



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

BRASÍLIA 50 ANOS: DA CIDADE IDEAL Á CIDADE REAL

Roberto Segre (PROURB/FAU/UFRJ) - bobsegre@uol.com.br

DOCTOR - PROFESSOR TITULAR

Eliel Américo Santana da Silva (FAU/UnB) - eass@terra.com.br

MESTRE- PROFESSOR ASSISTENTE

BRASÍLIA 50 ANOS: DA CIDADE IDEAL À CIDADE REAL

Roberto Segre

Professor Titular, PROURB/FAU/UFRJ

bobsegre@uol.com.br

Eliel Américo Santana da Silva

Professor Assistente, FAU-UnB

eass@terra.com.br

Resumo:

Brasília representa uma das últimas utopias urbanas da civilização ocidental. Sintetiza a trajetória da imagem ideal de cidade desde Platão e Aristóteles até Le Corbusier. Na sua concepção integral, distingue os sonhos e aspirações dos pioneiros do Movimento Moderno, e inspirou a única capital do século XX com uma identidade simbólica reconhecida no mundo inteiro. Genialidade e fervor criativo surgidos dos talentos de Lúcio Costa e de Oscar Niemeyer, cuja simbiose urbano-arquitetônica definiu os parâmetros conceituais que concretizaram o seu arcabouço. As quatro escalas básicas – monumental, residencial, gregária e bucólica –, entrelaçadas pelo sistema viário, permitiram um relativo funcionamento harmônico, assim como a adaptação as mudanças ocorridas neste meio século de existência. Assim, foi incluída no Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO. Mas a dinâmica “real” imposta pela vida social transformou a Brasília “ideal” com intervenções nem sempre bem resolvidas. O objetivo deste ensaio consiste em identificar as principais mudanças verificadas no Plano Piloto de Lúcio Costa, e avaliar as suas conseqüências no século XXI.

BRASÍLIA 50 ANOS: DA CIDADE IDEAL À CIDADE REAL

Os paradoxos da nova capital

Apagados os fogos de artifício das comemorações que celebraram ao longo do ano de 2010 o cinquentenário da fundação de Brasília, ficaram gravados na mente e na retina as imagens daquela epopéia que significou construir o conjunto urbanístico e arquitetônico da capital nos escassos três anos, entre a concretização do projeto e a emocionante inauguração no dia 21 de abril de 1960. As históricas fotos de Marcel Gautherot, Thomas Farkas e Peter Scheier, documentaram as cenas inesquecíveis dos entusiastas e sofridos *candangos* (FIORI ARANTES, 2004, p.172); dos embaixadores de smoking caminhando para a cerimônia no áspero cerrado; as leves estruturas metálicas dos ministérios levantadas no meio do nada; o predomínio do extenso vazio sobre as isoladas construções dos prédios públicos. E os livros recentes, nos ensaios fotográficos e nos textos críticos, ressaltaram tanto a significação do concurso (BRAGA, 2010) quanto à firme personalidade de Juscelino Kubitschek “*do monte de oliveiras, o santo construtor que desafiou Zeus e fundou Brasília*” (BEHR, 2010, p.22); “*uma cidade bela e racional como um teorema, leve e airoso como uma flor*” (HUGHES, 2009, p.8) quem conseguiu concretizar os cinquenta anos em cinco propostos no Plano de Metas; a modéstia e simplicidade de Lúcio Costa, que declarara serem um simples *maquis* do urbanismo; e em poucas linhas resolveu as dificuldades ligadas à concepção de uma cidade-capital (VIDAL, 2009, p.210); a genialidade de Oscar Niemeyer, cujas formas e volumes puros definiram a iconicidade e o simbolismo nacional das principais funções do Estado Brasileiro. Surgiu assim, segundo André Malraux – político e historiador de arte francês –, “*a cidade mais audaciosa jamais concebida pelo Ocidente no século vinte*”.

Mas os elogios e a admiração pela síntese do Plano Piloto e beleza dos seus monumentos – culminação brasileira dos princípios urbanísticos do Movimento Moderno, estabelecidos no CIAM e na Carta de Atenas –; tiveram como contrapartida as dúvidas e questionamentos sobre a existência real de um desenho fechado e totalizador da cidade; de uma visão utópica sobre a sua estrutura social e econômica, que dependia da dinâmica geral do Estado brasileiro, cujas transformações futuras seriam imprevisíveis, já que, na interpretação de Saskia Sassen, “*nós podemos planejar uma cidade, mas certamente não podemos planejar e controlar seu futuro*” (SASSEN, 2008, p.56). Com antecedência a inauguração de Brasília, no Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte (1959), patrocinado pelo presidente Kubitschek e organizado por Mário Pedrosa, do qual participaram alguns dos mais importantes críticos e profissionais provenientes dos países da Europa, Estados Unidos e América Latina, desenvolveu-se um debate sobre o projeto da

