

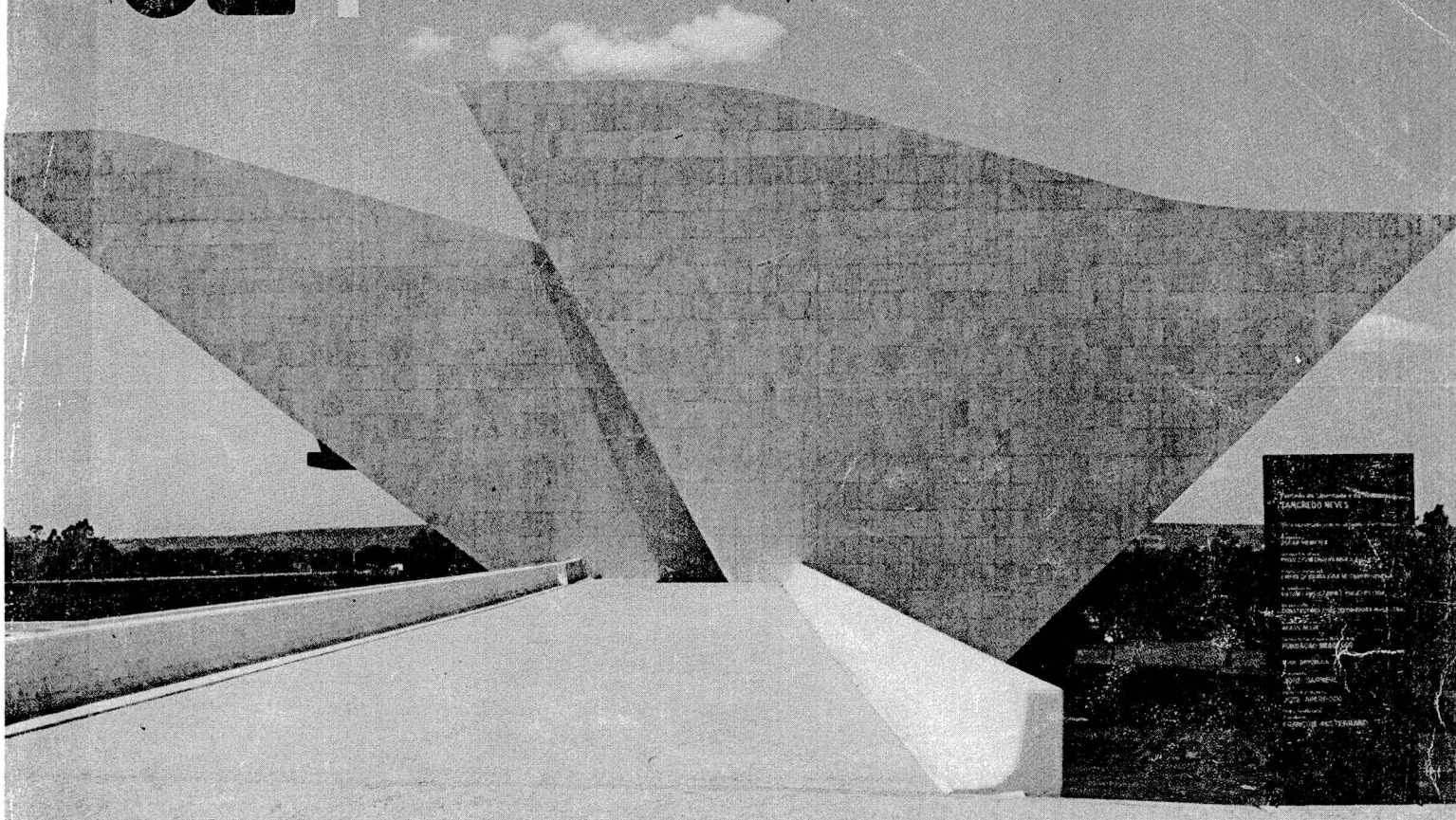
Coleção Completa

82

brasilíia

BIBLIOTECA - A.P.D.F.

NOVA FASE/ANO I
ABRIL, MAIO, JUNHO/1988

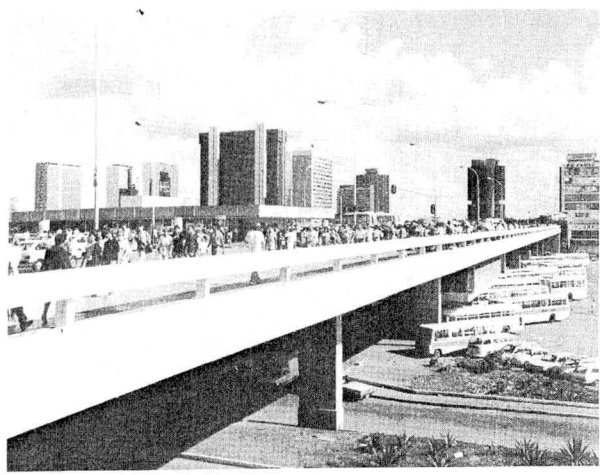


BIBLIOTECA - A.P.D.F.

A saudação do Prefeito de Roma
O Museu do Índio
Centro Cultural Nacional
Patrimônio da Humanidade
Uma indústria incipiente

8.34

005(1517.1)



Lúcio Costa e Niemeyer revisitam Brasília, onde a rodoviária (alto) é o coração da cidade, e a catedral (esq) ganha novo visual, com vitrais de Marianne Peretti



O Governador José Aparecido, com o Embaixador Josué Montello, visitou o Diretor-Geral da Unesco, Federico Mayor (acima), para agradecer a inclusão de Brasília na lista do Patrimônio da Humanidade, que o selo (dir.) comemora.



Arquivo Público do Distrito Federal - ARPPDF

Arquivo Público do Distrito Federal - ARPPDF

Diretor: José Aparecido de Oliveira.
Editor: Osvaldo Peralva.

Conselho de Redação: Alan Viggiano, Antônio Carlos Osório, Bernardo Elis, Domingos Carvalho da Silva, Francisco de Assis Barbosa, Gerardo Mello Mourão, Guy de Almeida, José Santiago Naud, Lúcio Costa, Oscar Niemeyer.

Projeto Gráfico: Cristina Barbosa.

Colaboram neste número: José Aparecido de Oliveira, Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Augusto C. Silva Telles, Osvaldo Peralva, Berta Ribeiro, Virgílio Costa, Edson Nery da Fonseca, Egidio Viganò, Alan Viggiano, Newton Egídio Rossi, Arlécio Gazal, Ernesto Silva, Gilberto Paim e Marlos Nobre.

SUMÁRIO

Editorial: Medida da grandeza	5
História de uma idéia	6
Minas, a Abolição e D. Bosco no Patrimônio Cultural da Humanidade	7
A invenção de Brasília	12
A difícil recuperação	20
Brasília: patrimônio cultural	24
A histórica decisão da Unesco	26
O parecer de Pressouyre	32
O Decreto da Preservação	33
A saudação de Roma	36
Por que um Museu do Índio	37
O Vôo dos pássaros, do avião, dos homens ..	41
Idéias para um Centro Cultural	44
Dom Bosco, a verdade na caridade	48
Mística de Brasília	51
Fundação Ballet do Brasil	54
A reforma administrativa	56
A epopéia de Brasília	58
As armas de Brasília	62
Os claros de uma indústria incipiente	64
Um plano bienal para a cultura	71

BRASÍLIA é uma revista trimestral, editada pela Secretaria de Comunicação Social do Governo do Distrito Federal. Redação, Publicidade e Administração: Palácio do Buriti / Térreo / Praça do Buriti / Brasília / D.F. Telex: 061.1968 Telefone: 225.7055, ramais 129 e 130 Preço do exemplar: CZ\$ 250,00. Assinatura anual: CZ\$ 1.000,00. Remeta cheque personalizado e cruzado à Secretaria de Comunicação Social do GDF.

