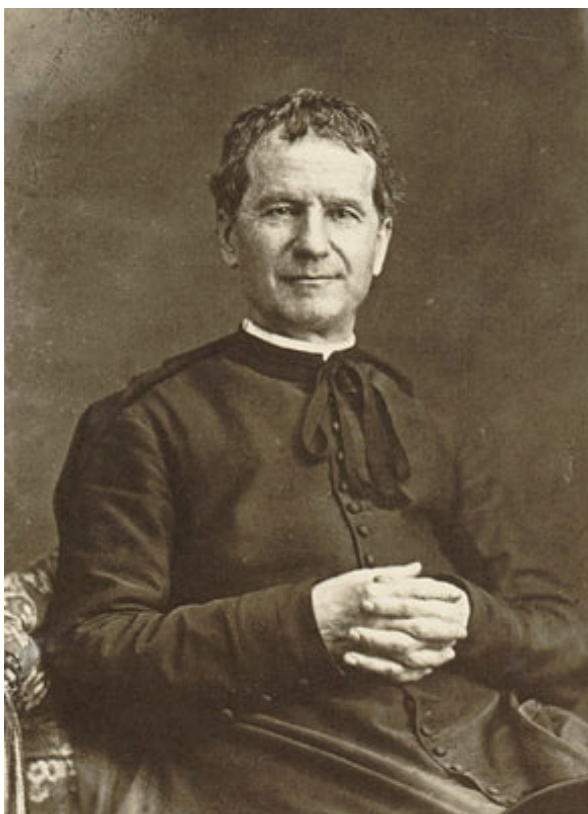
*influenciada por um medo persuasivo de invasões estrangeiras”*¹ ao longo de todo o século XIX.

Neste sentido, em 1821, é divulgado um documento do patriarca da independência, José Bonifácio, aquando da eleição de representantes brasileiros em Lisboa, manifestando claramente o seu apoio à criação de uma nova capital. Entretanto, no ano seguinte, surge por parte de um deputado junto das Cortes, cujo nome permanece desconhecido, a primeira referência ao nome da futura capital: “*Brasília*”.

A discussão prossegue e ganha particular força em 1839, quando o engenheiro, historiador e diplomata Francisco Adolfo de Varnhagem, Visconde de Porto Seguro, encaminha alguma correspondência ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Aí apresenta, de maneira formal, a sua primeira manifestação sobre a necessidade de se interiorizar a capital do Brasil, alegando que a cidade do Rio de Janeiro não possui as mínimas condições de segurança para ser a capital permanente. Ao longo de quase meio século da sua vida torna como seu principal objectivo a transferência da capital para o interior, fazendo tudo para evidenciar a pertinência das duas ideias. Prova disso é a publicação, em 1877, de um documento de sua autoria intitulado “*A questão da capital: marítima ou interior?*”.

Neste seu último trabalho, Varnhagem apoia-se em diversos modelos de capitais europeias, como Madrid, Paris, Berlim ou Viena, para sustentar o ponto de vista de que as capitais se deveriam localizar ao longo de rios e não na costa atlântica. Ainda nesse documento, traça diversos objectivos a ter em conta na decisão da nova capital, como o afastamento de áreas de clima tropical, o fácil acesso aos portos costeiros através de ferrovias, sugerindo até uma clara localização para a implantação no planalto central, equidistante do Rio de Janeiro, Bahia, Oeiras e Cuiabá, junto de fontes hídricas e provida de ar saudável, tendo condições de ligar os vales do Rio Amazonas, Rio da Prata e Rio São Francisco.

¹ SCHMIDT in PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 37.



D. Bosco | Padre italiano.
Foto do Movimento da Juventude Católica.

Contudo, realço o ponto no qual tece particulares comentários geopolíticos e estratégicos, afirmando que o *“Rio de Janeiro seria uma boa localização para capital do Brasil se o Brasil tivesse de absorver África, do mesmo modo que Cuiabá seria uma boa capital se estivéssemos propensos a nos expandir para oeste ou mesmo Bagé se estivéssemos prontos a ameaçar os países do cone sul (...) Mas, se nossa missão é conservar nosso território intato e melhorá-lo, a nova capital deve ser um lugar central e defensável”*.¹

Começa-se assim, factualmente, a alicerçar económica, política e estrategicamente a implantação da capital no Centro-Oeste brasileiro. Para continuar a reforçar tal ideia, ao longo das décadas de discussão para a criação da nova capital até profecias ocorrem. Em 1883, o padre italiano D. Bosco tem um *“sonho visão”* onde vê e aponta o surgimento de uma nova civilização entre os paralelos 15 e 20, *“numa enseada bastante extensa, que partia de um ponto onde se formava um lago (...) Quando vierem escavar as minas ocultas, no meio destas montanhas, surgirá aqui a terra prometida, vertendo leite e mel. Será uma riqueza inconcebível...”*²

O relato deste sonho, ocorrido na cidade de Turim, foi feito por D. Bosco a 4 de Setembro do mesmo ano aos membros da sua congregação Salesiana, vindo a constituir-se como um forte elemento que envolve a transferência da capital numa grande aura de misticismo e crença, fenómenos que ainda hoje rodeiam a capital brasileira.

Em 1891, após a proclamação da República de 15 de Novembro de 1889, a segunda Constituição Brasileira define, no seu Artigo Terceiro, que *“fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital federal. (...) Efetuada a mudança da Capital, o atual Distrito Federal passará a constituir um Estado”*³, sendo a mesma ideia reforçada nas seguintes constituições brasileiras seguintes de 1934, 1937 e 1946,

1 VARNHAGEN, A questão da Capital: marítima ou interior, 1877 in Antecedentes, p.156.

2 Relato de D. Bosco em 1883.

3 Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, 1891.

não mais deixando cair por terra a ideia da criação de uma nova capital.

Posto isto, ficam desta forma demonstrados os antecedentes da discussão da transferência da capital brasileira, ficando, acima de tudo, provado e comprovado todo o passado de análise e debate de argumentos que se institui muito tempo antes da decisão de construção de Brasília. Com este demonstrado acumular de décadas de argumentos, pretendo então negar inequivocamente a ideia de Brasília como um acontecimento repentino que se abate sobre o Brasil, descontextualizado e sem maturação histórica, que em nada corresponde à realidade.

É certo que com o passar do tempo, como veremos de seguida, alguns destes argumentos deixarão de fazer sentido, mas outros irão ocupar o seu lugar, tornando-se cada vez mais pertinentes, ganhando força e constituindo-se, em meados do século XX, como os verdadeiros impulsionadores da criação de Brasília.

SUSTENTAÇÃO ESTRATÉGICA À CONQUISTA DO CENTRO-OESTE

Como ficou claro no ponto anterior, a ideia da transferência da capital nasceu, cresceu e desenvolveu-se com o esforço de muitos e a crítica de muitos mais, inserindo-se num longo e consistente período de maturação. Assim, parece-me fundamental apurar, após dois séculos de debate e reunião de argumentos, quais os verdadeiros e finais factores que resultam na afirmação da construção de Brasília.

Fundamentos políticos, urbanos e territoriais como os que motivam transferência da capital, devem ser entendidos partindo dos momentos históricos e políticos nos quais as concepções territoriais de planeamento emergiram, dentro do quadro da formação social do Brasil.

Como vimos anteriormente, é de salientar no contexto do século XIX, como ponto de contacto para o século XX, o papel pioneiro assumido pelas autoridades federais na liderança de todo o projecto da nova capital, dentro dos limites sociais e políticos de uma sociedade ainda sem integração económica.

Neste cenário, o movimento direccionado para a modernização do Brasil “seguiu o padrão ditado pela economia capitalista europeia”.¹ Além de impor “uma significativa absorção da produção mercantil europeia, e também novas formas de transporte, a integração do Brasil com a Europa trouxe consigo o solapamento da produção manufatureira local, uma exploração mais intensiva da produção agrícola, e um decorrente movimento em direcção à ruralização”.²

1 SCHMIDT in PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 36.

2 *Idem, Ibidem*, p. 37.

Como consequência disso, os centros urbanos são convertidos em “*pontos intermediários entre as economias locais de exportação e os pólos de consumo luxuoso de um lado, e os mercados europeus do outro. A primazia da cidade sobre áreas rurais, neste contexto, foi assim imposta pela natureza da emergente economia de ‘plantation’*”¹.²

Produto dessa conjuntura, ao longo do século XIX, “*o Brasil abriga diversos complexos económicos regionais, os quais não tinham ainda encontrado plena integração mútua*”³, levando a que, no século XX, as áreas já ocupadas do Brasil sejam vistas como arquipélagos, onde as cidades ou regiões pouco se assemelham umas com as outras, sendo necessário relacioná-las e dar-lhes unidade nacional.

Em busca dessa unidade, é criado em 1937 o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que indica, sem dúvida, a importância de conectar as diversas partes do país, utilizando neste caso as estradas como fundamental instrumento de comunicação entre as diversas regiões e cidades.

Todavia, numa análise mais abrangente, o problema da organização territorial brasileira ultrapassa em muito esse limite. Com o século XX, a noção de vazio territorial substitui o conceito de “*sertão*”⁴, entendendo-o como um espaço abandonado que preocupa as elites brasileiras interessadas em construir uma verdadeira nação, tornando-se urgente a ocupação do centro do território nacional, crucial para a solidificação da integridade territorial da nação, bem como da sua substância económica.

É exactamente neste ponto que reside o cerne da questão e onde, durante a primeira metade do século XX, assenta definitivamente a discussão justificativa para o fenómeno Brasília, tornando-se então no elemento chave capaz de sustentar tamanha máquina empreendedora.

1 Tipo de sistema agrícola baseado numa monocultura de exportação.

2 SCHMIDT in PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 37.

3 *Idem, Ibidem*, p. 38.

4 Sertão: região interior, distante de povoações e afastada da costa.



Juscelino Kubitschek | Campanha de candidatura à Presidência da República
Foto do Memorial JK



Juscelino Kubitschek | Campanha de candidatura à Presidência da República
Foto do Memorial JK

Como forma de fazer face à capacidade produtiva bastante superior à procura interna, a expansão da fronteira económica do país, alargando o seu próprio mercado interno, assume-se como uma medida capaz de solucionar este problema. Assim, juntamente com investimentos nas áreas já referidas, como as rodovias, “o fenómeno Brasília apresenta-se então como a garantia de uma largueza de vistas que só o enorme espaço e o enorme tempo brasileiro podem permitir”¹, servindo para iniciar um processo de alargamento da modernização brasileira.

Desta forma, a nova capital ajudaria a atingir a meta do aumento da procura interna, incorporando novas áreas do país no processo económico. A própria construção de Brasília constituir-se-ia como uma forma de desenvolvimento do sector da construção civil, para além de garantir, depois de inaugurada, a presença de altos quadros administrativos da República, produzindo um mercado consumidor numeroso e sofisticado na região da nova capital.

A nova capital e a sua circundante região constituir-se-iam como forma de expansão para o Sudeste industrial, ultrapassando a barreira agrícola rumo ao Centro-Oeste e Norte do país, residindo aqui, claramente, o motivo catalisador da meta Brasília, aceite e apoiado pela generalidade das elites brasileiras.

Com todo este cenário traçado, a 4 de Abril de 1955 o candidato presidencial Juscelino Kubitschek de Oliveira (em diante JK) inaugura a sua campanha eleitoral em Jataí, no estado de Góias, e, quando confrontado com a sua posição em relação a este problema, afirma: “se for eleito, construirei a nova capital e trasladarei a sede de Governo”.² Com este episódio, o candidato compromete-se com a transferência da capital, manifestando vontade em respeitar o enunciado na Constituição brasileira.

Em poucos meses o candidato passa a Presidente e, com a sua eleição em Outubro de 1956, as referidas linhas mestras da política territorial do anterior governo de Vargas, passam para JK, que já anteriormente, como autarca e

1 FRANÇA, *Quatro Semanas no Brasil*. 1959.

2 OLIVEIRA, 1975, p. 6.



Juscelino Kubitschek | Tomada de posse como Presidente da República
Foto do Memorial JK



Juscelino Kubitschek | Tomada de posse como Presidente da República
Foto do Memorial JK

governador, tinha mostrado partilhar dessas directrizes estratégicas, tendo investido em diversas políticas de transportes e comunicação.

Porém, o passado não basta, chegando agora o momento de JK provar a sua verdadeira determinação para, finalmente, completar os vazios do território, preencher as lacunas da nacionalidade, assumir as suas promessas e fazer cumprir a Constituição. Na realidade, quantas coisas estão escritas na Constituição e não são cumpridas? Quantas promessas de campanha são posteriormente esquecidas? É de facto aqui que, justamente, devemos reconhecer que entra em jogo a coragem política, a determinação pessoal e o profundo espírito empreendedor de JK.

Após a eleição não abandona a sua promessa e, ao invés, faz com que esta ganhe uma maior dimensão, a ponto de se tornar a primordial meta do seu programa de governo que pretendia realizar “50 anos em 5”, assumindo, para tal, uma boa dose de risco ao levar toda esta gigantesca meta a bom termo. Na realidade, esse risco era objectivamente perigoso, mas também claramente assumido e de certa forma consciente. Prova disso é que, alguns anos mais tarde, num discurso de recepção aos congressistas da Associação Internacional de Críticos de Arte, JK assume exactamente esse risco, proclamando em relação à decisão tomada: “e que viva então a imprudência”. Mais acrescento, que viva então a imprudência vital para o futuro do Brasil.

Assim, com a coragem duma presidência com princípios claramente definidos, o objectivo “Brasília” beneficia ainda de um favorável quadro conjuntural, com todo o país concordante e empenhado nesta missão, onde até mesmo os elementos da oposição tentam obter dividendos políticos do processo, mas “raramente se atrevem contra a ideia em si, e antes buscam razão em pormenores, sobretudo de desperdícios e de criticável administração que uma pressa de construção inevitavelmente arrasta consigo”.¹

Como prova disso, a solução para a determinação de quem administraria tamanha obra recai na criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do

¹ FRANÇA, *Quatro Semanas no Brasil*. 1959.



Primeira visita de JK ao terreno | Outubro de 1956
Foto do Arquivo do DF



Kubitschek assina a lei de transferência da Capital | 1 de Outubro de 1957
Foto do Arquivo do DF

Brasil (NOVACAP), constituída em dois terços, logicamente, por membros do Governo Federal, mas sendo o restante terço preenchido pelos partidos da oposição, “que não se limitando a meros fiscalizadores do processo, constituem-se como verdadeiros administradores da Novacap”.¹ Este mesmo contexto reafirma, mais uma vez, a abrangência nacional deste projecto, ilustrando, obviamente até determinado limite, a “oposição e governo, de mãos dadas, fazendo Brasília”.²

Com todos estes factores favoráveis, a 19 de Setembro de 1956, pondo fim a este longo debate, JK assina a mensagem de Anápolis, referindo no seu Artigo 3º que “o Congresso Nacional deliberará, oportunamente sobre a data da mudança da Capital”. E o Congresso oportunamente delibera, marcando a transferência da Capital da República do Rio de Janeiro para Brasília para o dia 21 de Abril de 1960, exactamente um dia antes do aniversário da chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil.

Com este simbólico momento termino o presente capítulo, ficando cumprido o primeiro objectivo a que me proponho, registando a completa negação de Brasília como uma epopeia de bandeirantes modernos “cumprindo os desígnios eternos manifestados na Visão Profética de D. Bosco”³, ou como decisão idiossincrática e faraónica de Kubitschek.

Desta forma, essas visões caem por terra, dando lugar à realidade que aponta a ocupação do Centro-Oeste como vital para o desenvolvimento nacional, constituindo-se a nova capital como uma ponta de lança para a expansão económica do país. Concluindo, Brasília nasce inserida num contexto amplo de política territorial, transformando-se “num meio de harmonizar o complexo jogo de interação entre a economia e a política de uma determinada formação social histórica”⁴, assumindo-se como peça fundamental num complexo jogo de regras claramente definidas e profundamente fundamentadas.

1 MELLO, *Brasília: História e Estórias*. 1992, p. 4.

2 *Idem, Ibidem*, p. 5.

3 SILVA, 1971 in MELLO, *Brasília: História e Estórias*. 1992, p. 14.

4 FARRET in PAVIANI, *Brasília: Ideologia e Realidade*. 1985, p. 19.

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DAS CAPITAIS REGIONAIS À CAPITAL NACIONAL

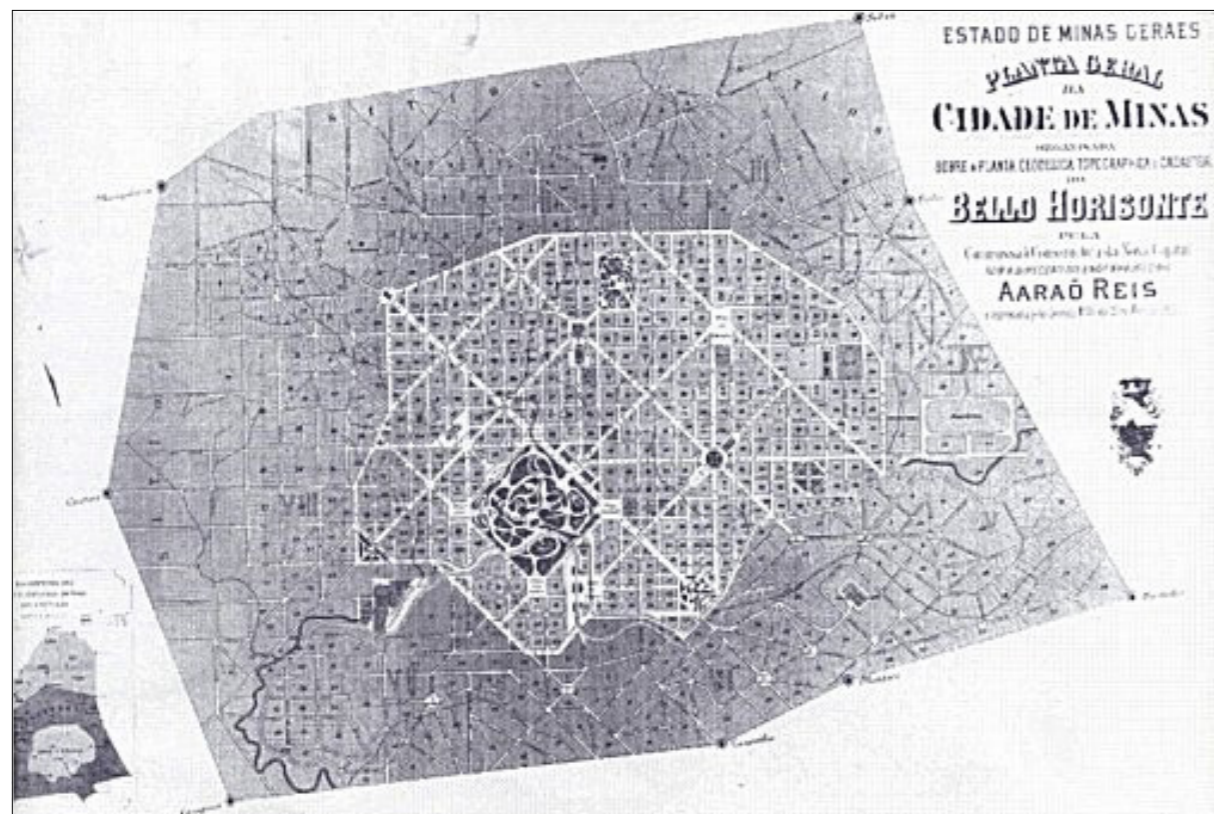
Ao longo dos dois pontos anteriores procurei explicitar a longa discussão que constitui a história da razão do nascimento de Brasília. Estando em debate a criação de uma cidade capital de uma nação, parece-me de extrema importância, seguindo a mesma lógica de fundamentação, demonstrar que também em relação à criação de novas cidades Brasília se enquadra num preciso contexto brasileiro. Para ser mais concreto, Brasília insere-se numa prática corrente que recorre à criação de novos núcleos urbanos planeados para concretizar necessidades e objectivos geopolíticos, administrativos e estratégicos.

Neste sentido, *“a acção do Estado na estruturação do território brasileiro confunde-se com a história do país”*¹, ora recorrendo ao redireccionamento de movimentos migratórios, ora à colonização alcançada através da construção de novos eixos de comunicação, ora, e aqui destaco pela sua importância, recorrendo à construção de novos núcleos urbanos planeados. Como seria de esperar, a construção desses novos núcleos surge como resposta directa às necessidades do país, que, até às primeiras décadas do século XX, se limitam a diversos problemas de âmbito regional, uma vez que só mais tarde se consolida a necessidade de coesão à escala nacional.

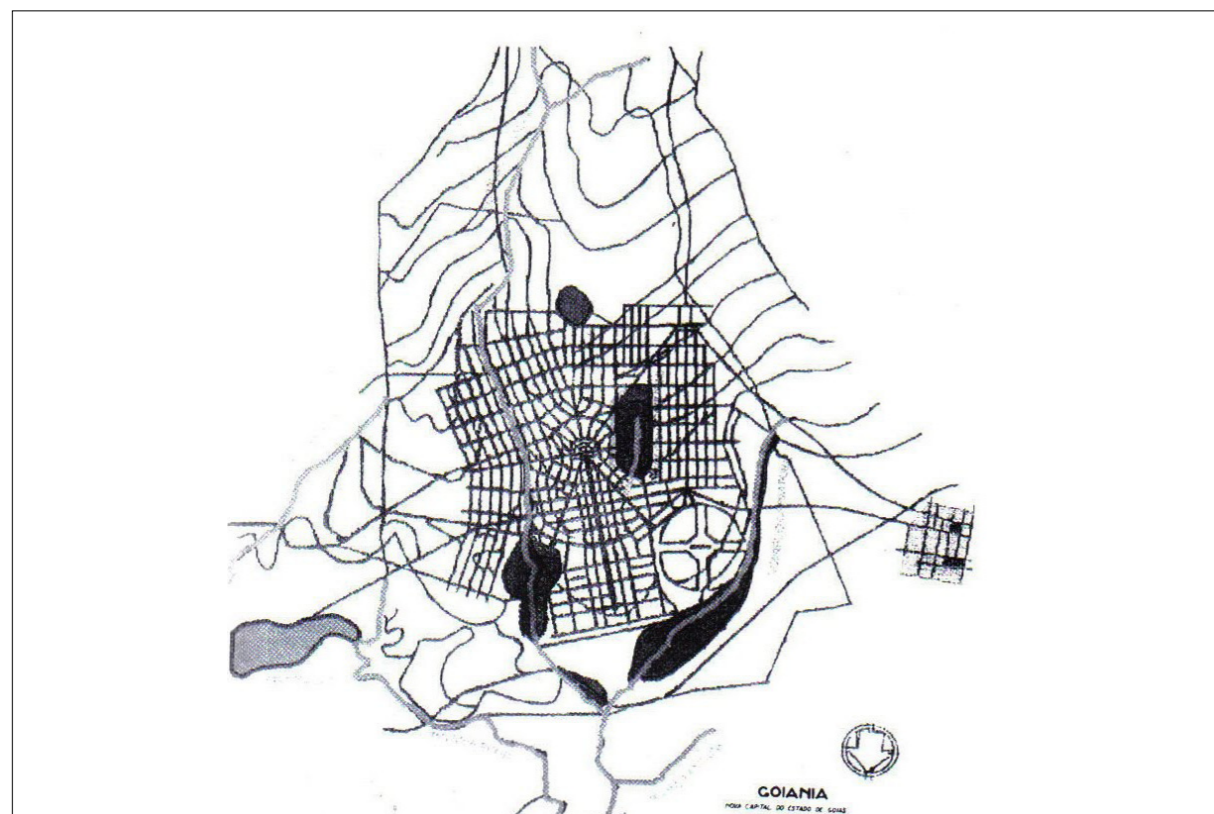
Assim, no período anterior a Brasília, *“a criação do espaço construído está mesclado com a questão regional, e seu desenvolvimento sugere as espécies de conflitos e divisões que ocorrem entre os interesses regionais ainda durante o processo de composição de um sistema nacional”*.² As actividades em-

1 FARRET in PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 20.

2 SCHMIDT in PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 40.



Projecto para Belo Horizonte | Projecto de Aarão Reis
 Digitalização do IPHAN



Projecto para Goiânia | Autoria de Atílio Correia
 Digitalização do IPHAN

preendidas pelo Estado procuram, essencialmente, a adequação das instâncias administrativas que se realizam durante os primeiros 50 anos do período republicano, bem como a consolidação e completa integração económica e organizacional de algumas regiões brasileiras.

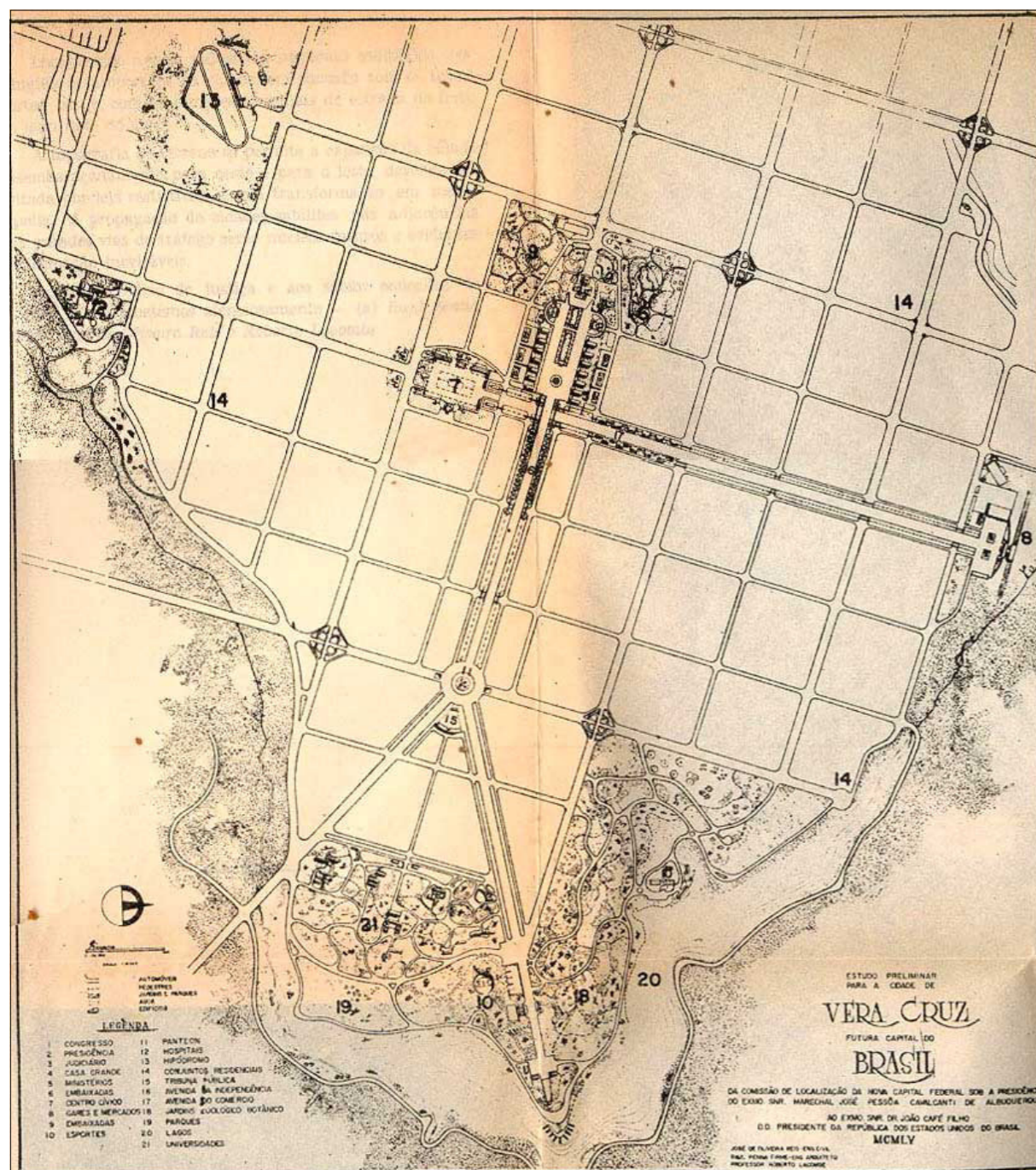
Belo Horizonte é inegável prova disso. Inaugurada em 1897, nasce para substituir Ouro Preto como sede do Governo do Estado de Minas Gerais. O seu projecto é iniciado em 1894 por Aarão Reis, passando, em 1895, para as mãos de Francisco Bicalho, que o conduz até à inauguração. Desta forma, o planeamento urbano, “com seu esquema clássico quadricular de ruas cortadas diagonalmente por avenidas”¹, responde às necessidades higienistas e de modernização do quadro urbano, mas, acima de tudo, constitui um grande passo na integração da economia mineira.

Outro caso que ilustra o referido é Goiânia, que nasce para substituir Goiás Velho como capital de Goiás. O seu projecto, iniciado por Atílio Correia e concluído por Armando Godói, inspira-se no traçado barroco de Karlsruhe, incorporando as sugestões das cidades-jardim de Howard. A sua primeira pedra é lançada em 1933, simbolizando a fundação da nova cidade, sendo, em 1937, realizada a transferência da capital do estado de Goiânia, completando assim o propósito de desempenhar as funções de centro político e administrativo regional.

Destes exemplos, pode-se chegar à primeira conclusão, entendendo que Brasília não é pioneira na criação de novas cidades planeadas no Brasil, estando inserida numa sequência de intervenções urbanísticas que formam um ciclo de novas cidades e capitais regionais planeadas. Para ser ainda mais preciso, Brasília, para além de não abrir este ciclo, também não o fecha, uma vez que a criação de novos aglomerados urbanos se mantém praticamente até aos nossos dias, como o prova Palmas, capital do novo Estado do Tocantins, inaugurada em 1990.

Inevitavelmente, a necessidade de projectar a capital do país dá uma dimen-

¹ PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 342.



Projecto “Nova Metrópole” | Autoria de Penna Firma, Lacombe e Oliveira Reis
 Digitalização do Arquivo do DF

são de carácter nacional ao ordenamento do território brasileiro. Todavia, o que realmente marca Brasília é o seu longo e consolidado processo, que leva, naturalmente, a que se apresente como um produto absolutamente distinto de todas as experiências urbanísticas anteriores. A sua forte sedimentação e consolidação afirmam-se, nas palavras de Penna, como um “símbolo do despertar de uma racionalidade pragmática em nossas [brasileiros] formas colectivas de agir, sempre presididas mais pela emoção do que pela razão”.¹ Desta forma, todo o longo processo até aqui descrito, de planeamento, programação e organização, opõe-se totalmente a uma tradição inerente ao povo brasileiro, feito “de eternos improvisadores e eternos procrastinadores”.²

Porém, se desta forma Brasília se distingue marcando para sempre o desenvolvimento do planeamento urbano brasileiro, também dele muito herda e recebe em troca. Nas décadas anteriores ao nascimento de Brasília surgem diversos projectos especificamente realizados como propostas para a futura capital nacional. Como exemplos, temos o projecto de 1927 denominado Planápolis, de traçado reticular idêntico ao de Belo Horizonte, ou, de 1938, o “Anteprojecto para a Futura Capital Federal do Brasil”, da Engenheira Carmen Portinho³, claramente orientada por Corbusier ou, ainda, o documento “Nova Metrópole do Brasil”, que inclui um plano para a nova capital, realizado por Penna Firma, Lacombe e Oliveira Reis.

Como produto destes projectos, vão sendo realizados diversos estudos ao nível da organização, do planeamento, dos levantamentos topográficos e dos mais variados estudos técnicos. Com o tempo, alguns deles são esquecidos, mas outros introduzem características que se perpetuam até ao projecto final, constituindo-se como a história do urbanismo para Brasília. Se a este conhecimento associarmos a história do urbanismo brasileiro, com a experiência obtida através das referidas cidades planeadas, fica provada a prévia existência de um profundo debate e de um substancial conhecimento técnico no qual Brasília se enquadra e do qual tira partido.

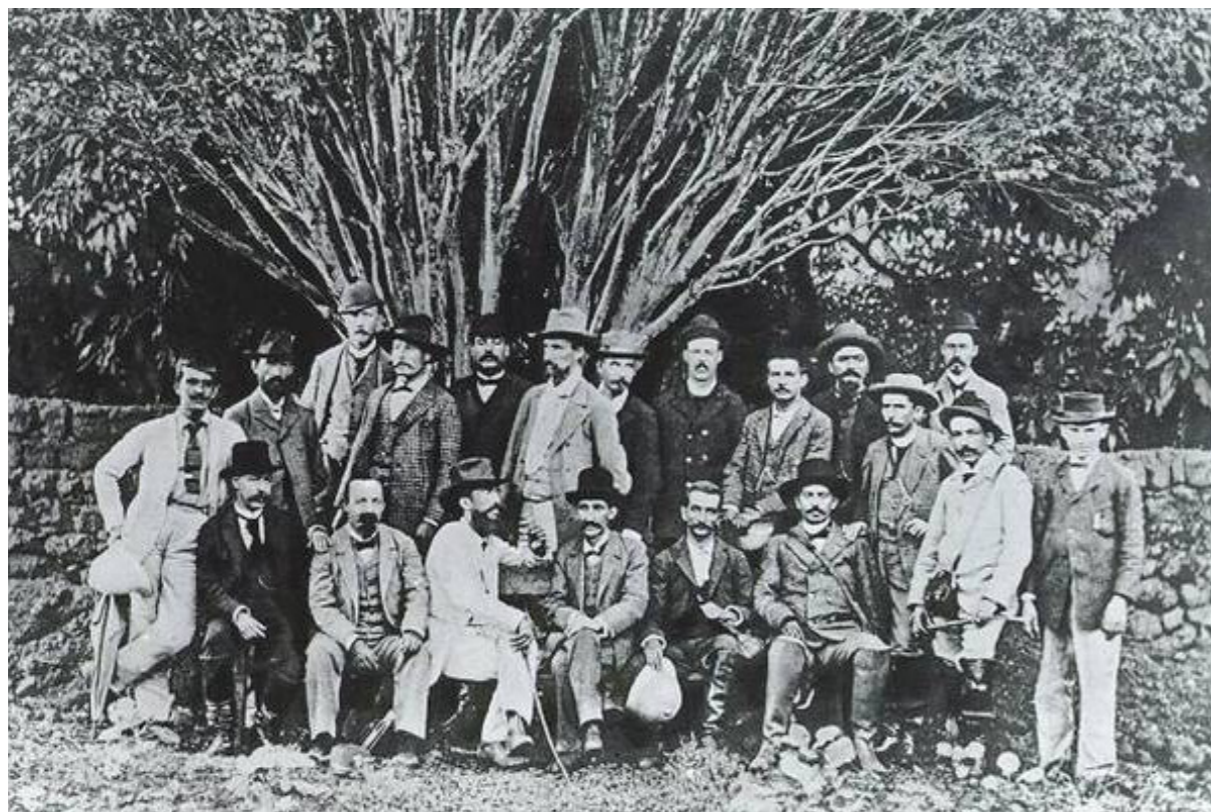
1 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 340.
 2 *Idem, Ibidem*, p. 340.
 3 Resultado da sua tese académica de pós-graduação em Urbanismo.

Posto isto e concluindo, tal como demonstrado anteriormente no âmbito da fundamentação ideológica, também em relação ao ordenamento do território, a nova capital não é um acidente de percurso que surge de forma abrupta e descontextualizada no panorama brasileiro. Insere-se numa sequência de capitais regionais e num conjunto de propostas e documentos técnicos que lhe servem de berço.

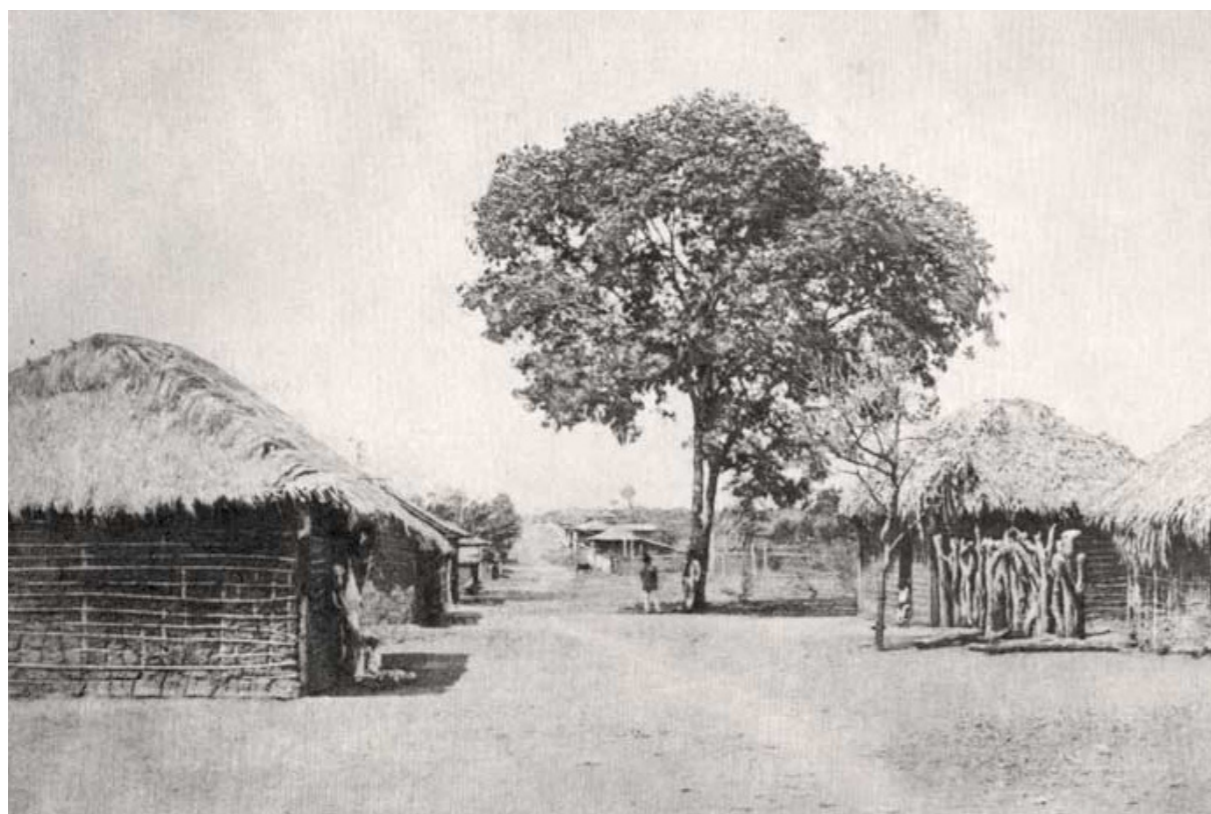
Como moeda de troca, numa visão um pouco mais poética, com a elevação à escala nacional do objectivo de criação de uma nova capital para a nação, Brasília eleva também o âmbito do planeamento urbano brasileiro até ao seu expoente máximo, transcendendo-o, lançando-o na idílica realização da sua própria capital.

LOCALIZAÇÃO

CASTANHO É A COR DA CAPITAL



Missão Cruls | Cruls sentado e vestido de branco
Digitalização de H. Morise



Missão Cruls
Digitalização de H. Morise

Após devidamente evidenciadas as razões e fundamentações que geram o motor do processo de criação de Brasília, parece-me agora importante, no seguimento da mesma linha de pensamento, desmistificar a escolha do local de implantação da nova capital para, garantindo a verdade histórica, entender claramente o passado, para melhor compreender o futuro.