nova capital. Apoiado pelos protagonistas do Movimento Moderno – Stamo Papadaki, Alberto Sartoris, Richard Neutra, Jean Prouvé, André Bloc, Gillo Dorfles, Giulio Carlo Argan, William Holford, André Bloc, entre outros –; foi alvo de questionamentos por parte de Bruno Zevi, Tomás Maldonado, Jorge Romero Brest e Frederick Kiesler (SILVEIRA LOBO, SEGRE, 2009), cujos conteúdos versavam principalmente sobre o rígido e autoritário desenho urbano racionalista (BICCA, 1985, p. 116) e a arquitetura monumental de Niemeyer. Por enquanto a leitura morfológica predominou no livro de Norma Evenson (1973), as posteriores interpretações da cidade privilegiaram os contrastes sociais e econômicos que surgiram quando a expansão da população de baixos recursos não foi assimilada no Plano Piloto e estabeleceu-se nas Cidades Satélites espalhadas no território do Distrito Federal. Tema dominante nos ensaios de David Epstein (1973), Francisco de Oliveira (1976), Roberto Segre (1977), James Holston (1989) e Aldo Paviani (1989).

Sobre a malha viária cartesiana do Plano Piloto, ficaram estabelecidas as tipologias arquitetônicas elaboradas por Costa e Niemeyer, basicamente no sistema habitacional – as superquadras – e no Eixo Monumental. Depois da inauguração, a cidade cresceu lentamente – os presidentes Janio Quadros e João Goulart não se interessaram particularmente no seu desenvolvimento –; e o assentamento definitivo das estruturas governamentais, aconteceu contraditoriamente sob a ditadura militar, regime vigente entre os anos 1964 e 1984. Neste período, segundo (SILVA, 1974, p.206), o Presidente Castelo Branco afirmou Brasília como a genuína capital do Brasil, sendo mais tarde, ratificada pelo Governo Costa e Silva. Radicalizou-se, também, a segregação social entre os moradores do Plano Piloto e os habitantes das Cidades Satélites, caracterizada pelo crescimento espontâneo. No final da década de 1970 intensificou-se a especulação imobiliária, o predomínio da iniciativa privada, resultante do enfraquecimento do poder do Estado e, principalmente, do Governo Militar. Com a volta da democracia, ressurgiu o interesse em preservar as estruturas essenciais do Plano Piloto, nas análises desenvolvidos pelo grupo GT-Brasília formado por pesquisadores do Ministério da Cultura, do Governo do Distrito Federal e da Universidade de Brasília, e por Maria Elisa Costa e Adaildo Viegas nas formulações de Brasília 57-85, e o documento Brasília Revisitada, elaborado com a participação de Lúcio Costa (COSTA, 1987). Este aprovou diversas mudanças que iriam adaptar os conteúdos utópicos do projeto original as novas condições estabelecidas pela dinâmica real da cidade. Assim, com o objetivo de aprontar o pedido de tombamento da cidade á UNESCO, foram aplicadas as quatro escalas que estruturaram o desenho urbano, segundo princípios urbanísticos elaborados por Lúcio Costa desde os anos quarenta (COSTA, 1995, p.257): a monumental, residencial, gregária e bucólica. Estas originaram o embasamento teórico da preservação do Plano Piloto, o qual permitiu em 1990 integrar

Brasília na lista do Patrimônio Cultural da Humanidade, e minimizaram a significação das intervenções arquitetônicas no espaço protegido da capital.

As transformações morfológicas da cidade que serão analisadas correspondem às mudanças radicais acontecidas na segunda metade de século passado. Em primeiro lugar, a Brasília de 500 mil habitantes¹ tem na atualidade (2010) quase três milhões; assentados 2.5 milhões no território externo ao Plano Piloto, constituindo a terceira metrópole nacional (DUARTE DE BRITTO, 2009, p.21). Da imagem “totalizadora” da proposta inicial, passou-se à “metrópole incompleta” – Milton Santos –, espalhada no Distrito Federal (PAVIANI, 1989, p.48). Segundo Aldo Paviani existem três Brasília: a do Plano Piloto; o conjunto de cidades satélites; a periferia de Goiânia com os assentamentos mais pobres. Nesta nova estrutura de metrópole poli-nuclear, acredita-se que o Plano Piloto assume a significação do “centro histórico”, cuja integridade deve ser preservada de acordo com as normas estabelecidas pela UNESCO. Mas questiona-se: isto está acontecendo? Nas aceleradas intervenções para preencher os espaços ainda vazios, persistem os princípios reitores definidos por Lúcio Costa? Pode ser controlada a voracidade da especulação imobiliária, apoiada pelo sistema político corrupto, como ficou demonstrado com os impedidos governadores: Joaquim Roriz e José Roberto Arruda? Cabe interromper a dispersão residencial promovida pelos assentamentos arbitrários da classe média nas áreas suburbanas? É lícita a perda de espaços verdes e de lazer, indispensáveis para a vida social urbana? Deve limitar-se o contínuo crescimento do carro individual que impossibilita a circulação no Plano Piloto, e criar um sistema eficiente de transporte público, além do limitado Metrô? Deveria existir um controle estético das novas edificações para manter a coerência formal e espacial imaginada por Lúcio Costa? Estes são alguns dos problemas atuais que desejamos evidenciar.