Composta e impressa no Departamento de Imprensa Nacional

LÚCIO COSTA

A invenção de Brasília

Preservar em Brasília as características fundamentais que a tornam singular, esta a premissa básica de Lúcio Costa, neste artigo em que o criador do traçado urbanístico da capital revisita a cidade, com a volta do poder civil. Acompanha Lúcio Costa, na sua visita, o fotógrafo Zeca Linhares, do Corredor Cultural da Rioarte.

Vendo Brasília atualmente, o que surpreende, mais que as alterações, é exatamente a semelhança entre o que existe e a concepção original. É evidente que uma cidade inaugurada há pouco mais de 25 anos está no começo de sua existência; passada a fase de consolidação, a vitalidade urbana é manísta e crescente, sobretudo agora, com o restabelecimento do poder civil que a gerou — Brasília preenche suas áreas ainda desocupadas e quer se expandir.

Não menos evidente é o fato de que — por todas as razões — a capital é histórica de nascença, o que não apenas justifica mas exige que se preservem, para as gerações futuras, as características fundamentais que a singularizam.

É exatamente na concomitância destas duas contingências que reside a peculiaridade do momento crucial que Brasília hoje atravessa: de um lado, como crescer assegurando a permanência do testemunho da proposta original; de outro, como preservá-la sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem.

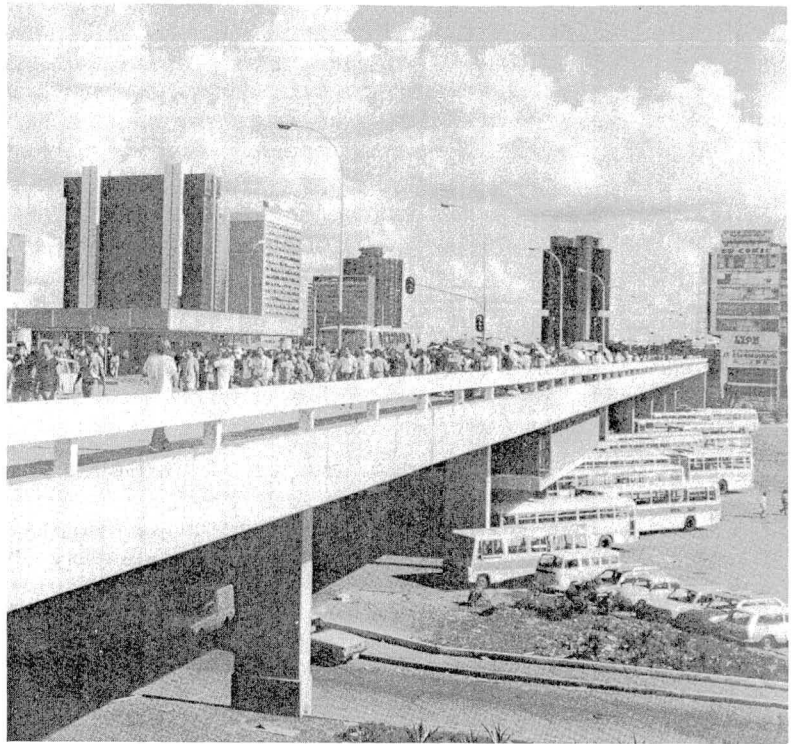
«A liberação do acesso ao concurso reduziu



de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, a 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 a 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.» (Introdução à memória descritiva do Plano Piloto).

Assim, o Plano Piloto (como de resto as outras propostas apresentadas) foi, na realidade, uma concepção já traduzida em termos de projeto urbano, e não apenas uma definição preliminar de partido e diretrizes gerais relativas a uso e ocupação do solo; e isto porque o objetivo era a transferência da capital — e não a elaboração de projeto — em três anos.

«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.» (Memória descritiva do Plano Piloto).



A Catedral e o Eixo, referências fundamentais da «escala monumental»

Características fundamentais do Plano Piloto

A interação de quatro escalas urbanas

A concepção urbana de Brasília se traduz em quatro escalas distintas: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

A presença da escala monumental — «não no sentido da ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente daquilo que vale e significa» — conferiu à cidade nascente, desde seus primórdios, a marca inelutável de efetiva Capital do País.

A escala residencial, com a proposta inovadora da superquadra, a serenidade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotis e o franco predomínio do verde, trouxe consigo o embrião de uma nova maneira de viver própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras.

A escala gregária, prevista para o centro da cidade — até hoje ainda em grande parte desocupado —, teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro.

As extensas áreas livres, a serem densamente arborizadas ou guardando a cobertura vegetal nativa, diretamente contíguas a áreas edificadas, marcam a presença da escala bucólica.

A escala monumental comanda o eixo retilíneo — Eixo Monumental — e foi introduzida através da aplicação da «técnica milenar dos traplenos» (Praça dos Três Poderes, Esplanada

dos Ministérios), da disposição disciplinada porém rica das massas edificadas, das referências verticais do Congresso Nacional e da Torre de Televisão e do canteiro central gramado e livre de ocupação que atravessa a cidade do nascente ao poente.

As superquadras residenciais, intercaladas pelas entrequadras (comércio local, recreio, equipamentos de uso comum), se sucedem, regular e linearmente dispostas ao longo dos 6 Km de cada ramo do eixo arqueado — Eixo Rodoviário-Residencial. A escala definida por esta seqüência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações, como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de «pátio interno» urbano.

A escala gregária surge, logicamente, em torno da interseção dos dois eixos, a plataforma rodoviária, elemento de vital importância na concepção da cidade e que se tornou, além do mais, o ponto de ligação de Brasília com as cidades-satélites. No centro urbano, a densidade de ocupação se previu maior e os gabaritos mais altos, com exceção dos dois setores de diversões.

E a intervenção da escala bucólica no ritmo da harmonia dos espaços urbanos se faz sentir na passagem, sem transição, do ocupado para o não ocupado — em lugar de muralhas, a cidade se propôs delimitada por áreas livres arborizadas.

A estrutura viária

O plano de Brasília teve a expressa intenção de trazer até o centro urbano a fluência de tráfego própria, até então, das rodovias; quem conheceu o que era a situação do trânsito no Rio de Ja

Na biblioteca da UnB, o intenso movimento que vai tomando conta da cidade inteira



neiro, por exemplo, na época, entenderá talvez melhor a vantagem de desafio viário, a idéia de se poder atravessar a cidade de ponta a ponta livre de engarrafamentos.

O que permanece incompreensível é até hoje não existir — pelo menos na área urbana — um serviço de ônibus municipal impecável, que se beneficie das facilidades existentes (apenas a título de exemplo: as pistas laterais do Eixo Rodoviário-Residencial — destinadas prioritariamente ao transporte coletivo — têm mão nos dois sentidos; no entanto, sua utilização pelos ônibus só se faz numa direção em cada uma delas). Bem como não se ter ainda introduzido o sistema de «transferência» que se impõe para que o passageiro não seja onerado indevidamente.

A estrutura viária da cidade funciona como arcabouço integrador das várias escalas urbanas.

A questão residencial

O Plano Piloto optou por concentrar a população próximo ao centro (Eixo Rodoviário-Residencial), através da criação de áreas de vizinhança que só admitem habitação multifamiliar; mas habitação multifamiliar não na forma de apartamentos construídos em terrenos inadequados e constringendo os moradores das residências vizinhas, como geralmente ocorre.

A proposta de Brasília mudou a imagem de

«morar em apartamento», e isto porque morar em apartamento na superquadra significa dispor de chão livre e gramados generosos contíguos à «casa» numa escala que um lote individual normal não tem possibilidade de oferecer.

E prevaleceu a idéia de distribuir a ocupação residencial em áreas definidas *a priori* para apartamentos (superquadras) e para casas isoladas — estas, mais afastadas do centro.