À semelhança dos temas abordados nos subcapítulos anteriores, também a exacta localização da nova capital está, por vezes, envolta numa nuvem de argumentos que a associam a impulsos espontâneos ou a sonhadores míticos e visionários, que, mais uma vez, deturpam e desacreditam Brasília. Tal como a consolidação da ideia da transferência da capital, também a sua localização se foi consolidando e pormenorizando num longo e contínuo processo de cruzamento de esforços de múltiplos profissionais de múltiplas especialidades, acompanhando historicamente todo o processo ideológico anteriormente descrito.

Para provar o referido, é necessário recuar até 1892, quando Luiz Cruls, director do Observatório Nacional, é nomeado para chefiar uma comitiva de 22 membros encarregues de estudar e posteriormente delimitar a área para a implantação da futura capital. Entre Junho de 1892 e Março de 1893 a expedição realiza-se, resultando em 1894 no Relatório Cruls, constituindo assim o primeiro de muitos documentos técnicos sobre o planeamento e localização de Brasília.

Tal documento responde claramente aos princípios enunciados na Constituição e anteriormente referidos, delimitando um quadrilátero de 160 km por 90 km, com 14.400 km², ficando assim delimitada uma zona que parece exprimir

ir no terreno todas as aspirações de José Bonifácio. Esta escolha reforça o carácter simbólico e a unidade de integração nacional com a sua localização aparentemente predestinada, onde se localizam alguns dos maiores rios brasileiros, “que por capricho da natureza parecem ter reunidas suas fontes num só ponto”.¹ O botânico da missão, Dr. Glaziou, refere no seu relatório, após mencionar as qualidades da terra, do clima, das águas, que “em conclusão, entendo que aí tudo se resume para felicitar absolutamente a existência Humana”², exprimindo a plena satisfação sentida pelo local encontrado.

Este optimismo é registado, mas, para além da construção de algumas linhas férreas na referida região, é preciso esperar até 1922, já no contexto comemorativo do centenário da independência, para que o Congresso aprove a construção da nova capital no então definido Quadrilátero Cruls. Nesse seguimento, o Presidente Epitácio Pessoa lança, a 7 de Setembro do mesmo ano, “a pedra fundamental no coração do Planalto Central”³, junto de Planaltina, a poucos quilómetros da localização final de Brasília, marcando como irreversível todo este longo processo.

Porém, entre 1930 e 1946, o Brasil atravessa uma ditadura militar conduzida por Getúlio Vargas, onde a transferência da capital não é prioridade. Apesar desse facto, documentos da época provam que os especialistas não deixam de continuar a desenvolver diversos estudos técnicos, nunca deixando a questão ao abandono. Assim, de regresso à democracia com o Presidente General Eurico Gaspar Dutra, a capital volta a estar em lugar de destaque, sendo que o confronto de ideias começa a opor o Quadrilátero Cruls, a Goiânia, a Belo Horizonte e ao Triângulo Mineiro.

A Constituição de 1946 volta a mencionar a transferência da capital, mas volta também a deixar em aberto a sua localização. A tarefa dessa escolha é atribuída por Gaspar Dutra à Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital, presidida pelo General Polli Coelho, que realiza diversas expedições



Quadrilátero Cruls | Mapa de 1893 produzido pela Missão
Digitalização do Arquivo do DF

1 CRULS, *Relatório da Missão Cruls*. 1894, p. 18.

2 Carta de Glaziou a Cruls.

3 SCHMIDT em PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 36.

ao terreno, das quais resultam dois relatórios preliminares e um relatório final, no qual consta a delimitação do “Perímetro Polli Coelho”, definindo assim uma zona mais concreta e precisa.

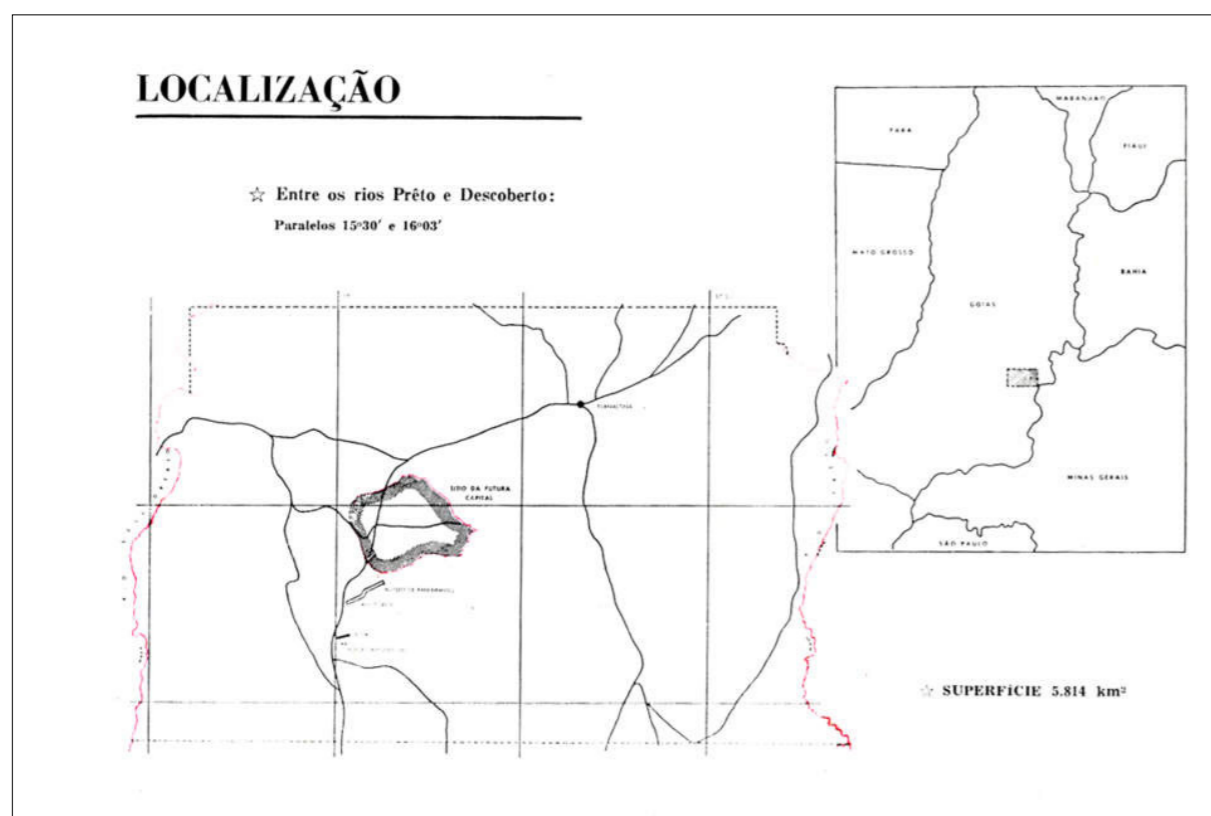
Em 1953, já com um terceiro perímetro de 52.000 km² definido, esta mesma comissão, mas já presidida pelo General Caiado de Castro, contrata a empresa Cruzeiro do Sul para realizar uma análise fotométrica aérea da área, sendo depois encarregue a empresa norte-americana Donald Belcher & Associates de definir, para a implantação da nova capital, cinco hipóteses finais de 1000 km² cada, apresentadas no “Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República”, comumente conhecido como “Relatório Belcher”.

Nesse mesmo relatório, à semelhança dos anteriores, mais uma vez se confirma toda a credibilidade deste longo processo que precede Brasília, onde se pode ler que “o Brasil deve ser louvado pelo fato de ser a primeira nação na história a basear a seleção do sítio de sua capital em fatores económicos e científicos, bem como nas condições de clima e beleza”.¹

Um ano mais tarde, a referida Comissão de Estudos passa a chamar-se Comissão de Planejamento da Construção e Transferência da Capital Federal, reorganizando-se e passando a estar sob a presidência do Marechal Cavalcanti Albuquerque, que, com a sua disciplina militar e grande experiência em obras públicas, dá um grande impulso a todo o projecto, resultando o seu esforço no último documento técnico de localização da nova capital, denominado “Nova Metrópole do Brasil”.

Nesse documento é escolhido de entre cinco rectângulos diferenciados por cores², o rectângulo castanho, uma vasta área rural chamada Fazenda Banana, ficando definitivamente definida a futura localização de Brasília.

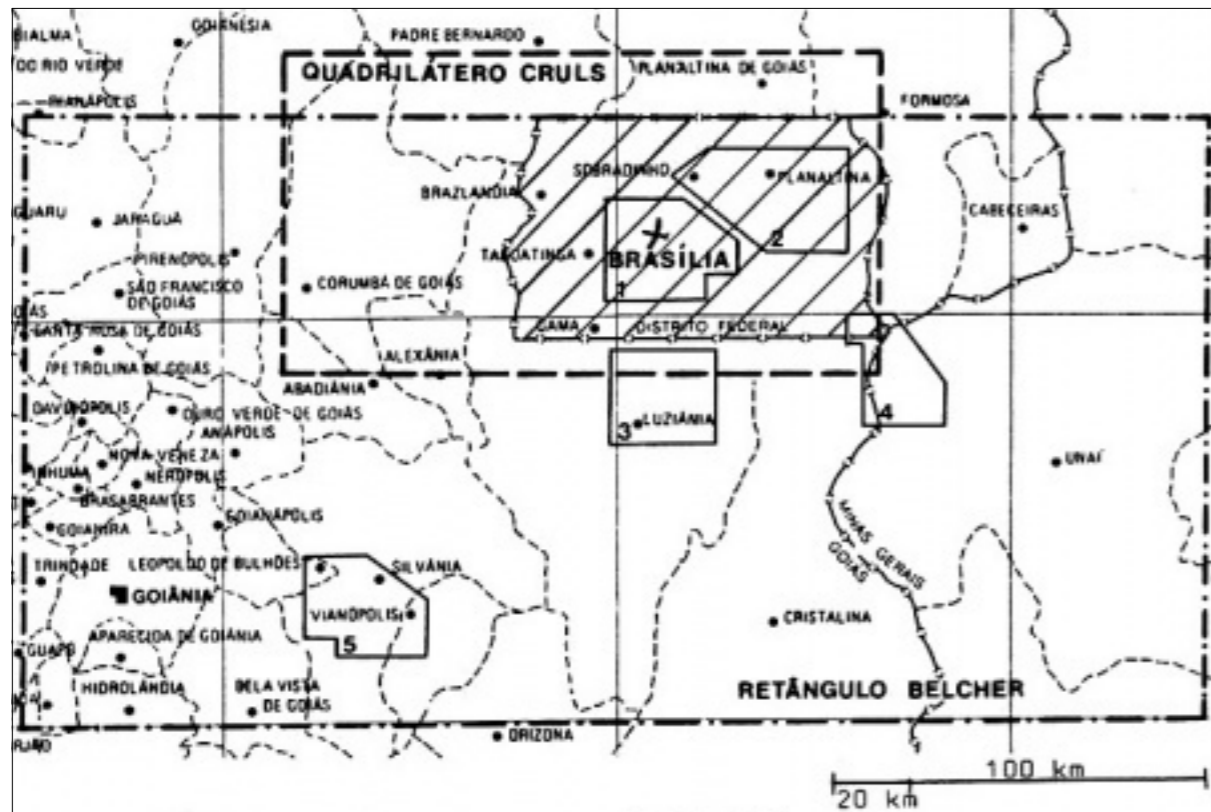
É interessante constatar que, após tantos levantamentos topográficos, análises fotométricas aéreas e estudos exaustivos, se opte somente em 1955 pela



Localização de Brasília | Enquadramento da área no Planalto central
Digitalização do Arquivo Público de Brasília

1 BELCHER, *Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República*. 1955, p.56.

2 Segundo nomenclatura do Relatório Belcher.



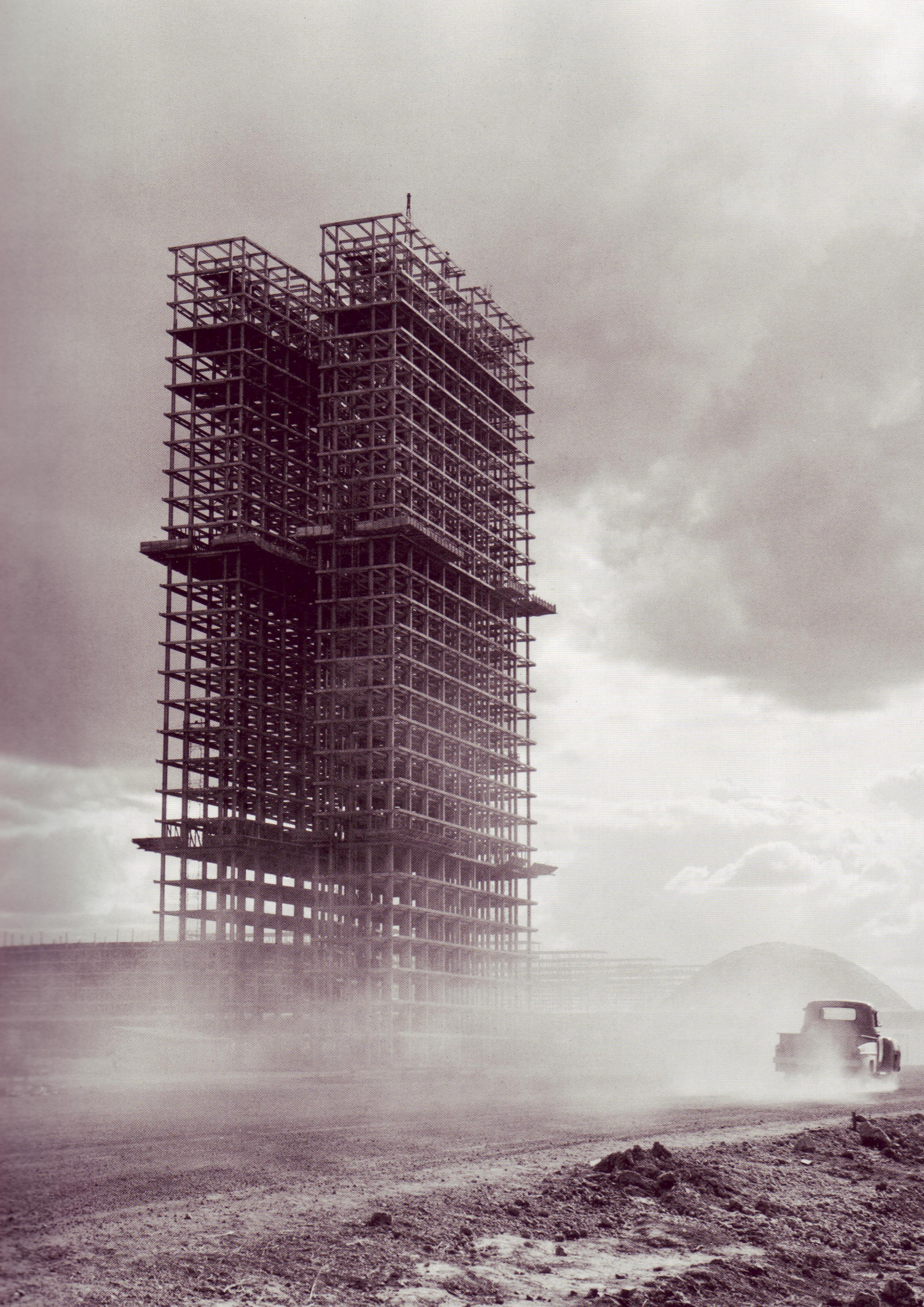
Quadrilátero Cruls e Retângulo Belcher | Mapa comparativo
 Digitalização do Arquivo Público de Brasília

“extensa alti-planice, que limita a nordeste com os vales do rio Torto e Bananal e, a sudeste, com o riacho Gama e Riacho Fundo”¹, que é exactamente o mesmo local que o botânico Auguste Glaziou já tinha referenciado em carta dirigida a Cruls no ano de 1893.

É uma ironia do destino que demonstra que, por vezes, a amnésia histórica gera este tipo de coincidências, mas o facto é que finalmente “em 1955, uma medida tomada pelo governo do estado de Goiás faz com que a fazenda do Bananal seja desapropriada para servir como novo local para a nova capital”², pondo um ponto final neste longo processo, ficando definitivamente determinada a área onde será implantada a futura capital brasileira. Desta forma e para concluir, o passado fica fundamentado, os princípios definidos, os antecedentes urbanos explícitos e a implantação claramente localizada. Que venha então a epopeia Brasília.

1 ALBUQUERQUE, *Nova Metrópole do Brasil: Relatório Geral*. 1958, p. 114.

2 SCHMIDT em PAVIANI, *Brasília, Ideologia e Realidade*. 1985, p. 36.



NASCIMENTO DE BRASÍLIA
DA IDEIA AO PLANO

DO CONCURSO AO SEU VENCEDOR

BRASÍLIA TEM UM PLANO

Como ficou demonstrado no capítulo anterior, os duzentos anos que antecedem 1956 marcam o período de consolidação e fundamentação ideológica da transferência da capital brasileira. Agora, com este segundo capítulo, é necessário compreender todo o processo que, na prática, materializa a ideia desenvolvida no capítulo anterior.

Tomada a decisão de iniciar o processo de materialização da nova capital, o Governo tem de, em tempo útil, fazer a escolha de uma proposta de inegável qualidade, obviamente sem comprometer a data de inauguração já próxima. Assim, ao longo deste ponto, parece-me pertinente entender de que maneira se chega até ao Plano de Lúcio Costa, explicitando a metodologia para tal utilizada, para depois descrever as razões que fundamentam essa escolha.

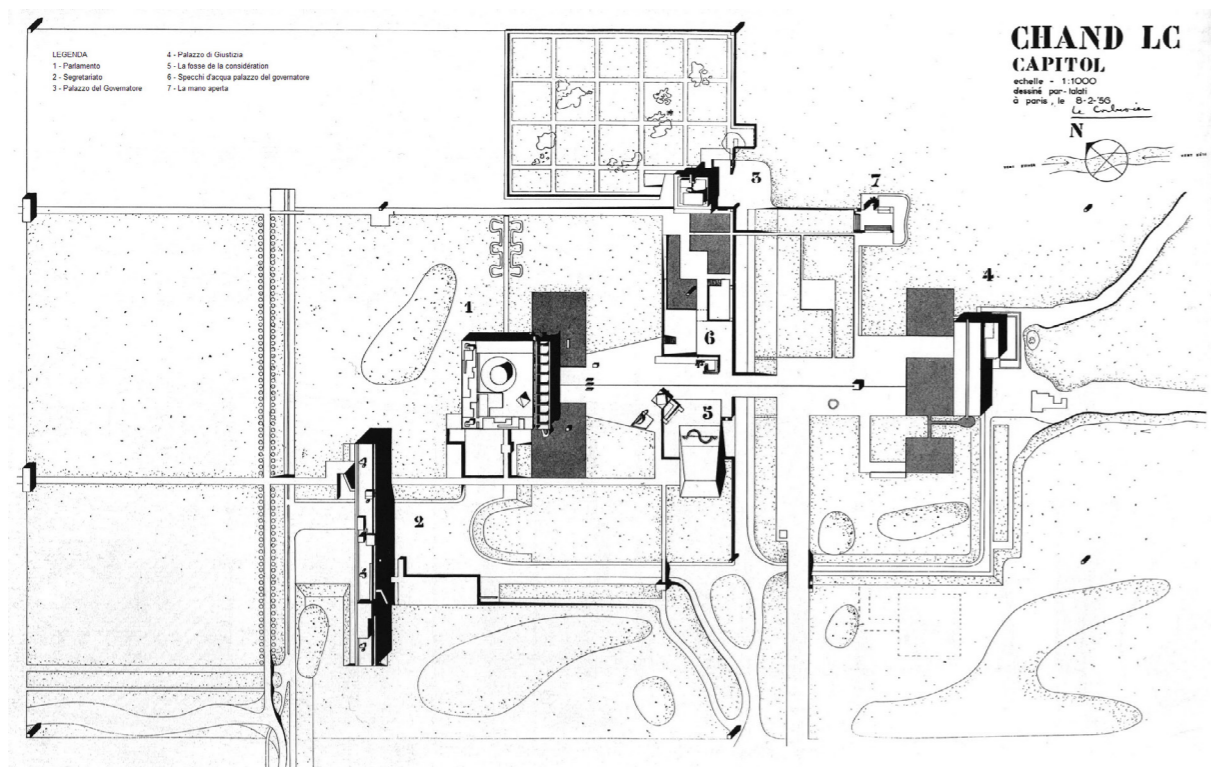
Em 1955, Reidy e Burle Marx propõem a vinda de um arquitecto estrangeiro para ficar responsável pela coordenação do projecto para a nova capital, decisão que cabia por direito à Subcomissão de Planeamento Urbanístico. Contudo o Instituto de Arquitectos do Brasil (IAB), procurando a mais correcta forma de selecção, redige um pedido de informações ao Marechal Cavalcanti de Albuquerque ¹, acabando posteriormente por sugerir directamente ao Presidente da República a realização de um concurso público para a escolha do projecto. Esta sugestão do IAB surge no seguimento da decisão de Albuquerque de rejeitar o contacto de Corbusier, que por meio de correspondência dirigida ao Presidente da República ², já tinha manifestado interesse em ser

1 Presidente da Comissão de Localização.

2 Segundo Ficher, é muito provável que tenha sido adoptada pela primeira vez a expressão "Plano Piloto para designar o projecto urbanístico de Brasília no decorrer da correspondência de Corbusier para Albuquerque.



Corbusier e a Plano para Chandigarh
Imagem do livro "Corbusier in India" de Williams Curtis



Plano de Corbusier para o Capitólio de Chandigarh
Imagem do livro "Corbusier in India" de Williams Curtis

ele próprio a traçar o Plano Piloto para Brasília.

Apesar de Corbusier se encontrar no auge da sua fama, graças ao seu projecto para Chandigarh, Albuquerque opta por deixar "nas mãos de técnicos brasileiros o desenvolvimento do plano urbanístico" ¹, dando ainda mais força à euforia e fama dos profissionais nacionais. Segundo Albuquerque, este projecto assume-se como "a primeira oportunidade para que os engenheiros brasileiros, que tanto contribuíram para o progresso, desenvolvimento e beleza das nossas cidades, realizarem uma obra de grande envergadura no âmbito urbanístico" ², justificando assim a sua decisão de protecção nacionalista.

Para além do já referido, como forma de melhor fundamentar a sua decisão, Albuquerque opta ainda por "sondar as instituições do sector e os meios responsáveis do país, escutar a opinião da Faculdade Nacional de Arquitectura e grandes nomes como Oscar Niemeyer e Affonso Reidy" ³, tentando obter um maior consenso e uma melhor escolha. Destas abordagens não resultam surpresas, sendo que a maioria dos arquitectos brasileiros partilha a opinião de que "a capital do Brasil tinha de ser idealizada por brasileiros, para admiração do resto do mundo" ⁴

Posto isto, é criada a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), que se vem a afirmar como o principal instrumento na materialização da nova capital. Criada em 1956, proposta a 19 de Setembro e aprovada no dia 24 do mesmo mês, significa o passo final de todas as comissões criadas desde o século XIX para a transferência da capital. Os seus objectivos centram-se no planeamento e construção de Brasília, nas negociações de posse e empréstimo de imóveis da área e na coordenação de todos os projectos e obras necessárias para a construção da cidade.

Para a NOVACAP é instituído um estado de excepção, onde o presidente JK

1 ALBUQUERQUE, *Nova Metrópole do Brasil*. 1958, p. 190.

2 *Idem, Ibidem*, p. 359.

3 *Idem, Ibidem*, pp. 364-365.

4 FICHER em VILLAESCUSA, *Brasília: De la Fundación de una ciudad, al Capital de la ciudad*. 2006, p. 70.

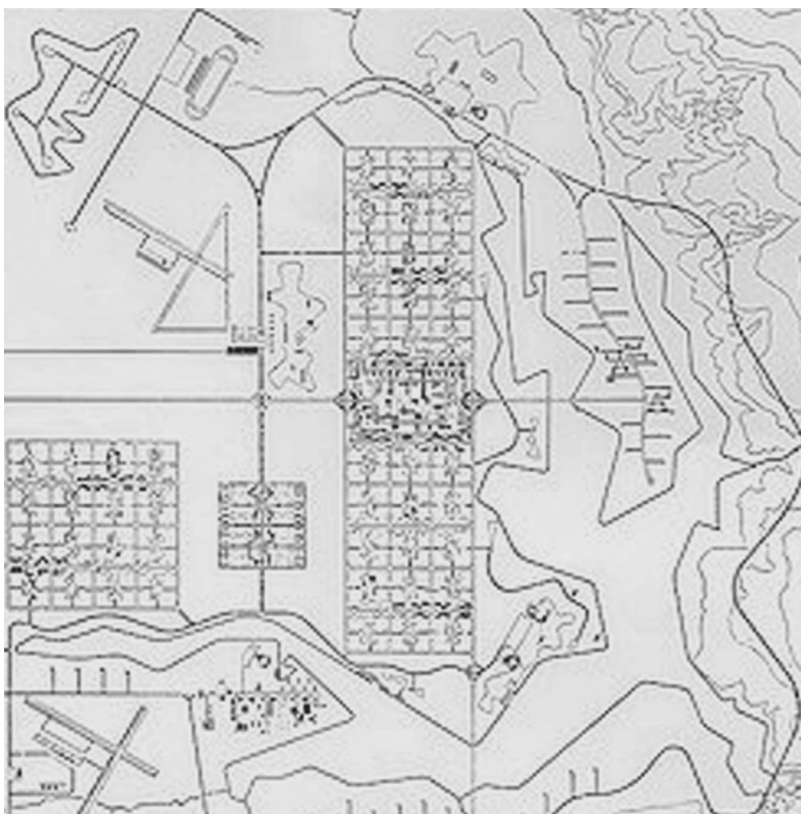
mantém completa autonomia e controlo sobre as suas decisões fundamentais, como por exemplo contratar construtoras dispensando concurso público. Contudo, a sua primeira tarefa é estabelecer o ambicionado concurso nacional para a escolha de um plano urbanístico definitivo para Brasília.

Assim, no dia 30 de Setembro de 1956 é publicado o anúncio para o concurso, designando o júri constituído por Israel Pinheiro, presidente sem direito a voto e, como representantes da NOVACAP, Oscar Niemeyer e Stamo Papadaki. Para além deles, em representação do Clube de Engenharia é nomeado Luis Horta Barbosa e pelo IAB, Paulo Antunes Ribeiro. Para finalizar esta lista, é escolhido o urbanista inglês responsável pelo plano regulador de Londres, William Holford, bem como o conselheiro ministerial francês André Sive, procurando, com este elenco de referência, constituir um júri de inquestionável credibilidade.

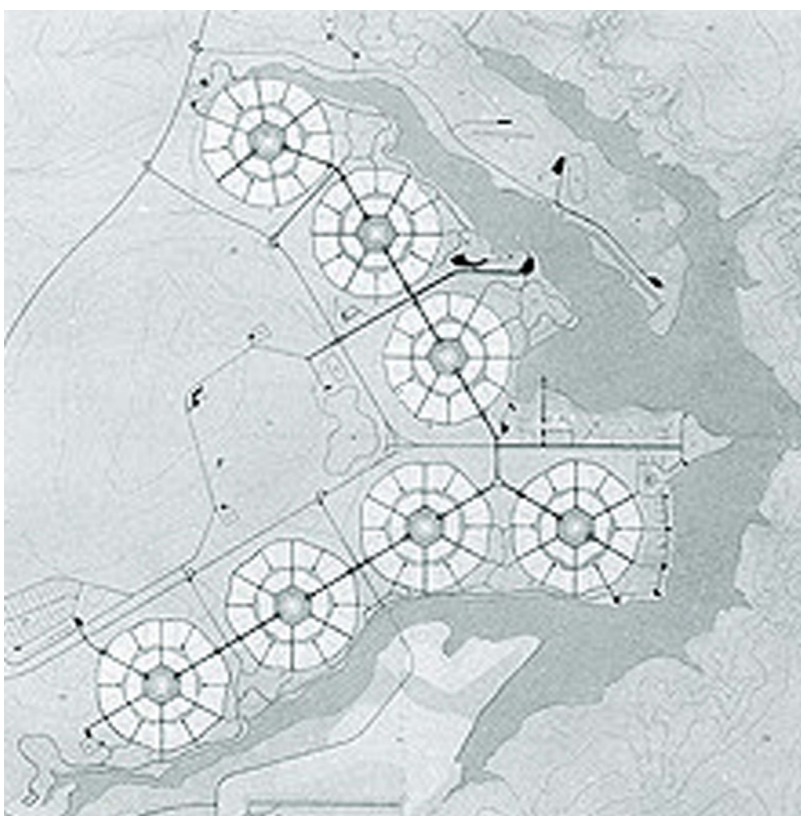
O concurso segue em frente, sendo as suas exigências manifestamente simples, limitando-se a um traçado básico da cidade acompanhado de uma memória descritiva, sem necessidade de enumerar qualquer edifício público ou alguma estrutura administrativa. Opcionalmente, os candidatos poderiam apresentar outros tipos de elementos que possibilitassem uma melhor explicação das suas propostas, tais como esquemas cartográficos e de desenvolvimento da cidade, previsões e cálculos das redes de abastecimento, das redes de transporte ou até do desenvolvimento económico da região, mas sempre a título facultativo.

Quanto aos edifícios públicos, estes ficam a cargo de Niemeyer, sendo que é o próprio que, como Director Técnico da NOVACAP, veicula a informação de que a cidade deve abrigar os mesmos órgãos governamentais já existentes no Rio de Janeiro, somando-lhe apenas mais três novos ministérios. No âmbito urbanístico, Niemeyer refere ainda que no projecto deve ser limitado o desenvolvimento industrial e agrícola, dado o carácter político-administrativo da cidade, acrescentando a população máxima que a cidade deve albergar: meio milhão de habitantes.

Postas estas considerações, o concurso inicia-se e, apesar do edital ser *"cui-*



2º Classificado | Autoria de Buroch Milman
Digitalização do Arquivo do GDF



3º Classificado | Autoria de Marcelo e Maurício Roberto
Digitalização do Arquivo do GDF

dados ao desobrigar o Estado de construir o plano vencedor”¹, inscrevem-se mais de 60 equipas. Entre elas constam profissionais vinculados aos mais estreitos laços modernistas, bem como arquitectos de forte expressão académica. Nesta lista podem ser encontrados nomes como o próprio Paulo Antunes Ribeiro, que se tornaria membro do júri, Sónia Marlene de Paiva, a única mulher concorrente, algumas empresas especializadas em engenharia, bem como Lúcio Costa, que apesar da sua inicial recusa em concorrer, acaba por participar no concurso desvinculado de qualquer equipa.

Entretanto, surgem por parte dos inscritos a concurso várias dúvidas, particularmente quanto ao item 15 do referido documento. Como resposta, a NOVA-CAP recorre a duas cartas: uma endereçada ao Presidente da Comissão de Planeamento da Construção e Mudança da Capital Federal e outra encaminhada ao Instituto dos Arquitectos do Brasil.

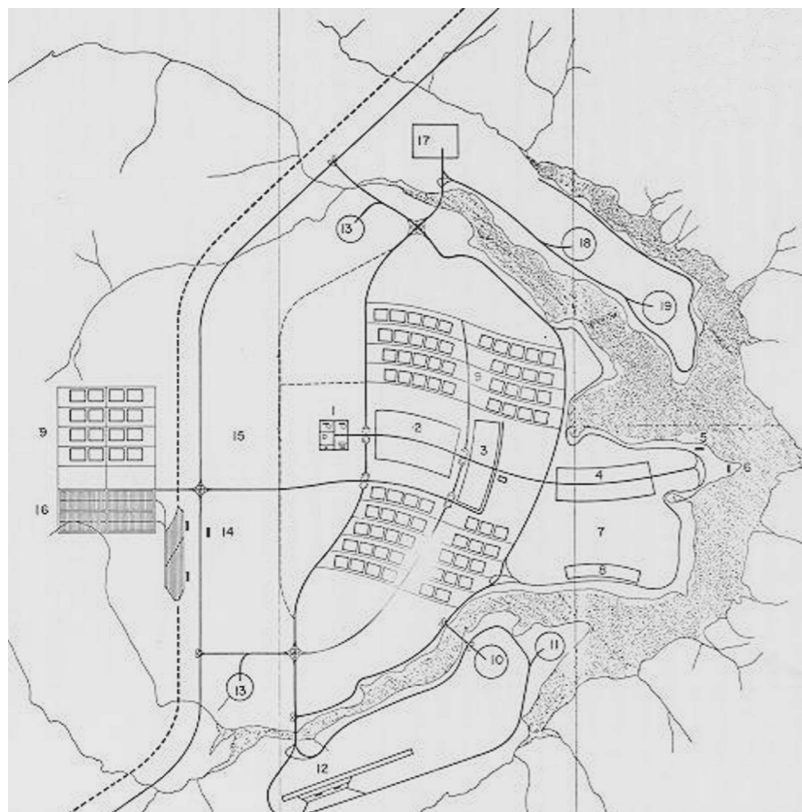
Das 60 propostas a concurso chegam à final apenas 26, entre as quais alguns nomes fortes do panorama arquitectónico brasileiro, como Rino Levi ou Vilanova Artigas, mas também equipas de jovens arquitectos e até mesmo de empresas de construção. Contudo, “é interessante notar que quase todos os competidores (...), enfatizaram a natureza racional e geométrica de seus projetos”² e, apesar da sua profunda diversidade, partilham alguns princípios urbanísticos, “seguindo as funções de habitação, trabalho, lazer e circulação estipuladas pela Carta de Atenas de 1933”.³

Entregues as propostas a 23 de Março de 1957, após um período de cinco dias de reflexão e decisão, anunciam-se os resultados. Henrique Mindlin, Milton Ghiraldini e Vilanova Artigas repartem o quinto lugar, cabendo a Rino Levi o terceiro lugar repartido com Marcelo e Maurício Roberto, ficando a segunda posição para Boruch Milman. Já o primeiro e invejado lugar é atribuído à proposta de Lúcio Costa, estando assim encontrado o vencedor e escolhido o projecto para a futura capital.

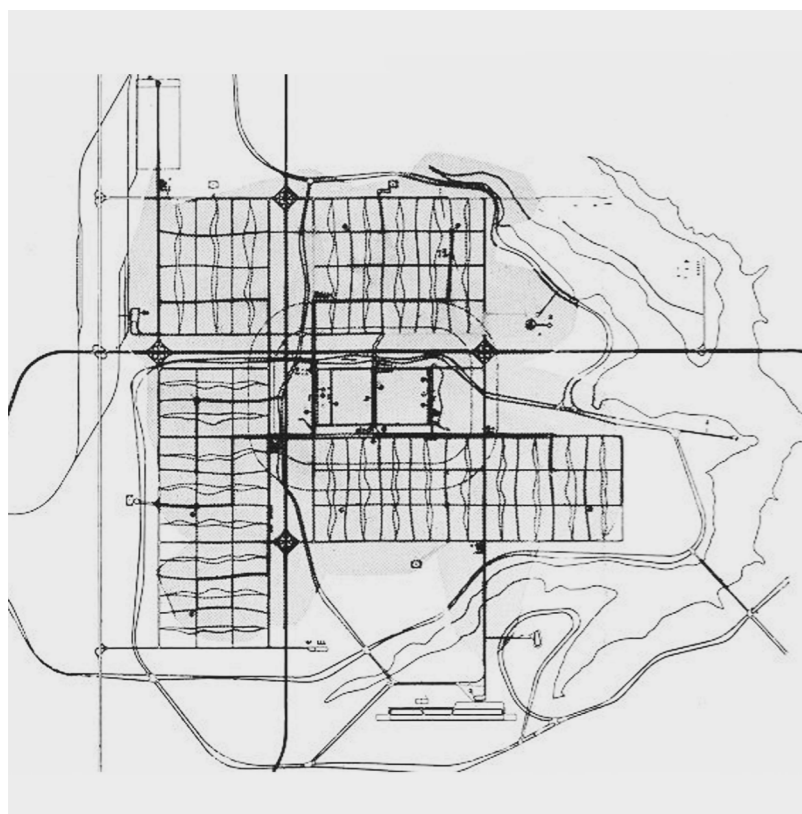
1 MAGALHÃES, *Doorway to Brasília*. 1959, p. 12.

2 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 342.

3 MAGALHÃES, *Doorway to Brasília*. 1959, p. 12.



5º Classificado | Henrique Mildlin
Digitalização do Arquivo do GDF



5º Classificado | Autoria de Milton Ghiraldini
Digitalização do Arquivo do GDF

Para tal decisão, o júri apoia-se e fundamenta a sua linha de raciocínio no pensamento de que *“uma capital federal, destinada a expressar a grandeza e uma vontade nacional, tem que ser diferente de qualquer outra cidade de 500 000 habitantes. A capital, cidade funcional, tem que ter também uma expressão arquitectónica própria”*, afirmando ainda que a *“sua principal característica é a função governamental, e em torno dela se agrupam todas as outras funções, e nela tudo converge”*.¹

Para além do referido, fundamenta que procura no projecto vencedor uma concepção unitária que *“desse grandeza à cidade através da clareza e hierarquia dos seus elementos”*, factos que, conciliados, conduzem a que *“o projecto que melhor integra os elementos monumentais na vida quotidiana da cidade como capital federal, apresentando uma composição coerente, racional, essencialmente urbana, e que compõe uma obra de arte, é o projecto número 22, do Senhor Lucio Costa”*.²

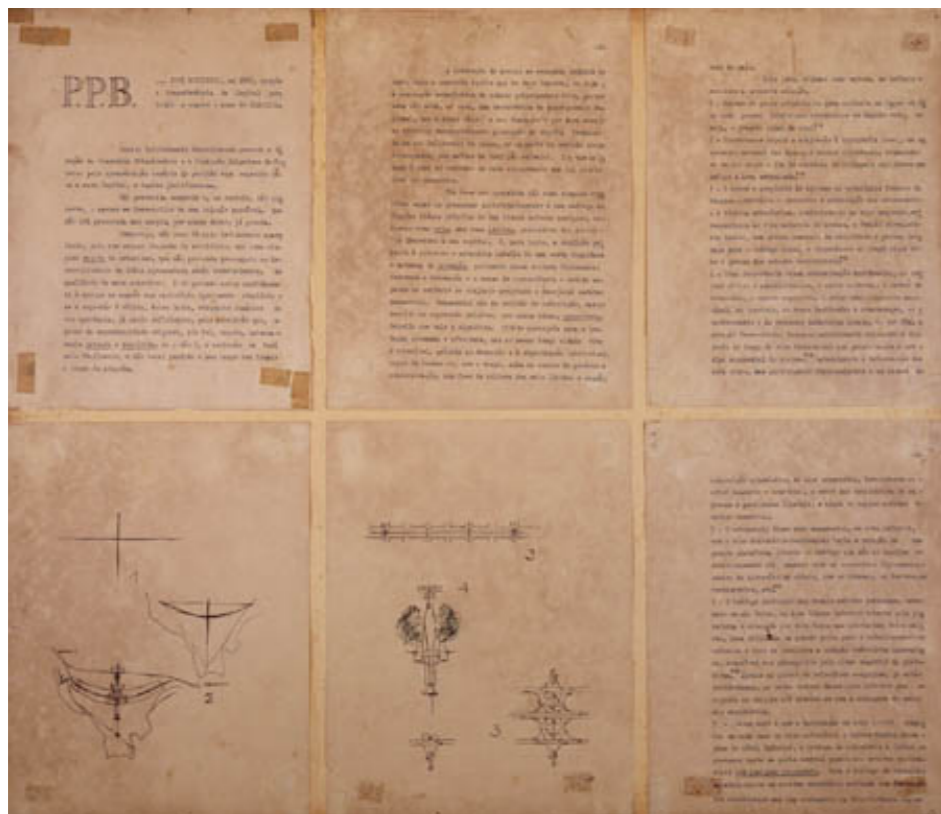
Segundo Arrais³, além da sensibilidade urbanística, técnica ou estética explícita nos dados apresentados pela proposta de Costa, o que realmente faz triunfar o seu Plano é a capacidade de persuasão do projecto expressa nos seus esboços, mas, principalmente, no relatório justificativo. O seu carácter eminentemente retórico garante-lhe a vitória ao definir o horizonte de expectativas mais conveniente para o julgamento dos candidatos, mobilizando a atenção do júri para os valores éticos, estéticos e principalmente históricos que norteiam o seu projecto.