A questionada pureza do eixo monumental

A herança histórica urbana assimilada por Lúcio Costa constitui o embasamento do Eixo Monumental adaptado à topografia em direção ao lago e os terraplenos mais importantes: a Praça dos Três Poderes, a Plataforma Rodoviária e a Torre de Televisão. O principal conceito do Eixo Monumental reside no fato de se apresentar-se como um grande parque linear leste-oeste, um espaço de poder, de civismo e representação, que configura a *civitas* (JUCÁ, 2009, p.374). Dividido pelo eixo norte-sul – eixo rodoviário – situa a leste o espaço de representação do Governo Federal e a oeste o espaço de vivência, com parques – Jardim Botânico e Jardim Zoológico –, o centro esportivo, de lazer e o Governo Municipal, finalizando na Estação Rodo-ferroviária.

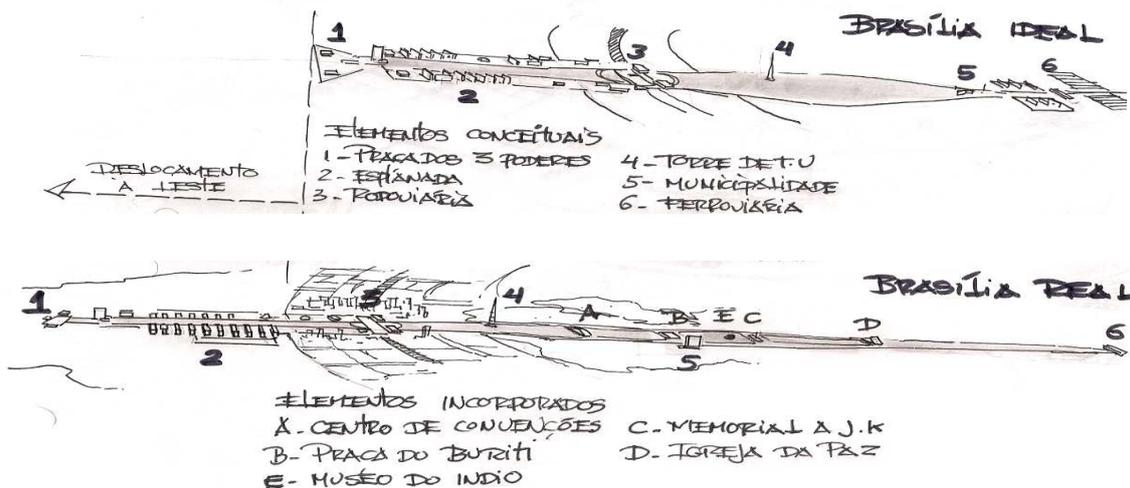


Fig 01: O Eixo Monumental imaginado e o eixo implantado.

O que ratifica ainda mais o conceito de parque é o seu canteiro central ou *mall inglês* na definição de seu autor. Esse canteiro é salvaguardado no trecho leste pelos parques lineares das embaixadas e o parque do setor cultural e a oeste pelo parque do setor de hotéis e o jardim botânico e zoológico. Tais trechos apresentam uma característica que constitui uma categoria fundamental para o desenho de Brasília: a relação de dominância dos espaços vazios em relação aos cheios. Essa relação torna esse espaço representativo, constituído por volumes definidos e voltados à contemplação e ao seu valor monumental, na visão de Lúcio Costa, alheios a uma ostentação expressiva.