Orla do lago

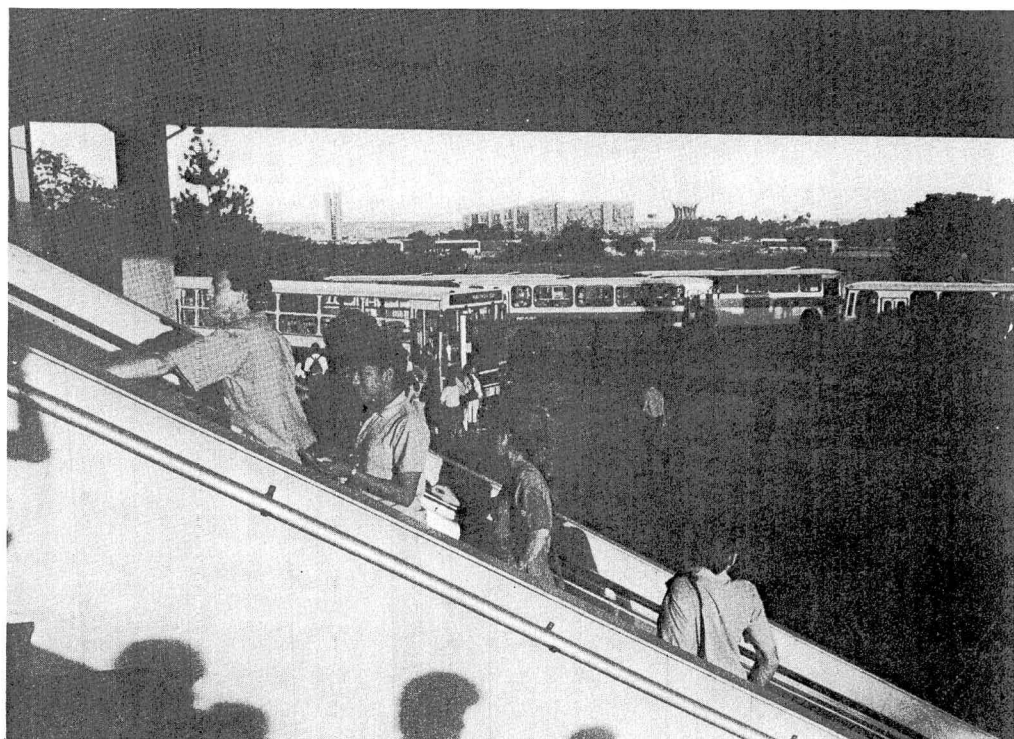
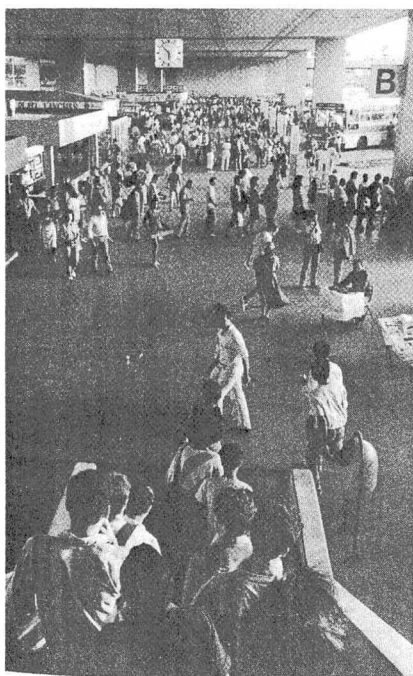
O Plano Piloto refuga a imagem tradicional no Brasil da barreira edificada ao longo da água; a orla do lago se pretendeu de livre acesso a todos, apenas privatizada no caso dos clubes. É onde prevalece a escala bucólica.

A importância do paisagismo

«De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.» (Memória descritiva do Plano Piloto).

A memória descritiva do Plano deixou clara a importância da volumetria paisagística na interação das quatro escalas urbanas da cidade: o canteiro central da Esplanada gramado, as cercaduras verdes das superquadras, a massa densamente arborizada prevista para os setores culturais (até hoje ainda desprovidos de vegetação).

Dá a importância da remoção — enquanto é tempo — das palmeiras-imperiais indevidamente plantadas ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial para o Eixo Monumental; as razões desta impugnação foram claramente explicadas em dois pareceres anexados a este relato.



A Rodoviária, na concepção de Lúcio Costa (fotos acima e à dir.), deve ser preservada na função de «alma da cidade». Ele recomenda sua total recuperação

São de recomendar, ainda, providências imediatas para a criação de massas compactas de araucária na área abaixo do terrapleno da Praça dos Três Poderes, para que seu verde-escuro sirva de fundo e valorize o branco dos palácios, bem como o plantio de renques de pau-rei no entorno direto do edifício do Tribunal de Contas da União — imperdoável aberração no local onde se encontra — a fim de atenuar sua lamentável interferência visual no conjunto da Praça.

A presença do céu

Da proposta do Plano Piloto resultou a incorporação à cidade do imenso céu do planalto, como parte integrante e onipresente da própria concepção urbana — os «vazios» são por ele preenchidos; a cidade é deliberadamente aberta aos 360 graus do horizonte que a circunda.

O não-alastramento suburbano

A implantação de Brasília partiu do pressuposto de que sua expansão se faria através de cidades-satélites, e não da ocupação urbana gradativa das áreas contíguas ao núcleo original. Previa-se alternância definida de áreas urbanas e áreas rurais — proposição contrária à idéia do alastramento suburbano extenso e rasteiro.

Assim, a partir do surgimento precoce e improvisado das cidades-satélites, prevaleceu até agora a intenção de manter entre estes núcleos e a Capital uma larga faixa verde, destinada a uso ru-

ral. Tal abordagem teve como consequência positiva a manutção, ao longo de todos estes anos, da feição original de Brasília. Mas, em contrapartida, a longa distância entre as satélites e o Plano Piloto isolou demais a matriz dos dois terços de sua população metropolitana que residem nos núcleos periféricos, além de gerar problemas de custo para o transporte coletivo.

Daí a proposta apresentada no início do atual governo da implantação de quadras econômicas — ou comunitárias — ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades-satélites, sendo mantida a destinação das áreas aos fundos desta orla urbanizada à cultura hortigranjeira.

Complementação e preservação

Complementar e preservar estas características significa, por conseguinte:

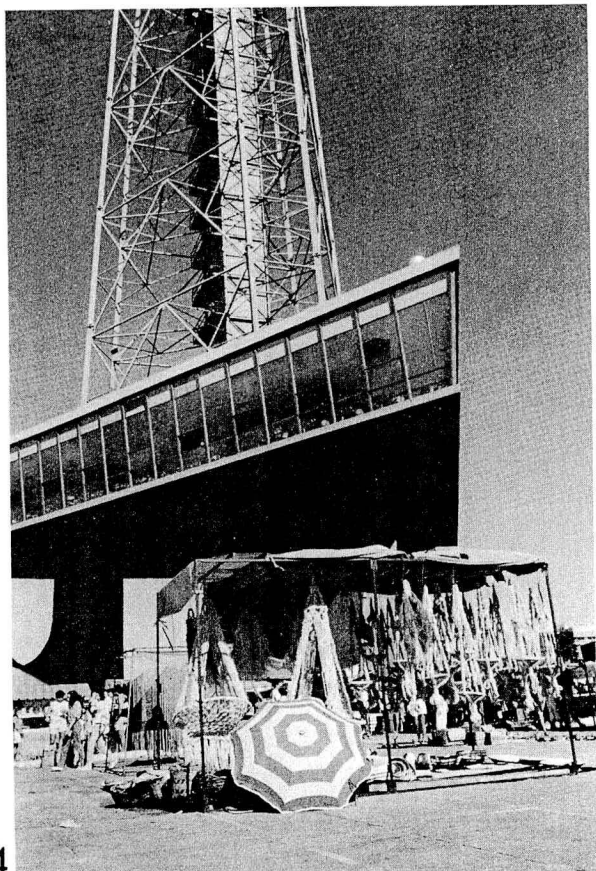
1. Proceder ao tombamento do conjunto urbanístico-arquitetônico da Praça dos Três Poderes, incluindo-se os palácios do Itamaraty e da Justiça, de vez que constituem sua vinculação arquitetônica com a Esplanada dos Ministérios, cuja perspectiva ficará valorizada com a transferência das palmeiras-imperiais.