É através da sua capacidade retórica que o relatório consegue galvanizar todos os elementos históricos, estéticos e sócio-económicos que se encontravam no imaginário sócio-político nacional da época. Um dos membros do júri, Sir William Holford, revela o impacto que o relatório de Lucio Costa causou na comissão avaliadora: *“Na primeira leitura daquele relatório, percebia-se a presença de um pensador, de um urbanista de primeira ordem. (...) Mesmo*

1 Actas da Comissão Julgadora do Plano Piloto de Brasília, publicadas no Diário Oficial da União, 25 de Março de 1957, p. 18.

2 *Idem, Ibidem*, p. 19.

3 Ver ARRAIS, *Retórica e persuasão no concurso para o Plano Piloto de Brasília*. 2008.



1º Classificado | Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa
 Digitalização do Arquivo do GDF



1º Classificado | Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa
 Digitalização do Arquivo do GDF

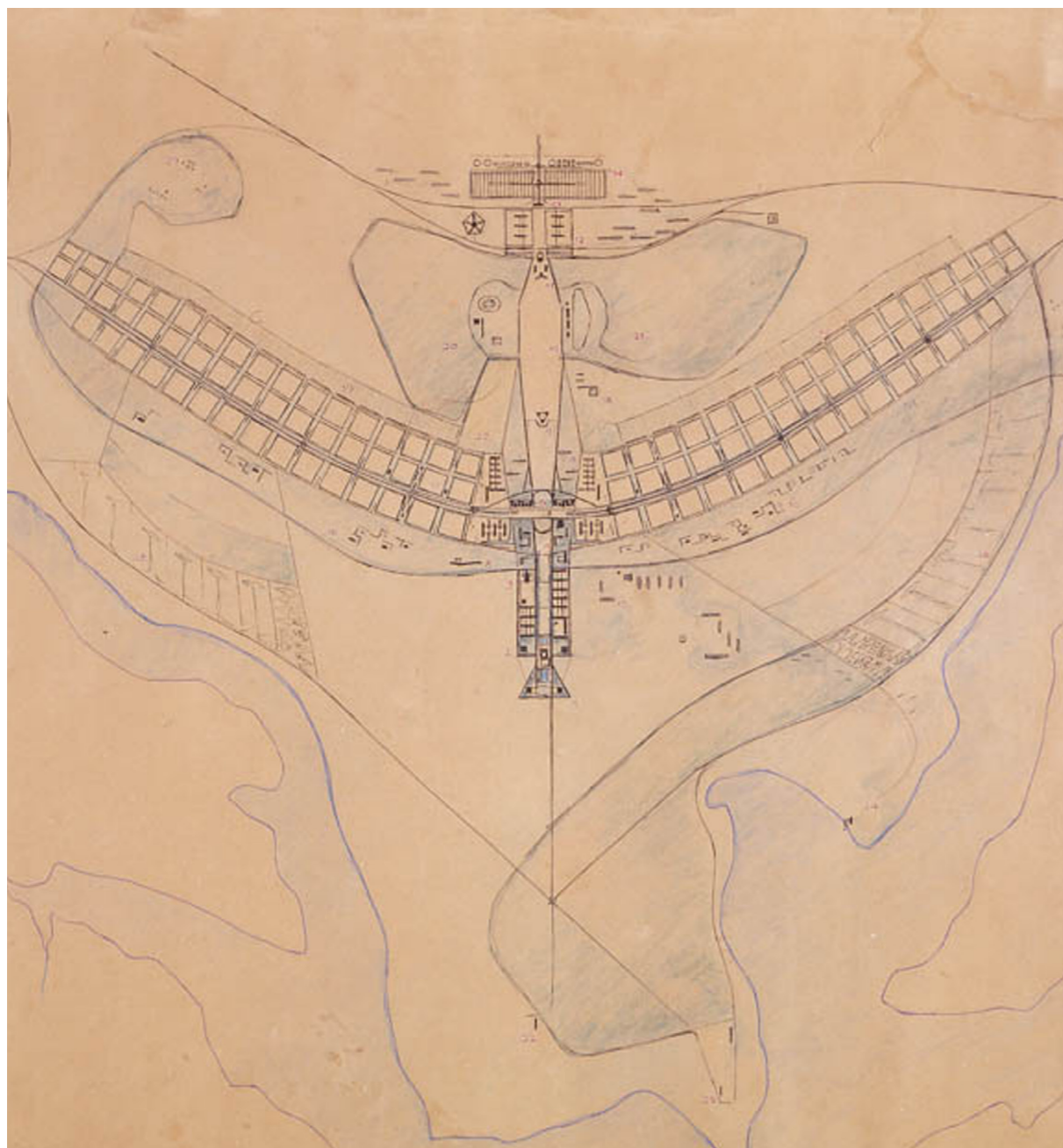
para mim, que não sou um scholar em língua portuguesa, a versão original mostrava-se de imediato lírica e impactante.”¹

Contudo, nem tudo é perfeito nem unanimemente aceite, gerando-se alguma insatisfação em relação ao concurso, por exemplo, pelo representante do IAB, que manifesta o seu descontentamento com a escassez de tempo e com a apressada decisão, posição que muito entristece Niemeyer. Com o resultado final do concurso, alguns destes críticos acalmam, mas, como seria de esperar num projecto desta envergadura, muitos outros insistem na contestação, que é feita principalmente pela imprensa.

A título de curiosidade, é interessante a opinião de Bruand², referindo que sendo o concurso baseado no julgamento de ideias e tendo o júri constatado a proximidade da maioria dos inscritos com as propostas modernistas dos CIAM, “a sorte de Lucio Costa (...) foi precisamente ter encontrado jurados de espírito aberto, pouco inclinados a deter-se em detalhes e que estimaram (...) que, nesse estágio, o concurso era, antes de mais nada, um concurso de idéias”.³ Porém e bem mais importante, salvo as referidas excepções, o Plano de Lúcio Costa é maioritariamente entendido como de grande qualidade e indiscutível mérito, sendo descrita por William Holford como “a mais importante contribuição do século XX para as teorias do urbanismo moderno”.

Desta forma termino, explicitado que está todo processo de decisão, demonstrada a honestidade e justiça do concurso e, acima de tudo, o maioritário reconhecimento da enorme qualidade do seu vencedor. Posto isto, chega a altura de conhecer como é esse Plano Piloto que promete em breve transformar o Brasil.

1 Recolhido em HOLSTON, A Cidade Modernista: Crítica a Brasília e sua utopia. 1993, p. 69.
 2 Ver BRUAND, Arquitectura contemporânea no Brasil. 1981.
 3 BRUAND, Arquitectura contemporânea no Brasil. 1981, p.360.



Plano Piloto | Planta Geral
Digitalização do Arquivo do GDF

Encontrado o vencedor do concurso chega o momento de tentar entender que projecto é esse que leva de vencidos alguns dos grandes nomes da arquitectura brasileira e que, em breve, se tornará a nova capital do Brasil. Por razões óbvias, o Plano Piloto é o mais escrutinado e debatido de toda a trajectória profissional de Lucio Costa, não só pela dimensão e função mas também por ser a síntese das suas vivências.

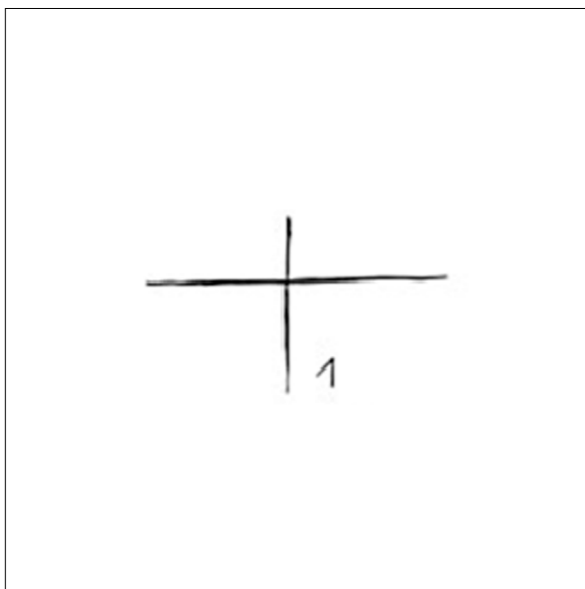
Desta forma, ao longo das últimas décadas é objecto de múltiplos estudos, debates, dissertações e reflexões críticas um pouco por todo o mundo, pelos mais diversos e reputados autores. Contudo, parece-me mais interessante recorrer, sempre que possível, às palavras e desenhos do próprio autor, procurando ser o mais fiel aos seus princípios e à forma como são materializados.

Iniciando a análise do documento, constata-se que o Plano Piloto é singelamente constituído por uma planta geral, uma série de pequenos esquiços e uma memória descritiva ¹ na qual o arquitecto condensa toda as indicações que, alguns dos outros concorrentes, apenas conseguem demonstrar mediante longos estudos exaustivos e numerosos dossiers pormenorizados.

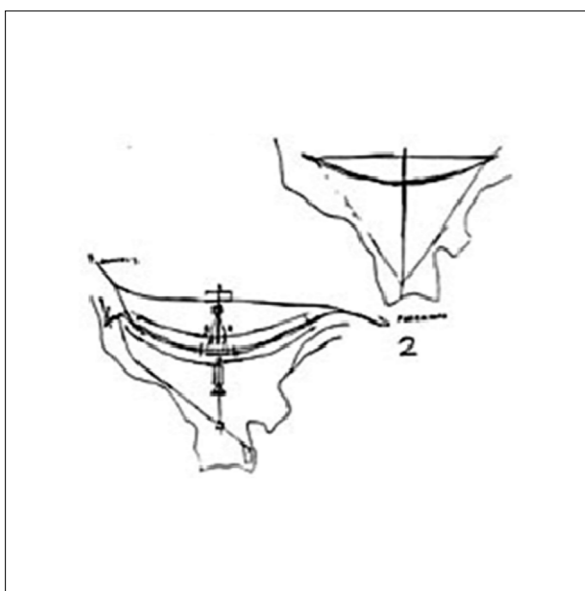
Com esta simplicidade, o arquitecto expressa um *“desejo de informar e formar o seu auditório, neste caso a comissão julgadora, para que o mesmo se atentasse para este campo de experiência e para o horizonte de expectativa que lhe era devedor.”*² Assim, se muitas vezes uma imagem vale mais do que mil palavras, no caso da memória descritiva de Lucio Costa, à qual chama Relatório,

¹ Ver Memória Descritiva do Plano Piloto de Brasília em anexo - Anexo A desta Dissertação.

² ARRAIS, *Retórica e persuasão no concurso para o Plano Piloto de Brasília*. 2008.



Plano Piloto | Imagem 1
Imagem do Arquivo do DF



Plano Piloto | Imagem 2
Imagem do Arquivo do DF

as palavras valem, seguramente, bem mais do que mil imagens.

Como ponto de partida do seu documento, Costa começa por afirmar que a sua proposta a concurso não passa de uma simples forma de “desvencilhar-se de uma idéia”. Com a “clareza e simplicidade igual à própria clareza e simplicidade do projecto”¹, inicia, enquadrando o seu projecto “não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como urbs” mas, principalmente, “como civitas, possuidora dos atributos inerentes a uma capital.”²

O projecto nasce, tais *cardus* e *decumanus* romanos (imagem 1), “do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo recto, ou seja, o próprio sinal da cruz”.³ Desta forma, Costa mobiliza o contexto histórico-político que envolve o processo de transferência da capital federal, com vista a sintetizá-lo com a força, dignidade e beleza plástica que era necessária à fundação de uma cidade no interior de uma vasta planície semi-explorada.

Definidos os traçados fundamentais, estes adaptam-se à topografia e ao declive do terreno (imagem 2), “arqueando-se um dos eixos, a fim de contê-lo no triângulo que define a área urbanizada”.⁴ Esse grande Eixo, no sentido Norte-Sul, “define o traçado da grande via de comunicação rodoviária”⁵ e, ao longo de toda a sua extensão, apresenta-se “uma sequência contínua de quadras”⁶ dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados”. Assim, desenham-se duas grandes “asas” simétricas, de carácter residencial, definindo-se a primeira das quatro dimensões do projecto: a “Escala Residencial”.

1 FRANÇA, *Brasília, cidade nova*. 1960.

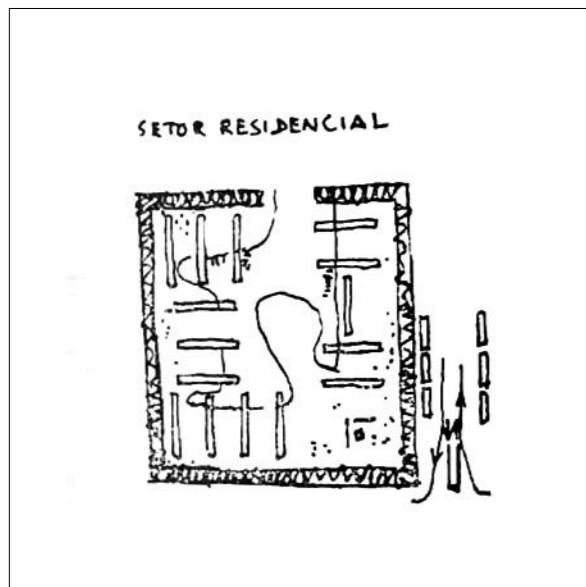
2 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 em Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 283-295.

3 *Idem, Ibidem*, p. 284.

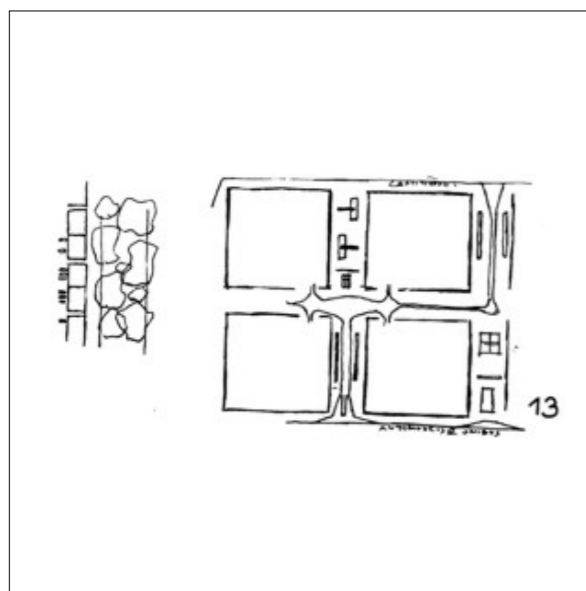
4 *Idem, Ibidem*, p. 285.

5 PRESSOUYRE, *Parecer sobre a proposta de Brasília a Património da Humanidade*. 1987.

6 O termo “quadra” aparece citado, em português do Brasil, como sinónimo de quarteirão. Em diante utilizarei a palavra em português, mesmo que conjugada com citações no original “quadra” ou super-quadra”.



Plano Piloto | Imagem 3
Imagem do Arquivo do DF



Plano Piloto | Imagem 4
Imagem do Arquivo do DF

O eixo residencial representa o homem no nível individual da sua existência, onde pode encontrar qualidade de vida e possibilidade de usufruir, de forma plena, os momentos de descanso e convívio social mais íntimo. Todos esses quarteirões, de aproximadamente 240 por 240 metros (imagem 3), “chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens”, são “emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada”¹ albergando, no interior, os vários blocos residenciais.

Estes blocos “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”², princípios tão caros a Corbusier. No fundo dos quarteirões, “estende-se a via de serviço”³ e nela se instalam garagens, oficinas ou depósitos de comércio.

Entre essas vias de serviço e o Eixo Rodoviário, surgem, alternadamente, ora “largas e extensas faixas” de acesso pedonal (imagem 4), onde se localiza “a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro”, ora vias de serviço e estacionamento automóvel, servindo lojas dispostas em “renques com vitrinas e passeio coberto”⁴ que se abrem para o interior dos quarteirões. Conjugando todos estes factores, os grandes super-quarteirões, ou “super-quadras”, quando agrupadas em quatro formam uma “unidade de vizinhança”, atingindo uma semi-autonomia e criando uma forma de associação colectiva.

Assim, espera-se que com o convívio e o uso do mesmo equipamento urbano se criem laços de identidade e integração comunitária que suplantem as diferenças culturais e sociais, gerando-se um forte elemento de sociabilização, característica relevante no projecto de Costa.

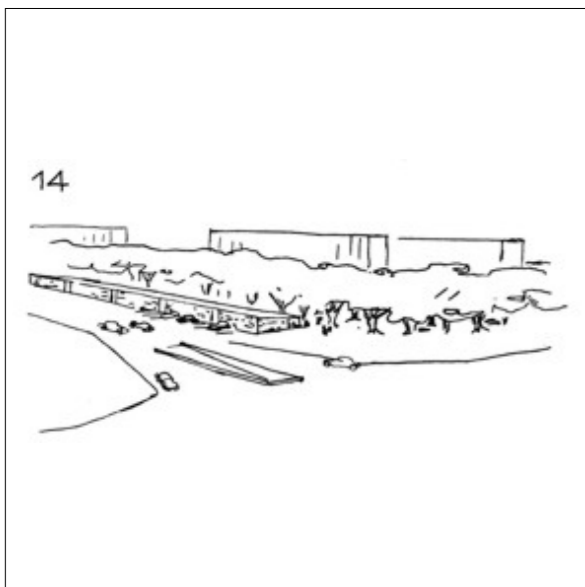
Ainda no âmbito da sociabilização, reafirmando as suas profundas preocupações sociais, Costa afirma que as gradações sociais das habitações de-

1 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 em Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 283-295.

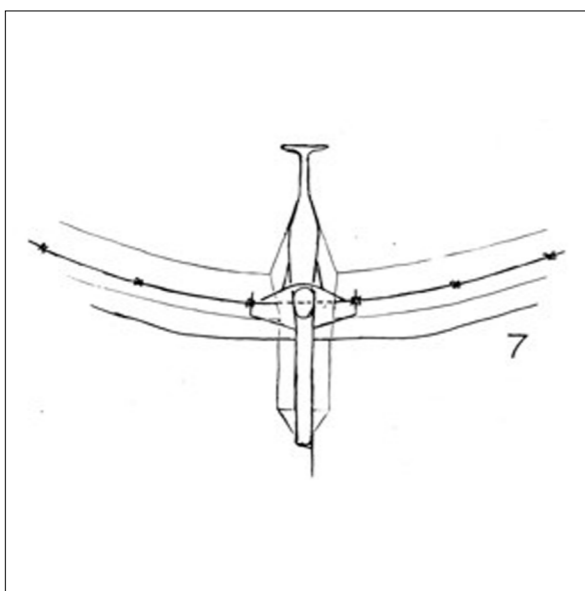
2 *Idem, Ibidem*, p. 292.

3 *Idem, Ibidem*, p. 293.

4 *Idem, Ibidem*, p. 294.



Plano Piloto | Imagem 5
Imagem do Arquivo do DF



Plano Piloto | Imagem 6
Imagem do Arquivo do DF

vem partir, apenas e só, da diferenciação feita pelo posicionamento dos quarteirões, seguindo a normal lógica do mercado, onde “as quadras contíguas à rodoviária serão naturalmente mais valorizadas que as quadras internas”.¹ Para além disso, dentro dos próprios quarteirões, prescreve uma diferenciação das habitações decorrente “de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço” e “da escolha dos materiais e do grau de requinte do acabamento”, procurando “um certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação”.²

Como forma de garantir o cumprimento destes princípios deixa algumas interessantes recomendações, referindo que “as quadras não devem ser loteadas”, propondo, “em vez de venda de lotes, a venda de quotas de terreno”, cujo seu “planejamento deveria de preferência anteceder a venda das quotas”.

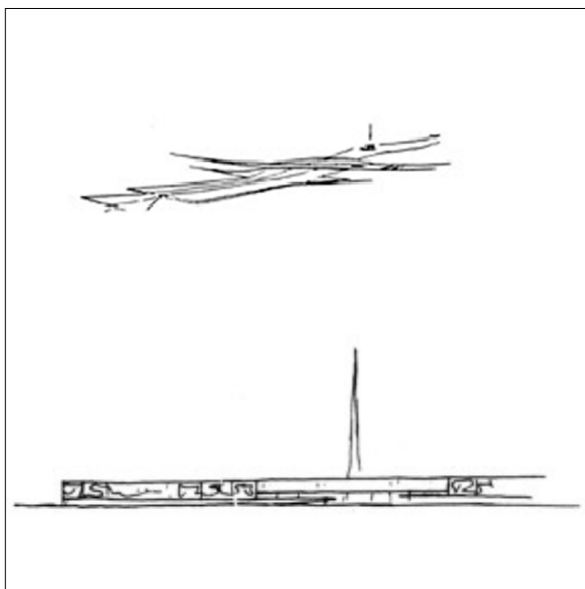
Indo mais longe tenta garantir a qualidade dos projectos para os quarteirões, recomendando que o preço das referidas “quotas” deve incluir uma parcela destinada ao pagamento das despesas projectuais, salvaguardando, desta forma, “tanto o convite a determinados arquitetos, como a abertura de concursos para a urbanização e edificação das quadras”.³ Com isto, fica assim descrito o primeiro dos dois eixos fundamentais da concepção do Plano, bem como evidenciadas as principais características que definem a “Escala Residencial” do Plano Piloto.

Quanto ao segundo eixo (imagem 6), baptizado por Lucio Costa como “Monumental”, constata-se que se afirma como a espinha dorsal da malha urbana, representando a dimensão colectiva e sabiamente implantado perpendicularmente às curvas de nível. Afirmando-se como vincadamente recto, serve como eixo de simetria do Eixo Rodoviário Residencial. Como principal programa alberga todos os edifícios administrativos e governamentais e, por tal motivo, o arquitecto procura dar-lhe “dignidade e nobreza de intenção, porquanto dessa atitude decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes

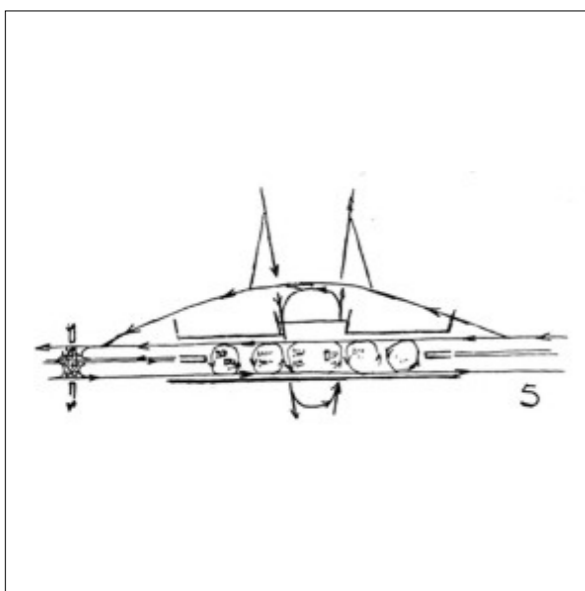
1 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 em Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 294.

2 *Idem, Ibidem*, p. 294.

3 *Idem, Ibidem*, p. 294.



Plano Piloto | Imagem 7
Imagem do Arquivo do DF



Plano Piloto | Imagem 8
Imagem do Arquivo do DF

de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental”.¹ Contudo, ressalva muito claramente que se refere a monumental “não no sentido de ostentação, mas no sentido de expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa”.²

Com isto, iniciando uma viagem pelo seu extremo Oeste, procurando o sentido crescente da sua monumentalidade, encontra-se a Estação Ferroviária, servindo de remate às “garagens da viação urbana”, aos quartéis, ao sector de armazenagem e às “pequenas indústrias de interesse local”, rematadas “pela estação ferroviária”.³ Caminhando para Este, no sentido da intercepção com o Eixo Residencial, encontra-se a Praça Municipal, albergando a “Prefeitura, a Polícia Central, o Corpo de Bombeiros e a Assistência Pública”⁴ e, seguidamente, o Sector Desportivo, ladeado de um lado pelo Estádio e o Jardim Botânico, e do outro pelo Hipódromo e o Jardim Zoológico.

Já próximo do cruzamento dos dois eixos surge a torre de radiodifusão, vulgarmente conhecida por Torre TV (imagem 7), consistindo numa “super-estrutura metálica com mirante a meia altura”, primeiro forte elemento vertical do Eixo Monumental. À sua frente dá-se o cruzamento dos dois grandes eixos, momento assinalado com a “criação de uma grande plataforma” (imagem 8) onde são concentrados todos os elementos do Sector de Diversões da cidade. Aí, cinemas, teatros e restaurantes agrupam-se em elementos de altura baixa e uniforme, formando “um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas (...) para a instalação de painéis luminosos de reclame”.⁵

Ao nível inferior, sob a descrita plataforma e trazendo para zona central uma infra-estrutura normalmente marginalizada, aloja-se a Estação Rodoviária, “acessível aos passageiros pelo nível superior” e aberta a toda a largura, per-

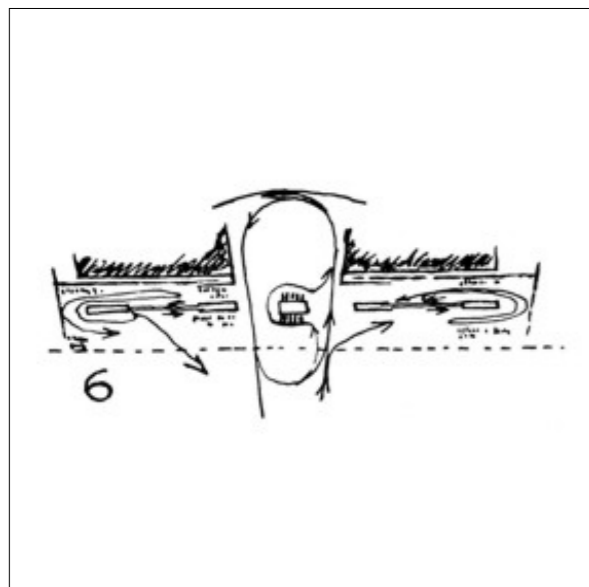
1 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 em Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 295.

2 *Idem, Ibidem*, p. 294.

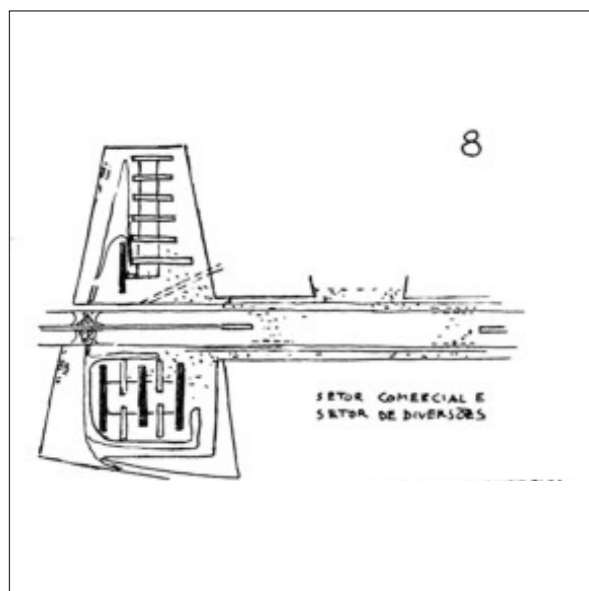
3 *Idem, Ibidem*, p. 291.

4 *Idem, Ibidem*, p. 291.

5 *Idem, Ibidem*, p. 294.



Plano Piloto | Imagem 9
Imagem do Arquivo do DF



Plano Piloto | Imagem 10
Imagem do Arquivo do DF

mitindo “ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário residencial”. Ainda a nível inferior, distribui-se todo o tráfego com destino aos diversos sectores, num sentido único, articulado através de “três trevos completos em cada ramo do eixo rodoviário e outras tantas passagens de nível inferior”.¹

Aqui encontra-se explícito um dos princípios que Costa adopta partindo da Carta de Atenas de Corbusier. Recorrendo à utilização das referidas mudanças de nível das faixas rodoviárias (imagem 9), consegue eliminar os cruzamentos, facilitando o trânsito de veículos e evitando as perdas de tempo com excesso de paragens. Segundo a Carta de Atenas, “os veículos em trânsito não deveriam ser submetidos ao regime de paradas obrigatórias a cada cruzamento, que torna inutilmente lento seu percurso. Mudanças de nível, em cada via transversal, são o melhor meio de assegurar-lhes uma marcha contínua”.²

Assim se passa no Plano Piloto, onde todo o trânsito se processa “tanto na parte central, quanto nos setores residenciais, sem qualquer cruzamento”³, evidenciando a clara preocupação de incorporação do automóvel no sistema urbano, factor que faz Brasília ganhar o título de cidade do automóvel. Porém, a par da circulação automóvel, Costa não esquece a circulação pedonal, determinando que deve existir “tanto nos sectores centrais como nos residenciais, tramas autónomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão”, salvaguardando, contudo, que tal deve ser feito “sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe”⁴, reforçando as ideias demonstradas anteriormente.

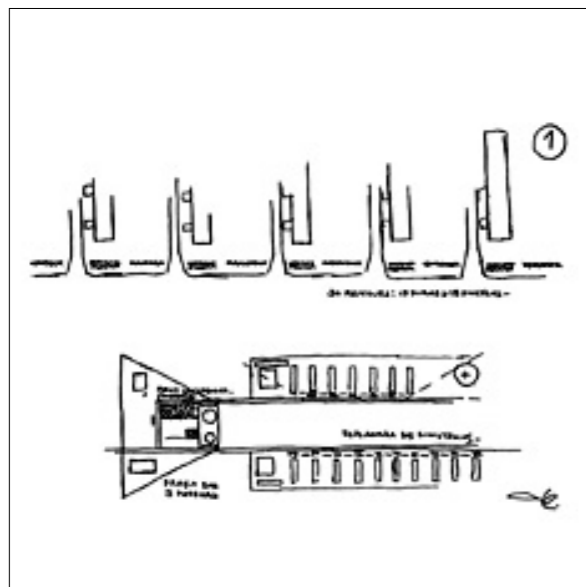
Na parte lateral do já referido Sector de Diversões (imagem 10), mas com ele articulado, localiza-se o Sector Bancário e Comercial, o sector de escritórios e profissões liberais e ainda dois amplos sectores comerciais, acessíveis “aos

1 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 em Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 286.

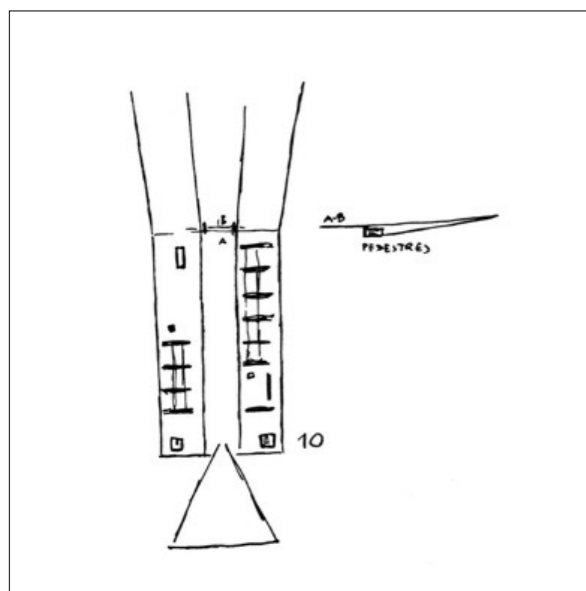
2 CORBUSIER, *A Carta de Atenas*. p. 98.

3 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 em Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 290.

4 *Idem, Ibidem*, p. 287.



Plano Piloto | Imagem 11
Imagem do Arquivo do DF



Plano Piloto | Imagem 12
Imagem do Arquivo do DF

automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres por calçadas sem cruzamento”.¹ Comum a todos estes sectores prevêem-se blocos altos, “ligados entre si por extensa ala térrea com sobreloja”, afirmando, por um lado, o desejo de que se diferenciem pela altura face ao sector residencial e, por outro, que participem “em termos de composição urbanística do eixo monumental”.² Com esta paragem no percurso pelo Eixo Monumental fica assim descrita a segunda dimensão do Plano Piloto: a “Escala Gregária”.

Prosseguindo pelo Eixo Monumental no sentido Este surge, em ligeiro declive, a famigerada Esplanada dos Ministérios (imagem 11). Assente num grande terraplano rectangular define um “extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles”³ que, pelas suas dimensões, impõe um grande afastamento entre as edificações, destacando-as e dando-lhes a pretendida Escala Monumental. Desta forma, abriga lateralmente o Sector Cultural, “tratado à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias”⁴ e dos institutos contíguos à área destinada à Cidade Universitária. De seguida, ladeando a Esplanada, surge a sequência ritmada dos edifícios dos diversos ministérios, com excepção do Ministério das Relações Exteriores e o da Justiça dispostos em “enquadramento condigno” nos cantos Este da Esplanada. Também localizada na Esplanada, a Catedral surge “numa praça autónoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala”.⁵

Por fim, fazendo frente para a Esplanada, no topo Este, encontra-se o edifício do Congresso Nacional, marcando o vértice de início de “um terraplano triangular” denominado Praça dos Três Poderes (imagem 12). Assim, contrariando o posicionamento mais central das praças na maioria das cidades, a praça mais emblemática da cidade encontra-se excêntrica com a sua malha urbana.

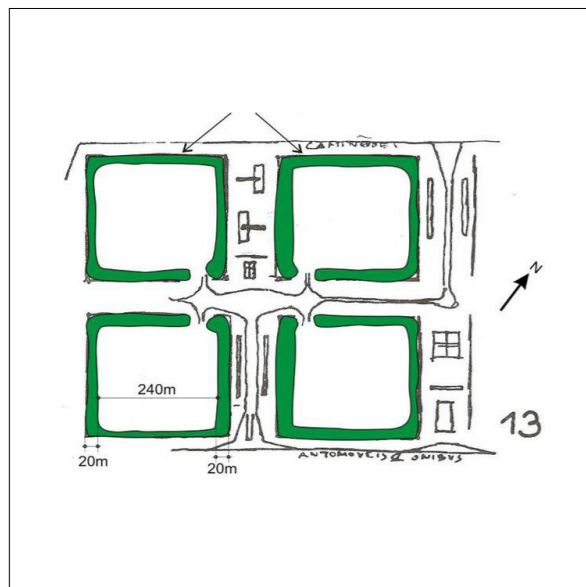
1 COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 in Lucio Costa, *Registro de uma vivência*, 1995, pp. 285.

2 *Idem, Ibidem*, p. 285.

3 *Idem, Ibidem*, p. 289.

4 *Idem, Ibidem*, p. 290.

5 *Idem, Ibidem*, p. 291.



Plano Piloto | Imagem 13
Imagem do Arquivo do DF

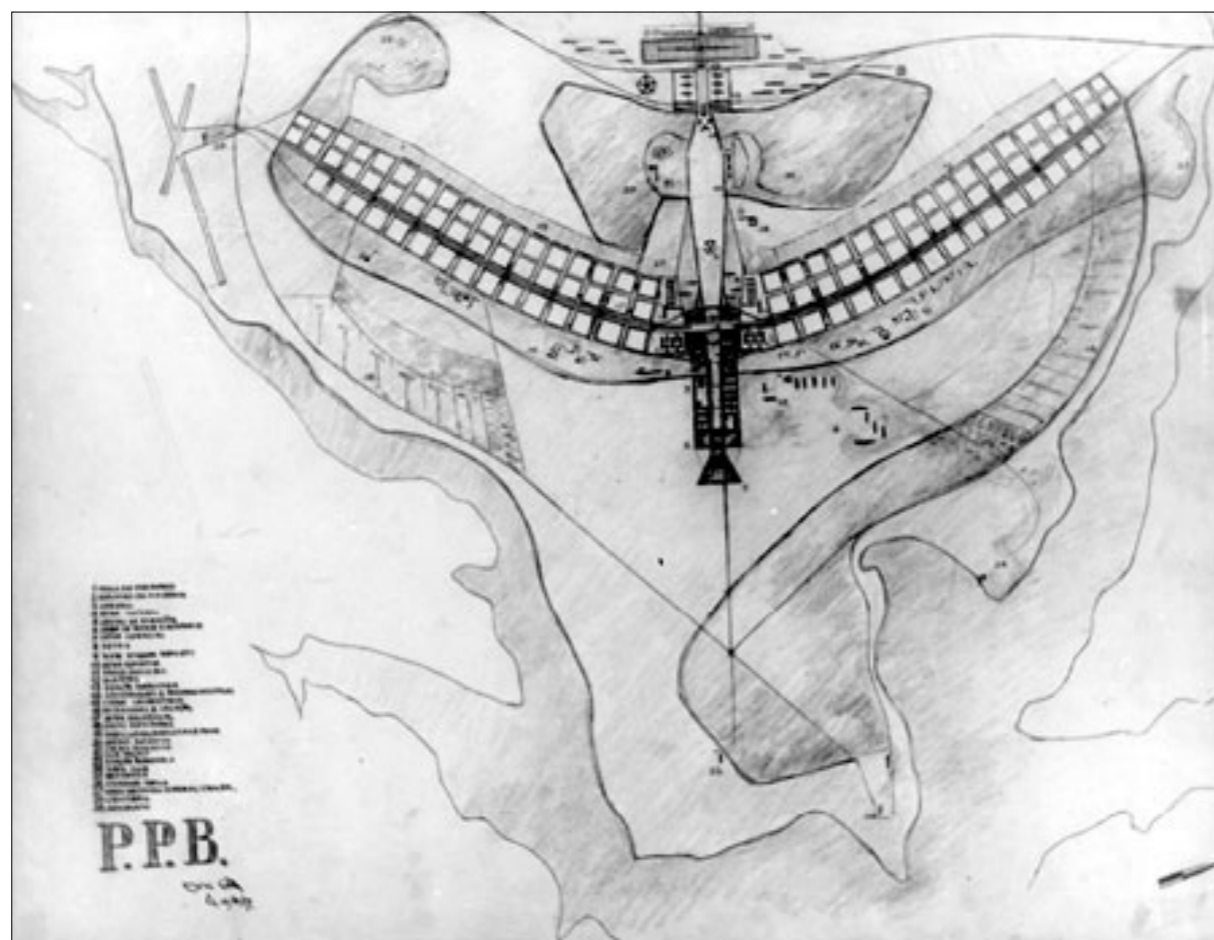
Para esta localização contribui, maioritariamente, a preocupação com a segurança, mas também a morfologia, denunciando a expressão simbólica desejada por Lúcio Costa. A Praça está frente-a-frente com o cerrado ou, nas suas próprias palavras, “a mão de um braço que toca o coração do país”. Afirma-se como a continuidade da área urbanizada sem incorporar o papel de um elemento estrutural, relegando os palcos da vida social pública para os outros centros da cidade: o Sector Comercial e a Plataforma Rodoviária, convergência dos dois eixos.

Implantada a cota inferior à Esplanada, esta Praça torna-se apenas visível após uma descida em rampa, lateral ao Congresso Nacional, conferindo-lhe um forte efeito de surpresa e um grande enquadramento cénico. Marcando os outros dois vértices da Praça ficam dispostas, frente a frente, a sede do Poder Executivo e a sede do Poder Judiciário que, juntamente com o já referido Congresso, definem os três poderes autónomos que dão nome à Praça.