No projeto original foram mantidos: a representatividade cívica e de poder – a Praça dos Três Poderes, a Esplanada dos Ministérios e a Praça Municipal –; os terraplenos, os setores federais e municipais, e os parques; o Parque da Cidade e o Parque Esportivo. Mas o Eixo Monumental sofreu algumas transformações durante a implantação da capital. Na concepção clássica da organização do espaço, aplicada por Costa predominava o contraste entre a identidade volumétrica dos edifícios e a nítida e extensa superfície horizontal do gramado. Na Praça dos Três Poderes, Niemeyer mudou a proposta original de Costa e criou uma simbiose transparente entre a natureza e os edifícios, cujas leves formas geométricas puras do Congresso Nacional ficaram suspensas no ar, contrapondo a nova composição do conjunto aos princípios da solidez acadêmica (SEGRE, BARKI, 2010, p.77). Mas a pureza da praça, somente marcada por acentuações escultóricas – o volume do Museu da Cidade (1959) –, começou a modificar-se com novas edificações não previstas no projeto concretizado em 1960. Primeiro, foram inseridas o fúnebre mastro da bandeira, desenhado por Sérgio Bernardes para a ditadura militar (1969); e a branca pomba do Panteão da Pátria de Oscar Niemeyer (1985), que teve a aprovação de Costa (FICHER, SCHLEE, 2010, p.78).

Mas a limpa perspectiva aberta da praça ficou alterada pela presença invasora no lado sul do anexo II do Supremo Tribunal Federal (1993), e mais distante, pelos dois cilindros de vidro da Procuradoria Geral da República (2002), ambos de Niemeyer.

Por enquanto não são visíveis desde a Esplanada do Eixo Monumental, os blocos dos ministérios tiveram que ser ampliados com os pesados volumes paralelos dos anexos e as pontes maciças que os conectam, as quais contrastam com o predomínio da leveza e transparência dos primeiros edifícios como expressão estética dominante. Neste sentido, já acostumados os habitantes da cidade à presença dos dilatados espaços livres, resultou mal sucedida à presença do Complexo Cultural da República João Herculino (1999-2007), formado pela Biblioteca Nacional Leonel de Moura Brizola e o Museu Nacional Honestino Guimarães. A dimensão excessiva da oca do Museu apagou a perspectiva à distância da elegante e refinada Catedral. Daí, as críticas resumidas na poesia de Nicolas Behr, “*de outro lado uma pirâmide sem tumbas; e mais à frente uma catedral sem cruzes; uma biblioteca sem livros; um museu sem passado*” (BEHR, 2010, p.46). Por questões orçamentárias não foram executadas algumas das recomendações iniciais, tais como as lajes que deviam conectar os prédios ministeriais.

Apesar da frieza e a abstração do sistema monumental de Brasília, o Eixo obteve uma personalidade icônica reconhecida nacional e internacionalmente. A visão livre da explanada desde a torre da TV que assume a branca imagem do Congresso Nacional, devia ser intocável. Por isso, depois de um longo e intenso debate nacional, foi rejeitada pela população e as instituições públicas – IPHAN, IAB-DF –, a proposta de Niemeyer de inserir a Praça da Soberania (2009) na frente da Rodoviária; localizada no canteiro central da Explanada dos Ministérios, continha um edifício curvo elevado sobre pilotis – o Memorial dos Presidentes – e um obelisco inclinado de 92 metros de altura (MATOSO MACEDO, 2010, p.372).

Mas, sem dúvidas o fato que mais transformou o eixo monumental foi o deslocamento a leste; a Rodo-ferroviária permaneceu no lugar definido anteriormente, o que resultou no aumento da extensão do trecho oeste. Isto exigiu outros projetos complementares, inexistentes no programa original, tais como, o Monumento a Juscelino Kubitschek (1980); o Centro de Convenções de autoria do arquiteto Sérgio Bernardes (1973) – depois desastrosamente transformado –; o Memorial dos Povos Indígenas (1982), e a Igreja da Paz (1991), monumento em homenagem à visita do Papa João Paulo II em 1982. Contraditoriamente, o Centro de Convenções e o Monumento a JK, ficaram implantados no sentido norte sul, contrariando o eixo dominante leste-oeste. A Praça da Municipalidade – a Praça de Buriti, desenhada inicialmente por Lúcio Costa (1969) e que devia constituir um

contraponto a Praça dos Três Poderes –, sumiu como culminação do setor leste do Eixo Monumental, e foi situada entre o Centro de Convenções e o Museu dos Povos Indígenas, contendo os pouco expressivos palácios do governo do Distrito Federal.