2. Manter os gabaritos vigentes nos dois eixos e em seu entorno direto (até os setores de grandes áreas, inclusive), permanecendo não-edificáveis as áreas livres diretamente contíguas, e baixa a densidade, com gabaritos igualmente baixos, nas áreas onde já é prevista ocupação entre a cidade e a orla do lago. Isto é fundamental.

Brasília, a Capital, deverá manter-se «diferente» de todas as demais cidades do País: não terá apartamentos de moradia em edifícios altos, o gabarito residencial não deverá ultrapassar os seis pavimentos iniciais, sempre soltos do chão. Este será o traço diferenciador — gabarito alto no centro comercial, mas deliberadamente contido nas áreas residenciais, a fim de restabelecer, em ambiente moderno, escala humana mais próxima da nossa vida doméstica e familiar tradicional.

3. Garantir a estrutura das unidades de vizinhança do Eixo Rodoviário-Residencial, mantendo a entrada única nas superquadras, a interrupção das vias que lhes dão acesso — para evitar tráfego de passagem, bem como ocupando devidamente as entrequadras não-comerciais com instalações para esporte e recreio e demais equipamentos de interesse comunitário, sobretudo escolas públicas destinadas ao ensino médio. Proibir a vedação das áreas cobertas de acesso aos prédios (pilotis) e dos parqueamentos — cobertos ou não.

4. Reexaminar os projetos dos setores centrais, sobretudo os ainda pouco edificados, no sentido de propiciar a efetiva existência da escala gregária — além da rodoviária e dos dois setores de diversões —, prevendo percursos contínuos e animados para pedestres e circulação de veículos dentro dos vários quarteirões, cuja ocupação deve, em princípio, voltar-se mais para as vias internas do que para as periféricas.



A Feira da Torre está dentro do espírito de fazer de Brasília um foco de cultura

Neste mesmo sentido, não insistir na excessiva setorização de usos no centro urbano — aliás, de um modo geral, nas áreas não-residenciais da cidade, excetuando o centro cívico. O que o Plano propôs foi apenas a predominância de certos usos, como ocorre naturalmente nas cidades espontâneas.

5. Providenciar as articulações viárias necessárias para fazer prevalecer na cidade de hoje a mesma clareza e fluência viárias contidas no risco original e, paralelamente, «arrematar» a cidade como um todo (recomendo neste sentido consulta ao trabalho «Brasília 57-85»).

6. Proceder urgentemente às obras de recuperação da plataforma rodoviária, que devem ser coordenadas por arquiteto identificado com o projeto original, a ser mantido com rigorosa fidelidade.

7. Acabar devidamente e manter sempre limpos os logradouros de estar. A começar pelas duas pracinhas da plataforma rodoviária — cuidar das plantas, dos bancos e do permanente funcionamento das fontes.

8. Atribuir a profissional identificado com as diretrizes paisagísticas contidas no Plano Piloto a tarefa de interpretá-las continuamente junto ao Departamento de Parques e Jardins, para evitar equívocos como o plantio das palmeiras-imperiais no Eixo Rodoviário.

9. Criar grupo de trabalho permanente, orientado por pessoa com bagagem cultural e sensi-

bilidade, com atribuição exclusiva de coordenar todas as intervenções «em tom menor» no espaço urbano: pisos de passeios, localização de bancos, de mastros, sinalização urbana, publicidade e propaganda, cabines telefônicas, enfim um departamento de comunicação visual urbana, vinculado aos de urbanismo, arquitetura e parques e jardins.

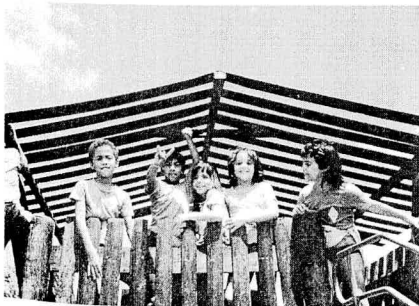
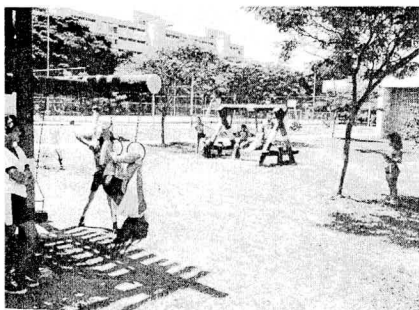
10. Legitimar juridicamente as recomendações que implicam normas de uso e ocupação do solo através de legislação a ser respaldada pelo Governo Federal.

Adensamento e expansão urbana do Plano Piloto

Uma vez assegurada a proteção do que se pretende preservar, trata-se agora de verificar onde pode convir ocupação — predominantemente residencial — em áreas próximas ao Plano Piloto, ou seja, na bacia do Paranoá, e de que forma tal ocupação deve ser conduzida para integrar-se ao que já existe, na forma e no espírito, ratificando a caracterização de cidade-parque — «derramada e concisa» — sugerida como traço urbano diferenciador da Capital.

Como já foi mencionado, a primeira proposição neste sentido foi a implantação intermitente de seqüências de quadras econômicas ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades-satélites. A proposta visou aproximar de Brasília as populações de menor renda, hoje praticamente expulsas da cidade — apesar de a intenção do plano original ter sido a oposta —, e, ao mesmo tempo, dar também a elas acesso à maneira de viver própria da cidade e introduzida pela superquadra.

Na quadra econômica — espécie de «pré-moldado» urbano — a disposição escalonada dos blocos (pilotis e três pavimentos) ao longo da trama



Nas escolas de Brasília, forja-se o brasiliense, que é afetado pelos grandes espaços livres da cidade.



viária losangular abre, no interior de cada quadra, espaço livre para instalação dos complementos da moradia: lugar para jogos ao ar livre, «áreas de encontro» cobertas para os moços e para os velhos, creches, jardins de infância. A existência deste «quintal comum», com a quase totalidade do chão aberta ao uso de todos, e desses complementos ou «extensões da habitação», ensejando desafogo de tensões, possibilita convívio doméstico em clima de descontração, mesmo em apartamentos mínimos, além de assegurar boa densidade populacional (cerca de quinhentos habitantes por hectare). Ao mesmo tempo, essa implantação compacta reduz sensivelmente o custo da infra-estrutura urbana, uma vez que não compromete grandes superfícies.

Quando, ao longo das vias de ligação, for fisicamente inviável a implantação de quadras econômicas, podem ser admitidos núcleos residenciais multifamiliares de outro tipo, desde que com gabarito máximo de pilotis e quatro pavimentos e taxas de ocupação do terreno análogas às das quadras. Em qualquer caso, deve ser reservada faixa contígua à estrada para densa arborização.

Chegando a Brasília propriamente dita, seis áreas comportam ocupação residencial multifamiliar; sendo diretamente vinculadas ao Plano Piloto, passam, por conseguinte, a interferir no jogo das escalas urbanas.

No Parque da Cidade, a piscina de ondas atrai muita gente (à dir. e abaixo) nos fins de semana



As duas primeiras (A e B), na parte oeste da cidade, resultam da distância excessiva entre a Praça Municipal e a Estrada Parque Indústria e Abastecimento, decorrente do deslocamento do conjunto urbano em direção ao lago recomendado por Sir William Holford no julgamento do concurso.