Ficam desta forma percorridos os dois eixos que definem a forte imagem de Brasília, mas que, todavia, não a definem por completo. Para além dos eixos fundamentais, Costa define “setores ilhados, cercados de avoredo e de campo”, divididos em “loteamentos para casas individuais”, dispostos junto ao Lago Paranoá. Contudo, ressalva que se deve evitar a construção sobre a “orla da lagoa, a fim de preservá-la intacta, tratada com bosques e campos de feição naturalista e rústica para os passeios e amenidades de toda a população”¹, realizando assim a transição entre cidade e campo.

Com esta prescrição e, essencialmente, com a presença do verde por todas as partes do Plano (imagem 13), em diversas escalas combinadas em maior ou menor grau, Costa define a última das quatro dimensões do projecto, a “Escala Bucólica”, que introduz a inquestionável qualidade de vida do seu Plano. Fica assim percorrido todo o Plano Piloto ao longo dos seus próprios traços fundamentais, bem como devidamente evidenciadas as suas quatro fortes dimensões que, num profundo jogo de diálogo, se interceptam e harmonizam, resultando nas demonstradas estimulantes seqüências formais e

¹ *Idem, Ibidem*, p. 294.



Plano Piloto | Planta Geral
Imagem do Arquivo do DF

espaciais. Contudo, além das referidas qualidades identificadas até aqui, Arrais¹ destaca mais cinco características que fazem dele o inequívoco vencedor: a proposta de cidade entendida como *civitas* e não simplesmente como *urbs*, a forma como o autor caracteriza e sustenta o projecto da cidade a partir da sua identidade fundadora, a clareza e simplicidade que o tornam facilmente compreensível, a sua actualidade e, por fim, a força da sua exposição.

Solução de fácil apreensão, evidente "*simplicidade e clareza do risco*", contém implícitas ideias e modelos bem profundos que um primeiro olhar pode não evidenciar. Na retórica de Lucio Costa existe uma proposta de fusão entre o passado e o presente próxima daquela que o próprio Kubistschek referia nos seus discursos, defendendo a necessidade de mudança da capital. O exemplo mais claro disso encontra-se no culto à figura de José Bonifácio, onde ao evocar o patriarca da independência como ícone da sua proposta, procura trazer para o presente aquela autoridade do passado, sob a forma de um dos mais célebres defensores da transferência da capital.

Com a frase de encerramento do seu relatório, "*BRASÍLIA: Capital aérea e rodoviária, Cidade parque. Sonho arqui-secular do Patriarca*"², ficam sintetizados os principais conceitos que indicam essa fusão de horizontes. Passado, presente e futuro estão claramente dispostos dentro de um mesmo universo argumentativo, materialização de um conhecimento acumulado e de um ponto de convergência do pensamento urbanístico de uma época, concebido com elevado grau de temporalidade social e individual.

Concluindo, Lucio Costa consegue representar, transmitir, persuadir e, mobilizar todo o campo de experiência do presente, convencendo o júri e o próprio Presidente da República de que a sua proposta é a única capaz de representar o momento histórico que o país atravessa. Posto isto, o que importa por agora é que o projecto está definido, escolhido e devidamente explicitado, estando pronto para se concretizar. Assim, que se dê início às obras e que siga em frente a epopeia Brasília.

¹ ver ARRAIS, *Retórica e persuasão no concurso para o Plano Piloto de Brasília*. 2008.

² COSTA, *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1957 in Lucio Costa, *Registro de uma vivência*. 1995, pp. 295.

MODERNISMO COM SOTAQUE PARA ALÉM DO MOVIMENTO MODERNO

Depois de compreendido o projecto que dará forma à nova capital, parece-me importante introduzir uma nova perspectiva no debate. Estando integrados, até aqui, os diversos momentos deste processo no correspondente contexto histórico, seja ele ideológico, político, económico ou social, parece-me oportuno fazer o mesmo em relação ao seu projecto, para que se torne possível, de forma fundamentada, evidenciar as suas particularidades.

À semelhança de alguns pontos tratados anteriormente, também como cidade planeada Brasília não é fortuita nem experimentalmente pioneira. A nova capital não inicia nem termina o ciclo de construção de novas capitais nacionais, estando inserida numa sequência de muitas outras capitais com as quais, naturalmente, se assemelha em determinados aspectos.

É possível referir alguns exemplos, como São Petersburgo com quem partilha a vontade de alterar a organização política e geo-económica do país, ou Washington com quem partilha a história de ex-colónia que adopta a República Federal. Todavia parece-me essencial centrar todo este debate no período fértil no qual Brasília se insere, ou seja, no pensamento urbanístico do século XX, nos seus produtos e, principalmente, na forma como esta conjuntura influencia ou se distancia do Plano de Lucio Costa.

Brasília tem como berço um dos grandes instantes da arquitectura universal, *“o momento em que superando os estilos clássicos europeus, originários da Grécia, Roma, Bizâncio, do Medievo gótico e do Barroco, a arquitectura se globaliza”*.¹ Desta forma também o debate sobre planeamento urbano se in-

1 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 350.

ternacionaliza, pondo em lugar de destaque a discussão de modelos urbanos para novas capitais.

A *Town Planning Conference*, levada a cabo em 1910 pelo *Royal Institute of British Architects* (RIBA) em Londres, dá o tiro de partida, abrindo caminho ao século XX que prossegue “sobre a estrada que Londres começa a traçar no mapa”.¹ O resto da história escuso-me a contar por sobejamente conhecida. Por entre os Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna (CIAM), o protagonismo de Corbusier ou o nascimento da Carta de Atenas, enfim, a história da afirmação plena do urbanismo moderno.

Como é sabido, deste contexto resultam produtos concretos entre os quais as novas capitais edificadas, como Camberra, Nova Deli ou Chandigarh, bem como todas as outras submetidas a radicais planos de transformação. Contudo, é com a inauguração da capital brasileira que nasce “um dos símbolos do século”, atingindo-se o culminar do pensamento “que o desenvolvimento da *Town Planning Conference* de Londres inaugurou”.²

Assim, com esta breve contextualização chego à questão que de facto me interessa abordar neste ponto. Com a inauguração de Brasília inaugura-se também um discurso que a interpreta como ícone do movimento moderno, sonho dos CIAM, materialização da Carta de Atenas ou símbolo maior das aspirações de Corbusier, discurso que se mantém por muitos e longos anos. Porém, tais associações escondem mais do que demonstram, sendo imprescindível, antes de tirar conclusões, fazer algumas considerações à arquitectura moderna no Brasil, ou melhor, à Arquitectura Moderna Brasileira.

Também no Brasil o ideal modernista internacional foi, sumária e explicitamente, “expresso pela vontade de construção de uma sociedade igualitária, de substituição da gasta estética historicista por uma “estética nova” da máquina, de industrialização nas cidades e promoção de uma nova classe operária e de transformação de um país de carácter maioritariamente rural para

1 DAL CO, *Cinquanta anni dopo il Piano Brasília*. em Casabella. 2006, p.3.

2 *Idem, Ibidem*, p. 4.



Edifício do Ministério da Educação | Rio de Janeiro
Foto de Nelson Kon



Edifício do Ministério da Educação | Rio de Janeiro
Foto de Nelson Kon

maioritariamente urbano."¹

Já desde os anos vinte que as expressões modernistas, tanto construtivas como plásticas, marcam presença no cenário brasileiro, período no qual a base ideológica do movimento emerge, estruturando-se e fundamentando-se a partir das experiências europeias entre-guerras. As primeiras afirmações modernistas no Brasil ocorrem com o projecto de alguns edifícios para "São Paulo, por Warchavchik, Flávio Carvalho e Rino Levi, a partir do final dos anos vinte"², abrindo caminho a uma grande explosão de experiências arquitectónicas na primeira metade dos anos trinta.

No entanto, é com o Estado Novo brasileiro, entre 1937 e 1945, que o movimento ganha corpo e consistência, tornando-se o paradigma da cultura nacional, ganhando volume e densidade. Neste seguimento, pode-se afirmar que a Arquitectura Moderna Brasileira nasce, verdadeiramente, com o projecto para o Ministério da Educação no Rio de Janeiro. Como membro fundamental da equipa projectista, é com este projecto que Lucio Costa põe fim ao período de intensa experimentação, "ficando definido o modelo canónico capaz de englobar e homogeneizar todos os tipo de experiencias".³

Mesmo que na presença de Corbusier como consultor, é sob a direcção de Costa que "brota o eficaz dispositivo de produção simbólica que por dois decénios unificou e trouxe à ribalta internacional a arquitectura brasileira."⁴ Alguns dos elementos base da realização do Ministério transformam-se num símbolo nacional, entre os quais a colaboração entre arquitectos e artistas, "a apropriação ligeiramente distorcida dos motivos da figuração moderna internacional ou a relação entre os arquitectos e o Estado, como promotor de projectos novos e da sua nova representação".⁵

Contudo, o projecto introduz um outro elemento fundamental na Arquitectura

1 DEL RIO, *O legado do urbanismo moderno no Brasil*. 2002.

2 GORELIK, *Brasília: Museo della Modernità*. em Casabella. 2006, p. 16.

3 *Idem, Ibidem*, p. 16.

4 *Idem, Ibidem*, p. 17.

5 *Idem, Ibidem*, p. 17.



Edifício do Ministério da Educação | Rio de Janeiro
Foto de Nelson Kon

Moderna Brasileira. Ao analisar o edifício Ministério da Educação, Sylvia Ficher chama a atenção para o aumento proposto na altura dos pilotis, aumento esse que lhe confere aquela “aparência de estar sobre salto-alto” (ver imagem ao lado). Esta inegável forma de realçar a dignidade do programa, constitui “o primeiro passo no sentido de uma progressiva associação entre modernidade e monumentalidade”¹, associação essa que passa a caracterizar e diferenciar a Arquitectura Moderna Brasileira.

Como é sabido, o movimento moderno trouxe consigo a “rejeição do conceito de monumentalismo”, por “rejeitarem a circunscrição da experiência estética a determinadas circunstâncias da vida, postulando que esta deveria ser colocada ao acesso de todos” em todas as ocasiões da vida diária, bem como pela sua “rejeição do culto ao passado e a suas noções de beleza”, agora entendida como “decorrente do correcto atendimento dos requisitos funcionais da arquitectura”.²

Assim, com esta diferenciação, o Ministério da Educação inicia um procedimento largamente difundido nos anos seguintes, marcando de forma decisiva o modernismo brasileiro e principalmente as posteriores obras de arquitectura e urbanismo de Lucio Costa e Oscar Niemeyer. Da experiência no Ministério nascem as obras que dão o reconhecimento internacional à arquitectura brasileira, como o Pavilhão de Lucio Costa para a Feira Mundial de Nova Iorque em 1939 ou o Complexo da Pampulha em Belo Horizonte, iniciando a relação entre Niemeyer e Kubitschek, tendo estes exemplos o inequívoco culminar com Brasília.

Como é notório, muito se destaca Niemeyer neste esplêndido período fértil, no entanto, ao longo destes anos, Costa está sempre presente na organização de todo o dispositivo cultural de renovação modernista, numa “profunda ambição de continuidade” e numa “procura orientada para produzir um novo equilíbrio”³, como que, inconscientemente, preparando o caminho para o seu

1 STENZEL, *Monumentalidade na Arquitectura e Urbanismo Modernos no Brasil*. p. 2.

2 *Idem, Ibidem*, p. 3.

3 GORELIK, *Brasília: Museo della Modernità*. em Casabella. 2006, p. 16.



Park Hotel São Clemente | Projecto de Lucio Costa
Foto retirada do Portal ArcoWeb



Casa Barão de Saavedra | Projecto de Lucio Costa
Foto retirada do Portal ArcoWeb

Plano Piloto. Sendo Corbusier o ponto de referência obrigatório no panorama internacional com o seu conhecido modelo de ordem, Costa procura sempre encontrar a forma eficaz de fazer uma representação homogénea do Brasil moderno, partindo da relação entre a tradição e a modernidade, o nacionalismo e o internacionalismo, o elitismo e as preocupações sociais.

Assim, tanto na arquitectura como no urbanismo, começa a ser estabelecida uma identidade que, embora baseada nos princípios internacionais, sabe ser idiossincrática no caso brasileiro, expressando os seus valores seguros e colectivamente assumidos. Desta incessante busca nascem os projectos de Costa nos anos 40, como o Park Hotel em Nova Friburgo (imagem ao lado), a casa do Barão de Saavedra (imagem ao lado) ou a casa de Hungria Machado, nas quais tenta combinar “*composições classicistas com soluções desenvoltamente modernistas*”¹, dentro de estruturas simples derivadas da tipologia e materiais tradicionais.

Desta forma apresenta a nova arquitectura não como uma alternativa, mas sim “*como a conclusão de todas as buscas dos anos vinte, modernistas, regionalistas ou neo-coloniais, materializando as aspirações dos jovens intelectuais*”² e partilhando-as, a partir de 1930, com o Estado. Chegados a este ponto, facilmente se explica o sucesso dos seus esboços no concurso para Brasília, já que ninguém melhor que ele podia responder ao programa, uma vez que era dele “*a matriz da Arquitectura Moderna Brasileira vinte anos antes nascida. A peculiar combinação de modernização e culturalismo nacionalista foi o que uniu a arquitectura ao Estado no ciclo que conduz ao apogeu da Arquitectura Moderna Brasileira, e o que termina com Brasília*”³, na firme certeza de um movimento nacional e de uma expressão de identidade.

Com esta leitura do ciclo da Arquitectura Moderna Brasileira e da particular análise de Costa na “*interpretação da figuração e da retórica moderna*”⁴, pode-se então, finalmente, contrariar profundamente a interpretação de quem,

1 GORELIK, *Brasília: Museo della Modernità*. em Casabella. 2006, p. 16.

2 *Idem, Ibidem*, p. 17.

3 *Idem, Ibidem*, p. 17.

4 *Idem, Ibidem*, p. 18.



Arquitetura Moderna no Brasil | Publicações internacionais
Capas de Philip Goodwing



Arquitetura Moderna no Brasil | Revistas internacionais
Imagens retiradas do Portal ArcoWeb

durante anos e anos, leu Brasília como um mero produto do receituário dos CIAM e em particular da Carta de Atenas, da simples adopção dos cinco pontos para uma nova arquitectura de Corbusier e da sectorização funcional em habitação, trabalho, circulação e lazer.

Factos somados, fica inequivocamente evidenciado que, para correctamente compreender Brasília, é imprescindível entendê-la como o resultado de uma lúcida sobreposição de diversos modelos urbanísticos, só realizável por alguém como o próprio diz, “*desarmado de preconceitos e tabus urbanísticos*”.

Assim, Brasília é um conjunto de muitas coisas. Nas palavras de Costa, Brasília é um pouco da cidade no campo e um pouco do campo na cidade, estando, na realidade, a apropriar-se do pensamento de cidade-linear de Soria: “*Realizar la vida urbana; urbanizar el campo*”. Mas Brasília é também a cidade funcional onde cada zona tem uma determinada função, segundo a qual recebe o respectivo tratamento. É a cidade viária estruturada por uma malha hierarquizada de vias de circulação articuladas por nós, que se cruzam a diferentes níveis e é a cidade radiosa, organizada em grandes quarteirões, imperando a separação entre peões e automóveis.

É a cidade central que prevê a sua ampliação criando novos núcleos urbanos de expansão, as tão famosas cidades satélite brasilienses e é também a cidade jardim, onde o branco da arquitectura moderna brasileira se harmoniza com a sempre presente natureza que invade toda a cidade.

Por último, numa óbvia afirmação da monumentalidade como essencial característica implícita à Arquitectura Moderna Brasileira, é ainda a cidade monumental, com a sua estrutura simétrica, onde o tecido urbano se distingue dos espaços de representação do poder, “*espaço de excepção*” tão bem caracterizado por Holanda.¹ Brasília é tudo isto e muito mais, mas é, sobretudo, uma obra de indiscutível beleza, “*uma declaração verdadeira dos princípios estéticos que anunciavam a globalização do planeta, ao mesmo tempo que*

¹ ver HOLANDA, O Espaço de Excepção. 2002.

*inspiravam a nascente cultura brasileira em suas múltiplas raízes.”*¹

Para concluir, a capital de Lucio Costa, mesmo que profundamente inspirada pelos princípios modernistas, está *“muito longe da típica cidade indiferenciada moderna”*.²

Afirma-se como uma cidade distinta, inconfundível, com uma forte identidade e um jogo adequado entre unidade e variedade que a tornam numa capital grandiosa e esplendorosa. Com isto, termino em clara referência ao título deste subcapítulo. Brasília é modernismo sim, mas é também mais, muito mais para além do movimento moderno.

1 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 350.

2 HOLANDA, em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 150.



Congresso Nacional | Período de construção
Foto do Arquivo DPHA

DO PLANO AO TERRENO ENTRE ADAPTAÇÕES E ADULTELAÇÕES

Com o fim deste segundo capítulo chega o tão aguardado início da construção de Brasília. Até aqui ficaram demonstrados os dois séculos de gestação de todo o processo da transferência da capital brasileira, período que se afirma profundamente dicotômico quando comparado com o curtíssimo prazo de execução da obra. Do Plano à inauguração da nova capital vão apenas quatro anos, período no qual muitas decisões têm de ser tomadas, bem como muitas alterações feitas numa enorme corrida contra o tempo.

De uma forma global a capital construída corresponde, *“na maioria dos aspectos, à proposta inicial, na medida que se realizou a imagem de Brasília, como capital, coincidindo com o que, no referido relatório, está conceituado.”*¹ Todavia, existem algumas pequenas (grandes) diferenças que, se entendidas, justificam alguns dos futuros problemas e deixam infundadas algumas das críticas actualmente feitas ao Plano Piloto.

A rapidez com que se executam as obras entre o concurso de 1956 e a inauguração em 1960, surpreende o Brasil e o Mundo. Quatro anos bastam para, partindo do vencedor do concurso, aprofundar a proposta vencedora, realizar as infra-estruturas necessárias, construir os primeiros alojamentos e edifícios do governo, bem como transferir os ministérios e administrações a tempo da inauguração.

No entanto, a bem da verdade, é preciso referir o trabalho preparatório da Administração Federal, iniciado em 1950 e materializado pelos arquitectos Pena, Lacombe e Reis no plano de 1955. Tratando o mesmo território, este

¹ BARBOSA; BICA; KOHLSDORF, *A preservação do espaço de Brasília*. 1986, p. 245.



Kubitschek e Lucio Costa | Início da construção do Eixo Monumental
Digitalização do Arquivo do DF



Reunião de trabalho | JK, Niemeyer e Lucio Costa
Digitalização do Arquivo do DF

plano permite “quantificar as infra-estruturas técnicas, prefigurar a construção de certas estradas, prever a realização da represa e do Lago e as primeiras instalações da obra”.¹ Com este contributo é possível, antes da decisão do projecto final, iniciar as primeiras obras de acondicionamento do lugar e a construção dos primeiros alojamentos, para que, então, prossiga o início da execução do projecto.

Depois de já terem trabalhado juntos na construção do Ministério da Educação no Rio de Janeiro, Niemeyer e Costa voltam a formar uma dupla, sendo interessante analisar a forma como todo o projecto é acompanhado. Se por um lado Niemeyer, responsável pelo departamento de arquitectura, se radica de malas e bagagem no enorme canteiro de obras em que se torna Brasília, Costa opta pela distância de mais de mil quilómetros, de onde, no seu atelier no Rio de Janeiro, vai comandando todo o departamento de urbanismo.

A distância física que separa estes dois protagonistas, aliada à tremenda velocidade de construção, resulta em diversas lacunas sobre as razões e a autoria de grande parte das mudanças e adaptações desde o Plano até à cidade física. Em recente investigação, Leitão² enumera cronologicamente algumas das mais importantes, as quais passo, de seguida, a referir:

- Transferência de todo o conjunto para Este, aproximando-se do Lago Paranoá, o que reduz em 500 metros a distância, mas continuando o Lago, mesmo assim, algo segregado.
- Criação das super-quadras 400 e 700 a Este e a Oeste do eixo de circulação, respectivamente, ampliando assim as áreas residenciais do Plano.
- Ampliação da área central da cidade.
- Ampliação das áreas destinadas a residências unifamiliares, que, projectadas na margem Oeste, foram expandidas para as penínsulas e margem Este

1 PANERAI, em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p.109.

2 LEITÃO, *Do risco às cidades: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*. 2003.



Congresso Nacional | Período de construção
Foto do Arquivo DPHA

do Lago. Criou-se também mais um bairro residencial na margem direita do rio Vicente Pires (SMPW).

- Alteração de detalhes no traçado, função e altura dos edifícios ao longo da avenida W3, na Asa Norte.

- Construção de uma cintura de grandes edifícios institucionais a Este e Oeste das Asas Sul e Norte (SGAS e SGAN) rompendo a linearidade do desenho original.

A razão das primeiras alterações é facilmente explicável, devendo-se ao próprio júri do concurso, quando o seu presidente Holford considera existir “*dema-siado terreno indefinido entre o Lago e o centro governamental*”¹, o que conduz à aproximação de todo o Plano ao Lago e à conseqüente transferência de parte do sector de habitações para a margem oposta.

Para além das alterações referidas, as adaptações e cruzamento entre o Plano Piloto e os diversos estudos de infra-estruturas a implantar, obrigam também a constantes alterações e ajustes projectuais. Desde o conhecimento do resultado do concurso, planos de abastecimento, saúde e educação, começam a ser elaborados, o que resulta obviamente em repercussões no Plano inicial de Costa.

Como exemplo temos o Hospital Principal que o plano de saúde prevê no centro da cidade e que obriga, como em cima referi, à ampliação de todo o Centro, dada a necessidade de criar um novo sector ao lado do Sector Comercial Sul. Já o plano educativo impõe a introdução de escolas-parque em todas as unidades de vizinhança, ocupando o lugar das previamente definidas escolas secundárias, e o plano de abastecimento determina a instalação de um mercado público por unidade de vizinhança, produzindo todas estas deliberações ainda mais alterações ao projecto inicial.

¹ HOLFORD em *Actas da Comissão Julgadora do Plano Piloto de Brasília*, publicadas no Diário Oficial da União, 25 de Março de 1957, p. 13.



Eixo Monumental | Torres do Congresso Nacional ao fundo
Foto do Arquivo DPHA



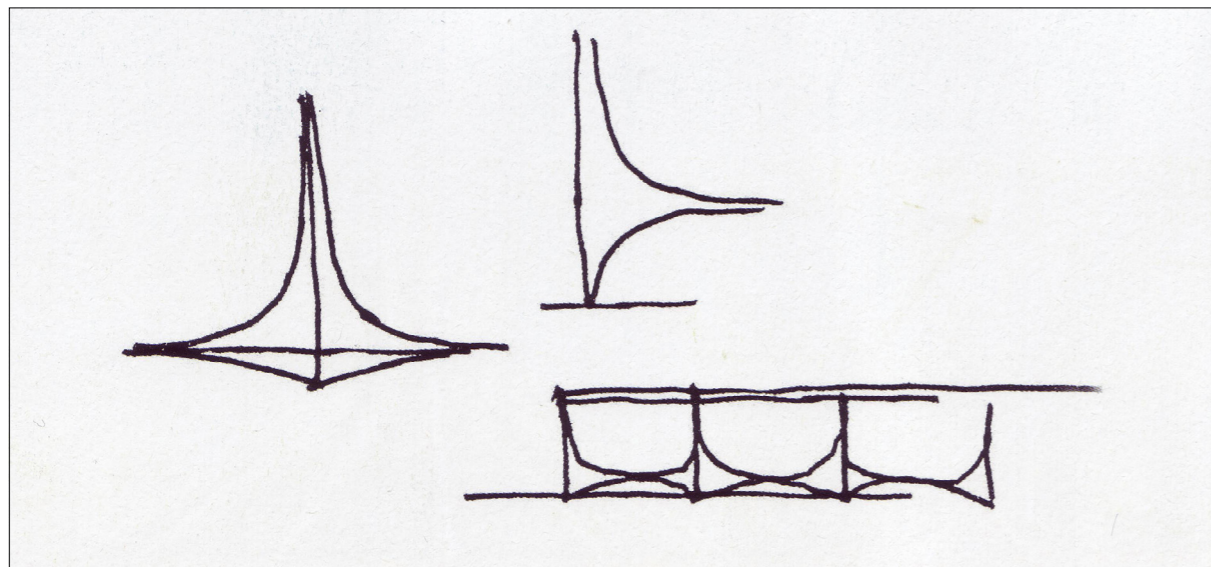
Esplanada dos Ministérios | Período de construção
Foto do Arquivo DPHA

Contudo, todas estas mudanças não devem ser entendidas como um desvirtuar do projecto de Costa, nem como uma redução da sua força, mas sim, como prova provada de que o projecto não resulta de um só protagonista, mas de um conjunto de esforços, críticas e apoios, avanços e recuos que se consolidam com o tempo.

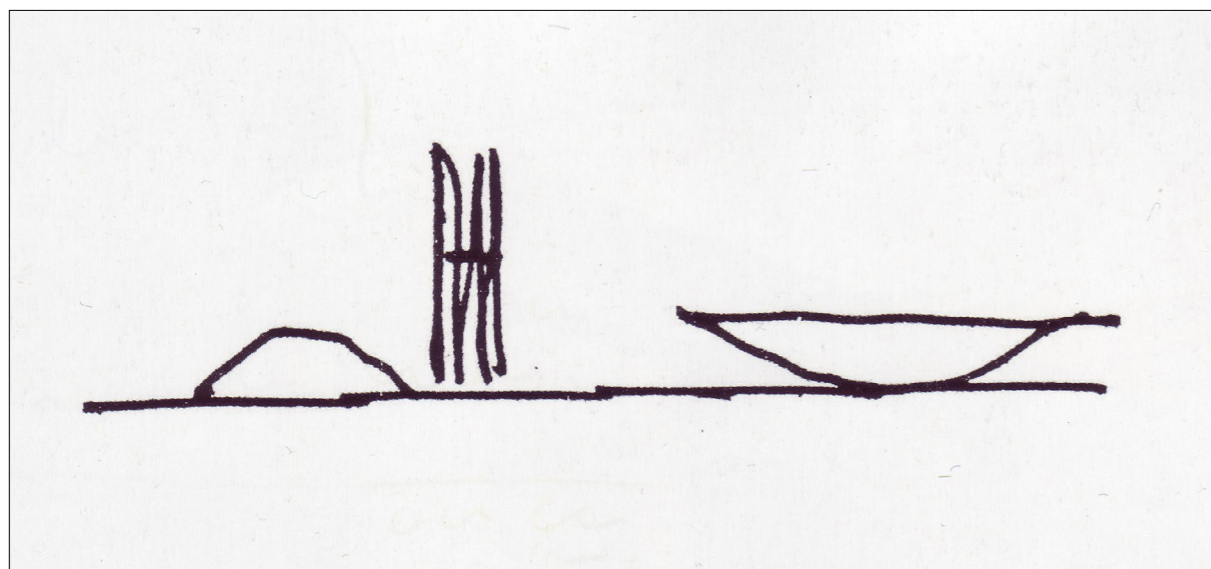
Em oposição a estas mudanças ocorrem outras alterações, ou melhor, adulterações que, essas sim, comprometem a identidade e os princípios previamente estabelecidos, resultando em condições problemáticas a um desenvolvimento pleno das práticas sociais e urbanas. Como exemplo disto surgem as evidentes alterações nas quadras 500 e 700 da Asa Norte e a sua relação com o comércio local. Tais alterações resultam da rápida apropriação por parte da população da cidade ainda mesmo por acabar, de forma a contrariar usos e adaptações que vão contra o espírito do projecto.

Sem querer ser exaustivo, refiro ainda as zonas de comércio local que servem os super-quarteirões, que são previstas como duas filas de lojas com entrada direccionada para o interior dos quarteirões, devendo os arruamentos automóveis que as dividem apenas servir como zonas de serviço, cargas e descargas. Ao invés, os estabelecimentos são projectados de costas para os quarteirões, dando-lhes a degradante imagem de traseiras, optando por formar frentes voltadas para as vias automóveis, invertendo a lógica inicial. Com isto, formam ruas de vitrinas frustrantes que pelo seu curto comprimento, não conseguem sequer ter a dimensão necessária para formar uma rua “tradicional”.

Descritas todas estas alterações e adulterações ao Plano, parece-me agora oportuno introduzir a referência a um dos factores incontornáveis neste processo, essencialmente, pelo tremendo contributo para o resultado final de tamanha empreitada. Se até agora me centrei no urbanismo e na sua execução, é imperatório referir o trabalho de Niemeyer, que embarca na frenética idealização e construção dos principais edifícios da capital ou, neste caso, das principais obras de arte de Brasília. Formado na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, lá estudou no período em que a adopção dos fundamentos do movimento moderno já ia avançada, mesmo que permanecessem



Palácio da Alvorada | Esquiços de Niemeyer
Foto da Fundação Oscar Niemeyer



Congresso Nacional | Esquiços de Niemeyer
Foto da Fundação Oscar Niemeyer

ainda muitos dos valores académicos.

Não encontrando grandes oscilações na sua carreira, começa modernista em 1934 e assim se mantém até 1956, seduzido pela plástica das formas, inclinação nada contraproducente dada a tarefa que tinha a seu cargo. Durante o período da construção, Niemeyer desenha para a capital, os “seus edifícios mais célebres, notáveis pela pureza de formas e um carácter monumental evidente, nascido dos sábios contrastes entre construções horizontais e verticais, volumes retangulares e superfícies curvas, materiais em estado natural e o toque acetinado de certas construções.”¹ Nos palácios de Brasília, consolidando a linguagem pessoal que delineava há quase duas décadas, atinge uma espectacular composição, recorrendo à simplificação e ousadia nas formas exteriores, contribuindo, inequivocamente, para o esplendor final do conjunto arquitectónico e urbanístico.

São diversas as suas magníficas edificações, como a Catedral, o Teatro Nacional, o Supremo Tribunal, o Palácio do Itamaraty ou o Ministério da Justiça, todos nascidos num perfeito entrosamento com os desenhos de Costa, onde, em muitos casos, o esboço do urbanista parece antecipar a configuração arquitectónica dos edifícios.

Deste diálogo nasce um grupo formado com o que de melhor existe na arquitectura brasileira, numa arte total que, através da emoção estética, altera a percepção e a sensibilidade dos habitantes. Para terminar e, como exemplo, destaco pessoalmente os palácios da Alvorada e do Planalto, com as delicadas formas dos seus pórticos, bem como o Congresso Nacional com as suas duplas torres e apaixonantes abóbadas, que se tornam, até hoje, signos do Estado, do País e do próprio desejo de modernidade brasileira.

Posto isto, ficam entendidas as principais alterações, adulterações e edificações que caracterizam a passagem do Plano Piloto à cidade construída, parecendo-me agora importante perceber como é possível, cumprindo ou

¹ PRESSOUYRE, *Parecer do ICOMOS sobre a proposta de Brasília a Património da Humanidade* em 1987.



Congresso Nacional | Acabamentos finais
Foto do Arquivo DPHA

adulterando o Plano, levar em diante tamanha epopeia. Chega o momento de introduzir os protagonistas que vivem na sombra desta história, as populações imigrantes. Todos esses homens movidos, numa visão vincadamente poética, pelo sentimento nacional de construção da sua própria capital ou, numa visão mais pragmática, em busca de uma oportunidade de prosperidade económica.

Numa ou noutra visão são eles que, literalmente, com o seu sangue, suor e lágrimas, vão ao longo de quatro anos dando forma àquela que em breve será a capital do seu país. Com a construção já em marcha não param de invadir a cidade, fazendo-se operários na terra onde *"os palácios que se levantam e os arranha-céus da grande Brasília, do seu desejo e da sua necessidade, vão sendo espreitados pelos olhos dessa cidade que não existe legalmente, que vive debaixo do pó e da cachaça, que vai ficando, à espera de nada"*.¹

Mello ilustra fielmente esta situação, retratando-a na construção do Palace Hotel que, aquando da sua inauguração, oferece um conforto igual ao de qualquer outro hotel de luxo do Rio de Janeiro ou de São Paulo, mas que só é possível nascer com o esforço de centenas de *"homens dormindo em barracas de lona, levantadas em pleno serrado, enfrentando três meses de chuvas ininterruptas e isolados de todo o mundo, porque não havia estradas, não havia rádio, lá não chegavam aviões"*.²

O empenho na construção vai muito além do esforço físico, e a nova capital ergue-se rapidamente, contudo, vendo *"homens desesperando de saudade de suas famílias enlouquecerem no desespero do isolamento em que viviam nos primeiros dias de luta"*.³

Produto de tantos esforços, o sonho vai nascendo, crescendo e aparecendo, da mesma forma que em 1959 aparecem os primeiros ilustres visitantes, participantes do Congresso Internacional Extraordinário da Associação Inter-

1 FRANÇA, *Quatro semanas no Brasil*. 1959.

2 MELLO, *Brasília: História e Estórias*. 1992, p. 26.

3 *Idem, Ibidem*. p. 28.



Eixo Monumental em construção | Vista aérea do Congresso
Foto do Arquivo Público de Brasília



Eixo Monumental em construção | Vista da Esplanada dos Ministérios
Foto do Arquivo Público de Brasília

nacional de Críticos de Arte em Brasília. ¹ Por esta altura Brasília já se vai erguendo por entre territórios, fazendas, caminhos e veredas que já cruzavam o quadrilátero do Distrito Federal, no meio de uma paisagem usualmente tratada como “deserto” ou mesmo adjectivada como “nada”.

Num contínuo processo de tomada de posse, num cerrado revolvido ocupado por máquinas, tractores, camiões, estruturas metálicas e milhares de candangos, os participantes do Congresso Internacional são então brindados com o mais que novo Brasília Palace Hotel com as suas centenas de apartamentos, salas com móveis modernistas, piscina e restaurantes que lhes servem de recepção e alojamento. É entre o glamour desta recepção e a poeira avermelhada do cerrado, entre a tenacidade dos candangos e o empenho intelectual de arquitectos e engenheiros, entre o interesse dos jornalistas e dos fotógrafos, “entre uma Coca-Cola à beira da piscina do Brasília Palace e o protesto dos operários por um almoço mais substantivo” ², que o Congresso Internacional Extraordinário dos Críticos de Arte decorre.

Com a duração de nove dias inicia um debate sobre a própria cidade, com o tema proposto pelo organizador Mario Pedrosa: “Cidade Nova: A síntese das artes”. Para eles e com orgulho da cidade que à sua volta cresce, Lucio Costa transmite essa vontade de afirmação, de conquistar o destino, afirmando estar certo que com “Brasília se comprova o que vem ocorrendo em vários setores das nossas atividades: já não exportamos apenas café, açúcar, cacau – damos também um pouco de comer à cultura universal”. ³

Com o decorrer do tempo e ao longo destes duros anos de empreitada, muito se debate dentro e fora do Congresso, nacional e internacionalmente, nas múltiplas áreas do saber sem que nenhuma consiga ficar de fora na apreciação desta epopeia. É inequívoco que a associação arquitectónica e urbanística ao projecto político prova ser eficaz, e o apoio à construção de Bra-

¹ Entre eles, os críticos e historiadores Bruno Zevi, Giulio Carlo Argan, Meyer Schapiro, Alberto Sartoris, Gillo Dorfles, Tomás Madonado, e profissionais como Eero Saarinen, Richard Neutra, Jean Prouvé e Charlotte Perriand.

² MELLO, *Brasília: História e Estórias*. 1992, p. 33.

³ COSTA, em PESSÔA, *Lucio Costa: Registro de uma vivência*. p. 229.



Eixo Monumental em construção | Vista aérea
Foto do Arquivo Público de Brasília



Início da construção do Congresso | Vista aérea
Digitalização do Arquivo do DF

sília é considerado um gesto progressista abraçado por substancial parte dos intelectuais e da classe estudantil, formando uma grande massa crítica de apoio ao projecto.

Por oposição, e não escondendo que eles existem, os críticos da empreitada são rotulados de conservadores e, da perspectiva actual, não deixa de ser surpreendente que, mesmo com os mais sensatos argumentos, a oposição não consiga colocar a opinião pública, nem sequer no Rio de Janeiro, contra a transferência da capital.

Mas o tempo continua a passar e o sonho torna-se realidade após aproximadamente 41 meses de construção, quando é inaugurada, a 21 de Abril de 1960, a capital que faz o Brasil entrar no mapa da cultura internacional. Com o esqueleto principal da rede viária e os principais edifícios oficiais concluídos, o fascínio e admiração generaliza-se, quase fazendo esquecer o falhanço no previsto auto-financiamento através da venda de 80.000 terrenos, o que obriga ao consumo de quase 3% do PIB desse período.

Porém, *“o Brasil realiza-se, projecta um complexo de necessidades, toma consciência de uma força interna – e eleva essa consciência a um grau de absoluto”*¹, completando, assim, a sua certeza nacional. Com Brasília, o terceiro passo da *“invenção do Brasil foi andado, depois da descoberta, depois da independência política, uma nova civilização se propõe, com uma urgência de quem rapidamente caminha para o futuro, de quem no futuro e em si próprio acredita”*.²

No dia da inauguração do Congresso, o deputado Ranieri Mazzilli afirma que *“mais ainda do que um milagre da vontade humana, Brasília é um milagre de fé”*. Na minha posição de não crente tomo a ousadia de inverter as suas palavras. Para mim, mais do que um milagre de fé, Brasília é um milagre da vontade humana, da busca de um ideal, da força de um povo na procura de um sonho, em busca de uma utopia.

1 FRANÇA, *Brasília: cidade nova*. 1960.

2 *Idem, Ibidem*.



Inauguração de Brasília | Multidão junto ao Palácio do Planalto
Digitalização do Arquivo do DF

Como prova disso, termino este ponto com as palavras do seu criador, afirmando que *“a existência de Brasília é, ainda, testemunho da nossa força viva latente. Do ponto de vista do tesoureiro, do Ministro da Fazenda, a construção da cidade pode ter sido mesmo insensatez. Mas do ponto de vista do estadista, foi um gesto de lúcida coragem e confiança na direcção do Brasil definitivo.”*¹

¹ COSTA, 1990 em PESSÔA, *Lucio Costa: Documentos de Trabalho*. 1999, p. 292.



EVOLUÇÃO URBANA
PARA ALÉM DO PLANO PILOTO



Construção do Eixo Monumental | Ao fundo os Ministérios
Foto do Arquivo Público de Brasília

A EPOPEIA DA CONSTRUÇÃO

1956-1960

“Sessenta mil candangos foram necessários para desbastar, cavar, estaquear, cortar, serrar, pregar, soldar, empurrar, cimentar, aplainar, polir, erguer as brancas empenas... -Ah, as empenas brancas! Como se tivessem sido depositadas de manso por mãos de anjo na terra vermelho – pungente do planalto, em meio à música inflexível, à música lancinante, à música matemática do trabalho humano em progressão... O trabalho humano que anuncia que a sorte está lançada e a ação é irreversível.”