A contraditória dispersão do centro urbano

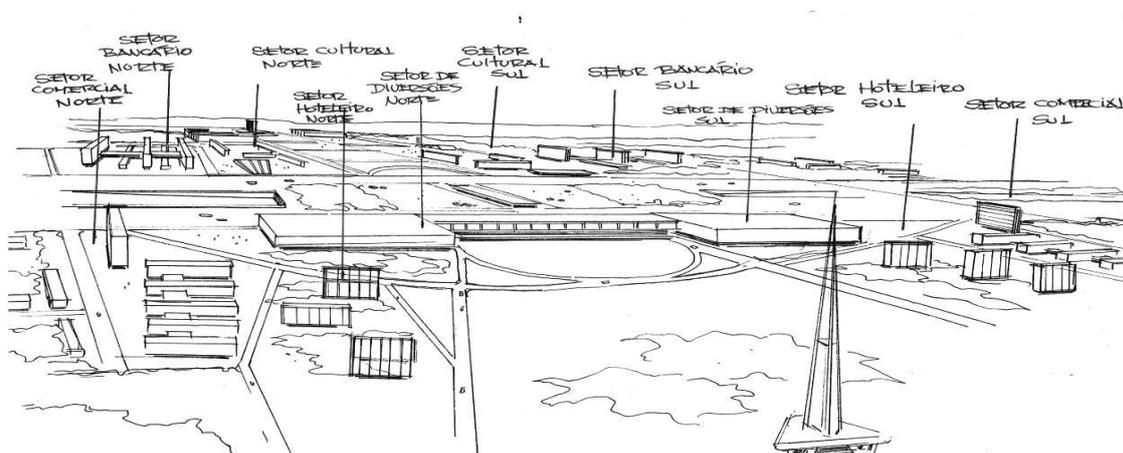


Fig 02: O centro urbano imaginado.

A pesar de Campofiorito (CAMPOFIORITO, 1990, p.171) considerar o “centro” como algo construído no tempo e sem necessitar especificamente de um projeto – o que acontece no centro atual de Brasília –; cabe lembrar a proposta previamente desenhada por Lúcio Costa, em que as partes funcionais, os setores de diversões, de cultural, de comércio, de bancos e escritórios e de hotéis articulavam-se entre si, tendo na plataforma rodoviária seu ponto nodal. Com uma lógica justificável, o centro da capital federal surgiu no encontro dos principais eixos da cidade o leste-oeste – Eixo Monumental –, e o norte-sul – Eixo Rodoviário –, localizando a oeste os hotéis e o centro comercial relacionado com as superquadras. Ao leste ficavam as áreas culturais, de bancos e escritórios próximos a Esplanada dos Ministérios e Praça dos Três Poderes. No ponto focal estaria o setor de diversões, o verdadeiro centro imaginado por Lúcio Costa sobre os modelos do *Picadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées*, nos terraplenos que definiam a Plataforma Rodoviária; os Setores de Diversões Norte e Sul com o Teatro Nacional e Casa de Chá. Ao lado desse setor foi localizada a Torre de Televisão, concebida como um mirante à Esplanada dos Ministérios, que permitiria a percepção da cidade transparente e aérea, assim imaginada pelos membros do júri.

Apesar da força de tais conceitos, o centro da nova capital não ficou impune às inevitáveis transformações do projeto original, tais como: a sugestão dos membros do júri em 1957, particularmente de William Holford, para que o centro do Plano Piloto se deslocasse a leste, diminuindo a distância entre a Praça dos Três Poderes e o Palácio Governamental (M.E.

COSTA; LIMA, 1985, p.4). Essa recomendação trouxe conseqüências decisivas ao projeto do centro de Brasília, como a criação de barreiras ao deslocamento dos usuários provocadas pelos desníveis do terreno, contrários a acessibilidade proposta por Lúcio Costa (CARPINTERO, 1988, p.80). Logo, o centro implantado na nova topografia criou grandes fossos, escadas e rampas sem possibilitar o acesso fluído dos pedestres. No Documento Brasília 57-85, uma das pertinentes recomendações foi à solução desse problema a partir de um detalhamento maior de calçadas e passeios, algo que somente funcionou relativamente bem no Setor Comercial Sul.