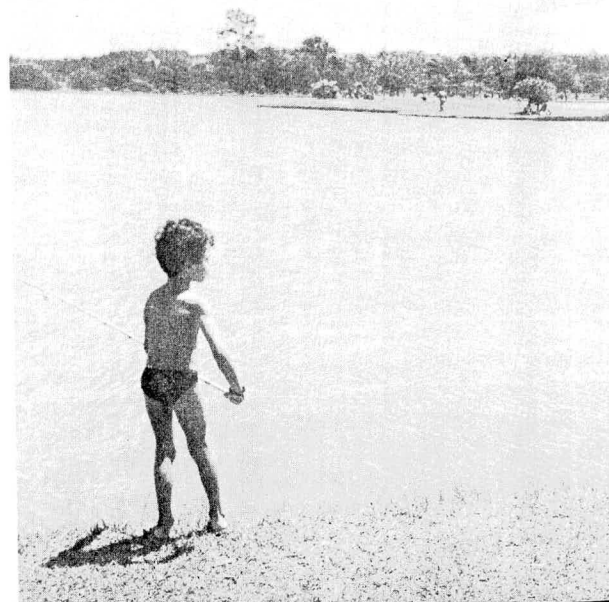
A terceira (C), já proposta em 1984, está ligada à intenção de se fixar a Vila Planalto.

A quarta (D) é sugerida pela existência de centros comerciais consolidados na área fronteira.

E as duas últimas (E e F) visam abrir perspectiva futura de maior oferta habitacional multifamiliar em áreas que, embora afastadas, vinculam-se ao núcleo original tanto através da presença do lago como pelas duas pontes que se pretende construir (a primeira pessoa a me alertar para tal possibilidade foi o economista Eduardo Sobral, mais de dez anos atrás). Poderiam ser



No late, o mais tradicional clube da cidade, o lazer garantido



chamadas «Asas Novas» — Asa Nova Sul e Asa Nova Norte.

Na implantação dos dois novos bairros a oeste — Oeste Sul e Oeste Norte — foram previstas quadras econômicas (pilotis e três pavimentos) para responder à demanda habitacional popular e superquadras (pilotis e seis pavimentos) para classe média, articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos (dois pavimentos sem pilotis) e uso misto.

A idéia de se implantar um renque de pequenas quadras (240 x 240 m) com gabarito de quatro pavimentos sobre pilotis ao longo da via localizada entre a Vila Planalto e o Palácio da Alvorada (área C) surgiu como única forma realista de, uma vez admitida a fixação da vila, barrar de fato a gradual expansão de parcelamento em lotes individuais naquela direção, o que interferiria de forma não apenas inadequada mas desastrosa com a escala monumental tão próxima: à primeira vista, a presença destas quadras — quadras planalto — pode parecer contraditória com a recomendação de se manterem baixos a densidade e os gabaritos nas áreas onde é admitida ocupação entre o Plano Piloto e a orla do lago; na realidade, entretanto, o gabarito uniforme de quatro pavimentos ao longo de cerca de 1.800m cria uma dominante horizontal serena que, aliada à presença — indispensável — dos enquadramentos arborizados das quadras, assegura a harmonia do conjunto com seu entorno.

A ocupação residencial da quarta área (D) só é admissível na forma de renque singelo de pequenas quadras (como as quadras planalto, com pilotis e quatro pavimentos) ou de quadras econômicas (pilotis e três). Em razão da localização desta área, a fim de evitar interferência negativa com o Eixo Rodoviário Sul, além de o gabarito ser mais baixo, toda a extensão de terreno compreendida

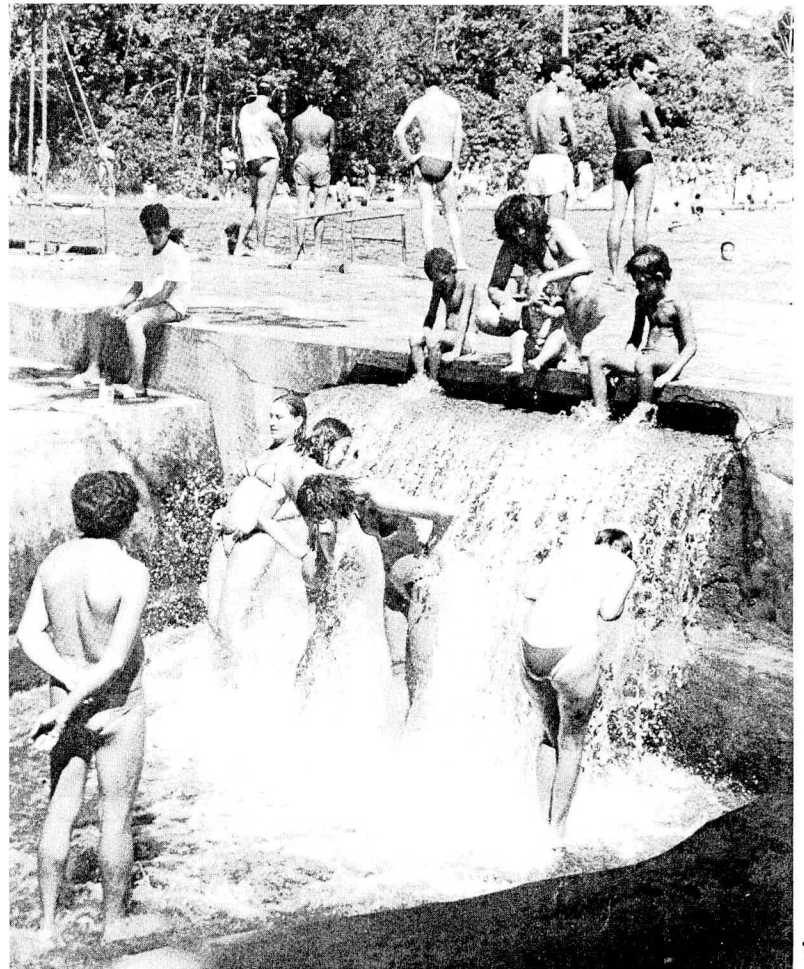
entre as novas quadras e o Eixo deve permanecer não edificada ou destinada a usos que impliquem baixa densidade de ocupação, e sempre cobertas de verde para diluir no arvoredo as construções.

A área E — Asa Nova Sul — sugere ocupação linear, também na forma de pequenas quadras como as quadras planalto, com gabarito uniforme de quatro pavimentos sobre pilotis e cercadura arborizada.

Já na área F, muito mais extensa e com topografia peculiar, a ocupação deve prever quadras econômicas ou conjuntos geminados, para atender à população de menor renda, e considerar a eventual possibilidade da fixação, em termos adequados, da atual Vila Paranoá. Os demais núcleos de edifícios residenciais devem ser soltos do chão, tendo, no máximo, quatro pavimentos e com gabarito de preferência uniforme, para que se mantenha, apesar da ocupação, a serenidade da linha do horizonte, sendo cada conjunto — desta vez de fato e de saída — emoldurado por farta arborização. Os centros de bairro, mais densamente ocupados, devem sempre ter gabaritos mais baixos.

Nessas «Asas Novas», mesmo quando de configuração diversificada, deve também prevalecer a mesma conotação de cidade-parque, vale dizer pilotis livres, predomínio de verde, gabaritos baixos.

«em lugar de muralhas (...), áreas livres arborizadas». O Parque da Cidade (à esq.) e a Água Mineral (dir.) são bons exemplos



Convém ainda destinar parte da Asa Nova Norte a parcelamento em lotes individuais, aproveitando os caprichos da topografia — respeitada a proteção arborizada dos córregos e nascentes. Assim, esta expansão futura atenderá às três faixas de renda.

No intuito de tornar as áreas das «mansões», criadas por Israel Pinheiro, economicamente mais adequadas, propõe-se admitir nelas uso condominial, onde metade da área original, ou seja, 10.000m², seria preservada para a casa matriz, podendo a outra metade comportar até cinco novas unidades, todas com entrada comum — independente ou não da entrada principal — e constituindo um só conjunto, embora sendo, eventualmente, delimitadas por cercas vivas; seria também admissível nessas áreas a instalação de clubes de recreio.