Vinícius de Moraes

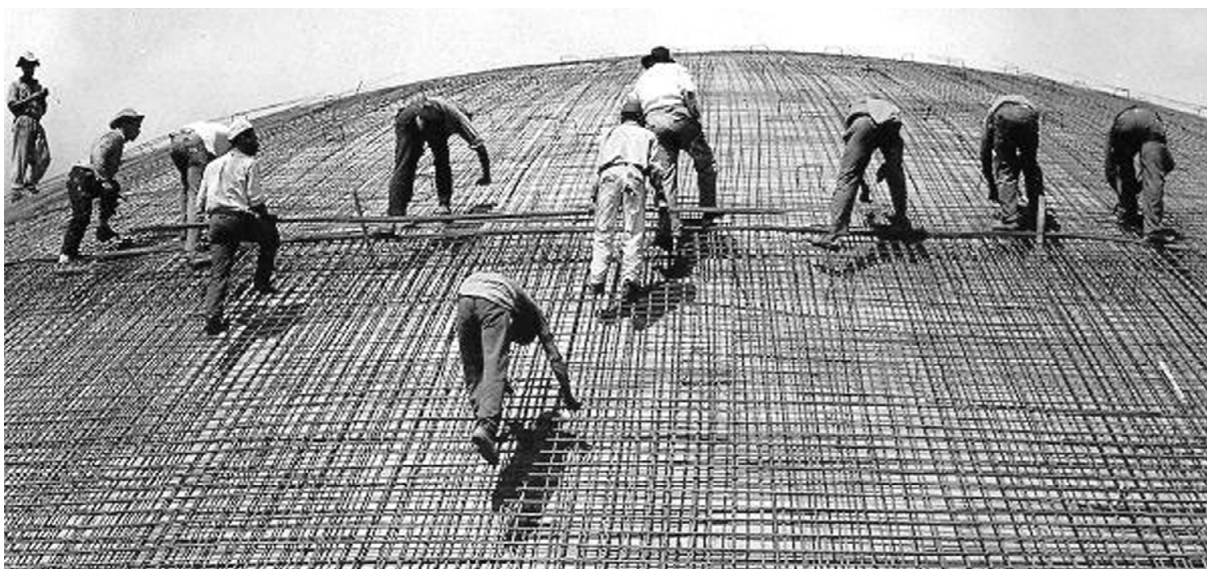
Meio século passou desde a inauguração de Brasília até aos nossos dias. Cinquenta anos de longas histórias, de marcas profundas e de transformações irreversíveis cuja compreensão se torna, naturalmente, imprescindível no contexto do presente trabalho. Rumo ao último capítulo desta dissertação, procurarei transportar a capital até aos dias de hoje, percorrendo os principais factos e factores que marcam o seu crescimento, numa leitura à escala urbana do processo que transforma o Plano Piloto de Lucio Costa no actual sistema urbano.

Metodologicamente, recorro à mesma divisão temporal usada habitualmente pelo Departamento de História da Arquitectura da Universidade Federal de Brasília, comum a diversos estudos e autores, que me parece lógica e funcional no âmbito do estudo que apresento. Posto isto, passo assim ao primeiro intervalo temporal definido, os anos da construção da nova capital, parecendo-me oportuno começar por entender o desenvolvimento deste novo organismo, demonstrando as primeiras consequências sociais e geopolíticas que se começam a manifestar com o *“tornar real”* do sonho da nova capital.

Como vagamente referido anteriormente, com o compromisso assumido por



Construção de Brasília | Candangos com o Congresso ao fundo
Foto do Arquivo Público de Brasília



Construção de Brasília | Quotidiano da vida dos candangos
Foto do Arquivo do Distrito Federal

Kubitschek de iniciar o processo de transferência da capital, gera-se, de imediato, uma vaga de imigração que ultrapassa quaisquer expectativas, cumprindo um dos grandes objectivos geopolíticos deste processo, contribuindo para a ocupação do Centro-Oeste brasileiro. Desta forma, o crescimento demográfico é claramente um dos indicadores do êxito inicial, mas, como veremos, rapidamente se transforma num dos maiores problemas com que a capital se tem de debater.

É indiscutível que Brasília, desde o primeiro dia da sua construção, consegue entusiasmar grande parte dos brasileiros, sobretudo as classes mais populares e pobres. Por entre tamanho entusiasmo inicia-se o recrutamento de operários um pouco por todo o país, principalmente no Nordeste que sentia os efeitos de uma grande seca. Para tal, o governo lança uma campanha associando este novo recrutamento à epopeia do “*far-west*” norte-americano do século anterior.

Nestes moldes, a construção de Brasília é entendida como uma nova “*Marcha para o Oeste*”, deslocando os “*candangos*”¹ para os sertões, possibilitando que os equipamentos de vida urbana cheguem a uma região que os desconhecia por completo. A nova capital é anunciada como uma grande oportunidade para os mais pobres, bem como um marco do futuro brasileiro mais rico e mais justo.

Ainda antes do arranque das obras a NOVACAP prevê que apenas um terço dos operários que vão trabalhar na construção de Brasília lá permaneça após a inauguração, devendo estes, findas as obras, ser incorporados no sector de serviços. Segundo essa previsão outro terço deve ser instalado em colónias agrícolas, de forma a abastecer a capital, esperando-se que o terço restante volte para as suas terras de origem.

Mas, ao contrário do previsto, o crescente populacional supera todas as expectativas e, em Janeiro de 1957, ainda no início das obras, a população é já

¹ Designação dada aos operários que trabalharam nas grandes construções de Brasília, normalmente provenientes do Nordeste brasileiro.



Asa Residencial | Vista aérea
Foto do Arquivo do DF



Asa Residencial | Vista aérea
Foto do Arquivo do DF

constituída por 2500 trabalhadores, número que sobe para mais de 6000 em Julho do mesmo ano. Neste período a resposta à procura de serviços e lazer é insuficiente, tendo os habitantes de recorrer à Cidade Livre, um acampamento provisória criado segundo um esquema de Niemeyer, que se começa a formar em 1956 como resposta a essas necessidades. Para atrair comerciantes, estes são convidados a instalarem-se em terrenos temporariamente cedidos, concedendo-lhes isenção de impostos, mas obrigando-os a realizar apenas construções em madeira e a restituir os terrenos no dia da inauguração da cidade.

Com mais ou menos problemas a construção continua, assim como continua o aumento da população. O Plano de Costa prevê, desde início, como resposta às necessidades de expansão da capital, a criação de cidades-satélite em moldes urbanísticos modernistas, mas apenas a implementar após a saturação populacional do Plano Piloto.

Por ironia do destino a primeira cidade-satélite surge ainda antes da inauguração de Brasília, decorrente de uma história peculiar. Em Junho de 1958 quatro a cinco mil camponeses, vindos do norte em busca de emprego, são parados pelo exército que lhes impede o acesso à futura capital. O encerramento das estradas e o posicionamento das tropas auguram um final trágico. A primeira resposta dos camponeses consiste na instalação de um acampamento do outro lado da estrada, em frente à já referida Cidade Livre, formando uma favela que, devido à tremenda afluência de candangos, não pára de crescer.

Astutamente, os seus habitantes dão-lhe o nome de “*Vila Sarah Kubitschek*”, em referência à esposa do Presidente a quem agradecem o apoio que, na realidade, nunca lhes deu, mas que confunde as autoridades e os administradores da NOVACAP. Sem fim à vista, a situação obriga a negociações entre os favelados e a NOVACAP, resultando, como solução, na criação de Taguatinga, a primeira cidade-satélite implantada a escassos quilómetros do Plano-Piloto e inaugurada a 5 de Julho de 1958.

Transferindo-se da Villa Sarah Kubitschek, 4000 famílias instalam-se por



JK no Hotel Brasília | Dezembro de 1956
Foto do Arquivo do DF

entre “estradas em terra batida, parcelas nas quais os habitantes que conseguiram o direito a um terreno reconstruam as suas (...), num um esboço de administração”¹ que se repetirá múltiplas vezes, dando início à interminável história das cidades-satélite brasilienses.

Imprevistos ultrapassados, a construção segue continuando a ser a maior fonte de emprego da população, gerando 55% do total empregador. Durante este período a população distribui-se por diversas zonas da cidade, geralmente dependendo da sua função. Os operários da construção são alojados em habitações fornecidas pelas empresas de construção como a Vila Planalto ou a Vila Paranoá, os trabalhadores da NOVACAP em Candangolândia e os parcialmente empregados ou desempregados em favelas como a Vila Amauri ou Lonalândia, mais uma vez formando aglomerados espontâneos e previamente não programados.

Com a constante necessidade de mão-de-obra, e retomando a epígrafe de Vinícius de Moraes, as necessárias vagas de candangos não param de chegar, para “desbastar, cavar, estaquear, cortar, serrar, pregar, soldar, empurrar, cimentar, aplainar, polir, erguer as brancas empenas”. Assim, ao mesmo ritmo que evoluem as obras, também a crescente populacional evolui e, em Maio de 1959, o número de habitantes já ultrapassa os 60 000. Em finais desse mesmo ano a população ascende aos 64 000 habitantes, dos quais 19 100 estavam directamente ocupados na construção civil.

Trata-se de uma população predominantemente masculina, solteira, entre 18 e 45 anos, oriunda das regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste que vem em busca de trabalho, melhores oportunidades ou fugindo da seca. Mesmo que muitas vezes sem qualquer qualificação nos ofícios da construção civil, passam a integrar as fileiras pioneiras dos construtores. Juntamente com os funcionários provenientes do Rio de Janeiro constituem a mistura que forma uma forte mescla cultural, marca que claramente caracteriza para sempre Brasília.

Quanto mais o tempo passa, mais falham as iniciais previsões demográficas

¹ PANERAI, em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 110.



Inauguração de Brasília | Multidão junto ao Palácio do Planalto
Foto do Arquivo do DF

traçadas pela NOVACAP. Na realidade, com as obras a chegar ao fim a grande maioria dos operários opta por não abandonar Brasília, mantendo-se na nova capital e, em muitos casos, trazendo também as famílias, tornando ainda mais erradas as previsões iniciais. Este erro de prognóstico aliado à enorme taxa de crescimento populacional da cidade faz com que o Plano Piloto, inaugurado ainda com as construções limitadas à Asa Sul, não consiga, de todo, satisfazer as necessidades de habitação para toda a sua população.

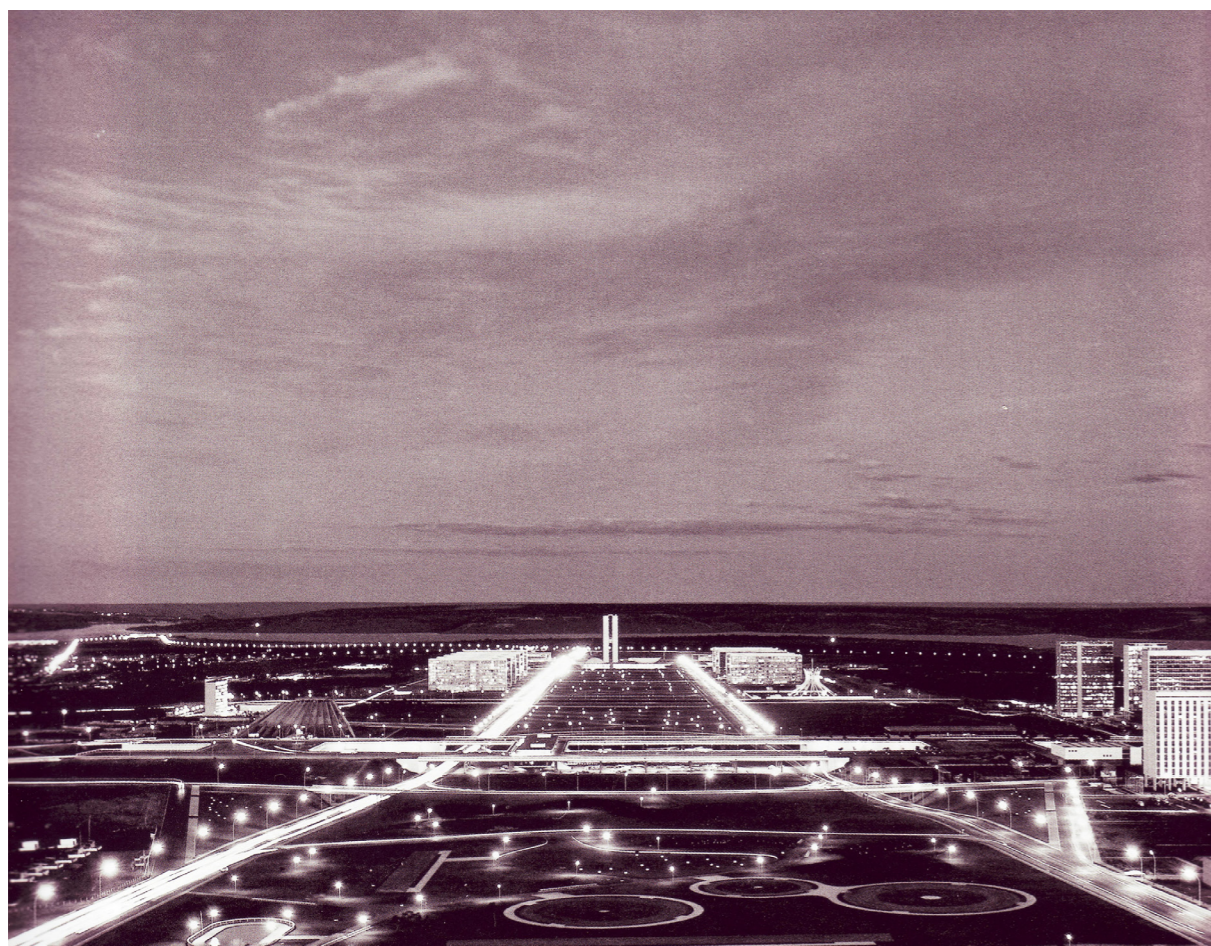
É exactamente aqui que se centra um dos maiores problemas com o qual Brasília se defronta e defrontará ao longo de toda a sua história. Na data prevista a inauguração acontece, mesmo com uma parte dos convidados sem ter onde se alojar ou com parte significativa dos edifícios por implantar. No entanto a conclusão da implantação dos edifícios públicos é uma questão de tempo, mas a solução para a escassez de habitação para todos quantos se deslocam para Brasília, esse, é um problema que, como veremos, ainda se desenvolverá e prolongará por muitos e longos anos.

A NOVA CAPITAL

1960-1977

“Brasília é construída na linha do horizonte. Brasília é artificial. Tão artificial como devia ter sido o mundo quando foi criado. Quando o mundo foi criado, foi preciso criar um homem especialmente para aquele mundo... A criação não é uma compreensão, é um novo mistério... Olho Brasília como olho Roma: Brasília começou com uma simplificação final de ruínas. A hera ainda não cresceu.”

Clarice Lispector ¹



Eixo Monumental | Vista desde a Torre TV em 1960
Foto do Arquivo Moreira Salles

Com a inauguração de Brasília a tendência de aumento populacional não pára, nem somente acalma. A gradual transferência dos serviços públicos, aliada à grande oferta de oportunidades de trabalho, conduz à contínua chegada de mais e mais habitantes, provenientes dos mais diversos pontos do país e das mais distintas classes sociais. Em 1960, a população na capital chega aos 141 742 habitantes, 68 665 dos quais habitantes do Plano Piloto, e em 1970 ultrapassa já o meio milhão de habitantes, sendo 149 982 residentes no Plano. ²

Desta forma, a população migrante em busca de fazer, ou refazer a vida em Brasília, encontra na escassez de habitação no Plano um terrível problema para a sua fixação. Tal facto desencadeia o contínuo aparecimento de mais e mais aglomerados urbanos satélites do Plano Piloto, gerando ainda mais conflitos pela posse da terra, quase toda pertencente ao Estado após as massivas desapropriações de 1956.

Com este cenário, o problema cresce ao mesmo ritmo que cresce a pop-

¹ LISPECTOR, *Os primeiros começos de Brasília*. 1962.

² Dados do Governo do Distrito Federal: GDF, 1984, vol. 1, p. 10.



Eixo Monumental | Vista aérea em 1970
Foto do Arquivo do DF



Eixo Monumental | Vista aérea em 1970
Foto do Arquivo do DF

ulação, vendo-se a NOVACAP obrigada a encontrar uma resposta urgente. Para tal em 1962 cria um programa de habitação de custos reduzidos, a Sociedade de Habitações Econômicas de Brasília, que inicia a construção de urbanizações de habitações de baixo custo, para onde procura transferir a população das “invasões”.¹ Esta torna-se a solução mais adoptada por sucessivos governos, tentando solucionar o problema do tremendo crescente populacional mas que, contudo, gera novos problemas.

Os programas de habitação não chegam para dar vazão à enorme procura, levando a que as cidades-satélite não parem de nascer. Afastadas da proximidade do Lago pela prevista cintura sanitária que o protege, estes núcleos crescem circundando o Plano. Mas também aí são afastadas pela manutenção do cordão sanitário de dez a quarenta quilómetros² em torno do projecto de Costa.

Com Brasília contando ainda poucos anos de vida, as cidades-satélite começam a afirmar-se claramente como uma realidade da qual não se pode fugir, levando ao início de uma necessária e urgente reorganização administrativa, procurando travar um crescimento descontrolado, caótico e de consequências sociais trágicas para o equilíbrio social.

Já em 1964, o Brasil vê instalar-se o autoritarismo militar. Brasília, cidade nascida na democracia, torna-se agora a capital da ditadura por imposição, com a angústia desses tempos difíceis a angustiar também o seu criador. Contudo, apesar dos “*problemas de ordem política, econômica e social, aos quais se vieram a juntar agora outros de natureza institucional*”³, Costa continua a defender a sua criação, afirmando que por esta altura:

“A verdade é que Brasília existe onde há poucos anos só havia deserto e solidão; a verdade é que a cidade já é acessível dos pontos extremos do país; a verdade é que a vida brota e a atividade se articula ao longo dessas novas vias;

1 Nome atribuído aos aglomerados habitacionais também designados por favelas.

2 Ou “zona não edificável de protecção” como Corbusier preferia chamar-lhe.

3 COSTA, *O urbanista defende a sua cidade*. p. 301.



Cidade-Satélite do Gama | Junho de 1971
Foto do Arquivo do DF



Cidade-Satélite Núcleo Bandeirantes | Junho de 1971
Foto do Arquivo do DF

a verdade é que seus habitantes se adaptam ao estilo novo de vida que ela enseja, e que as crianças são felizes, lembrança que lhes marcará a vida para sempre; a verdade é que mesmo aqueles que vivem em condições anormais na periferia sentem-se ali melhor que dantes; a verdade é que a sua arquitetura, despojada e algo abstrata, se insere com naturalidade no dia-a-dia da vida privada e administrativa, o que confere à cidade um caráter irreal e sui-generis que é o seu atrativo e o seu encanto.”¹

Fazendo referência à dimensão que a cidade começa a tomar, conclui afirmando que *“Brasília é verdadeiramente capital e não cidade de província uma vez que por sua escala e intenção já corresponde, apesar de todas as suas deficiências atuais, à grandeza e aos destinos do país”.*²

Tal é completamente verdadeiro e no decorrer dos anos 70 já não é possível pensar Brasília tomando apenas o seu Plano-Piloto. A sua escala é já bem mais abrangente, sendo obrigatório ter em conta as suas cidades-satélite que nascem partindo de pequenos aglomerados pré-existentes, como Planaltina (1859) e Brazlândia (1933). Os acampamentos que se foram consolidando, como a Cidade Livre, actual Núcleo Bandeirantes. As cidades criadas de raiz, como Taguatinga (1958), Sobradinho (1959), Gama (1960), Guará (1968) e Ceilândia (1970). Brasília é já um sistema urbano complexo e em profundo crescimento.

¹ COSTA, *O urbanista defende a sua cidade*. p. 301.

² *Idem, Ibidem*. p. 302.

ORGANIZAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

1977-1987

“Em seguida, começaram a ‘snobar’ a cidade, acusada de ser uma oportunidade perdida porque – entre outras falhas – a população pobre estava mal alojada. Como se por uma simples transferência de capital o urbanismo pudesse resolver os vícios de uma realidade econômico-social secular. Como se o Brasil não fosse o Brasil, mas a Suécia, ou outro país qualquer devidamente civilizado.”

Lucio Costa ¹



Plano Piloto | Vista aérea em 1978
Foto do Arquivo do DF

Em 1976 dá-se um marco histórico na evolução populacional de Brasília, com a população do Distrito Federal a ultrapassar a barreira do milhão de habitantes. Estendendo-se agora por núcleos urbanos instalados em Goiás e Minas Gerais, pela primeira vez a cidade excede os próprios limites do Distrito Federal. É já certo que o decorrer dos anos trouxe à cidade uma evolução demográfica bem distinta da inicialmente prevista, estando o Plano Piloto bem distante de conseguir albergar, por um lado, toda a população da capital e, por outro, fazer coabitar em si as diversas classes sociais.

Tal é evidente também para o próprio Lucio Costa que, mesmo afirmando que “*não foi considerada a proposição inicial de prever, ao longo de todo o eixo rodoviário-residencial, moradia para três níveis diferentes de poder aquisitivo*”, admite que tal “*não teria resolvido o problema, já que grande parte da população trabalhadora é ainda menos que pobre. A mão-de-obra afluiu de toda parte, de modo que em torno de cada canteiro surgiram favelas, e foi necessário transferi-las para outros lugares, à medida que o ritmo das construções diminuía.*” ²

¹ COSTA, *Fiquem onde estão*, em COSTA, *Registro de uma vivência*. p. 315.

² *Idem, Ibidem*. p. 316.



Cidade-Satélite de Ceilândia | Vias de acesso
Foto do Arquivo do DF



Cidade-Satélite da Vila Planalto | Comércio local
Foto do Arquivo do DF

Esta situação problemática obriga a uma tentativa de ordenamento territorial que se dá em meados dos anos setenta, assente em planos de saneamento e de transportes.

Para tal, em 1977 é publicado o Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT) onde é clara a análise, por um lado, da necessidade de manutenção do cordão sanitário pré-estabelecido, eliminando a hipótese de construção nessa área e obrigando a manter a distância entre o centro e as periferias. Por outro lado, a urgente necessidade de diminuir as dificuldades de deslocamento e consequente perda de tempo das populações exige, para tal, uma compactação urbana que, de certa forma, se oponha à matriz polinuclear.

De forma a complementar o PEOT surge o Plano de Ocupação do Território (POT) e o Plano de Ocupação e Uso do Solo (POUSO), respectivamente em 1985 e 1986, que delimitam claramente as principais zonas ambientais, sejam naturais, rurais ou urbanas, mantendo intacta a premissa de conservação da cintura prevista no plano inicial.

Complementando tudo isto, surge um documento intitulado “*Brasília Revisitada*”,¹ onde o próprio Lucio Costa dá algumas sugestões que, de certa forma, tentam encontrar solução para estes mesmos problemas. A título de exemplo, sugere a criação de quadras de habitação popular ao longo das principais vias de acesso do Plano Piloto, criando seis novos bairros residenciais. Desta forma foi criado o Sector Sudoeste, sendo o seu simétrico, o Sector Noroeste, também alvo de diversos projectos. A Vila Planalto é também afectada, sendo burocraticamente admitida, passando a bairro oficial.

Contudo, convém evidenciar que a questão da falta de habitação não é apenas um problema das classes mais baixas. Também a procura de habitações da classe média e alta é superior à oferta, agravando ainda mais um problema que já não era simples. Como resposta a este desequilíbrio entre oferta e procura, inicia-se a construção ilegal de habitações em zonas protegidas com a apropriação de terrenos muitas vezes públicos.

¹ Documento que inspira o título da presente Dissertação.

Surgem agentes imobiliários que, inexplicavelmente, parcelam terrenos e lá edificam condomínios, alguns deles fechados, de habitações para a classe média e alta, ignorando por completo todos os planos e passando impunes a qualquer controle. O primeiro de todos é o Condomínio Quintas da Alvorada que surge em 1977, seguindo-se um sem fim de muitos outros, formando actualmente uns espantosos 41% do núcleo urbano do Distrito Federal e constituindo-se como uma enorme dor de cabeça para os urbanistas.

Com o decorrer dos anos e da sua consolidação urbana, em meados dos anos 80 a população do Distrito Federal corre rumo ao milhão e meio de habitantes (1 392 075 habitantes em 1986, habitando 267 641 em Brasília) ¹, transformando os padrões de qualidade de vida e valor imobiliário, à semelhança da generalidade das outras cidades brasileiras, inversamente proporcionais à distância ao centro da cidade.

No final dos anos 80, nas palavras do seu criador, Brasília é já *“a coexistência, lado a lado, da arquitetura e da anti-arquitetura que se alastra; da inteligência e da anti-inteligência, que não pára; é o apuro parede-meia com a vulgaridade, o desenvolvimento atolado no subdesenvolvimento”*. ² Menos de três décadas passadas desde a sua inauguração, a cidade evidencia claramente *“as facilidades e o relativo bem-estar de uma parte, e as dificuldades e o crônico mal estar da parte maior”, algo que não nos deve espantar, já que isso não é mais do que “uma síntese do Brasil, com seus aspectos positivos e negativos”*. ³

1 Dados do Governo do Distrito Federal. GDF. 1984, vol. 1, p. 10.

2 COSTA, entrevista ao jornal *O Estado de S. Paulo*. 1988.

3 *Idem, Ibidem*.

PRESERVAÇÃO E AUTONOMIA POLÍTICA

1987-HOJE

“E a autonomia e não vassalagem de seu urbanismo e de sua arquitetura, como mundialmente reconheceu a Unesco ao transformar tão jovem cidade em Patrimônio da Humanidade, é a prova de que trilhamos o caminho certo”

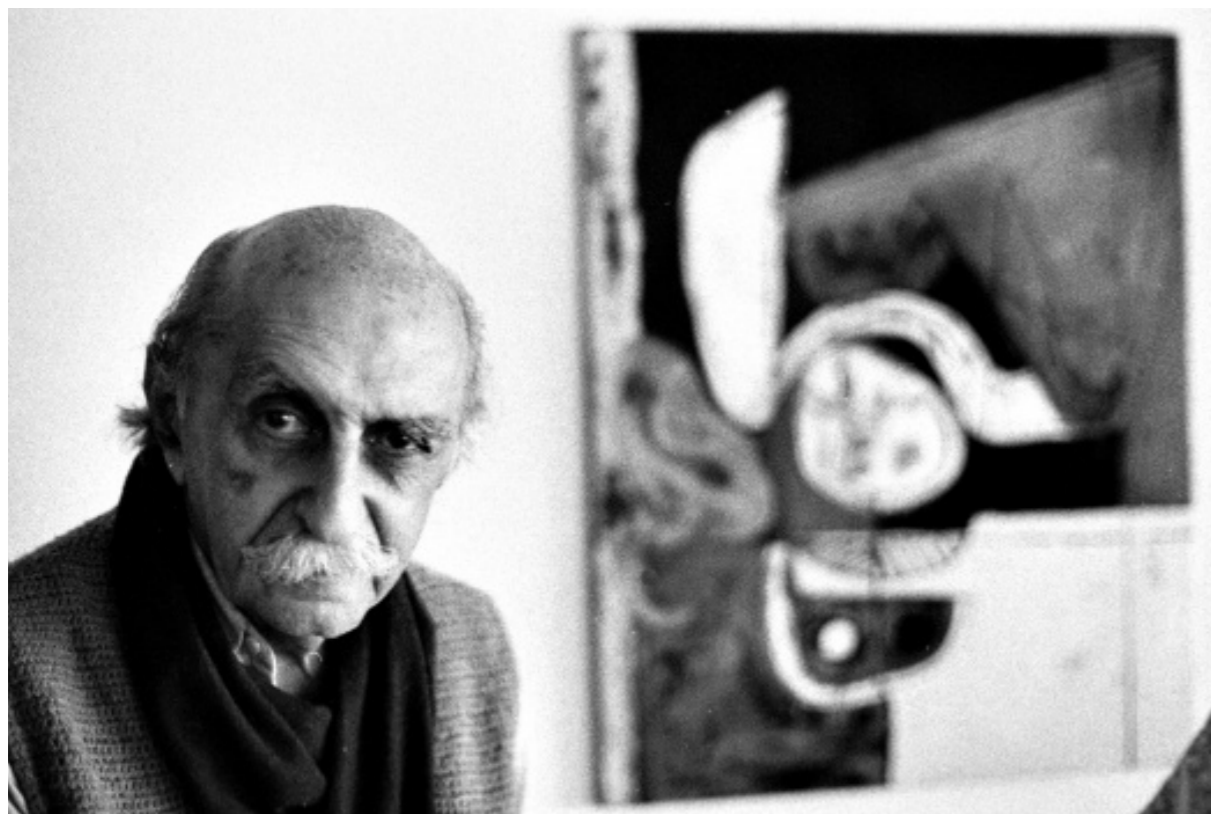
Lucio Costa ¹

Lançando a Capital neste último percurso até aos nossos dias, é importante voltar a referir que entre 1964 e 1985 o Brasil vive um período de administração militar, factor que, de certa forma, ajuda a que a transferência da capital prosiga sem nunca ser posta em causa. Porém, com o seu fim desencadeiam-se diversas e profundas alterações institucionais provocadas por um processo constituinte.

Já antes da inauguração de Brasília, Niemeyer tinha manifestado a necessidade de ser criado um mecanismo de protecção ao Plano Piloto, mas a questão de como proteger efectivamente a cidade começou apenas em meados dos anos oitenta. Nesse sentido, em 1985 o recém-eleito Governador José Aparecido de Oliveira dirige-se a Paris para apresentar à Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) a tese de que monumentos contemporâneos como Brasília deveriam ser tomados em consideração pela organização.

Em resposta, a UNESCO redige um relatório onde considera Brasília um dos maiores eventos da história do urbanismo, mas recusa a solicitação, argumentando que o Brasil não tinha condições para tal pedido, uma vez que as suas próprias leis de preservação de Brasília eram abstractas e mal definidas.

¹ COSTA, *Considerações fundamentais*, em COSTA, *Registro de uma vivência*. p. 323.



Lucio Costa | Fotografia obtida no seu escritório
Foto de Hugo Segawa



Brasília Revisitada | Planimetria geral anexa ao documento
Digitalização do Instituto Carlos Jobim

Tal posição é de facto bem fundamentada, já que Brasília era apenas protegida por um sucinto Artigo datado 1960¹, referindo que “qualquer alteração do Plano Piloto, a que obedece a urbanização de Brasília, depende de autorização em lei federal”, artigo que não bastava, por ser vulnerável a pressões políticas e não ter condições para proteger a cidade contra os interesses imobiliários locais.

Motivado pela referida reacção da UNESCO, Aparecido de Oliveira convida Costa, Niemeyer e Bule Marx a voltarem a reflectir sobre o projecto de acordo com as suas intenções originais. Somado a esse convite, promove a redacção de dois conjuntos de medidas visando a preservação ao nível estadual e federal, onde a opinião de Costa era fortemente tida em conta.

Assim, ao nível estadual, o Decreto nº10.892 do Governo do Distrito Federal² reitera com rigor as recomendações feitas por Costa com o documento “Brasília Revisitada”, tornando-o legal e, em última análise, convencendo a UNESCO a considerar, em 1987, o Plano Piloto de Brasília como Património Cultural da Humanidade.

Brasília torna-se assim o primeiro, e até à data único, núcleo urbano do século XX a ganhar tamanha honrosa distinção, conduzindo tal facto à exigência de fortes medidas concretas de protecção. Para tal, o Instituto Brasileiro do Património Cultural³ actua, redigindo em 1990 legislação específica de conservação e obrigando à elaboração de planos directores de ordenamento territorial.

Com o primeiro Plano Director de Ordenamento Territorial surge a obrigatoriedade de realizar Planos Directores Locais em todas as regiões administrativas do DF, tentando, desta forma, elevar os padrões de qualidade, desenvolvimento social e económico de todas as cidades satélite, tentando contrariar o forte desequilíbrio face ao Plano Piloto.

1 Artigo 38 da Lei nº 3.751 de 13 de Abril de 1960.

2 Datado de 14 de Outubro de 1987.

3 Actual IPHAN



Cidade-Satélite de Planaltina | Vista aérea actual
Foto de José Areal



Cidade-Satélite de Águas-Claras | Vista aérea actual
Foto de José Areal

A par destas louváveis medidas, estranhamente, surgem outras que de louváveis parecem ter muito pouco. Durante 1989 inicia-se uma forte luta pela erradicação das favelas e barracas, criando para esse fim um programa que em quatro anos oficializa seis novas cidades satélite. Contudo, o plano consiste em doar terrenos providos apenas das mais básicas infra-estruturas, deixando nas mãos dos futuros habitantes a construção das suas próprias habitações.

Se socialmente é uma medida popular, peca pela localização em zonas de baixa densidade que, rapidamente, se transformam em grandes dormitórios desprovidos de serviços e empregos, desrespeitando zonas de preservação e acentuando ainda mais problemas como a segregação espacial.

Paralelamente a isto, realizam-se grandes investimentos num forte tecido viário que potencia ainda mais o uso de veículos privados, principalmente quando combinado com uma linha de metro com 40 quilómetros de extensão feita “quase sem estudos de impacto”¹, que entra em funcionamento em 2001 e cujos resultados não são, até ao momento, muito animadores.

As onze regiões administrativas criadas em 1991, com a nova repartição de 1997 passam a dezanove. Antigas cidades provisórias como Candangolândia ou Riacho Fundo transformam-se em regiões autónomas. Santa Maria e Recanto das Emas tornam-se independentes de Gama e nasce uma nova região da divisão da antiga região de Paranoá, onde se legaliza a ocupação de um espaço inicialmente previsto como um sector dedicado à agricultura.

Podemo-nos questionar sobre a legitimidade destas medidas. Por um lado vão de encontro à realidade, não ignorando a cidade real, dando nome a regiões até então ignoradas e promovendo assim o seu desenvolvimento. Por outro lado, não menos verdadeiro, esta simples delimitação tende a criar entidades homogéneas que vão sofrer o rótulo de impurezas distintas da obra original, sofrendo alterações nos preços da habitação, nos mapas escolares, nas taxas e impostos, afastando-se das intenções que sustentam estas mesmas divisões.

¹ FICHER em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p.94.



Plano Piloto | Vista aérea actual
Foto de José Areal

Em 2005 a população do Distrito Federal passa dos 1.821.946 habitantes de 1996 para os 2.580.757, mantendo constante a tendência anterior. No entanto, pela primeira vez, dá-se na população habitante do Plano Piloto uma inversão à lógica verificada até então, passando de 257.583 habitantes em 1996 para 256.064 em 2006, espantosamente, decrescendo. Como explicação para tal fenómeno surge a diminuição de imigração rumo ao Plano, à qual se alia o envelhecimento populacional mais intenso em zonas consolidadas pela classe média e alta.

Assim, a capital aqui representada já não é aquela geralmente encontrada no discurso anglo-saxónico, ou seja, uma ruína modernista circundada por acampamentos de inúmeros sem-abrigo materializados numa periferia violenta e desordenada. Torna-se clarividente que Brasília é, nos dias de hoje, uma cidade real, *“extensa e tumultuosa que a imagem idealizada do Plano esconde”*¹, bem diferente do seu simples núcleo inicial.

Posto isto, depois desta viagem ao longo de meio século, chega a altura de concluir este ponto, lançando a discussão nos dias de hoje, na cidade que se redesenha activamente reinventando o seu passado modernista, tema a tratar no seguinte e derradeiro capítulo.

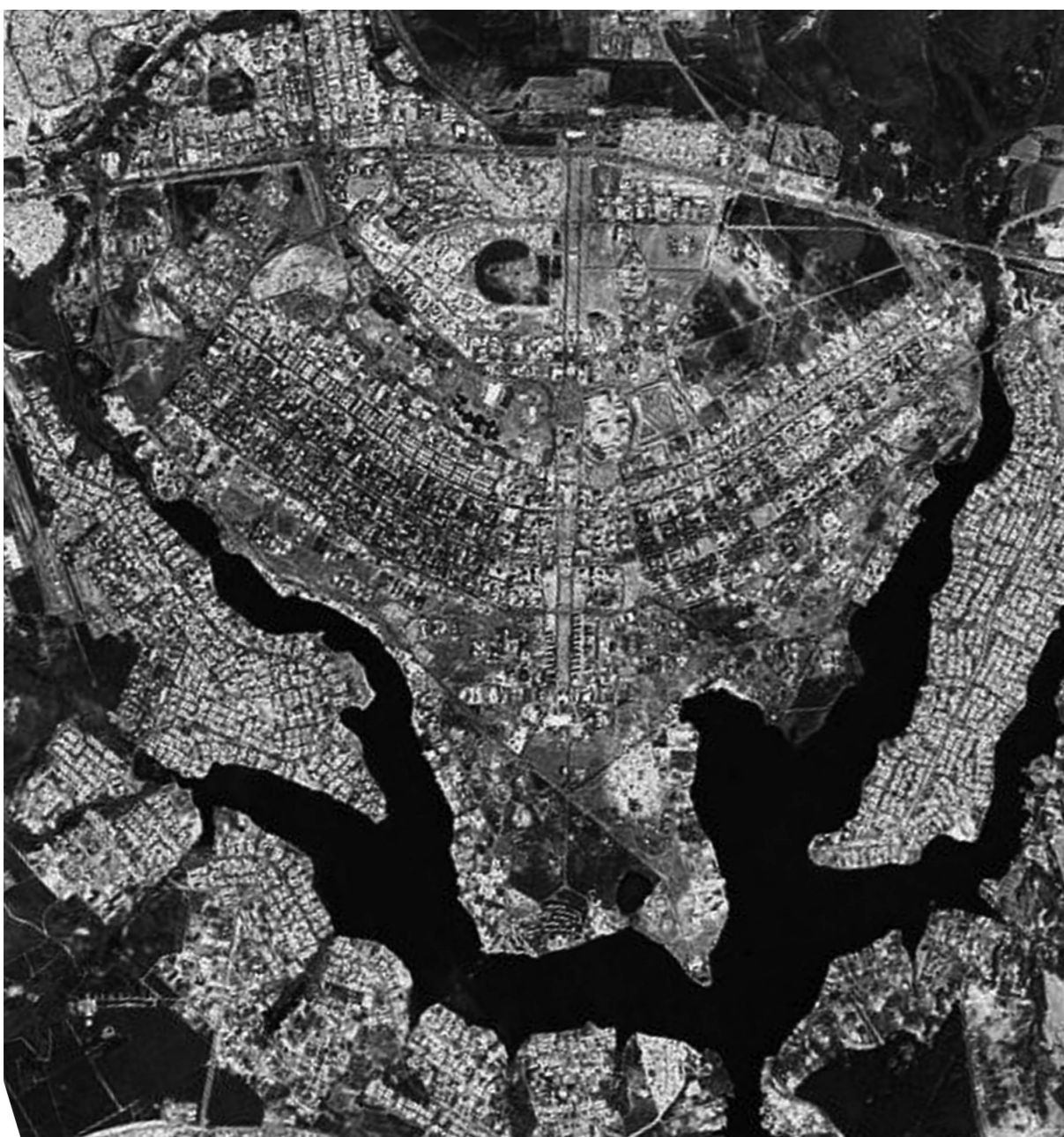
¹ PANERAI em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, 105.



BRASÍLIA, SÉCULO XXI
A CAPITAL DOS DIAS DE HOJE

PLANO PILOTO

MEIO SÉCULO DEPOIS



Plano Piloto | Imagem de satélite
Fonte Google Maps

Findo o capítulo anterior fica devidamente percorrido o meio século de vida da Capital. Por entre todas as transformações e adulterações, vícios e virtudes ou prós e contras, chega o momento final de lançar Brasília nos dias de hoje. Assim, como primeiro ponto de análise, parece-me oportuno estabelecer uma imagem clara do que é a capital brasileira nos dias de hoje.

Para tal, não consigo fugir à tentação de regressar às suas origens, procurando tentar perceber qual a situação actual do Plano Piloto, onde se encontram os seus fundamentos meio século depois e de que forma foram cumpridos, ou não, todos os seus desígnios.

Com vista a uma mais directa e objectiva comparação, opto, como metodologia, por analisar as quatro escalas do Plano e, assim, percorrê-lo física e ideologicamente por completo. De forma sempre presente, parece-me importante acompanhar essa análise, tentando introduzir as vastas críticas a que é sujeito, refutando as cínicas e oportunistas e salientando as justas e construtivas, procurando, desta forma, encontrar uma correcta análise à capital de forma fundamentada e construtiva. Assim sendo, nesta viagem ao Plano Piloto no século XXI, tomo como ponto de partida a Escala Residencial.