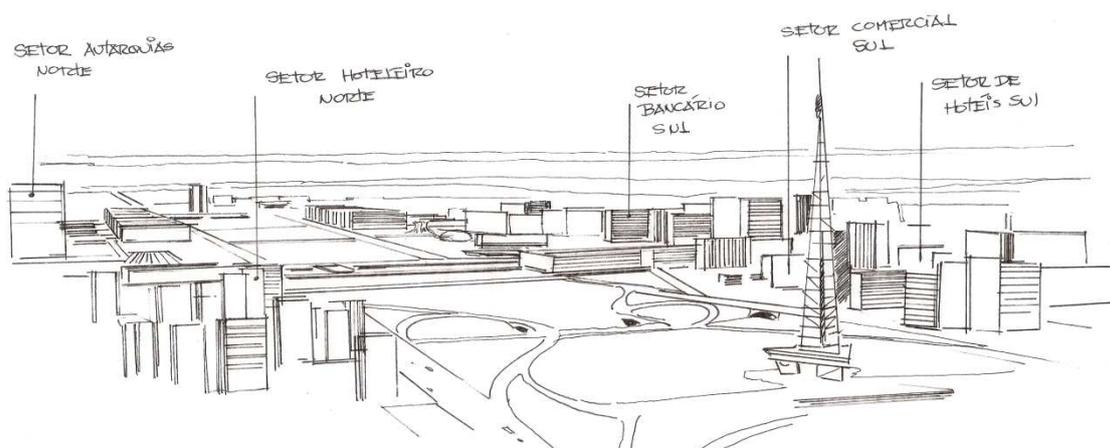


Fig 03: O centro urbano implantado.

Outras transformações foram de cunho orçamentário como a não construção das lajes superiores da plataforma rodoviária, o que iria permitir uma maior ocupação desse “centro mirante”. E também a inexistência do elevador arquitetônico destinado a ligar os prédios do setor de diversões sul e norte – atualmente o Conic e o Shopping do Conjunto Nacional –, iniciativa que poderia ter configurado mais claramente o centro de Brasília (HOLANDA, 2010, p.110). Entretanto, foi problemático o crescimento e a privatização de novos setores desse centro. Cada um deles ficou responsável por seu desenho urbano sem assimilar os enunciados de Lúcio Costa, quem propunha uma articulação entre os edifícios e a permeabilidade de seus usos.

Surgiram novos setores como o de Rádio e Televisão; o das Autarquias e o Médico Hospitalar; cada um particularizando suas implantações e a particularidade de seus edifícios, prevalecendo o sistema de loteamento e privatização dos espaços. Um dos exemplos é o Hospital Sarah Kubitschek (1980) no Setor Médico Hospitalar Sul, de autoria do arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé), quem valorizou uma implantação capaz de possibilitar certa permeabilidade para o usuário, mas logo restrita pela presença de grades. Atualmente, apesar de permanência de conceitos primordiais do projeto original; como a

divisão do centro em quatro partes; a hierarquização a leste – setor governamental –, e a oeste – setor de comércio e hotéis – e o centro de diversões como um dos terraplenos mirante; existe uma diversidade de tipologias edilícias que compromete a leitura do projeto, tais como edifícios sem pilotis com guaritas de segurança, torres de vidro segundo modelos americanos e altas densidades edilícias, nunca imaginadas por Lúcio Costa.

Tal problemática é notória no Setor de Hoteleiro Norte, cuja solução foi completamente contrária ao projeto original de Costa, o qual previa generosas áreas verdes, nunca concretizadas. Os edifícios, de uma agressiva identificação estética, constituem as torres de hotéis concebidos como *flats*, que semelhantes aos condomínios verticais, respondem a “cínica estratégia” da especulação imobiliária que no futuro vai permitir transformá-los em residências permanentes. Lúcio Costa confessou ter imaginado esse centro – particularmente a Plataforma Rodoviária e o Setor de Diversões – como um espaço de vida intensa e “sofisticada”; entretanto, a mudança de categorial nacional para local da Plataforma Rodoviária – ou seja, sendo utilizada basicamente pelos trabalhadores das Cidades Satélites –, modificou completamente seu conceito inicial. Para ele, esse “centro”, agora, pertence ao povo, e de certa forma popularizou o Shopping Conjunto Nacional, tornando-o mais acessível, a todas as classes sociais.

Com o intuito de criar um setor de compras mais reservado no centro de Brasília, no estilo de *shopping malls*, foram criados os Shoppings Pátio Brasil, localizado no centro comercial sul oeste; e o Brasília Shopping no setor norte, não previstos por Lúcio Costa. O problema desses dois centros de compras e escritórios reside na péssima implantação deles na chamada *escala gregária* de Costa, quem imaginava uma articulação e uma simplicidade dos blocos de comércio, em relação direta com as outras escalas, propósitos nunca consolidados. O Pátio Brasil ocupa um setor inteiro com um grande bloco – embargado durante 15 anos devido ao seu gabarito –, inclusive desproporcional ao seu entorno. Já, o projeto do Brasília Shopping de autoria de Ruy Ohtake (1995), com a sua gigantesca abóbada, não compreendeu o conceito da escala em que está implantado, com uma ostensiva entrada monumental. Para Gorovitz (GOROVITZ, 2003, p.30) esses empreendimentos representam a “quarta escala ruim” de Brasília, a do Setor Comercial Norte.