E convém insistir no atendimento à necessidade de habitação popular através da implantação, em grande escala, de quadras econômicas, apelando inclusive para as possibilidades da fabricação em série, dentro da tecnologia desenvolvida pelo arquiteto João Filgueiras Lima, e que já conta com fábrica montada em Brasília.

Tudo depende, em última análise, de decisão convicta neste sentido — os meios de fazer acabam aparecendo. Como Capital, cabe a Brasília inovar na matéria, mostrando ao País que existe esta alternativa aos tristes aglomerados monótonos de casinhas pseudo-isoladas que proliferaram, e se tornaram a imagem melancólica do BNH.

Se computado o custo verdadeiro de cada unidade residencial — incluindo terreno, infraestrutura urbana e construção dos blocos de apar-

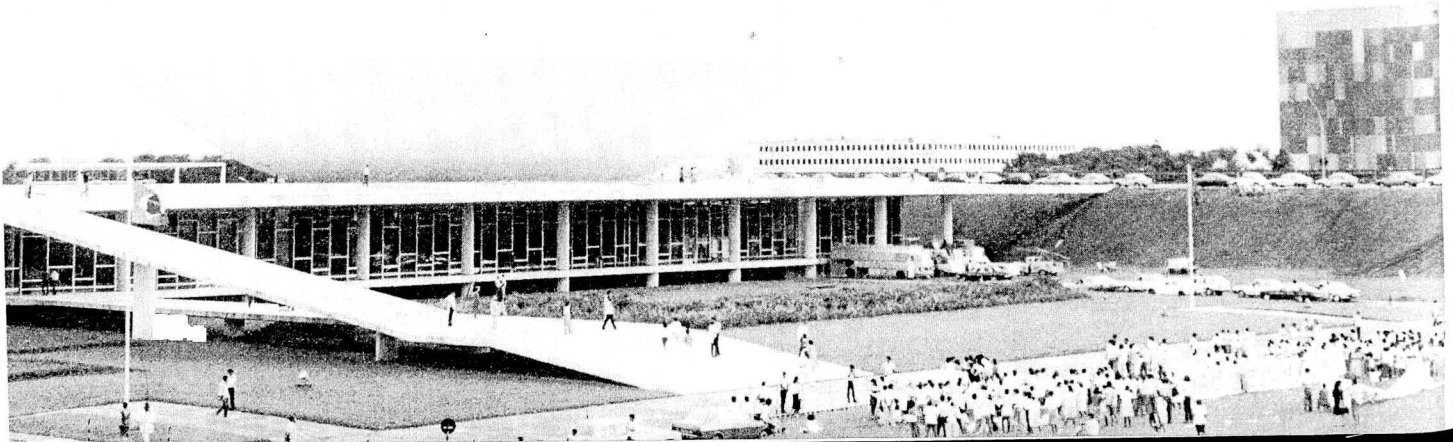
tamentos e dos «complementos da moradia» —, cai por terra a idéia de a casa isolada ser a solução economicamente mais viável para o problema da habitação popular. Tanto assim que em países como Cuba e China, onde o caixa é único e o dinheiro pouco, não se cogita de assentamentos residenciais rasteiros, até mesmo em áreas rurais. Além do que, o lote mínimo, com janelas se confrontando e seu quintal inexistente, porque em geral ocupado por outra família, nada tem a ver com a imagem romântica que se propaga da «casa própria».

Em todo caso, para atendimento à demanda popular nos moldes tradicionais — lotes individuais —, existe o projeto Samambaia, elaborado por técnicos do Governo do Distrito Federal na administração passada, inclusive com esta intenção.

Conclusão

O *quantum* populacional atingido pela abertura à ocupação dessas novas áreas, pelos adensamentos previstos, pela ocupação residencial multifamiliar nas margens das vias de ligação entre Brasília e as satélites, pelo adensamento controlado destes núcleos e pela implantação do Samambaia, deve ser considerado a população limite para a Capital Federal, a fim de não desvirtuar a função

A rampa do Congresso virou palco de manifestações populares (à dir. e abaixo). Assim se humaniza a cidade, que deve ser, acima de tudo, «viva e aprazível»



primeira — político-administrativa — que lhe deu origem. A Brasília não interessa ser grande metrópole.

Como nossa estrutura econômico-social induz à migração de populações carentes para os grandes centros urbanos, é essencial pensar-se desde já no desenvolvimento, em áreas próximas à Capital, de núcleos industriais capazes de absorver, na medida do possível, essas migrações com efetiva oferta de trabalho. Brasília é, no caso, uma simples miragem. Cidade fundamentalmente político-administrativa e de prestação de serviços, a demanda de mão-de-obra, sobretudo não-qualificada, é necessariamente menor, embora a proximidade do poder central crie a ilusão de facilidades que, de fato, não existem.

Quanto ao escalonamento, no tempo, das implantações aqui sugeridas, cabe ao Departamento de Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras coordenar os estudos a serem feitos conjuntamente com as demais secretarias e concessionárias de serviços públicos, a fim de definir com segurança o melhor procedimento, bem como as tecnologias a serem utilizadas tendo em vista o abastecimento de água e energia, o transporte, o saneamento e a preservação do meio ambiente, o controle da poluição do Lago Paranoá e a proteção da área a ser ocupada pela futura represa do São Bartolomeu — integrando, enfim, como um todo, as novas proposições e o planejamento do território do Distrito Federal.

Finalmente, o importante, ao se pensar na complementação, na preservação, no adensamento ou na expansão de Brasília, é não perder de vista a postura original, é estar imbuído de lucidez e sensibilidade no trato dos problemas urba-

nos; é perceber que coisas maiores e coisas menores têm importância análoga, consideradas cada uma em sua escala; é enfrentar os inúmeros problemas do dia-a-dia com disposição, firmeza e flexibilidade; é tanto saber dizer não como dizer sim na busca contínua da resposta adequada — tarefa tantas vezes ingrata e inglória para os técnicos que participam dedicadamente de sucessivas administrações; é fazer prevalecer o senso comum, fugindo das teorizações acadêmicas e protelatórias, e da improvisação irresponsável; é lembrar-se de que a cidade foi pensada «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 a administração, um foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do País».

O Plano Piloto de Brasília não se propôs visões prospectivas de esperanto tecnológico, tampouco resultou de promiscuidade urbanística, ou de elaborada e falsa «espontaneidade».

Brasília é a expressão de um determinado conceito urbanístico, tem filiação certa, não é uma cidade bastarda. O seu *facies* urbano é o de uma cidade inventada que se assumiu na sua singularidade e adquiriu personalidade própria graças à arquitetura de Oscar Niemeyer e à sua gente.

Lúcio Costa é arquiteto, urbanista e autor do Plano-Piloto de Brasília

Na Praça dos Três Poderes, com o Congresso ao fundo, funciona um restaurante popular (esq.)



ERNESTO SILVA

A interiorização da capital é a idéia-força mais antiga e coerente da história do Brasil. E a construção de Brasília foi uma aventura épica

A Epopéia de Brasília

«Administrar Brasília não é administrar uma cidade qualquer, mas uma cidade que já nasceu com «pedigree», o que obriga a umas tantas limitações. A primeira condição para se administrar Brasília é gostar de Brasília; a segunda, é conhecer os planos; a terceira, respeitá-los».

(Lúcio Costa)

No dia 21 de abril de 753 a.C., Rômulo fundava, no monte Palatino, uma cidade que seria o marco de uma nova era no Mundo Pagão — a Roma dos Césares, o berço da Civilização Cristã.

Quis a Providência Divina que, na mesma data, 27 séculos depois, uma plêiade de homens destemidos desse Brasília do Brasil, cumprindo os desígnios eternos manifestados na visão profé-

tica de Dom Bosco: «Quando escavarem as minas escondidas em meio a estas montanhas, surgirá neste sítio a Grande Civilização, a Terra Prometida, de uma riqueza inconcebível».