ESCALA RESIDENCIAL

Com o passar das décadas foram-se instalando na Escala Residencial diversos problemas que, apesar de menos graves do que alguns que referirei mais à frente, devem merecer alguma atenção e análise.

A primeira situação, preocupante pelo constante aumento, consiste no des-



Escala Residencial | Asa Residencial Norte
Foto de José Areal

virtuar de uma das mais importantes características deste sector, a livre circulação pedonal por todo o espaço residencial. Tal problema podia hoje não existir, bastando para tal que os projectistas, ao longo do tempo, reparassem nos princípios de Costa perfeitamente materializados nas quadras-exemplo projectadas por Niemeyer. Estes quatro quarteirões não passavam exactamente de um exemplo dos inúmeros projectos possíveis de realizar, mas sempre respeitando os princípios estabelecidos. Pelo contrário, são tomadas como prescrição tipológica repetida até à exaustão, criando, em muitos casos, “*uma estrutura visual extremamente redundante*”¹ e indesejada.

Já o fundamento, esse é esquecido, surgindo constantemente edifícios não elevados em relação ao nível do solo, demasiadas rampas de acesso automóvel, sebes em volta dos edifícios ou íngremes taludes no interior dos quarteirões, limitando o fluxo pedonal, privatizando o espaço público e dificultando a liberdade do trânsito de peões. Como consequência obrigam a que a maioria da circulação pedonal se faça, primordialmente, pelas periferias dos quarteirões que, contudo, no sentido Norte-Sul se faz com bastante facilidade.

Todavia, com o acrescentar das quadras 400, 600, 700 e 900 perdeu-se grande parte do carácter linear das Asas, tendo este “alargamento” obrigado à necessidade de muitos mais atravessamentos no sentido Este-Oeste. Nesse sentido, contrariando a fluidez da sequência das super-quadras, a situação torna-se mais complicada, deparando-se os peões com todas as já referidas barreiras físicas e morfológicas do interior das quadras.

Para agravar o problema, a determinada altura surge o popularmente conhecido “*eixão da morte*”, inicialmente previsto como “*uma via rápida que leva ao centro da cidade partindo-a em dois – a Brasília Oriental e a Brasília Ocidental*”², mas que, actualmente, se afirma como um dos mais graves e urgentes problemas a resolver. As suas seis faixas de rodagem, associadas a velocidades superiores a 80 km/h e à grande distância entre os atravessamentos pedonais,

1 BARBOSA; BICCA; VIANNA, *A preservação do espaço Brasília*. 1986, p. 245.

2 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 163.



Escala Residencial | Livre circulação ao nível do solo
Foto pessoal



Escala Residencial | Livre circulação ao nível do solo
Foto pessoal

conduzem a uma média de uma morte por mês, constituindo-se um tremendo problema que as recentes intervenções não conseguiram solucionar.

Mas também de qualidades vivem as Asas Residenciais. Se, por diversas vezes, acusei as adulterações ao Plano inicial como trágicas para a cidade, surgem agora as excepções que confirmam as regras. Apesar dos problemas já referidos, a situação dos comércios locais que se abrem para a suposta estrada de serviço conduziu a que, em determinados casos, estes se abram também para o interior das quadras, permitindo uma dupla possibilidade de contacto, quer com o urbano da via de acesso automóvel, quer com o verde das quadras, convivendo a escala urbana com a bucólica em pela harmonia. Por outro lado o sobredimensionamento destas áreas face ao pré-estabelecido acabou por resultar benéfico, criando mais postos de trabalho espalhados pelo Plano, gerando maior oferta de serviços e, conseqüentemente, criando maiores pólos de atracção e convívio social com uma grande afluência de pessoas.

Porém, não só de adulterações ao projecto nascem as virtudes da Escala Residencial. Cinco décadas depois da criação das primeiras super-quadras, estas estão bem longe de ser o “deserto” muitas vezes descrito pela crítica. A projecção dos edifícios sobre o solo, ocupando cerca de 10% da superfície total do quarteirão, liberta espaço para os campos relvados, vegetação arbustiva e arbórea, contribuindo assim para a agradável atmosfera bucólica.

Numa recente consulta popular ¹, os habitantes manifestam um grande contentamento sentido no Plano Piloto, sendo as características urbanísticas unanimemente elogiadas, referidas pela “*tranquilidade*”, “*paisagismo*” e “*amplitude dos espaços*”, onde se desenvolvem diversas actividades de sociabilidade, inegáveis características de qualidade urbana. Desta forma, “*os habitantes apreciam as qualidades das super-quadras*” ², nas quais, por exemplo, os espaços desportivos estão repletos aos fins-de-semana e períodos livres, demonstrando uma enorme apropriação do espaço urbano.

¹ Consulta popular referida por HOLANDA em VILLAESCUSA, 2006.

² HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*, 2006, p. 161.



Escala Monumental | Congresso Nacional
Foto de Nelson Kon

Mas o convívio não se desenvolve apenas nestas áreas, nem somente aos feriados ou domingos. Diariamente, como rotina, depois do trabalho ou à noite, a sociabilização acontece nas zonas comerciais locais, nos seus inúmeros cafés e restaurantes ou nos jardins das super-quadras. Posto isto, afirmar que “em Brasília, o público urbano dos espaços abertos de outras cidades brasileiras, simplesmente desapareceu”¹, é caricaturar e, mais uma vez, repetir um de entre tantos mitos sobre Brasília. Posto isto, torna-se pertinente questionar de que cidade falava Holston quando afirmou que, em Brasília, “a vida social oscila, sem salvação, entre o trabalho e a residência”?²

ESCALA MONUMENTAL

Desde sempre condenado por muitos ao fracasso, o Eixo Monumental de Brasília foi recorrentemente atacado e criticado por diversos autores. A título de exemplo pode-se referir Zevi, que “argumenta que a monumentalidade não tem cabimento no projecto moderno”, Tafuri, que afirma que o seu nascimento parte de “intenções demagógicas (...) guiadas por um plano alegórico infantil, que tenta reinterpretar um modelo urbano já experimentado na União Soviética dos anos 1930”, ou Frampton, que o classifica como “formalismo decadente”.

Pelo contrário, muitos outros, da mesma forma acérrima, contrariam por completo estas críticas. Holanda³ é disso bom exemplo com os seus diversos ensaios onde, por exemplo, estabelece paralelos entre a Escala Monumental e os grandes lugares da História, como as grandes pirâmides do Egito, os Champs Élysées de Paris e o Mall de Washington, enaltecendo-a e enquadrando-a nesta nobre lista de, como ele lhes chama, “espaços de excepção”. Assim, esta dualidade de opiniões torna a Escala Monumental numa prova concreta da pluralidade crítica que parece ter nascido e crescido com Brasília.

Porém, paralelamente às críticas, ao longo do último meio século o Eixo Monumental foi-se preenchendo, completando e consolidando, afirmando-se como

1 HOLSTON, A cidade Modernista: Uma crítica de Brasília e a sua utopia. 1993, p.312.

2 *Idem, Ibidem.* p. 190.

3 HOLANDA, O espaço de excepção. 2002.



Escala Monumental | Esplanada dos Ministérios
Foto pessoal



Escala Monumental | Esplanada dos Ministérios
Foto pessoal

uma das imagens de marca da capital. Contudo, o tempo, aliado a incorrectas políticas de gestão urbana, causaram-lhe danos, gerando diversos factores que fazem com que a proposta de Lucio Costa, nos dias de hoje, resulte empobrecida e enfraquecida.

A Esplanada dos Ministérios (imagens ao lado) “*contemplava espaços para comércio e serviços complementares às actividades principais, indicados nos esboços iniciais para a área*”¹, devendo as sedes dos ministérios estar unidas por edifícios mais baixos com a finalidade de acolher esses usos. Com isto evitar-se-iam deslocações dos funcionários em busca de serviços, principalmente alimentação, ao mesmo tempo que se atrairia população nos períodos pós-laborais, ganhando toda a esplanada uma maior urbanidade. Com esta dinâmica, tornar-se-ia um espaço mais “*vivido instrumentalmente por dentro, que usufruído expressivamente desde fora*”.²

Contrariando estas deliberações iniciais, esses elementos nunca foram realizados. Pelo contrário, são cada vez mais construídas barreiras que dificultam a livre circulação dos peões e a aproximação aos edifícios, para além da comum restrição de acesso a lugares privilegiados de contemplação, inibindo-se os turistas e habitantes de se apropriarem destes espaços públicos, desumanizando-os. A plataforma do Congresso é exemplo disso, pois o acesso é actualmente proibido, repetindo-se a situação junto do Palácio da Alvorada, onde 240 hectares de cerrado foram declarados como área de segurança, isolando-o e distanciando-o. Impõe-se a questão: Será este isolamento imperativo quando na Casa Branca ou em Downing Street tal não se verifica? A resposta parece óbvia.

São comuns as críticas que afirmam que em Brasília “*as pessoas são mais individualistas*”, “*vivem enclausuradas*”, “*não se encontram*” ou que “*é mais difícil fazer amigos na Capital*”. Se aos actuais problemas que referi anteriormente juntarmos as características intrínsecas ao modelo da escala monumental, estas críticas podem, discutivelmente, ter algum fundamento. Contudo, só po-

1 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 154.

2 *Idem, Ibidem*. p. 155.

dem ser feitas exclusivamente ao Eixo Monumental, já que se o Plano Piloto acarreta problemas, não são certamente estes. Existem atributos no projecto urbanístico que provocam exactamente o contrário, permitindo convívio e sociabilização em espaços públicos, como ficou evidente na Escala Residencial.

Com este cenário descrito e quando aplicadas apenas a este sector da cidade, serão absoluta e indiscutivelmente graves tais acusações? Holanda ¹ levanta algumas questões que me parecem pertinentes. Será que “a sociabilidade observada em muitos lugares compensa a desertificação de outros?” Será que “os habitantes se satisfazem ao desfrutar expressivamente, estética, afectiva, simbolicamente, os mais emblemáticos lugares da cidade, sem os usar na vida prática, pela sua presença?” ² Atendendo à forma como os brasilienses usufruem intensivamente das áreas de convivência e ao afecto que demonstram pela sua cidade, a resposta, mais uma vez discutível, parece ser afirmativa.

ESCALA GREGÁRIA

A Escala Gregária, na minha opinião, apresenta-se como um sector bem mais problemático que o Monumental, onde as críticas parecem fazer bastante mais sentido. Definido por Costa como o coração vital da cidade, o Sector Gregário recebeu, resultante do preenchimento dos seus espaços ao longo dos anos, um forte crescimento e uma profunda transformação. Por um lado respondeu à densificação prevista inicialmente pelo Plano, mas por outro conferiu-lhe graves e penosas adulterações que conduzem a complicados problemas.

Actualmente, devido a uma exagerada especialização do uso do solo, verifica-se uma grande descontinuidade física entre os seus diversos sectores, isolados por parques de estacionamento, diferenças de cota ou barreiras de vegetação. O Sector Comercial Norte, construído mais tarde do que o Sul, é um grande exemplo desta situação, em que surgem constantemente obstáculos pedonais e amplos perímetros edificados sem qualquer entrada, num



Escala Gregária | Imagem de satélite
Fonte Google Maps

¹ HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006.

² *Idem, Ibidem*. p. 156.



Escala Gregária | Sector Comercial Sul
Foto de José Areal



Escala Gregária | Sector Bancário Sul
Foto de José Areal

terrível cenário para os peões que deambulam entre trajectos complicados, desagradáveis e nada estimulantes.

Nesta completa deterioração do espaço público, a razão tem duas ópticas diferentes. Holanda defende que Lucio Costa, imaginando um cenário bem diferente do actual, definiu “*que devia haver uma predominância de usos, não uma especialização*”¹, resultando a situação actual do desrespeito dos princípios pré-estabelecidos no projecto inicial. No entanto, o arquitecto ao nomear os diversos sectores como Sector Hoteleiro, Sector Bancário ou Sector Comercial, mesmo que involuntariamente, de certa forma induz a especialização. Consequentemente, fruto de adulterações ou da falta de correcta comunicação, as dramáticas consequências estão à vista, produzindo uma grande degradação do espaço público.

Em âmbito semelhante o atravessamento pedonal do Eixo Monumental, com seis faixas de rodagem em cada sentido, torna-se extremamente complicado, desconfortável e indiscutivelmente perigoso, criando um grave problema de relacionamento entre as partes Norte e Sul do Sector Gregário. Prevendo tal problema, Costa definiu, ao longo da Plataforma Rodoviária, um edifício alongado que uniria o lado Norte ao Sul, resolvendo a questão e conferindo uma maior unidade a toda a Escala Gregária. Mais uma vez, a solução não foi respeitada e este volume nunca foi realizado. Recentemente, com a construção da estação para o metro perdeu-se mais uma oportunidade para pôr em prática a referida ideia, optando-se por construir uma estação subterrânea, mantendo os problemas e desperdiçando as últimas oportunidades para os solucionar.

Para piorar a situação existem bem mais elementos em falta para além deste referido edifício, que levam, nos dias que correm, a que a Escala Gregária não consiga satisfazer plenamente as necessidades da população. Actualmente, “*ainda carece de sua ‘terceira dimensão’ – a do centro das artes e divertimentos, (...) tão importante no projeto original*”² e essencial à vitalidade da ci-

1 HOLANDA, em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 157.

2 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 395.

dade. Desta forma a soma deste vasto conjunto de problemas põe em causa o carácter gregário que se previa para o centro urbano do Plano, levando a que grande parte das suas funções se desenvolvam, actualmente, em centros comerciais ¹, em tudo mais desinteressantes que a ideia da proposta original.

Todavia, provando que em Brasília existem sempre prós para todos os contras, não só de problemas vive o coração da cidade. A Plataforma Rodoviária traz para o centro da cidade toda a dinâmica vulgarmente remetida para as periferias e, mesmo com o projecto incompleto ou com todas as más interpretações, espalha a sua urbanidade até aos sectores vizinhos, comerciais, hoteleiros e de diversões. Em dias feriados e domingos a apropriação dos espaços dá-se até ao parque da Torre TV, onde “centenas de pessoas se reúnem para desfrutar o jardim, a fonte luminosa e a vista do eixo monumental” ², ou ainda para deambular pela feira de artesanato e degustar deliciosas iguarias que, como testemunha, comprovo.

ESCALA BUCÓLICA

Para terminar esta viagem actual pelas quatro escalas do Plano resta a Escala Bucólica, que também não escapa a algumas críticas justificadas. A questão fundamental a este nível centra-se, primordialmente, no virar de costas da cidade ao seu Lago, provocado pela permanente ocupação das suas margens. Lúcio Costa, no seu relatório inicial, afirma que evitou “a localização dos bairros na orla da lagoa, a fim de preservá-la intacta, tratada com bosques e campos de feição naturalista e rústica para os passeios e amenidades de toda a população urbana”. ³ Para privilegiar tais valores, acrescenta que “apenas os clubes esportivos, os restaurantes, os lugares de recreio, os balneários e núcleos de pesca poderão chegar à beira d’água.” ⁴

Todavia rapidamente estas excepções se começam a tornar regra, iniciando-se a privatização das margens do Lago que não mais param de ser ocupadas.



Escala Bucólica | Orla do Lago Paranoá
Foto pessoal

1 Entenda-se centros comerciais no sentido *shopping centers*.
2 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 158.
3 COSTA, *Lucio Costa: Registro de uma vivência*. 1995, p. 294.
4 *Idem, Ibidem*. p. 294.



Escala Bucólica | Orla do Lago Paranoá
Foto pessoal

Hotéis, ginásios, cinemas ou centros de congressos crescem, fazendo concorrência ao Sector Gregário, conquistando catastroficamente as margens do Paranoá e gerando os problemas que estão à vista. Quanto às habitações individuais, a regra começa a ser a extensão das suas parcelas até à orla do Lago, reduzindo ainda mais espaço que, quando bem equipado, é caro e inacessível ao brasiliense comum.

Desta forma, as excepções abertas pelo projecto inicial são responsáveis por algumas destas situações, havendo mesmo opiniões radicais como a de Holanda, que afirmam que *“a proibição do uso da margem lacustre para edificações de qualquer tipo deveria ter sido total”*¹, de forma a prevenir a situação que actualmente se criou. Correndo o risco de ser repetitivo, mais uma vez a grande e fundamental responsabilidade recai na má acção governamental na regulação do uso dos espaços urbanos.

Terminando, se na generalidade do Plano as árvores crescem e se apresentam em grande quantidade, em algumas partes são ainda escassas ou inexistentes. Assim é imperativo fazer com que a Escala Bucólica atinja toda a sua plenitude, bastando, para tal, cumprir as recomendações da prescrição inicial, ou seja, como o próprio Lucio Costa afirma numa entrevista em 1974, é necessário *“arborizar, arborizar, ARBORIZAR!”*.

Traçado este panorama, mesmo que sumariamente, ficam evidenciados os principais problemas que assolam o presente do Plano Piloto ao longo das suas quatro escalas. Para concluir, como causas, é necessário assumir alguns erros na concepção inicial de Lucio Costa. Porém, se falhas houve no seu projecto, *“foram elas, afinal de contas, problemas de detalhe na execução, sempre suscetíveis de correção, que não comprometem a relevância da obra como proclamação de princípios”*², estando muito longe de ser as verdadeiras responsáveis pela generalidade das situações descritas.

Neste ponto, o que realmente me parece importante salientar é que os 50

¹ HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 166.

² PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 392.



Museu Nacional
Foto pessoal

anos de Brasília são marcados por uma trajetória perversa de traição às determinações do seu Plano Piloto, tornando-o impuro e conferindo-lhe os mesmos problemas que se espalham pelas cidades do Brasil e do Mundo. Os erros cometidos e repetidos, bem como “os vícios que justificam muitas das queixas, parecem ser o resultado, quase invariável, de deturpações da orientação original”¹, resultando da infeliz falta de sensibilidade para entender as prescrições do arquitecto ou das escandalosas cedências a grupos de interesses económicos.

Ao longo de quase cinco décadas foram desperdiçadas grande parte das oportunidades para recuperar os fundamentos projectuais perdidos, corrigir os problemas que surgiram e prevenir as dificuldades que se adivinhavam. Quando aproveitadas, na generalidade, essas oportunidades não resultaram eficazes na resolução dos problemas, “ou apenas os empoeiraram”², tendo de se imputar as óbvias responsabilidades às sucessivas administrações incapazes e aos omnipresentes governos corruptos.

No entanto, e para finalizar, contrariando a terrível imagem que possa ter gerado com esta descrição, o Plano Piloto do terceiro milénio é hoje muito mais do que problemas. Muito para além das críticas, o resultado materializado das ideias de Costa é sublime.

A sua localização ostenta a luminosidade da região, a ondulação suave das suas colinas, a diversidade da fauna e da flora nativas e as temperaturas amenas ao longo do ano constituindo-se como fontes inesgotáveis de prazer. O seu espaço sofisticado afirma-se pela forte identidade conseguida através da simplicidade e bom senso dos seus traços. O seu invejável acervo arbustivo e arbóreo inunda as Asas e, progressivamente, transforma as vias de circulação em elegantes boulevards.

Orgulhosamente, a magistral solução global de Lucio Costa exhibe, em conjunto com o inspirado paisagismo de Burle Marx e os ícones do génio Niemeyer,

1 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p. 394.

2 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 129.



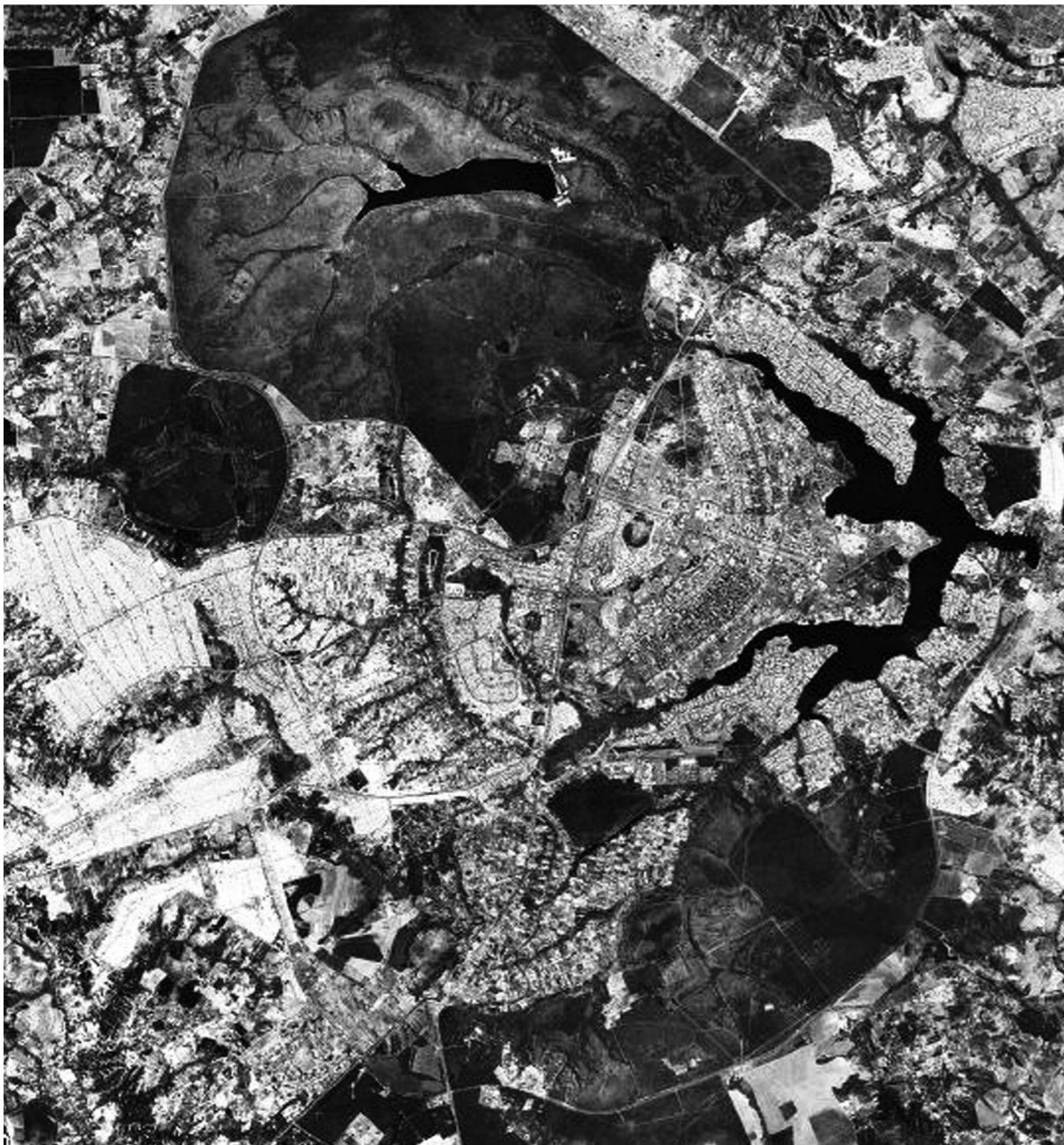
Eixo Monumental | Torre TV ao fundo
Foto de Nelson Kon

uma indiscutível afirmação de qualidade de vida. Nos seus habitantes provoca uma galvanizada identidade e orgulho que cidades míticas como Paris, Veneza, Londres ou Nova Iorque longos anos demoram a conquistar. Na memória dos que a visitam, por mim falo, grava uma imagem inesquecível que dificilmente o tempo apagará.

Assim, com todas as mais ferozes críticas ou as mais apaixonadas defesas, ao fim de 50 anos, sob a sua sempre bela abóbada celeste, ela lá está, sublime e esplendorosa.

BRASÍLIA DEPOIS DE BRASÍLIA

UM SISTEMA UNITÁRIO



Distrito Federal | Imagem de satélite
Fonte Google Maps

Ainda nos dias que correm Brasília sofre de um fenómeno que a tende a congelar no tempo. As suas imagens, mesmo em publicações recentes, datam maioritariamente dos dias da sua inauguração, Abril de 1960. São fotos fantásticas, mas tendem a apelar a um gosto estrangeiro para o exótico e, particularmente, para a ruína. Fora do Brasil, *“pouco se falou da cidade, enquanto esta se desenvolvia, além de alguns poucos estudos antropológicos da periferia informal que, nas descrições de cidades decididamente não planeadas, violentas e pobres, contribui para o carácter exótico da cidade”*.¹

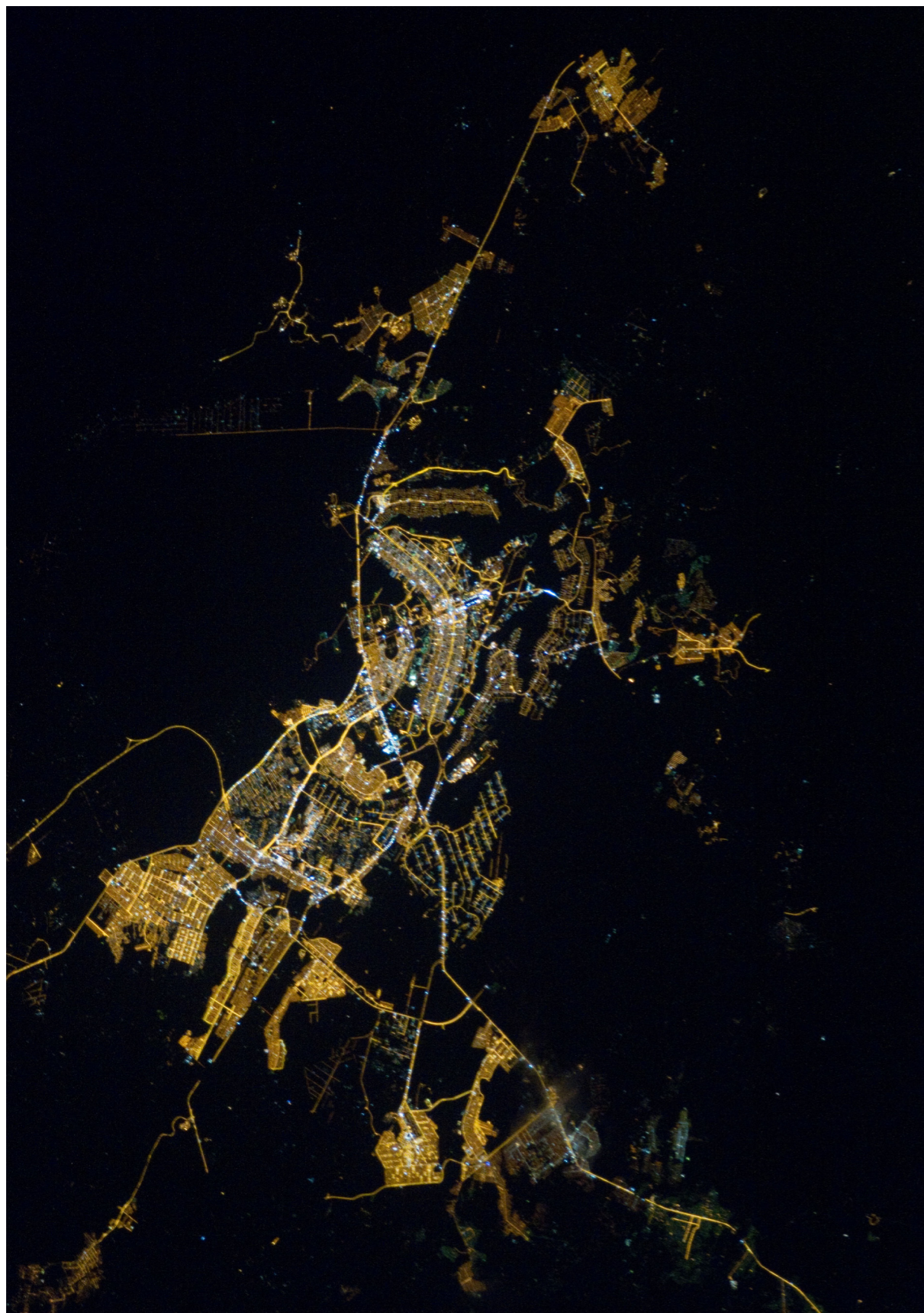
Contudo, como demonstrado até aqui e em particular no ponto anterior, para julgar correctamente a Capital dos nossos dias é imperativo diferenciar a Brasília ideal de Costa, Niemeyer e Kubitschek, da Brasília real, do conglomerado urbano em que a cidade se transformou.

Assim, procurando fazer a transição para a parte final deste trabalho, parece-me de extrema importância clarificar alguns pontos que, quando não referidos, podem gerar confusões e dificultar a compreensão da capital como um todo. Para iniciar pretendo explicitar de que estamos a falar, nos dias que correm, quando nos referimos à capital brasileira.

Brasília, ao longo de muitos anos identificada com o Plano Piloto, *“é hoje uma grande cidade polinuclear, que conhece um forte crescimento tanto ao nível económico como ao nível demográfico”*², albergando, dentro das fronteiras do Distrito Federal, mais de dois milhões de habitantes, distribuídos por 29

¹ WILLIAMS, *Brasília depois de Brasília*. 2007.

² PANERAI em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 107.



Distrito Federal | Imagem de satélite
Foto Estação Espacial Internacional

regiões administrativas.¹

Actualmente o Distrito Federal é o sexto maior aglomerado urbano do Brasil² que, apesar de tudo, já não é suficiente para abarcar a totalidade dos núcleos urbanos periféricos de Brasília. Se incluirmos os núcleos fora dos limites do Distrito Federal, as cidades-satélite, juntamente com as invasões e os novos pólos de urbanização representam cerca de 90% da sua população total, constituindo uma real entidade económica e apresentando-se como a verdadeira realidade urbana actual de Brasília.

Por oposição, o Plano Piloto de Lucio Costa ocupa, actualmente, somente três dessas regiões administrativas, denominadas “Brasília”, “Lago Norte” e “Lago Sul”, preenchendo apenas um centésimo da área do Distrito Federal. O seu número de habitantes passa “de 48% a 10% da população total, entre a inauguração e hoje”³, provando esta variação que, com o passar dos anos, a capital cresce a um ritmo muito diferente do Plano Piloto.

Num fenómeno inédito na história urbana brasiliense o Plano Piloto, nos dias de hoje, para além de não conseguir acompanhar o ritmo crescente do resto da capital, perde habitantes, passando de 209 000 em 1991 para 198 400 em 2000⁴, registando um crescimento negativo único entre todas as regiões administrativas.

Pelo contrário, as cidades-satélite feitas de “*uma arquitectura expedita que rompe com o controlo do Plano Piloto*”⁵, nascem e parecem não mais parar de crescer por entre “*ruas secundárias às vezes de terra batida, habitações feitas de bricolage. Escolas e campos desportivos, ginásios e igrejas.*”⁶ Mais tarde tentam passar da madeira ao betão, do provisório ao definitivo, da terra batida ao asfalto, da administração precária aos serviços públicos estatais

1 Referência à última divisão administrativa.

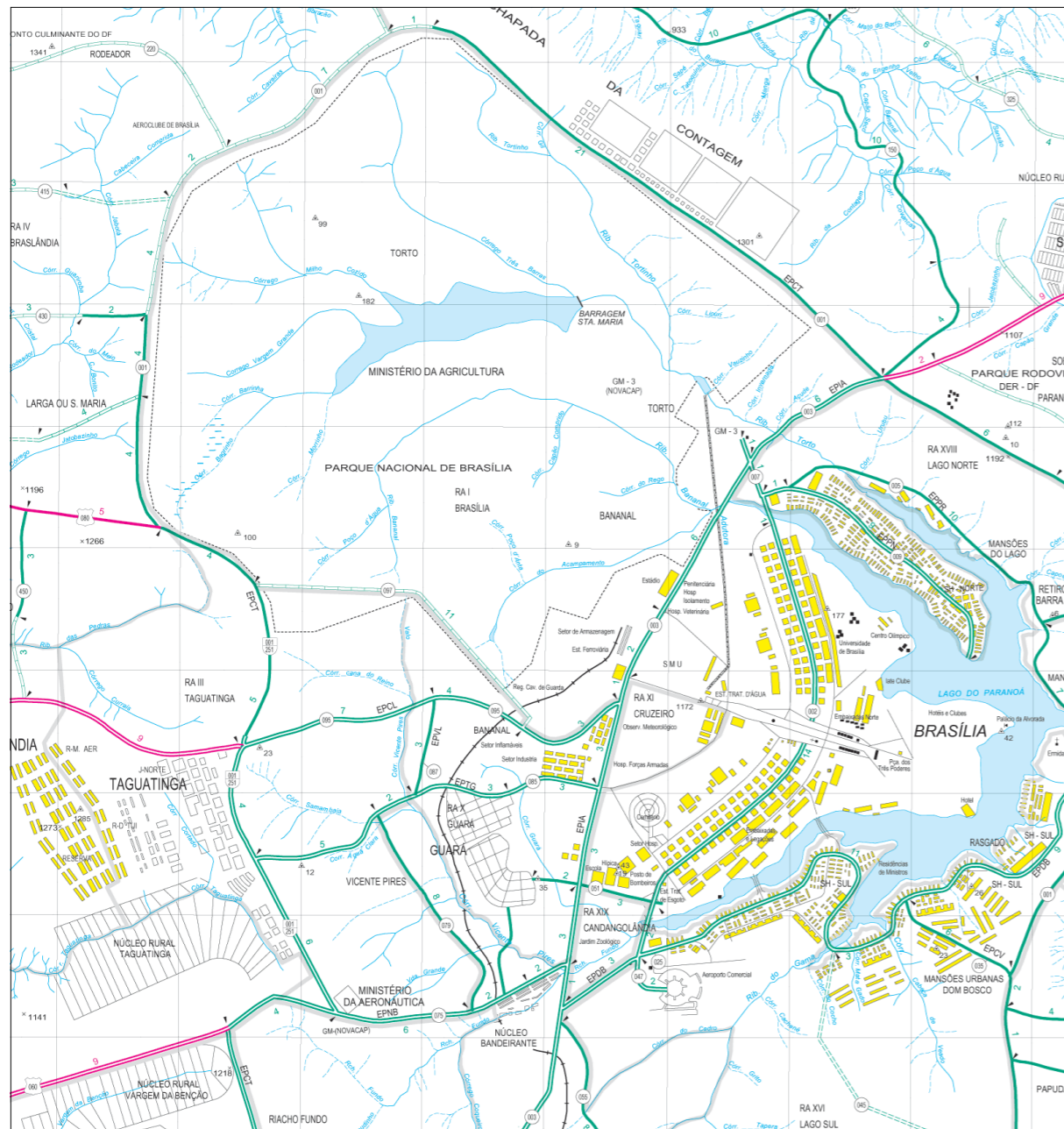
2 Dados recolhidos em ANJOS, *Comparação das grandes metrópoles brasileiras*. 1991.

3 PANERAI em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 108.

4 Dados do IBGE. Base de informações por Setor Censitário. Censo 2000.

5 PANERAI em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 117.

6 *Idem, Ibidem*. p. 118.



Plano Piloto | Planimetria Geral actual
Planta do Governo Federal do DF

e a um estatuto reconhecido, mas sempre num completo “sentimento de inacabado e ao mesmo tempo de vida intensa”.¹ Todas elas partilham um pouco desta descrição de “*compromisso permanente entre necessidades e meios, entre imediato e futuro, num ajuste entre o sonhado e o possível.*” Mas a bem da verdade, “*fora desta similitude, cada uma possui a sua história e o seu carácter, cada uma nos ensina algo sobre a cidade*”², cada uma tem o seu espaço físico e histórico nesta grande metrópole em que se tornou Brasília.

O facto de estarem espalhadas por um vasto território ou de distarem dez a cinquenta quilómetros do Plano Piloto não pode, em situação alguma, ser suficiente para que a imagem de Brasília se limite ou confunda, de forma simplista, com a imagem do “Plano”, como lhe chamam humildemente os seus excluídos.

Sob a batuta do capitalismo as transformações ocorridas ao longo dos últimos 50 anos marcam, claramente, a diferença entre o pensado e o realizado, isto é, entre a imaginada cidade dita “*socialista*” e a realidade actual de “*apar-tação social*”, como lhe chama Cristóvam Buarque no seu dicionário “*Admirável Mundo Actual*”.³ Brasília são hoje todas as suas cidades satélite, distintos universos integrados num único sistema em que, para o bem ou para o mal, se complementam, se interligam em dependência mútua, levando a lógica de uns inexoravelmente à existência dos outros.

Concluindo, o que realmente importa deixar claro neste ponto é que, para uma correcta análise à Brasília do século XXI, Plano Piloto e cidades-satélite, têm, obrigatoriamente, que ser entendidos como um verdadeiro sistema urbano.

1 PANERAI em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-2006*. 2006, p. 117.

2 *Idem, Ibidem*. p. 118.

3 BUARQUE, *Admirável mundo actual*. 2001.

CONCEITOS REINVENTADOS

ÁGUAS CLARAS, CASO DE ESTUDO

Como ficou demonstrado até agora, Brasília afirma-se, nos dias de hoje, como uma vasta e complexa região metropolitana com mais de 100 km de extensão e uma população a caminho dos três milhões de habitantes. Desta forma, para melhor entender este complexo sistema urbano, parece-me importante abordar com mais detalhe um elemento fundamental deste grande universo: as suas cidades-satélite.

Ao longo dos dois últimos capítulos muitas questões foram levantadas e muitas críticas e virtudes apontadas, em especial ao Plano-Piloto e seus 50 anos de história. No entanto, neste momento, demonstrada que está a força das cidades-satélite na composição de todo este sistema, parece-me oportuno tentar entender de que forma estes núcleos se distanciam ou aproximam do seu núcleo primitivo. Até que ponto serão as cidades-satélite o Brasil real que gravita em torno do Plano. Até que ponto algumas das suas virtudes ou dramas se repetem. Até onde se reproduzem ou reinventam os princípios adoptados por Costa no seu projecto inicial.

Sendo naturalmente inviável alargar este estudo a todas as cidades-satélite do Distrito Federal, como resposta ao desafio lançado opto por me centrar no caso de Águas Claras, cidade de classe média oficialmente incorporada no Distrito Federal em Maio de 2003, mas em construção desde o início da década de 1990. Situada a aproximadamente 15 km a Sudoeste do Plano Piloto, é tecnicamente considerada, ela própria, uma cidade-satélite da cidade de Taguatinga, estabelecida há muito mais tempo e contando hoje com 500 mil habitantes.