Essa dispersão do centro, direcionada em todos os sentidos norte-sul e leste-oeste – não associada a uma cidade de 500 mil habitantes –, compromete um dos mais refinados símbolos da capital, projeto de Lúcio Costa: a Torre de Televisão. O empreendimento Tryp Convention Brasília 21, na extensão oeste do Setor Hoteleiro Sul, portanto, próximo da Torre de TV, configura-se como duas torres de vidros separadas por uma questionável

praça central – abrigando *flats*, academias esportivas, escritórios, e comércios –, cuja dimensão maciça nega a delicada e leve estrutura de Lúcio Costa. Em suma, na atualidade não se verifica a presença de um centro “desenhado” com edifícios articulados entre si, com praças públicas marcando os espaços comerciais ou hotéis implantados em um parque contínuo como presumia Lúcio Costa; não se identifica como um centro para a escala de Brasília, mas se assemelha aos centros de cidades tradicionais como Miami, Tóquio ou São Paulo. É um centro resultante das forças econômicas, da especulação imobiliária e da privatização dos acessos e estacionamentos; um centro dissonante com as verdadeiras intenções do projeto original, o qual desqualifica o desenho poético da capital nacional.

Limites: a ocupação espacial da escala bucólica

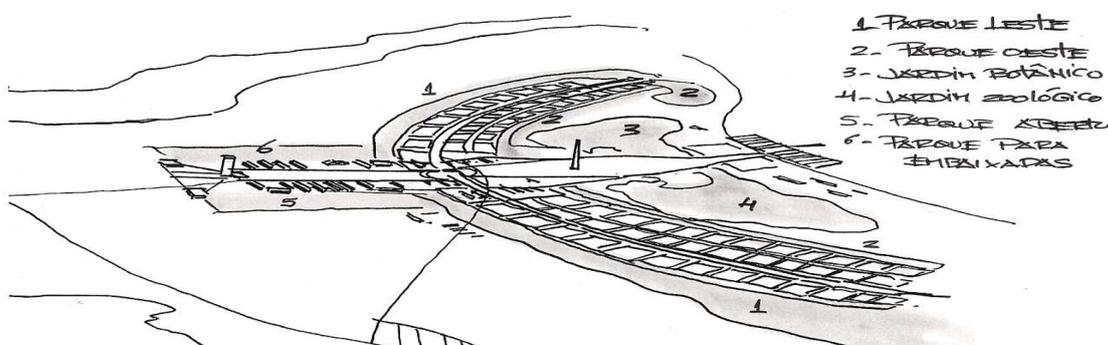


Fig 04: O limite original do desenho de Lúcio Costa.

O Plano de Lúcio Costa, caracterizado pelos membros do júri, como “claro, direto, limitado”, constituiu uma solução que valorizava os limites definidos de cidade. Os cinturões verdes definiram o instrumental utilizado por seu autor para caracterizar esse “desenho limite”. Ao leste tem-se o parque linear junto a orla do lago, onde se situam o Setor de Embaixadas, representações e a Cidade Universitária; a oeste o cinturão verde linear que limita a W3, com pomares, granjas e hortifrutigranjeiros; finalizando-se a sul no cemitério da cidade. O eixo monumental, também, foi configurado a partir de limites; a Praça dos Três Poderes é fechada pela flora nativa do cerrado, como conceituou Lúcio Costa; a Esplanada dos Ministérios a sul e norte é desenhada pelo cinturão verde leste, onde se localizariam as embaixadas e a Cidade Universitária; e o trecho oeste definido pelos Jardins botânicos e zoológicos. A orla do lago foi outro setor que devia permanecer intacto para melhor configurar o desenho da capital. Para o autor de Brasília as atividades destinadas a amenidades bucólicas como clubes, restaurante foram previstos com gabaritos baixos e reduzida taxa de ocupação, preservando dessa forma as áreas verdes. Previram-se também, nas orlas sul e norte, setores habitacionais com chácaras e mansões, no sistema de loteamento e de baixa densidade.