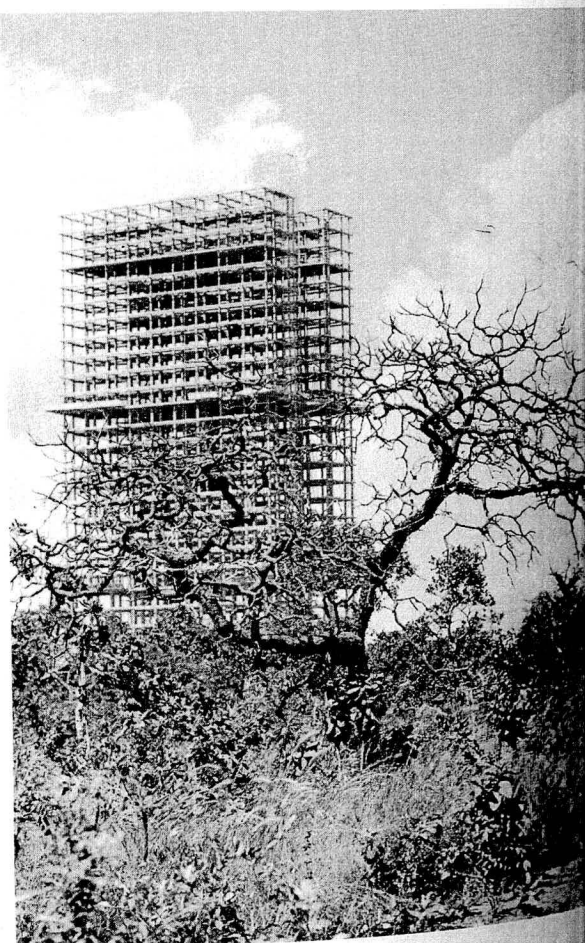
Se é certo que o legado da Carta Constitucional de 1891, determinando a interiorização da Capital do País, repetia-se através de nossas Constituições, não menos verdadeiro é que essa medida se impunha à nossa gente como uma necessidade inadiável, oriunda, quem sabe, da ambivalência em que nos habituáramos a viver: a sedução do Atlântico e o apelo do sertão.

O grito de alarme de Euclides da Cunha em «Os Sertões», mostrando o contraste entre a civilização do litoral e o completo abandono do homem brasileiro além da faixa privilegiada, encontrou ressonância na alma nacional.

A transferência da sede do Governo para o Planalto Central seria o meio adequado e a providência ideal para estender o progresso a essas regiões do Brasil e eliminar esse desnível entre a civilização do litoral e a do sertão, entre as condições de vida da orla marítima e as do interior.

Dois motivos fundamentais levaram Brasília ao Planalto Central: a tradição do sonho secular de uma capital no centro demográfico do País e o subdesenvolvimento da região escolhida. Havia, na realidade, duas fronteiras em nosso País: a fronteira política, fixada pelos limites com outras nações sul-americanas, e a fronteira econômica,

REVISTA MÓDULO



correspondente ao espaço de terra que realmente ocupávamos, trabalhávamos e produzíamos. Nos limites da fronteira econômica, a Nação, política e socialmente, estava organizada. Em direção ao Oeste, porém, havia um outro Brasil, fértil, mas improdutivo; rico, mas miserável, à espera de que nos dispuséssemos a ocupá-lo efetivamente.

Esse o erro que Brasília pretendeu corrigir. Esse o sentido da obra monumental. Esse o mérito dos pioneiros que, com coragem e fé no empreendimento que então se iniciava, passaram por locais inteiramente desertos, abriram picadas e tomaram posse da terra há tanto tempo desejada.

Como é do conhecimento de todos, Juscelino Kubitschek, ao iniciar sua campanha para a Presidência da República, no dia quatro de abril de 1955, em Jataí, Goiás, não tinha a menor idéia de construir a Nova Capital, tanto assim que já havia concretizado seu programa de METAS e nele não estava incluída a transferência da capital. Mas eis que, ao estabelecer diálogo com o povo, após o discurso de praxe, um dos ouvintes o interrogou:

— *O Senhor disse que, se eleito, irá cumprir a Constituição. Desejo saber, então, se vai transferir a capital para o Planalto Central?*

O Presidente Juscelino confessa que a pergunta o pegou de surpresa. Já havia elaborado suas METAS e nem havia pensado no assunto, mas não vacilou e respondeu:

No início era o
ermo: pensava-se
Brasília em meio
ao cerrado
deserto,
enquanto subia
o concreto



— *Acabo de prometer que cumprirei, na íntegra, a Constituição e não vejo razão por que esse dispositivo seja ignorado. Se for eleito, construirei a Nova Capital e farei a mudança da sede do Governo.*

Juscelino fixou-se na idéia e acrescentou às suas METAS já definidas mais uma, a que denominou de META SÍNTESE: a construção da capital.

Tomando posse, Juscelino deu curso à idéia imediatamente. Pediu ao jurisperito Santiago Dantas que elaborasse uma mensagem ao Congresso Nacional e o respectivo projeto de lei, explicando-lhe que desejava um documento de tal forma completo que, uma vez aprovado, lhe desse integral flexibilidade para construir a cidade e promover a transferência da capital sem ter que recorrer novamente ao Congresso. E no dia 18 de abril de 1956, ao romper da aurora, no aeroporto de Anápolis, assinou a mensagem.

Antes da criação da NOVACAP, houve três decisões inquestionáveis que influíram decisivamente para que a obra fosse concretizada no tempo exíguo de três anos:

1. a ação patriótica do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, que acompanhou tenazmente os trabalhos da escolha do local e, não se conformando com a negativa do Presidente Café Filho de providenciar a desapropriação da área já delimitada, procurou o então Governador do Estado de Goiás para convencê-lo de tomar essa decisão imprescindível;

2. a coragem indômita e a visão do Governador José Ludovico de Almeida, que assinou decreto declarando de utilidade pública, para fins de desapropriação, toda a superfície do Distrito Federal;

3. a nossa atuação na Presidência da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, ativando as desapropriações das terras, para que a construção da cidade pudesse ser imediatamente iniciada tão logo fosse instalada a NOVACAP; delimitando definitivamente a área do Distrito Federal e lançando o edital do concurso do Plano Piloto.

Deve-se, inegavelmente, a construção de Brasília à coragem e à firme determinação do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira.

A constituição da NOVACAP — a empresa heróica — se deu a 24 de setembro de 1956 e a primeira Diretoria, composta por Israel Pinheiro da Silva, Bernardo Sayão Carvalho Araújo, Ernesto Silva e Iris Meinberg, iniciou os trabalhos imediatamente.

Os homens que aceitaram a incumbência de dar corpo e forma à determinação contida em todas as Cartas Magnas inscritas na história do País, desde 1891, não tinham tempo para o debate estéril e as polêmicas que os descrentes provocavam, visando anular, de início, o que se lhes afigurava um sonho impossível.

Os bandeirantes modernos trilharam o mes-

mo caminho dos que, duzentos anos antes, procuravam ouro e pedrarias. A luta agora era maior. O problema era de âmbito nacional. Procurava-se redimir o País, dando-lhe, social e economicamente, a mesma independência obtida em 1822 no terreno político. Eram homens que avançavam pelo interior, com o objetivo de beneficiar 50 milhões de brasileiros, anulando as diferenças impostas pelo regionalismo, forçado pelas circunstâncias a um isolamento que deixava a Nação em perene estagnação.

Nada obstante a má vontade, a descrença e a indiferença dos derrotistas, dos que são contra tudo e contra todos, dos pessimistas que não têm confiança no Brasil, dos que subestimam o interesse nacional ou o condicionam às próprias conveniências, a mudança da Capital estava de tal modo arraigada na opinião pública e tão bravamente defendida pelos brasileiros do interior, que Brasília tornou-se uma realidade.