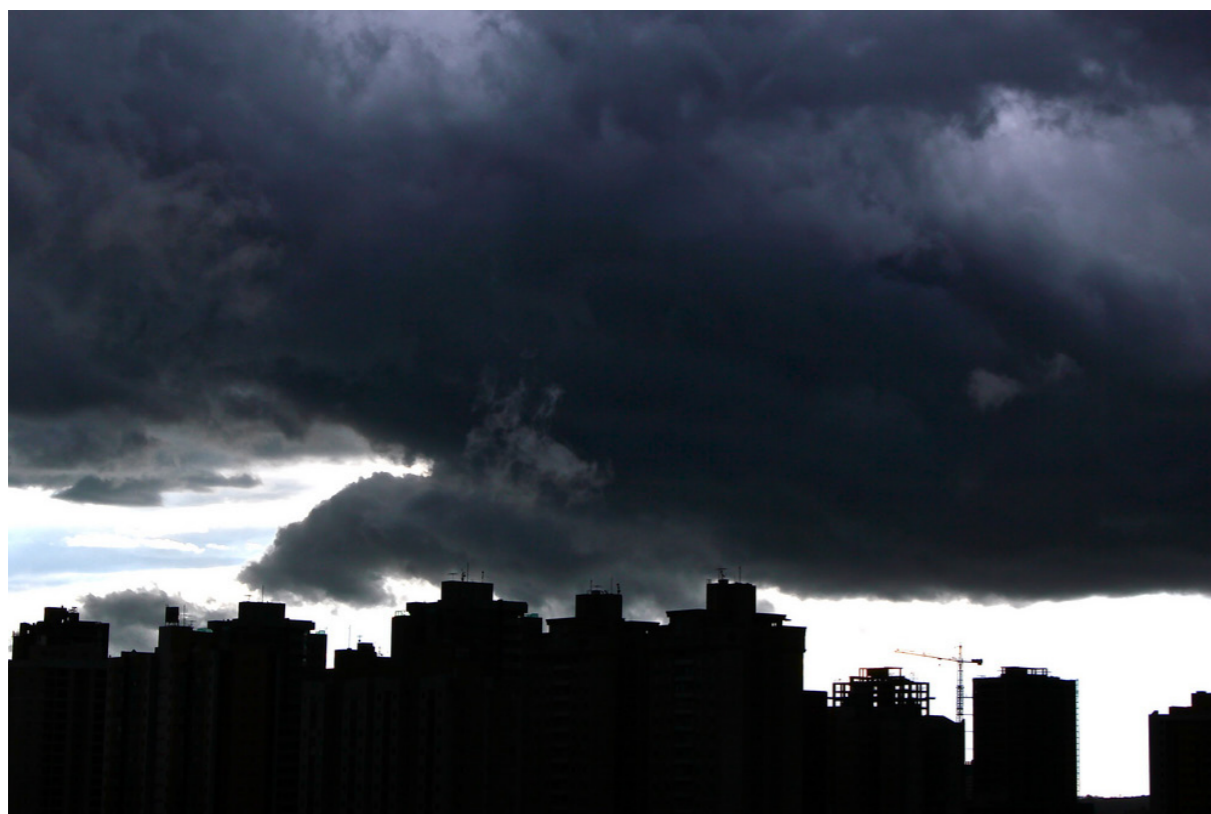
A incidência de novas construções em Águas Claras é extraordinária a todos



Águas Claras | Vista aérea
Foto de José Areal



Águas Claras | Linha de horizonte
Foto de Rodrigo Conte



Águas Claras | Linha de horizonte
Foto de Rodrigo Conte

os níveis, sendo toda a sua área urbana uma floresta de guas. Novos edifícios surgem por entre a característica terra vermelha do seu solo, um pouco por todo o lado ¹, e onde não há novos edifícios, há depósitos de terras para futuras construções. A cidade conta com 40 mil habitantes, com um aumento a rondar os 10 mil por ano, tendo sido projectada para atingir 240 mil pessoas em dez anos. Em termos populacionais, a cidade irá rapidamente ultrapassar o estagnado Plano Piloto, sendo que, visualmente, algumas partes de Águas Claras já têm escala e densidade idênticas à de novos empreendimentos em cidades como São Paulo ou Belo Horizonte.

É uma visão surpreendente, talvez porque seja inesperado o aparecimento de uma enorme cidade no cerrado sem grandes comemorações, sem o nome de reputados arquitectos, sem muita atenção da comunicação social, se é que existe alguma, excepto os inevitáveis anúncios na imprensa local. Até agora, factualmente, a cidade escapou quase por completo à discussão académica. Como o geógrafo John Dickenson observou ², tendencialmente, os estudos sobre o urbanismo latino-americano centram-se em questões de marginalidade social, resultando que grande parte da experiência urbana tem sido, com frequência, ignorada. Núcleos urbanos como Águas Claras são exemplo disso mesmo.

O ponto de partida para Águas Claras dá-se em 1991 através de um plano director solicitado pelo Governo do Distrito Federal ao arquitecto Paulo Zimbres, com escritório sediado em Brasília. Se inicialmente o arquitecto é abordado para projectar um bairro dormitório, acaba a projectar um denso elemento urbanístico, pensado com base na experiência dos centros urbanos tradicionais de cidades brasileiras e europeias.

O plano para Águas Claras era um projecto de grande escala ³, claro, legível e contido, tal como o Plano Piloto de Lucio Costa. A nova cidade estendia-se entre duas avenidas de 4,5 km de extensão, levemente curvadas, desenvol-

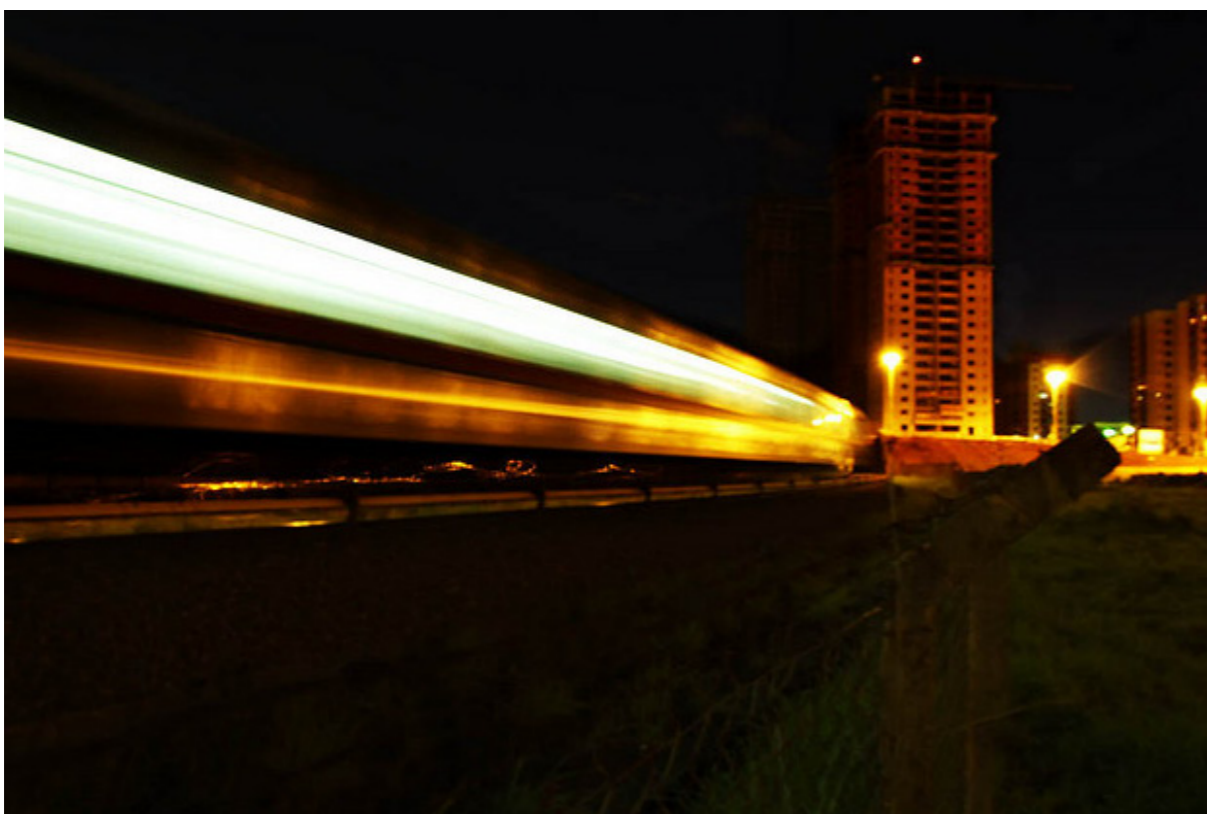
1 As autoridades municipais referem 2500 apartamentos novos por ano.
Fonte: <http://www.Águasclaras.info>, consultado a 30 de Maio de 2011

2 DICKENSON, *The Future of the Past in the Latin American City*. 1994, p. 13.

3 ZIMBRES, *Águas Claras: um exercício de urbanismo no Distrito Federal*. 1991.



Viaduto de metro | Foto nocturna
Foto de Rodrigo Conte



Viaduto de metro | Foto nocturna
Foto de Rodrigo Conte

vendo-se entre elas uma linha de metro subterrâneo. As duas avenidas abrigariam lojas e instalações culturais ao nível térreo e residências nos andares superiores. Haveria um total de 45 praças públicas e um parque ecológico, em outras palavras, *“haveria um domínio público coerente”*.¹

Como referências para o desenho do plano de Águas Claras surgem as cidades como Nova Iorque, Milão e Edimburgo, sendo esta última a cidade onde Zimbres estudou no início dos anos 70. Incluem ainda o próprio Plano Piloto que o arquitecto considera como espaço fundamentalmente urbano, defendendo a densidade, a mistura de usos, a movimentação de pedestres, a restrição de carros particulares, a centralidade do transporte público e a vida nas ruas. Na condição de plano, contudo, Águas Claras tem patente uma explícita política de classes que a diferencia em muito do Plano Piloto de Lucio Costa.

A cidade afirma-se para a classe média, sendo que *“o seu domínio público é construído para enquadrar a exposição pública do burguês pró-Europa em seus momentos de lazer: o passeio com a família, o café do bar da esquina, as conversas entre conhecidos de rua, o burburinho da multidão urbana. As ‘boas maneiras’ essenciais deste lugar e o plano racional são, por assim dizer, representantes um do outro.”*²

As principais referências urbanas europeias de Zimbres, tais como os jardins da Rua Princess em Edimburgo e a Galeria Vittorio Emmanuele em Milão, expressam claramente esta política de classe média, assim como a frequente menção a Curitiba, única cidade brasileira que conseguiu cultivar um urbanismo neo-tradicional na sua área central.³ É também um reconhecimento da real condição do Plano Piloto que, segundo Quinto e Iwakawi, *“se tornou num gueto de classe média, uma comunidade fechada em tudo, menos na aparência.”*⁴

1 ZIMBRES, *Águas Claras: um exercício de urbanismo no Distrito Federal*. 1991.

2 WILLIAMS, *Brasília depois de Brasília*. 2007.

3 ver LERNER, *Acupuntura Urbana, Rio de Janeiro e São Paulo*. 2005.

4 QUINTO; IWAKAWI, *O canteiro de obras da cidade planejada e o fator de aglomeração*. em PAVIANI, *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*. 1991, p. 56.



Águas Claras | Claramente visível a linha de metro que corta o tecido urbano
Fonte Google Maps

No entanto, nos dias de hoje, este atributo de classes de Águas Claras é a única coisa que sobrevive à implantação da cidade, saindo verdadeiramente reforçada, sendo que tudo o resto emerge, de alguma maneira, do seu plano director inicial. Deste modo o perfil básico do plano é conservado, mantendo-se as avenidas paralelas, o metro e os parques. A diversidade de usos nas ruas sobrevive sem grande entusiasmo, mas o desenvolvimento, hoje em dia, é conduzido por promotores imobiliários e não por urbanistas, levando a que o plano comece a falhar nos seus detalhes.

Por questões financeiras o metro desenvolve-se à superfície e ao longo de um pesado e intrusivo viaduto (ver imagem ao lado), sendo que o parque linear inicialmente previsto sobre a linha do metro não existe. Nas avenidas mantém-se a ideia de instalar lojas e cafés, mostrando que “o domínio público burguês ainda sobrevive como memória”¹, mas, na maioria das vezes, os cafés remanescentes deram lugar a estacionamentos.

Da mesma forma a rede de espaços públicos sobrevive apenas no papel, uma vez que a sua forma de implementação nega o seu objectivo original. Na realidade os espaços existem e podem ser encontrados por entre as múltiplas torres residenciais, mas são privados, encerrados, localizados atrás de portões de segurança. O que temos em Águas Claras é portanto “a corrupção da linguagem e dos princípios do modernismo arquitetónico, enquanto aparentemente o que existe é uma reiteração desses princípios.”²

Como objecto de análise mais detalhada tomo o Portal das Andorinhas, localizado próximo da Avenida Sul e projectado pela MB Engenharia, escritório instalado em Goiânia. Este é um dos inúmeros empreendimentos edificados em Águas Claras, formado por quatro torres de 17 e 18 andares, dispostas no interior de uma área murada, com uma apreçoada mais-valia de ser um condomínio dotado de inúmeras infra-estruturas desportivas. O complexo oferece aos seus habitantes um campo de futebol, duas piscinas exteriores, campos de ténis, parques infantis, uma sauna, duas salas de ginástica, vários salões

1 WILLIAMS, *Brasília depois de Brasília*. 2007.

2 *Idem, Ibidem*.



Portal das Andorinhas | Uma das torres do empreendimento
Foto de autor desconhecido



Portal das Andorinhas | Imagem virtual de promoção imobiliária
Autoria da MB Engenharia

de festas, área para os tradicionais churrascos e amplos jardins.

Os apartamentos individuais são espaçosos, com mais de 150 m², duas salas, quatro quartos, nunca menos de cinco casas de banho, varanda e aposentos para a empregada. O slogan comercial dos prospectos de venda é entusiasmante: *"uma das dez maravilhas de Águas Claras"*.

As fachadas dos edifícios apresentam um esquema decorativo gritante onde predomina a cor branca com listas verdes, azuis e vermelhas, formando um estranho padrão xadrez. As listas verticais da cobertura *"continuam além da linha do telhado e, no processo, transformam uma área bidimensional em parte tridimensional da estrutura, um efeito 'trompe l'oeil' claramente proibido pelo modernismo ortodoxo."*¹

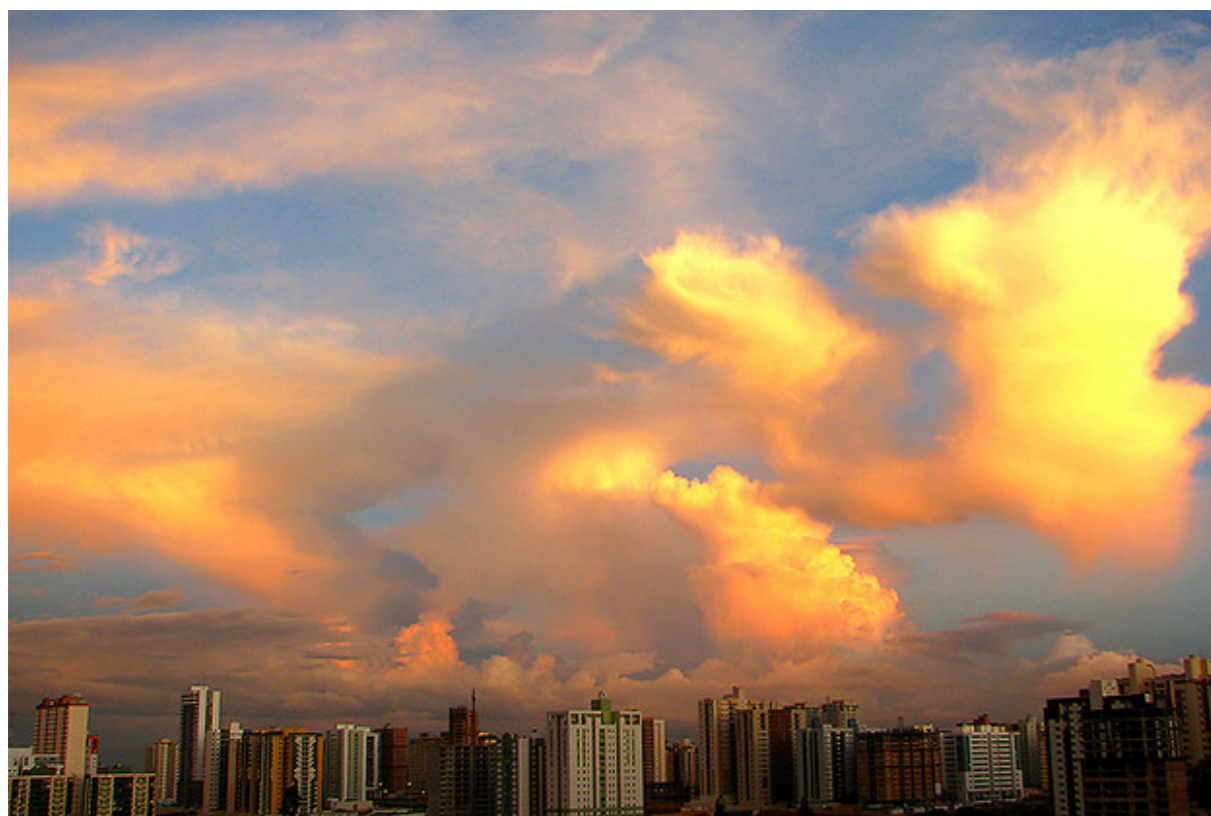
Todavia, à primeira vista, este empreendimento evidencia princípios fiéis ao movimento moderno, onde os seus altos edifícios implantados em grandes áreas abertas remetem, sem dificuldades, para a *"cidade contemporânea"* de Corbusier.² Os edifícios têm um aspecto surpreendentemente funcional e neles há muito pouco que os possa identificar como projecto do início do século XXI, em vez dos aparentes anos 60.

Desta forma, esta vaga imagem compõe um pano de fundo que preenche a paisagem urbana com uma série de condomínios idênticos, torres e blocos esquemáticos, todos marcadamente simples, todos implantados num grande parque verde. Assim, numa leitura menos atenta, é possível afirmar que existe aqui uma continuidade do modernismo de Brasília, mas tal dissipa-se nos detalhes, onde na prática esta não é uma extensão da Brasília original de Costa, mas simplesmente uma repetição das comunidades isoladas ou condomínios fechados que definem as periferias da maioria das cidades brasileiras.

Ao nível térreo do condomínio Portal das Andorinhas e da maioria dos seus vizinhos, os espaços públicos mencionados no plano de Zimbres existem

¹ WILLIAMS, *Brasília depois de Brasília*. 2007.

² ver *"cidade contemporânea"* em CORBUSIER, *The city of tomorrow and its planning*. 1987.



Águas-Claras | Linha de horizonte
Foto de Rodrigo Conte

contíguos com o espaço envolvente, gerando uma aparente cidade implantada num parque. Mas, na realidade, as quatro torres do empreendimento são circundadas por um muro de alvenaria com dois metros de altura, barreira intransponível que separa o condomínio da cidade envolvente. Esta não é a cidade-parque de Corbusier, mas sim mais um “*acampamento*” como invoca o filósofo Giorgio Agamben¹, um espaço de exceção isolado do mundo.

Prosseguindo com a metáfora “*acampamento*”, no imaginário modernista o parque tem múltiplos usos, possível e desejadamente, ilimitados em “*oposição aos espaços públicos formalizados e ritualizados da cidade europeia do século XIX, espaços entendidos como meios de controlar a vida social*”.² O espaço modernista poderia ser definido pela ausência de definição, ao contrário destes referidos empreendimentos em que todo o espaço público é denominado com claros e restritos objectivos: o local para jogar ténis, o campo de futebol, a zona para crianças ou a área para churrascos.

Seguranças, porteiros e associações de moradores supervisionam a implementação de um conjunto de regras que controlam e regulam todas as actividades dentro das fronteiras dos condomínios. Resumindo, estes são locais de inúmeros e triviais tipos de autoridade apenas existentes no interior dos seus muros, eliminando por completo o direito à autoridade individual de cada utilizador dos espaços.

Como conclusão é ainda imperativo abordar a questão das classes sociais. Segundo a Brasília de Costa, o nivelamento social não poderia ter lugar no Portal das Andorinhas, cujo paisagismo, ao enfatizar o lazer e a segurança afirma claramente um apelo aos valores e diferenciações de classes. Tal característica pode ser observada, mais concretamente, na disposição física dos apartamentos.

No Plano Piloto de Brasília, como James Holston observou³, os apartamentos

1 AGAMBEN, *Homo sacer: sovereign power and bare life*. 1998.

2 WILLIAMS, *Brasília depois de Brasília*. 2007.

3 HOLSTON, *The modernist city: an anthropological critique of Brasília*. 1989.



Águas Claras | Vista Geral
Foto de Rodrigo Conte



Águas Claras | Vista Geral
Foto de Rodrigo Conte

eram eficientes em vez de generosos, otimizavam a luz e espaço dentro de uma área relativamente modesta, uma prova do valor modernista da economia. Exemplo disso foi a eliminação das dependências para empregados que nas residências de classe média brasileira são habituais, [não apenas um quarto e casa de banho, mas todo um sistema de circulação separado da casa e, mais importante, uma zona de transição informal, a copa] geralmente junto da cozinha, na qual moradores e empregados se encontram.

Em Brasília tais espaços foram abolidos simbolicamente para a esperada, embora não realizada, transformação numa sociedade igualitária. Holston argumenta ¹ que a eliminação das dependências para empregados teve consequências inesperadas (e para eles negativas). Os empregados domésticos não desapareceram com a eliminação das suas dependências. Foram forçados a morar fora de casa e arcar com altos custos de transporte diário, ou acomodados em locais inadequados nos próprios apartamentos, quase pequenos armários ou closets destinados a abrigar objectos e não pessoa.

Por oposição, em Águas Claras as dependências para empregados reaparecem com vigor renovado. No retratado Portal das Andorinhas existe em cada apartamento uma suite de dimensões razoáveis para empregados com 30m², se a cozinha for contabilizada, cujo acesso é feito através de uma entrada separada, criando uma circulação diferenciada para os empregados.

Os apartamentos, portanto, estabelecem novamente as hierarquias sociais tradicionais dos moradores da classe média brasileira, supostamente abolidas por Brasília em 1960. Se por um lado o vocabulário arquitectónico e o plano de Zimbres sugeriam um reforço do modernismo, na prática o projecto carece totalmente das bases utópicas da capital.

Em conclusão, a retórica dos autores de Brasília era tanto libertadora quanto niveladora, procurando através da arquitectura causar uma revolução social. Actualmente boa parte dessa visão permanece presente, sendo possível caminhar quilómetros sem obstáculos por entre as super-quadras do Plano

¹ HOLSTON, *The modernist city: an anthropological critique of Brasília*. 1989, pp. 177-178.



Águas Claras | Vista geral nocturna
Foto de Rodrigo Conte

Piloto. Mesmo que barreiras ou controlos existam, são furtivas e pouco ac-
tuantes, sendo que os espaços públicos e privados se misturam facilmente,
raramente competindo entre si.

Se Brasília falhou em alguns dos objectivos a que se propunha, a sua reali-
dade parece, ainda assim, preferível aos espaços privatizados, encerrados e
socialmente diferenciados que Águas Claras apresenta e que se reproduzem
um pouco por todas as cidades-satélite do Distrito Federal.

BRASÍLIA ACTUAL

RADIOGRAFIA URBANA



Plano Piloto | Vista geral nocturna
Foto de Nelson Kon

Com os 50 anos de evolução urbana retratados e com as necessárias considerações dos pontos anteriores parece-me pertinente passar à análise urbana da capital dos nossos dias, tentando compreender, seguindo a sequência lógica deste capítulo, de que forma se cose a imensa manta de retalhos que é hoje Brasília, compreendendo a maneira como as suas diversas partes se relacionam na formação do seu todo.

Para tal, de seguida, traçarei uma “radiografia” à estrutura urbana brasiliense, recorrendo a uma leitura territorial baseada em estudos científicos, procurando assim demonstrar como a cidade concentra a sua população, como a distribui pelo seu território e como se inter-relacionam os seus diversos núcleos.

Fugindo a um profundo debate técnico que não me parece caber no âmbito da corrente dissertação, tomo como base, essencialmente, alguns dos estudos de Holanda, Bertaud e Malpezzi, abordando os conceitos de densidade populacional, dispersão urbana e excentricidade territorial, que, na minha opinião, claramente evidenciam as principais características urbanas de Brasília.

Assim, de forma fundamentada, parece-me possível esclarecer dúvidas comuns e desmistificar constantes interpretações falsas e tendenciosas que surgem pró ou contra Brasília, tornando, desta forma, evidentes os maiores problemas urbanos da capital actual, mas, fundamentalmente, evidenciando as condições que os geram.

DENSIDADE

O primeiro indicador que me parece oportuno analisar é a densidade urbana.



Plano Piloto | Comparativo da densidade urbana e espaços verdes
Foto de José Areal



Taguatinga | Comparativo da densidade urbana e espaços verdes
Foto de José Areal

Em estudos recentes realizados por Bertaud ¹, Brasília apresenta, na média do conjunto de todas as suas regiões administrativas, uma densidade de 55 hab/ha, valor indiscutivelmente baixo, mas, ainda assim, não suficiente para tirar conclusões. Se observarmos os valores isolados referentes às diferentes regiões administrativas é possível começar a traçar um quadro mais fiel, constatando que, por entre as diversas regiões administrativas, encontramos “as mais pobres, com quase 90 hab/ha” ², em clara oposição “às mais ricas, com menos de 5 hab/ha” ³, como é o caso do Lago Norte e Lago Sul.

Desta forma, fica evidenciada a clara oposição, por um lado, das regiões mais ricas, constituídas pelo Plano Piloto e regiões adjacentes, de baixa densidade e zonas verdes superiores às mais básicas necessidades funcionais e, do lado oposto, as cidades-satélite, afastadas do centro ⁴, bastante mais densas e, indiscutivelmente, detentoras de pior qualidade ambiental (ver comparativo de fotos aéreas ao lado). Assim, evidencia-se uma das características singulares de Brasília que contraria a situação que se verifica na maior parte das grandes cidades mundiais, demonstrando que, na capital brasileira, a densidade urbana aumenta à medida que nos afastamos do seu centro.

Passando à análise do conjunto das asas residenciais Norte e Sul, encontramos uma densidade de 14 hab/ha, mas, mais uma vez, também este índice esconde algumas particularidades. Considerando a área de cada super-quadra de cerca de 250 por 250 metros e uma população a rondar os 2500 a 3000 habitantes, a densidade líquida de cada super-quadra residencial está situada entre os 400 e os 600 hab/ha ⁵, bem diferente da densidade média de todo o conjunto formado pelas duas asas.

Diversas vozes críticas afirmam, com alguma razão, que esta baixa densidade do Plano se deve às áreas ainda não ocupadas, às áreas residuais e à grande superfície do sistema viário, o que de facto não deixa de ser verdade. Porém

¹ BERTRAUD, *The spatial distribution of population in 48 World Cities*. 2003.

² HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006, p. 130.

³ *Idem, Ibidem*.

⁴ Refiro-me a centro como CBD.

⁵ Dados recolhidos em HOLANDA, em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006.



Asa Residencial do Plano Piloto | Espaços verdes em destaque
Fonte Google Maps

os principais factores para esta baixa densidade são as vastas zonas arborizadas das super-quadras (ver imagem ao lado) e dos extensos relvados do eixo monumental, que juntos formam a referida escala bucólica, conferindo a inegável qualidade ambiental tão apreciada pelos seus habitantes.

Com estes dados parece-me evidente a necessidade de se encontrar um maior equilíbrio entre cidades-satélite e Plano Piloto. Por um lado, introduzindo um maior número de áreas verdes nos núcleos periféricos, conferindo-lhes maior qualidade ambiental e conseqüente maior qualidade de vida, contrariando a sua excessiva densidade. Por outro lado, e não menos importante, evidencia-se a necessidade de, no Plano, se tentar preencher algumas das quadras ainda por edificar, equilibrando a balança da densidade populacional, gerando mais habitações dentro do Plano e, desta forma, responder ao problema de falta de oferta de habitação que parece ter nascido e crescido com Brasília.

DISPERSÃO

Após a análise da densidade urbana de Brasília, passo agora ao conceito de dispersão espacial que se apresenta como um índice, provavelmente, mais relevante para o objecto em estudo. Sem querer aprofundar tecnicamente a questão, a dispersão urbana capta as relações entre várias partes da cidade, incluindo as discontinuidades entre as áreas urbanizadas do território que não são tidas em conta no cálculo da densidade urbana.

Partindo de um estudo da autoria de Bertaud e Malpezzi ¹ sobre a dispersão espacial de 48 cidades de todo o mundo, Ribeiro e Holanda ² criam um novo estudo adaptado à realidade do Brasil. Para tal, acrescentam-lhe oito cidades brasileiras, entre as quais Brasília, e, para facilitar a sua compreensão, normalizam os índices de dispersão entre 0 para a cidade menos dispersa e 1 para a cidade mais dispersa. As conclusões obtidas são surpreendentes, sendo Brasília a segunda cidade com maior dispersão entre as 56 estudadas (Dispersão = 0,80), apenas ultrapassada por Bombaim (Dispersão = 1).

¹ BERTRAUD; MAPEZZE, *The cost of Brasília, Johannesburg and Moscow*. 2001.

² RIBEIRO; HOLANDA, referido por HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006.



Distrito Federal | Imagem de satélite
Fonte Google Maps

A tradição da expansão urbana brasiliense que nasce antes da própria capital, aliada a uma periferia que cresce descontroladamente, recebendo o maior número de imigrantes dentro do país, poderia levar a prever tal conclusão. De facto existe, desde o início, uma dispersão inerente aos factores ideológicos contidos no projecto (ver imagem ao lado).

Em *“Brasília Revisitada”*¹, Costa assume que sempre partiu do princípio de que a expansão de Brasília seria feita através de cidades-satélite e nunca da área contígua ao Plano Piloto. Assim, mesmo após a precoce criação das primeiras cidades-satélite, reafirma a necessidade de preservar esta separação física, *“mantendo entre os núcleos e a capital uma larga faixa verde”*², assegurando a fisionomia original de Brasília como testemunho de uma época e uma forma de gerar espaço urbano.

Porém a adopção deste sistema de expansão gerou uma forte e precoce dispersão espacial, bem como uma grande segregação sócio-espacial. Costa não é alheio aos problemas que daí podem advir, lamentando as excessivas distâncias entre os diversos núcleos. Com isto propõe a criação de núcleos entre Taguatinga e o Plano³ e, posteriormente, núcleos ainda mais próximos, como o Bairro do Sudoeste, numa clara atitude de consciência da realidade urbana, ao contrário do que muitos críticos apregoam.

Sob tais fundamentos esta inerente dispersão, mesmo que bastante discutível, pode ser justificável, aceite e controlada devido aos aspectos positivos que gera. Contudo, a estes factores juntam-se alguns outros, mais graves e sem justificação, que acentuam e agigantam esta dispersão espacial recorde.

Holanda afirma que *“a história da posse das terras e dos conflitos à sua volta (...) sempre coincidiu, em qualquer período e lugar, com os interesses das classes dominantes”*⁴, sendo Brasília mais um exemplo disso mesmo. Assim, a especulação do mercado dos solos mantém *“vazios espaços urbanos como*

1 COSTA, 1987 em COSTA, *Lucio Costa: Registro de uma vivência*. 1995.

2 *Idem, Ibidem*. p. 7.

3 Águas Claras, analisada anteriormente, é um desses exemplos.

4 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006, p. 135.



Asas Residencial | Vazios ainda por edificar
Fonte Google Maps



Asa Residencial | Vazios ainda por edificar
Fonte Google Maps

*reserva de valor*¹, estando ainda, actualmente, diversos super-quarteirões inteiros no Plano por edificar (ver imagens ao lado).

Para além das referidas quadras, alguns sectores destinados a instituições governamentais, devido a transformações da estruturação estatal, estão actualmente desocupados. Holanda², ressaltando um necessário cuidado na prevenção da adulteração do Plano de Costa, sugere que estes espaços poderiam ser reconvertidos e ocupados, passando, por exemplo, a sectores residenciais que aumentariam a oferta de habitação dentro do Plano.

Ao invés, devido à grande renitência em alterar o seu uso inicial, permanecem desocupados, aumentando o número de vazios urbanos, tornando ainda mais escassa a habitação, encarecendo-a e tornando-a inacessível mesmo à classe média. Desta forma continua a afastar-se a maioria da população para fora do Plano, produzindo uma forte segregação espacial, social e cultural, reservando para as classes mais ricas o direito de habitar no Plano, já que são as únicas a conseguir suportar o seu custo imobiliário.

Em 1997, o Plano Director de Organização Territorial demonstra consciência da necessidade de mudança, procurando uma cidade menos dispersa e um tecido urbano mais coeso. Porém, a acção governamental é insuficiente e permissiva, não conseguindo impedir a ocupação de áreas rurais e de interesse ambiental, públicas ou privadas, desrespeitando as directrizes resultantes do planeamento e levando a que 40% da actual ocupação seja feita de forma ilegal. A permissão destas situações anómalas leva a que, mais cedo ou mais tarde, estas se venham a legalizar, gerando assim um efeito bola de neve, contribuindo, mais uma vez, para o crescimento descontrolado das periferias e para o acentuar da dispersão urbana.

Concluindo, a dispersão urbana pode ser resultado de muitos factores como os ambientais, ideológicos, políticos ou económicos, não existindo uma receita de índice ideal de dispersão. Características ecológicas do lugar que

1 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006, p. 135.

2 *Idem, Ibidem*.



Asas Residenciais | Vazios ainda por edificar
Fonte Google Maps

impliquem áreas de preservação podem legitimar uma maior dispersão. Pelo contrário, uma grande compactação urbana que conduza a problemas ambientais não justifica uma menor dispersão. Assim é necessário encontrar o equilíbrio certo entre vantagens e desvantagens quando se analisa a dispersão de uma cidade, mas no caso de Brasília, sem dúvida, a balança tende claramente para o lado negativo.

EXCENTRICIDADE

Concluindo a análise urbana de Brasília, introduzo, por último, o conceito de excentricidade. Com ele procuro estabelecer a relação da configuração física da cidade com a localização dos locais de trabalho e com os aglomerados habitacionais da capital, evidenciando mais alguns dos grandes problemas urbanos de Brasília.

Na visão de Holanda ¹, o ideal urbano seria o centro morfológico ² da cidade, coincidir com o seu centro funcional ³, diminuindo os problemas de transportes, os tempos de deslocação e, conseqüentemente, melhorando a qualidade de vida.

Procurando caracterizar estes dois conceitos no caso particular de Brasília, observa-se que, actualmente, o Plano Piloto, albergando toda a máquina estatal, oferece ao Distrito Federal cerca de 70% do total de empregos oficiais, afirmando-se como o principal centro de actividades funcionais sendo assim, conseqüentemente, o centro funcional de toda cidade.

Já quanto à definição do centro morfológico, sem querer entrar numa profunda descrição técnica, tomo como referência os estudos baseados na "teoria de sintaxe espacial" ⁴ que, examinando computacionalmente toda a rede viária,

1 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006.

2 Holanda define centro morfológico como a área fisicamente mais acessível, em média, de todas as partes da cidade.

3 Holanda define centro funcional como a área onde se concentra o maior número de locais de trabalho e serviços.

4 Teoria proposta por Bill Hillier e mais alguns colegas da Bartlett School of Graduate Studies de Londres.

revela, gráfica e numericamente, a acessibilidade relativa de cada parte da cidade em relação a todo o sistema. Desta forma consegue-se obter o ponto de mais fácil acesso a partir de qualquer parte da cidade, determinando o centro morfológico da cidade, localizado perto da cidade-satélite de Taguatinga.

Com os dois centros encontrados, comparando-os, chega-se à conclusão que “a distância entre (o centro funcional) e o centro morfológico é de cerca de 11 quilómetros”¹, concluindo-se, obviamente, que o Plano Piloto e o centro morfológico da capital estão bem longe de serem coincidentes, afirmando-se como excêntricos face à metrópole a que pertencem.

É assim evidente que se relacionarmos a localização do maior número de lugares de trabalho (centro funcional) com o ponto de mais fácil acesso (centro morfológico) e com o número de habitantes por região administrativa, chegamos à fundamental conclusão que “o Plano Piloto, onde está a maioria dos locais de trabalho, não é a parte mais acessível da cidade”, sendo que, “os maiores contingentes de população se encontram nas partes mais segregadas da cidade e com menor número de locais de trabalho.”²

Desta forma, torna-se necessária a deslocação de grandes massas populacionais diariamente entre Plano e periferia por vezes ao longo de dezenas de quilómetros, obrigando a um forte recurso aos transportes públicos e privados. No caso das classes mais elevadas aumenta brutalmente o recurso ao automóvel particular, sendo que os “poucos” privilegiados que têm automóvel já são mais de 700 mil, criando actualmente em Brasília, a cidade desenhada para o automóvel, sérios problemas de trânsito com clara tendência para piorar.

Para complicar a situação, a forte dispersão espacial dificulta a introdução de um sistema eficiente de meios públicos de transporte, tornando-os caros para o utilizador e dispendiosos para o Governo. Tal problema gera opiniões, na minha opinião, exageradas, como as de Penna que afirma que “a ausência



Distrito Federal | Divisão Administrativa de 1996
Planta do Governo do DF

1 HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006, p. 138.

2 Idem, *Ibidem*. p. 139.

de um projecto de transporte coletivo sobre trilhos, no Plano Piloto, foi o mais grave, senão único erro sério cometido por Lucio Costa no Plano Piloto de 1956".¹

Poder-se-ia lutar contra este fenómeno aumentando o número de habitantes no Plano Piloto, bem como a oferta de postos de trabalho nas cidades satélite. Porém, a realidade tem sido diferente. A já descrita cidade-satélite de Águas Claras, a título de exemplo, para a qual se previa inicialmente a transferência de empregos do governo local, é hoje mais um simples núcleo dormitório desprovido de ofertas de emprego.

Já na região administrativa do Plano não se tem fomentado o aumento demográfico em áreas consolidadas que, como comprovado, contribuiria para um maior equilíbrio da metrópole. Contrariamente, tem-se optado por aumentar ainda mais o número de postos de trabalho com a criação, por exemplo, da futura Cidade Digital que em breve irá gerar 40 000² novos empregos directos na região administrativa do Plano Piloto, catalisando mais ainda os já graves referidos problemas.

Resumindo e concluindo, é preciso assumir que a capital dos nossos dias é composta por graves situações e inegáveis problemas. Contudo, o que realmente me parece relevante reter após esta análise é que todos estes problemas não são um privilégio de Brasília, mas sim o contexto do Brasil real. Nos dias de hoje, Brasília evidencia a realidade dos problemas pelos quais nasceu e do país onde cresceu, num fiel retrato que contraria os que defendem que a capital não é um espelho do seu país.

As massas populacionais vindas do Norte e Nordeste, salvo as excepções que sempre confirmam a regra, não habitam "as quadras nobres da cidade, mas o entorno. Nas primeiras, são só os burocratas e políticos que se locupletam com os altos salários da Nomenclatura patrimonialista".³ Do outro lado, as

1 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p.387.

2 Dados recolhidos de HOLANDA em VILLAESCUSA, *Brasília: 1956-1960*. 2006, p. 139.

3 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p.340.



Congresso Nacional
Foto de Nelson Kon

cidades-satélite e seus referidos problemas não são mais que a representação do Brasil envolvendo a sua capital, uma soma de dois mundos, “*entre Brasil Arcaico e o Brasil Moderno*”¹, como prova de que os problemas económicos, culturais e sociais estão bem longe de estar superados.

Se o Distrito Federal continua a reflectir esta dualidade entre Norte e Sul, entre Plano e Periferia, entre planeamento e caos, entre ricos e pobres, “*a raiz do mal continua devendo ser procurada nos contrastes culturais dessas duas áreas geográficas do país*”², já que a força de integração representada por Brasília ainda não superou esta dicotomia que tanto atrasa o Brasil.

Com isto, meio século depois do nascimento da capital, urge evocar as esperanças dos seus fundadores, voltar a conciliar vontades, mobilizar esforços, encontrar coragem política e determinação governamental, numa busca pela recuperação das bases fundadoras de Brasília, em busca de uma capital renascida e de um Brasil melhor.

1 Expressão retirada de LAMBERT, 1967.

2 PENNA, *Quando mudam as Capitais*. 2002, p.340.



RUMO À UTOPIA
CONSIDERAÇÕES FINAIS

RUMO À UTOPIA: CONSIDERAÇÕES FINAIS.



Congresso Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto de Dante Laurini



Museu Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto de Dante Laurini

Percorridos os quatro capítulos que compõem este trabalho, chega o momento de sintetizar algumas ideias e concluir a presente dissertação. Se o encerramento de um trabalho deste âmbito se apresenta como uma tarefa nem sempre fácil, quando o objecto em estudo é algo tão complexo como Brasília, tal tarefa torna-se ainda mais complicada.

Até aqui procurei fazer uma leitura da capital brasileira a quatro tempos, quatro períodos temporais concretos, quatro sequências históricas, enfim, quatro capítulos. Quatro fases bem distintas, mas que na sua essência reafirmam o sentido das premissas que referi na introdução, na qual a contextualização histórica dá razão aos momentos, dá sentido aos acontecimentos e para eles consegue, quase sempre, encontrar uma lógica de encadeamento. Como resultado prático, eliminam-se discursos infundados, dúvidas desnecessárias e obtém-se uma leitura mais abrangente e, por isso, mais correcta.

Assim começa o primeiro capítulo, partindo das raízes de uma ideia que emerge desde o período colonial português, com o Marquês de Pombal a vislumbrar a sede do império em plena Amazónia. Daí em diante são dois séculos de história e estórias, com o seu baptismo em 1823 e a sua inscrição na Constituição Republicana de 1891, primeiros sinais de um futuro concreto. Por entre lúcidas discussões, amplos debates técnicos e até profecias religiosas, a ideia começa a traçar-se no terreno, em 1892, por entre um *"vastíssimo vale banhado pelos rios Torto, Gama, Vicente Pires, Riacho Fundo e Bananal."*¹ Sempre rodeada por um profundo debate, Brasília vai-se tornando o símbolo de um destino comum, o derradeiro movimento rumo ao Centro-Oeste, movi-

¹ Carta de Glaziou a Cruls. 1893.

mento que procura a conclusão do projecto de uma nação una e indivisível, um Brasil passado a limpo com a nova capital a moralizar a máquina administrativa e a banir a corrupção entranhada. Ambiciosamente, é a realização perfeita de igualdade, fraternidade e liberdade, a cidade ideal sem conflitos sociais, concretizando no Novo Mundo a utopia modernista do Velho Continente.

Fechando um ciclo de sedimentação ideológica, a liderança carismática de Kubistchek promete o país do futuro em apenas cinco anos, empurrando para a realidade a ideia de José Bonifácio, o sonho de Dom Bosco e as tentativas frustradas de Epiácio Pessoa e Café Filho. Bem no espírito daqueles que foram “os anos JK”, a nova capital é, em conciliação final, a prova de superação do passado colonial e uma lição de competência de um país jovem, dinâmico e ambicioso.

Assim se prova que Brasília não é fruto de uma evolução natural do povoamento brasileiro em direcção ao interior do país. Não é cumprimento de uma ordem legislativa, já que constou de várias constituições nacionais. Não é um gesto gratuito da vaidade pessoal ou política.

Brasília é, isso sim, o coroar de um esforço colectivo em prol do desenvolvimento nacional. É o resultado da força da ideia que povoou as mais diversas mentes políticas e que perdurou ao longo da história. É a inscrição genética que insistiu na sua vitalidade perante as limitações que lhe eram colocadas. É um produto da equação improvável que uniu condições económicas, força política e comunhão ideológica, se não na construção de Brasília em si, pelo menos no desejo de modernização nacional e projecção internacional.

Pela mão de Lucio Costa, ganha forma em 1957, mas ainda no papel. Cidade com começo, meio e fim. Propriedade pública do solo e extinção da especulação imobiliária. Estrutura bem clara e definida, com autonomia do sistema viário, sectorização das actividades urbanas, ordenação rigorosa dos edifícios e pilotis a libertar o nível do solo. Desenhada para domesticar o automóvel, não deixa lugar para os cruzamentos e não pensa nunca em congestionamentos. Como *urbs* e *civitas*, é monumental, gregária, residencial e até mesmo bucólica, numa harmonia de intercepção destas quatro dimensões num



Palácio do Planalto | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto do Arquivo do Distrito Federal



Ministério da Justiça | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto do Arquivo do Distrito Federal

produto único e esplendoroso.

Simbiose perfeita de diversos aspectos formais e teorias urbanísticas, nega os que a afirmam como mito internacional do urbanismo moderno ou como o mais completo exemplo da aplicação dos postulados dos CIAM e da Carta de Atenas. Brasília de tudo se destaca, porque também o seu criador se destaca. Lucio Costa ultrapassou “*o aqui e o agora*” com a lucidez suficiente para re-interpretar modelos, para os sobrepôr e conjugar na particular arquitectura moderna brasileira, esse modernismo com sotaque magistralmente representado no projecto para Brasília.

Do papel passa ao terreno por entre normais adaptações e perigosas adulterações, numa epopeia sem precedentes que em quatro anos inaugura no terreno o culminar de dois séculos de história. Para essa história ficam Kubitschek, Niemeyer e Costa. Rostos públicos e simbólicos de uma conjugação de esforços conseguida, literalmente, com o sangue, suor e lágrimas dos seus *candangos*, pioneiros dessa marcha rumo ao Centro-Oeste e primeira representação do Brasil real na nova capital.

Mas essa marcha não termina nunca mais. Na juventude dos seus 15 anos, a capital comporta já um milhão de habitantes, assumindo as diversas cidades-satélite como uma realidade da qual não se consegue mais libertar. Tentando travar o seu crescimento caótico e descontrolado, sucedem-se reorganizações administrativas e territoriais, retornando até o seu próprio criador com a sua “*Brasília Revisitada*”, receituário para tentar recuperar os princípios falhados ou traídos.

Indiferente a tudo, o tempo corre e a capital que em tempos passou do Rio de Janeiro para o Planalto Central passa agora dos anos 60 para um novo milénio, num longo meio século de um crescimento sem fim. Crescimento no espaço, excedendo os limites do seu Distrito Federal, crescimento na população, ultrapassando já os dois milhões de habitantes e, admitta-se, crescimento nos problemas, que os dois factores provocaram.

No presente, Brasília é bem mais do que a “*cidade nova*” de 1960, aquela experiência urbanística projectada para a perfeição. É uma realidade urbana,

um reflexo dos problemas que a fizeram nascer e do país onde cresceu. É a prova provada de que a dicotomia económica e social entre Norte e Sul está bem longe de estar superada, com *"Les Deux Brésils"* de Jacques Lambert ¹ ainda, ou cada vez mais presentes no Plano e nas cidades-satélite, em Brasília e no Brasil.

A cidade é hoje metrópole, dominando grande parte da região Centro-Oeste, com o seu núcleo inicial a constituir uma pequena parte de uma grande estrutura complexa, onde o Brasil real gravita espalhado pelos múltiplos núcleos satélite. Plano e satélites constituem a verdadeira Brasília actual, num vasto painel das diferentes regiões do país em tempo e escala reais. Fragmentos de urbanidade que reproduzem as feições típicas das cidades brasileiras, dos seus hábitos e dos seus usos.

Contudo, prova provada de que Brasília tem problemas, mas tem também virtudes, a capital afirma-se hoje como palco das principais decisões políticas do país, detentora da maior taxa de crescimento demográfico nacional, uma população jovem, um centro de oportunidades para ricos e pobres com a proximidade ao poder político e a concentração de serviços. As suas cidades-satélite, mesmo que com todos os seus problemas, são resultado de um processo mais ordenado que o resto das cidades brasileiras e as suas habitações populares, semi-planeadas, de melhor qualidade que as favelas do Rio de Janeiro ou de São Paulo. São pequenas grandes virtudes que depositam esperança no futuro.

Assim se passa em revista esta Brasília a quatro tempos, síntese das páginas que nos conduzem até aqui. Passando a uma visão assumidamente pessoal, resta-me agora resgatar o elemento mais interessante e extraordinário da história de Brasília, factor que sempre me intrigou e despertou interesse: a capacidade que Brasília sempre teve, tem e terá, de gerar profundas emoções, antagónicas paixões, guerras de discursos e de opiniões, exacerbados pontos de vista em constante confronto directo.

¹ *"Os dois Brasis"* é uma obra de Jacques Lambert, considerada um clássico. Uma das primeiras tentativas de ler o Brasil, através de suas contradições de país rico-pobre, moderno-arcaico, urbano-desértico.



Congresso Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto de Guilherme Pianca



Congresso Nacional | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto de Guilherme Pianca

Como facções, apresentam-se em três grupos, três discursos, três maneiras de pensar e de abordar o tema ao longo de toda a sua história. Surge então o primeiro discurso, o do grupo dos inflexíveis críticos. Muitos e demasiados críticos. Obstinados num permanente crescendo, só comparável ao crescimento populacional da própria cidade. Baseados em críticas erradas, cínicas, infundadas ou deturpadas. Claras evidências de falta de informação, de fundamentação ou, mais grave, produto de uma doentia corrente anti-mudança, nascida bem antes da própria capital e dotada de anticorpos resistentes à análise imparcial e objectiva.

Do outro lado da barricada, porque de uma guerra se trata, contra-atacam os apaixonados com todas as suas defesas. Muitas defesas. Suficientes para competir em número e facciosismo com todas as críticas. Defesas fantasiosas, deslumbradas ou cegas. Mais uma vez evidenciando falta de conhecimento, abstracção da realidade ou, remontando aos mesmos primórdios do nascimento das críticas, produto da mesma doentia defesa partidária numa guerra de facções que limita o vocabulário ao intransigente “sim”, ou ao intolerante “não”.

Por entre estas duas facções em guerrilha, numa missão de pacificação tantas vezes gorada, parece nascer a razão, incarnada na crítica fundamentada e construtiva, neutra e imparcial. Prova provada de que em Brasília nem tudo é “sim” ou “não” e que, na objectiva análise de algo tão complexo, tem de existir sempre o outro lado da questão por entre muitos “porém”, “todavia” e “contudo”.

É esta última linha de raciocínio que recentemente começa, primeiro no Brasil e um pouco depois na cultura urbanística internacional, a iniciar uma reavaliação profunda da construção de Brasília, uma análise dos seus limites e potencialidades que, todavia, não conseguiu ainda “fazer desmoronar grande parte destes referidos equívocos do senso comum pós-moderno”¹. Ao longo de toda esta prova, foi essa linha de pensamento que tentei manter e claramente me penitencio pelas vezes que, inconscientemente, não fiz.

¹ GORELIK, *Brasília: Museo della Modernità* em Casabella, num. 753. 2006, p. 18.

Desta forma chega o momento de introduzir uma derradeira reflexão de remate a todo este discurso. Nesse sentido, tendo em conta o que até agora referi, não me parece coerente abrir espaço a uma reflexão de carácter retrospectivo como simples avaliação do passado, numa resposta a perguntas como se *“Brasília valeu a pena”*, se *“Brasília resultou”* ou *“se Brasília foi um erro”*.

Ao longo dos quatro capítulos deste trabalho ficou demonstrado que estas simples classificações de vitória ou falhanço, virtude ou erro, orgulho ou vergonha, não são possíveis na avaliação de Brasília, já que nela nada é absolutamente certo ou indiscutivelmente errado. Brasília tem sempre o reverso da medalha.

Por outro lado, procuro também fugir a uma última reflexão de carácter prospectivo, baseada em prognósticos para o futuro, como resposta a questões como *“o que mudará daqui em diante”*, *“como se comportarão os problemas”* ou *“como evoluirão as virtudes”*. Tal análise exige a soma de uma base de suposições a uma dose de imaginação que, a quem no passado o tentou fazer, a história de Brasília se encarregou de responder que a futurologia não tem sucesso no Planalto Central.

Por conseguinte, em jeito de remate desta revisita aos dois séculos e meio de motivações, decisões, realizações e transformações, parece-me coerente terminar com a eleição de um elemento comum, unificador, caracterizador e definitivo. Um elemento capaz de estabelecer uma ligação final entre os quatro momentos deste trabalho.

Proponho então uma final hipótese de leitura. Uma ideia capaz de expressar uma das chaves comuns a toda a história de Brasília, a todos os seus principais intervenientes e a todos os seus principais fundamentos. Uma ideia chave que, ao mesmo tempo, a distingue de todas as anteriores capitais do Brasil, a distingue do tradicional pensamento brasileiro, a distingue nas ambições e objectivos, a distingue, enfim, como única. Uma chave capaz de permitir esta dupla leitura de Brasília, simultaneamente caracterizadora e diferenciadora, uma chave que consiste numa simples e única palavra, a palavra-chave: utopia.



Palácio do Itamaraty | Projecto de Oscar Niemeyer
Foto pessoal



Palácio do Itamaraty e Congresso Nacional | Projectos de Oscar Niemeyer
Foto pessoal

A utopia presente em todo o processo histórico de sedimentação da ideia da transferência da capital, presente na escolha da sua localização, contida nas suas profecias, nos seus sonhos, nas suas visões, no seu misticismo, na terra prometida que, exactamente, prometia uma utópica nova civilização.

A utopia de todos os que viram na transferência da capital para o Centro-Oeste a reforma para todo o sistema económico e social brasileiro. Solução para chegar a um Brasil economicamente unitário, para estabelecer iguais padrões de desenvolvimento, para equilibrar o pujante dinamismo do Sul face à maresia económica do Norte.

A utopia de Kubitschek querendo construir no presente o país do futuro, somando a todas as utopias a vontade de as realizar em apenas 5 anos. Se muito tinha de determinado, muito mais tinha de sonhador, como o seu slogan o demonstra: *“50 anos em 5”*.

A utopia do tempo em que os CIAM entenderam a arquitectura e o urbanismo como instrumento político e económico com o fim de promover o progresso social e resolver todos os problemas da sociedade. Da ingenuidade contida nas formulações modernistas, em que os arquitectos pensaram que da ponta do seu lápis poderia brotar uma nova sociedade equilibrada, igualitária e justa.

A utopia de Lucio Costa e do seu modernismo com sotaque, que não foi só brasileiro ou só moderno, mas que do modernismo herdou a ideia da arquitectura e urbanismo como meios para realizar o sonho do domínio racional do futuro. Sonho materializado nos dois traços fundamentais do seu Plano Piloto, do seu gesto fundador da cruz, aludindo a um novo processo civilizacional. A inspiração para o sonho do nascimento de um novo Brasil, mais uma vez, com um slogan que tudo demonstra: *“ninguém mais segura esse país!”*.

A utopia concreta patente no Plano Piloto, no pressuposto assumido nas palavras de Costa, de que com *“capitalismo ou socialismo, a tendência universal é todo o mundo virar, pelo menos, classe média”*, procurando na sua Brasília uma antecipação disso, onde *“na realidade futura, (...) todos indistintamente*



“Os guerreiros” | Escultura de Alfredo Ceschiatti
Foto pessoal

se sentirão ambientados no aconchego antigo e condigno da velha capital.”¹

Finalizando, a utopia generalizada que percorre os 50 anos do planejamento urbano brasiliense, onde a cidade real, com o seu crescimento dinâmico e capacidade de transgressão de regras, se vai opondo ao racionalismo, lógica e intencionalidade do controlo e planejamento. Evidências do “desmentido dado aos planejadores que desenharam uma coisa, sem se dar conta de que não podiam dirigir, a seu bel prazer, a rota que o desenvolvimento nacional.”²

Utopia é assim a minha proposta geral de enquadramento, de leitura e de conclusão. Palavra-chave, característica, união e diferenciação de Brasília. Impulsionadora de grande parte das suas virtudes e causadora de grande parte das suas decepções. Por entre as suas utopias a capital lá está, com os problemas das grandes cidades de todo o mundo e ainda mais com os problemas do Brasil real, à espera que um dia os grandes problemas se tornem circunstanciais e os pequenos rotineiramente resolvidos.

Entretanto a cidade, que é de facto uma das maiores exposições da modernidade a céu aberto, continua a conservar as suas qualidades, porque essas são estruturais e por isso lá permanecerão. Impulsionadora de muitas das suas virtudes e causadora de grande parte das suas decepções, a utopia acompanha e sempre acompanhará os destinos da capital.

Contudo, porque “vida das capitais se conta em centúrias”³, talvez durante o próximo meio século a utopia se desfaça e se concretize. Talvez os seus críticos abandonem as suas doutrinas extremistas. Talvez o Brasil alcance a prosperidade e igualdade tão desejada. Nessa altura, no seu esplendor centenário, Brasília lá estará para imortalizar a passagem dos seus criadores de fantasiosos utopistas a geniais visionários. Assim concluo esta minha revisita a Brasília, com muita esperança e uma dose ainda maior de utopia.

1 COSTA. *Lucio Costa: Registro de uma vivência*. 1995, pp. 320.

2 PENNA. *Quando mudam as Capitais*. 2002, pp.385.

3 COSTA, 1990 em PESSÔA, *Lucio Costa: Documentos de Trabalho*. 1999, pp. 291.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIVROS

ALBUQUERQUE, José Cavalcanti. *Nova metrópole do Brasil: Relatório geral de sua localização*. Rio de Janeiro, Imprensa do Exército, 1958.

AGAMBEN, Giorgio. *Homo sacer: sovereign power and bare life*. Stanford, Stanford University Press, 1998.

ARRAIS, Cristiano Alencar. *Retórica e persuasão no concurso para o Plano Piloto*. São Paulo, Arquitectos, 2008.

BACON, Edmund. *Design of cities: [a superbly illustrated account of the development of urban form, from ancient Athens to modern Brasília]*. London, Thames and Hudson, 1995.

BARBOSA, Francisco de Assis. *Brasília: história de uma ideia*. Rio de Janeiro. Serviços de Documentação da Presidência da República, 1960.

BARBOSA, Yeda; BICCA, Briane; KOHLSDORF, Maria. *A preservação do espaço de Brasília: Directrizes para a sua área de interesse especial*. 1ª edição, São Paulo, Editora Pini, 1986.

BELCHER, Donald. *Relatório Belcher*. Brasília, Codeplan, 1994.

BENEVOLO, Leonardo. *A História da Cidade*. 3ª edição, São Paulo, Perspectiva, 1999.

BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitectura Moderna*. 3ª edição, São Paulo, Perspectiva, 1998.

BENEVOLO, Leonardo. *Introdução à Arquitectura*. 1ª edição, Lisboa, Edições 70, 2007.

BLAZWICK, Iwona. *Century City: Art and culture in the modern metropolis*. London, Tate Gallery, 2001.

BRAGA, Andrea. *Guia de Urbanismo, Arquitectura e Arte de Brasília*. 1ª edição, Brasília, Athos Bulcão, 1997.

BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 1981.

BUARQUE, Cristóvam. *Admirável mundo atual. Dicionário pessoal dos horrores e esperanças do mundo globalizado*. São Paulo, Geração Editorial, 2001.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. 5ª edição, São Paulo, Editora Perspectiva, 2003.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL. *1º Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília*. Brasília, Senado Federal Centro Gráfico, 1974.

COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA. *Brasília 57-85: Do Plano-Piloto ao Plano Piloto*. Brasília, Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal, 1985.

CORBUSIER, Le. *The city of tomorrow and its planning*. New York, Dover, 1987.

COSTA, Lucio. Lucio Costa: *Registro de uma vivência*. 1ª edição, São Paulo, Empresa das Artes, 1995.

COSTA, Lucio. *O urbanista defende a sua cidade*. Brasília.

CRULS, Luiz. *Relatório Cruls: Relatório da Comissão exploradora do Planalto Central do Brasil*. Brasília, Senado Federal, 2003.

DEL RIO, Vicente; GALLO, Haroldo. *O legado do urbanismo moderno no Brasil. Paradigma realizado ou projeto inacabado?*. São Paulo, 2000.

DICKENSON, John. *The Future of the Past in the Latin American City*. Latin American Research, 1994.

EPSTEIN, David. *Brasília: plan and reality. A study of planned and spontaneous urban development*. Berkeley University of California Press, 1973.

FILHO, Nestor. *Quadro da Arquitectura no Brasil*. 1ª edição, São Paulo, Editora Perspectiva, 1970.

FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitectura Moderna*. 3ª edição, São Paulo, Martins Fontes, 1997.

GOUVÊA, Luiz. *Brasília: A Capital da Segregação e do Controle Social*. São Paulo, Annablume Editora, 1995.

GOVERNO DISTRITO FEDERAL. *A Construção da Cidade*. Departamento Patrimônio Histórico e Artístico do DF, 1998.

HERBERT, Jean-Loup. *Lúcio Costa: XXe siècle brésilien: témoin et acteur. Saint-Étienne*, Publications d'Architecture de Saint-Étienne, 2001.

HOLANDA, Frederico (org.). *Arquitetura & Urbanidade*. 1ª edição, São Paulo, Pró-Editores, 2003.

HOLANDA, Frederico. *O Espaço de Exceção*. 1ª edição, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2002.

HOLSTON, James. *A Cidade Modernista: Uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.

KATINSKY, Julio. *Brasília em três tempos: a arquitetura de Oscar Niemeyer na Capital*. Rio de Janeiro, Revan, 1991.

KRÜGER, Mário; TURKIENICZ, Benamy. *Medição da Continuidade Espacial Urbana*. In TURKIENICZ, B.; MALTA, M. (Org.). *Desenho Urbano*. 1ª edição, São Paulo, Editora Pini, 1986.

LAMAS, José. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa, Edição Fundação Caloust Gulbenkian, 2000.

LAMBERT, Jacques. *Os dois Brasis*. 2ª edição, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1967.

LEITÃO, Francisco. *Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*. Brasília, FAU/UnB, 2003.

LERNER, Jaime. *Acupuntura Urbana, Rio de Janeiro e São Paulo*. Editora Record, 2005.

MAGALHÃES, Aloísio. *Doorway to Brasília*. New York, G. Wittenborn, 1959.

MELLO, Eduardo. *Brasília: História e Estórias*. 1ª edição, São Paulo, Demais Editoração, 1992.

NIEMEYER, Óscar. *Correspondência ao Presidente do IAB*. Módulo, nº8, 1957.

NUNES, Brasilmar. *Brasília: A Fantasia corporificada*. Brasília, Paralelo 15, 2004.

PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília - Gestão Urbana: Conflitos e Cidadania*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1998.

PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília, Ideologia e Realidade/Espaço Urbano Questão*. São Paulo, Editores Associados, 1985.

PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília: Moradia e exclusão*. 1ª edição, Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1996.

PAVIANI, Aldo. (org.). *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*. Brasília, Editora UNB, 1991.

PENNA, José. *Quando mudam as Capitais*. Brasília, Senado Federal, 2002.

PESSÔA, José. *Lúcio Costa: Documentos de trabalho*. Rio de Janeiro, IPHAN, 1999.

RIBEIRO, Darcy. *O Povo Brasileiro: A Formação e o Sentido do Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

TURKIENICZ, Benamy e MALTA, Maurício (edi.). *Desenho urbano: anais do II SEDUR - Seminário sobre desenho urbano no Brasil*. São Paulo, Pini, 1986.

VIANA, Oliveira. *Evolução do Povo Brasileiro*. Rio de Janeiro, Ed. José Olympio, 1969.

VILLAESCUSA, Eduard. *Brasília 1956-2006: De la Fundación de una ciudad capital, al capital de la ciudad*. 1ª edição, Barcelona, Editorial Milenio, 2006.

WILLIAMS, Richard. *Brasília depois de Brasília*. São Paulo, Arquitextos, 2007.

WORKSHOP BRASÍLIA 40 ANOS. *Workshop Brasília 40 anos: Uma reflexão*. Brasília, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, 2000.

ZIMBRES, Paulo. *Águas Claras: um exercício de urbanismo no Distrito Federal*. 1991.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PERIÓDICOS

CO, Francesco Dal. «Il Secolo delle Capitali: Cinquanta anni dopo il Piano Brasília». In Casabella, num. 753, Milão, Arnoldo Mondadori Editori, pág. 3.

DUGGER, Celia. «Brazilian Slums Are Seen as Pawns in Political Games». In New York Times, 18 de Janeiro de 2004, Secção 1, pág. 3.

FRANÇA, Augusto. «Brasília, cidade nova». In Diário de Lisboa, 7 de Janeiro de 1960, Lisboa, pág. 13.

FRANÇA, Augusto. «Quatro semanas no Brasil-1». In Comércio do Porto, 27 de Outubro de 1959, Porto.

FRANÇA, Augusto. «Quatro semanas no Brasil-2». In Comércio do Porto, 9 de Novembro de 1959, Porto.

GORELIK, Adrián. «Brasília: Museo della Modernità». In Casabella, num. 753, Milão, Arnoldo Mondadori Editori, pág. 13-20..

KRÜGER, Mário. «Brasília, Brasília». In NU, num. 22, Coimbra, NUDA/AAC, pág. 4.

RIBEIRO, Rômulo; HOLANDA, Frederico. «Proposta para Análise do Índice de Dispersão Urbana». In Cadernos Metrópole, volume 15, pág. 49-70, 2006.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SÍTIOS NA INTERNET

AREAL, Augusto. «A Cidade de Brasília». A Cidade de Brasília, Janeiro de 2007. www.geocities.com/TheTropics/3416, consultado em 14 de Abril de 2007.

BARRETO, Frederico. «Uma análise de conjuntura urbana de Brasília em 2004.». Vitruvius, Fevereiro de 2004. www.vitruvius.com.br, consultado em 2 de Abril de 2009.

BERTAUD, Alain e MALPENZZI, Stephan. «The costs of Utopia: Brasilia, Johannesburg, and Moscow». Bertaud's Website, Fevereiro de 2001. <http://alain-bertaud.com>, consultado em 4 de Outubro de 2010.

BERTAUD, Alain. «The Spatial Distribution of Population in 48 World Cities». Alain Bertaud's Website, Dezembro de 2003. <http://alain-bertaud.com>, consultado em 4 de Outubro de 2010.

DANTAS, Fagner. «Brasília: A utopia desfigurada.». Sociedade Brasileira de Urbanismo. www.sburbanismo.vilabol.uol.com.br, consultado em 8 de Maio de 2010.

DIVERSOS AUTORES. «Qual será o futuro urbanístico de Brasília». Arquitectura & Urbanismo, Setembro de 2007. www.revistaau.com.br, consultado em 17 de Maio de 2010.

OLIVEIRA, Ana Rosa. «Entrevista com Lúcio Costa». Vitruvius, 22 de Fevereiro de 1992. www.vitruvius.com.br, consultado em 2 de Abril de 2009.

PRESSOUYRE, Léon. «Recomendação do ICOMOS». Guia de Brasília, Maio de 1987. www.guiadebrasil.com.br/historico/menupat.htm 1987, consultado em 12 de Abril de 2008.

STENZAL, Emilia. «Monumentalidade na Arquitectura e Urbanismo Modernos no Brasil». DOCOMOMO, data não revelada. www.docomomo.org.br, consultado em 1 de Fevereiro de 2009.



RELATÓRIO DO PLANO PILOTO
ANEXO A

RELATÓRIO DO PLANO PILOTO

ANEXO A

Desejo inicialmente desculpar-me perante a direção da Companhia Urbanizadora e a Comissão Julgadora do Concurso pela apresentação sumária do partido aqui sugerido para a nova Capital, e também justificar-me.

Não pretendia competir e, na verdade, não concorro, - apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada mas surgiu, por assim dizer, já pronta.

Compareço, não como técnico devidamente aparelhado, pois nem sequer disponho de escritório, mas como simples maquis do urbanismo, que não pretende prosseguir no desenvolvimento da idéia apresentada senão eventualmente, na qualidade de mero consultor. E se procedo assim candidamente é porque me amparo num raciocínio igualmente simplório: se a sugestão é válida, estes dados, conquanto sumários na sua aparência, já serão suficientes, pois revelarão que, apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente pensada e resolvida; se o não é, a exclusão se fará mais facilmente, e não terei perdido o meu tempo nem tomado o tempo de ninguém.

A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, à concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como no entender de cada concorrente uma tal cidade deve ser concebida.

Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como urbs, mas como civitas, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consci-

ente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país. Dito isto, vejamos como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução:

1 - Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz.

2 - Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define-a área urbanizada.

3 - E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária - inclusive a eliminação dos cruzamentos - à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais.

4 - Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema. Lateralmente à interseção dos dois eixos, mas participando funcionalmente e em termos de composição urbanística do eixo monumental, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios de empresas e profissões liberais, e ainda os amplos setores do varejo comercial.

5 - O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes etc.

6 - O tráfego destinado aos demais setores prossegue, ordenado em mão única, na área térrea inferior coberta pela plataforma e entalada nos dois topos mas aberta nas faces maiores, área utilizada em grande parte para o estacionamento de veículos e onde se localizou a estação rodoviária interurbana, acessível aos passageiros pelo nível superior da plataforma. Apenas as pistas de velocidade mergulham, já então subterrâneas, na parte central desse piso inferior que se espraia em declive até nivelar-se com a esplanada do setor dos ministérios.

7 - Desse modo e com a introdução de três trevos completos em cada ramo do eixo rodoviário e outras tan-

tas passagens de nível inferior, o tráfego de automóveis e ônibus se processa tanto na parte central quanto nos setores residenciais sem qualquer cruzamento. Para o tráfego de caminhões estabeleceu-se um sistema secundário autônomo com cruzamentos sinalizados mas sem cruzamento ou interferência alguma com o sistema anterior, salvo acima do setor esportivo, e que acede aos edifícios do setor comercial ao nível do subsolo, contornando o centro cívico em cota inferior, com galerias de acesso previstas no terrapleno.

8 - 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 anti-naturais 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.

9 - Veja-se agora como nesse arcabouço de circulação ordenada se integram e articulam os vários setores.

Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antigüidade, a forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da auto-estrada que conduz à residência e ao aeroporto.

Em cada ângulo dessa praça - Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se - localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla esplanada disposta num segundo terrapleno, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação em termos atuais dessa técnica oriental milenar dos terraplenos, garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista. Ao longo dessa esplanada - o Mall, dos ingleses -, extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles, foram dispostos os ministérios e autarquias. Os das Relações Exteriores e Justiça ocupando os cantos inferiores, contíguos ao edifício do Congresso e com enquadramento condigno, os ministérios militares constituindo uma praça autônoma, e os demais ordenados em seqüência - todos com área privativa de estacionamento -, sendo o último o da Educação, a fim de ficar vizinho do setor cultural, tratado à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc., setor este também contíguo à ampla área destinada à Cidade Universitária com o respectivo Hospital de Clínicas, e onde também se prevê a instalação do Observatório. A Catedral ficou igualmente locali-

zada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento, e ainda, principalmente, por outra razão de ordem arquitetônica: a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida até além da plataforma onde os dois eixos urbanísticos se cruzam.

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

As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcades) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e "loggias" na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão.

O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vasado em toda a sua extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva, e os andares se previram envidraçados nas duas faces para que os restaurantes, clubes, casas de chá etc., tenham vista, de um lado para a esplanada inferior, e do outro para o alicive do parque no prolongamento do eixo monumental e onde ficaram localizados os hotéis comerciais e de turismo e, mais acima, para a torre monumental das estações radioemissoras e de televisão, tratada como elemento plástico integrado na composição geral. Na parte central da plataforma, porém disposto lateralmente, acha-se o saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes, etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao "hall" inferior de embarque separado por envidraçamento do cais propriamente dito.

O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial, - despedida psicologicamente desejável. Previam-se igualmente nessa extensa plataforma destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis, duas amplas praças privativas dos pedestres, uma fronteira ao teatro da ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá. Nestas praças, o piso das pistas de rolamento, sempre de sentido único, foi ligeiramente sobrelevado em larga extensão, para o livre cruzamento dos pedestres num e noutro sentido, o que permitirá acesso franco e direto tanto aos setores do varejo comercial quanto ao setor dos bancos e escritórios.

11 - Lateralmente a esse setor central de diversões, e articulados a ele, encontram-se dois grandes núcleos destinados exclusivamente ao comércio - lojas e "magasins", e dois setores distintos, o bancário-comercial, e o dos escritórios para profissões liberais, representações e empresas, onde foram localizados, respectivamente, o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos. Estes núcleos e setores são acessíveis aos automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres por calçadas sem cruzamento, e dispõem de auto-portos para estacionamento em dois níveis, e de acesso de serviço pelo subsolo correspondente ao piso inferior da plataforma central. No setor dos bancos, tal como no dos escritórios, previram-se três blocos altos e quatro de menor altura, ligados entre si por extensa ala térrea com sobreloja de modo a permitir intercomunicação coberta e amplo espaço para instalação de agências bancárias, agências de empresas, cafés, restaurantes, etc. Em cada núcleo comercial, propõe-se uma seqüência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior, de igual altura dos anteriores, todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelojas e galerias. Dois braços elevados da pista de contorno permitem, também aqui, acesso franco aos pedestres.

12 - O setor esportivo, com extensíssima área destinada exclusivamente ao estacionamento de automóveis, instalou-se entre a praça da Municipalidade e a torre radioemissora, que se prevê de planta triangular com embasamento monumental de concreto aparente até o piso dos "studios" e mais instalações, e superestrutura metálica com mirante localizado a meia altura. De um lado o estádio e mais dependências tendo aos fundos o Jardim Botânico, do outro o hipódromo com as respectivas tribunas e vila hípica e, contíguo, o Jardim Zoológico, constituindo estas duas imensas áreas verdes, simetricamente dispostas em relação ao eixo monumental, como que os pulmões.

13 - Na praça Municipal, instalaram-se a Prefeitura, a Polícia Central, o Corpo de Bombeiros e a Assistência Pública. A penitenciária e o hospício, conquanto afastados do centro urbanizado, fazem igualmente parte deste setor.

14 - Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões.

15 - Percorrido assim de ponta a ponta esse eixo dito monumental, vê-se que a fluência e unidade do traçado, desde a praça do Governo até à praça Municipal, não exclui a variedade, e cada setor, por assim dizer, vale por si como organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto. Essa autonomia cria espaços adequados à escala do homem e permite o diálogo monumental localizado sem prejuízo do desempenho arquitetônico de cada setor na harmoniosa integração urbanística do todo.

16 - Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência continua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem. Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando arie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras. Dentro destas “superquadras” 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. Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras, à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varjeo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza. O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço: as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteiria às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só. Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e aos fundos dela as escolas secundárias, ao passo que na parte da faixa de serviço fronteiria à rodovia se previu o cinema a fim de torná-lo acessível a quem proceda de outros bairros, ficando a extensa área livre intermediária destinada ao clube da juventude, com campo de jogos e recreio.

17 - A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras como, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas, setor que se estende de ambos os lados do eixo principal paralelamente ao eixo rodoviário, com alameda de acesso autônomo e via de serviço para o tráfego de caminhão comum às quadras residenciais. Essa alameda, por assim dizer, privativa do bairro das embaixadas e legações, se prevê edificada apenas num dos lados, deixando-se o outro com a vista desimpedida sobre a paisagem, excetuando-se o hotel principal localizado nesse setor e próximo do centro

da cidade. No outro lado do eixo rodoviário-residencial, as quadras contíguas à rodovia serão naturalmente mais valorizadas que as quadras internas, o que permitirá as gradações próprias do regime vigente; contudo, o agrupamento delas, de quatro em quatro, propicia num certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação. E seja como for, as diferenças de padrão de uma quadra a outra serão neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, e não serão de natureza a afetar o conforto social a que todos têm direito. Elas decorrerão apenas de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído a cada indivíduo e a cada família, da escolha dos materiais e do grau e requinte do acabamento.

Neste sentido deve-se impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural. Cabe à Companhia Urbanizadora prover dentro do esquema proposto, acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população.

18 - Previram-se igualmente setores ilhados, cercados de arvoredo e de campo, destinados a loteamento para casas individuais, sugerindo-se uma disposição dentada em cremalheira, para que as casas construídas nos lotes de topo se destaquem na paisagem, afastada umas das outras, disposição que ainda permite acesso autônomo de serviço para todos os lotes. E admitiu-se igualmente a construção eventual de casas avulsas isoladas de alto padrão arquitetônico - o que não implica tamanho - estabelecendo-se, porém como regra, nestes casos, o afastamento mínimo de um quilômetro de casa a casa, o que acentuará o caráter excepcional de tais concessões.

19 - Os cemitérios localizados nos extremos do eixo rodoviário-residencial evitam aos cortejos a travessia do centro urbano. Terão chão de grama e serão convenientemente arborizados, com sepulturas rasas e lápides singelas, à maneira inglesa, tudo desprovido de qualquer ostentação.

20 - Evitou-se a localização dos bairros residenciais na orla da lagoa, a fim de preservá-la intata, tratada com bosques e campos de feição naturalista e rústica para os passeios e amenidades bucólicas de toda a população urbana. Apenas os clubes esportivos, os restaurantes, os lugares de recreio, os balneários e núcleos de pesca poderão chegar à beira d'água. O clube de Golf situou-se na extremidade leste, contíguo à Residência e ao hotel, ambos em construção, e o Yatch Club na enseada vizinha, entremeada por denso bosque que se estende até à margem da represa, bordejada nesse trecho pela alameda de contorno que intermitentemente se desprende da sua orla para embrenhar-se pelo campo que se pretende eventualmente florido e manchado de arvoredo. Essa estrada se articula ao eixo rodoviário e também à pista autônoma de acesso direto do aeroporto ao centro cívico, por onde entrarão na cidade os visitantes ilustres, podendo a respectiva saída processar-se, com vantagem, pelo próprio eixo rodoviário-residencial. Propõe-se, ainda, a localização do aeroporto definitivo na área interna da represa, a fim de evitar-lhe a travessia ou o contorno.

21 - Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades Norte e Sul, as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma usual, assim, por exemplo, N-Q3-L ap 201. A designação dos blocos em relação à entrada da quadra deve seguir da esquerda para a direita, de acordo com a norma.

22 - Resta o problema de como dispor do terreno e torná-lo acessível ao capital particular. Entendo que as quadras não devem ser loteadas, sugerindo, em vez da venda de lotes, a venda de quotas de terreno, cujo valor dependerá do setor em causa e do gabarito, a fim de não entravar os planejamentos atuais e possíveis remodelações futuras no delineamento interno das quadras. Entendo também que esse planejamento deveria de preferência anteceder a venda das quotas, mas nada impede que compradores de um número substancial de quotas submetam à aprovação da Companhia projeto próprio de urbanização de uma determinada quadra, e que, além de facilitar aos incorporadores a aquisição de quotas, a própria Companhia funcione, em grande parte, como incorporadora. E entendo igualmente que o preço das quotas, oscilável conforme a procura, deveria incluir uma parcela com taxa fixa, destinada a cobrir as despesas do projeto, no intuito de facilitar tanto o convite a determinados arquitetos como a abertura de concursos para a urbanização e edificação das quadras que não fossem projetadas pela Divisão de Arquitetura da própria Companhia. E sugiro ainda que a aprovação dos projetos se processe em duas etapas, - anteprojeto e projeto definitivo no intuito de permitir seleção prévia e melhor controle da qualidade das construções. Da mesma forma quanto ao setor do varejo comercial e aos setores bancário e dos escritórios das empresas e profissões liberais, que deveriam ser projetados previamente de modo a se poderem fracionar em sub-setores e unidades autônomas, sem prejuízo da integridade arquitetônica, e assim se submeterem parceladamente à venda no mercado imobiliário, podendo a construção propriamente dita, ou parte dela, correr por conta dos interessados ou da Companhia, ou ainda, conjuntamente.

23 - Resumindo, a solução apresentada é de fácil apreensão, pois se caracteriza pela simplicidade e clareza do risco original, o que não exclui, conforme se viu, a variedade no tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função, resultando daí a harmonia de exigências de aparência contraditória. É assim que, sendo monumental é também cômoda, eficiente, acolhedora e íntima. É ao mesmo tempo derramada e concisa, bucólica e urbana, lírica e funcional. O tráfego de automóveis se processa sem cruzamentos, e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre. E por ter o arcabouço tão claramente definido, é de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro, rodovia que poderá ser construída por partes, - primeiro as faixas centrais como um trevo de cada lado, depois as pistas laterais, que avançariam com o desenvolvimento normal da cidade. As instalações teriam sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento. As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arbori-

zadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.

Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque.

Sonho arqui-secular do Patriarca.