«Tentaram transformá-la em vítima expiatória de todos os males do passado; tentaram atrair sobre a iniciativa revolucionária e salvadora de obedecer-se a um artigo da Constituição todo o desequilíbrio de uma Nação que cresce. Mas a verdade é que Brasília foi uma operação de largo vulto e, graças a ela, o Brasil deixou de ser apenas um vasto País no mapa para se tornar um País de fato.»

«Brasília não foi uma improvisação, mas o resultado de um amadurecimento. Não foi apenas uma mudança de capital, mas o anúncio de uma reforma». Não se visava apenas à construção de uma cidade nem se batalhava unicamente pela emancipação de uma região. Os oito milhões e quinhentos mil quilômetros quadrados da terra brasileira receberiam, por igual, os benefícios da interiorização da Capital. Este o OBJETIVO DA LUTA.

«Tornou-se imperativo, portanto, que cada soldado dessa primeira linha de batalha se armasse de bravura absoluta, se revestisse de desambição e se empolgasse do renovado espírito de pioneirismo que deu corpo e alma ao perfil lendário do Bandeirante. Qualidades positivas de operosidade e de renúncia, capacidade realizadora, ânsia de progresso, fé nos destinos do Brasil, se apresentariam libertas das antigas restrições, em toda a sua plenitude, na arrancada inicial. Era, sobretudo, necessário destruir, pelo exemplo e pela realização, o conformismo que acomodava a consciência nacional em morna sonolência. Por isso, ao lidador da primeira hora de Brasília não foram permitidos o ócio, a pausa, a vacilação. Daí, a dureza das obrigações, QUASE DESUMANAS, que todos sentiram nos regimes de serviço e na exigência da rapidez e da perfeição da obra.»

Brasília era, antes de tudo, uma necessidade. Urgia construí-la no menor prazo possível, para recuperar centenas de anos em que a civilização brasileira se concentrou somente na orla marítima, deixando à própria sorte o resto de seu imenso território.

Assim, a implantação da capital no interior do País, em pleno Planalto Central, com a sua rede de modernas estradas de rodagem em direção às várias capitais estaduais, significa um impacto de progresso, um detonador de novos empreendimentos, que surgirão, proporcional, constante e progressivamente, ao redor da cidade, como se formam, na superfície d'água, círculos concêntricos do ponto em que um corpo se choca com o líquido.

Durante três anos ininterruptos, sem descanso de uma só hora, candangos, especialistas, técnicos e diretores da empresa dedicaram todos os momentos de sua vida à concretização da obra monumental. E, durante esse curto lapso, ergueu-se a Capital do Brasil. Surgiram os prédios públicos, as intermináveis avenidas e vias de acesso asfaltadas, o sistema de abastecimento d'água, o serviço de esgotos, a rede de telefones urbanos e interurbanos, o serviço de eletricidade, dezenas de escolas e postos médicos, hospitais, jardins públicos, hotéis, palácios, residências, granjas, cidades-satélites...

Mas não se resumiu nisso o esforço da NOVACAP.

Brasília teria de ser uma cidade totalmente diferente, que servisse de exemplo ao Brasil e ao mundo. Não poderia ser apenas um colosso arquitetônico nem se resumir na construção e fundação de uma cidade no interior do País. A cidade deveria se apresentar revolucionária não só sob o ponto de vista urbanístico e arquitetônico, mas também em todos os seus sistemas: agrícola, educacional, social, médico-hospitalar, administrativo.

O plano de abastecimento, sustentado pelas Unidades Sócio-Econômicas Rurais, previa um anel de chácaras em torno dessas Unidades. Haveria um Centro de Abastecimento e supermercados distribuídos ordenadamente no setor residencial.

O plano administrativo, elaborado por João Carlos Vital, revolucionaria os métodos antiquados então em vigor no País.

O plano educacional, ao lado de nova filosofia a ser implantada, se comporia de Jardins de Infância, Escolas-Classe, Escolas-Parque e Centros de Educação Média, levando-se em conta a comodidade da população e a densidade populacional.

O plano médico-hospitalar objetivava dignificar a profissão médica, eliminar a humilhação dos pacientes em filas intermináveis, concedendo-lhes o direito de escolher o médico de sua preferência

e com horário marcado para sua consulta. Constavam do plano os Postos de Saúde, os Centros de Saúde, os Hospitais Distritais (hoje chamados de Regionais), o Hospital de Base e a Colônia Hospitalar. O sistema previsto já naquela época (1959) era unificado, regionalizado, hierarquizado, de complexidade crescente, com tempo integral para os profissionais de saúde. Estávamos 29 anos avançados! E criamos um Conselho Comunitário de Saúde.

No setor de Assistência Social, desejávamos que um Conselho Comunitário de Bem-Estar Social concentrasse todas as atividades assistenciais da cidade.

«Durante mais de três longos anos, a preocupação dominante de todos, sem exceção, consistiu em dedicar um esforço sem limite para entregar a cidade em condições de ser inaugurada a 21 de abril de 1960. Para atingir esse objetivo, era imprescindível que trabalhássemos como se cada hora fosse a última hora concedida e a madrugada viesse iluminar o dia festivo da inauguração. Era necessário que abandonássemos os estilos normais de trabalho, para que as vigílias e as prorrogações de horários se tornassem o trivial do serviço. Era necessário que não fossem tomados em consideração o pó, a lama, o frio, as soalheiras, as intempéries, a fadiga e o desconforto. Não bastava que cada um desempenhasse bem os seus encargos regulamentares. Era condição de vitória que todos multiplicassem o esforço, para saldar, no vencimento, o compromisso assumido com a Nação, levando, se preciso, seu entusiasmo pelo trabalho e sua identificação com a obra até o limite crucial do próprio sacrifício. Éramos verdadeiros escravos, mas ESCRAVOS DE UM IDEAL.

Finalmente, a 21 de abril de 1960, foi inaugurada a nova Capital do Brasil, que, desde então, resiste a toda sorte de embates.

De qualquer forma, tenham querido ou não os inimigos de Brasília, ninguém pode negar que a nova cidade é o elemento catalisador da economia regional, propiciadora de elevado padrão de vida à população do interior, fulcro do desenvolvimento do País.

Brasília abriu novos horizontes à Pátria, desvendou nossas inexploradas riquezas, integrou o Brasil em si mesmo.

Mas qual será o destino desta cidade «edificada no entusiasmo e na precipitação, mesclando o sonho à planificação», «uma das maiores epopéias da história dos homens»?

Permitindo-se o crescimento desmesurado da população; desprezando-se os PLANOS especificamente traçados para tornar Brasília não apenas uma cidade nova, mas uma cidade moderna; desestimulando-se a fixação do homem ao campo; ignorando-se a importância de um planejamento do entorno do Distrito Federal (que planejamos em 1956); continuando-se, insistente e orgulhosamente, a exaltar o supérfluo e a priorizar as obras suntuárias e adiáveis em detrimento do principal, do simples e das providências que tornem o povo

saudável, produtivo e feliz, Brasília estará caminhando para se tornar uma indesejável megalópolis (para a qual não foi concebida), ingovernável e desumana.

Urge que os administradores, compreendendo as necessidades da população e a importância de Brasília perante o mundo, principalmente agora que foi considerada, pela Unesco, patrimônio cultural da Humanidade, reformulem e atualizem seus conceitos, suas idéias, suas ações.

Sobre o destino da cidade, afigura-se-nos indispensável citar uma declaração de Niemeyer, em 1974: «Se cuidarem bem de Brasília como prometem, se a CONTIVEREM DEMOGRAFICAMENTE e a DISCIPLINAREM; se a vida se tornar mais justa e digna de ser vivida, neste caso, Brasília será a cidade mais bela e feliz que desejamos».

É incontestável que Juscelino Kubitschek inspirou uma época que corria o risco de afogar-se na trivialidade.

Que o seu espírito, neste momento conturbado, nos ilumine e nos dê forças para recuperar Brasília e torná-la, verdadeiramente, um patrimônio cultural da Humanidade.