As transformações nos limites do desenho original de Lúcio Costa surgiram com maior intensidade a partir da década de 1980. Entretanto, esse fenômeno aconteceu já na sua implantação, quando da solicitação por parte do júri em 1957 do aumento de unidades habitacionais nas Asas Sul e Norte; no lado leste das asas, surgiram as chamadas superquadras das 400 - com 3 pavimentos mais pilotis. Ao oeste a ocupação dos limites aconteceu com a presença de casas populares geminadas na via W3, local previamente reservado a chácaras, pomares e hortifrutigranjeiros. O crescimento a leste contradiz a idéia inicial de um parque linear para abrigar as embaixadas e a própria Cidade Universitária na Asa Norte. Dinâmica que afetou a relação predominante dos vazios sobre os cheios até a orla do Lago Paranoá. O *campus* da UnB teve um crescimento da sua densidade construtiva com novos prédios isolados que negaram a solução de Niemeyer para o Minhocão. Essa mudança comprometeu até mesmo a escala bucólica. O Setor de Grandes Áreas Norte foi ocupado por instituições governamentais, religiosas e de serviços com novos edifícios cujos gabaritos impedem a vista do lago. O Setor de Grandes Áreas Leste da Asa Sul abrigou clínicas, faculdades e outros prédios de altos gabaritos, com uma densidade construtiva que invalidou a idéia inicial de parque linear sul e a percepção do lago.

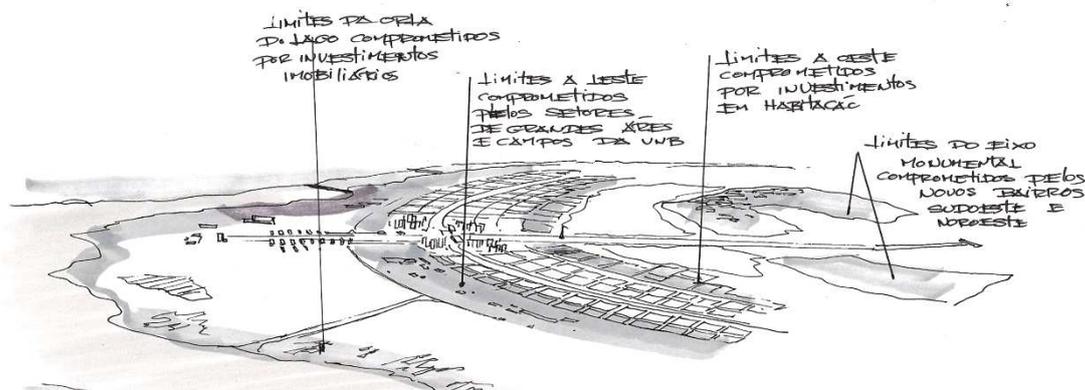


Fig 05: Alteração nos limites do desenho.

O limite Oeste Sul na W3 Sul, também foi ocupado por casas populares geminadas. Posteriormente estas se transformaram, aumentaram sua densidade, texturas e gabaritos. Nesse mesmo setor, em direção a oeste, novas atividades surgiram como escolas da rede privada, faculdade e até grandes complexos hospitalares, no final da Asa Sul e Norte. O limite Oeste Norte na W3 norte, foi o fato urbanístico que mais surpreendeu Costa durante sua revisita a Brasília em 1987, denominado por ele como uma “favelização”. Esse setor por muito tempo foi ocupado pelas concessionárias de veículos – hoje tais empreendimentos já ocupam outro setor –, a Cidade do Automóvel, no oeste da cidade. Nesse local também se

desenvolveram oficinas mecânicas e “kit – estúdios” para moradia sem o mínimo cuidado e planejamento.

Em síntese, as mudanças nos limites no desenho da capital são os mais problemáticos dos atributos na transformação da cidade, fenômeno também incentivado por decisões oficiais como o Documento Brasília Revisitada do próprio Lúcio Costa de 1987 que criou os bairros Sudoeste e Noroeste situados no limite oeste do Plano Piloto. E também o polêmico Projeto Orla do Governo Cristóvão Buarque, o qual incentivou a ocupação desordenada do lago, rompendo o conceito de permeabilidade e amenidades bucólicas do projeto original. Incrementaram-se redes de restaurantes – como o Porcão, Pier 21 e outros –, Casas de Recepções – Espaço da Corte –, grandes hotéis – Blue Tree, Lake Side e outros –, com funções habitacionais, estimulando inclusive à especulação imobiliária nas vendas de unidades residenciais às margens do lago.

Alterações tipológicas do sistema habitacional

Ao fixar o conceito de unidade de vizinhança associado a quatro quadras seqüenciais e duas faixas de serviços entre quadras, emolduradas por uma larga cinta arborizada, Lúcio Costa criou as superquadras, adaptando a realidade brasileira os princípios lecorbusieranos. O interior das quadras foi reservado à circulação dos pedestres a partir da permeabilidade favorecida pelo sistema de pilotis. Previu o comércio local voltado para dentro das quadras e com circulação sombreada por uma cinta densamente arborizada. A ocupação social seria diversificada entre as superquadras junto ao setor de embaixadas ou via L2 no lado leste; e as superquadras no interior do conjunto, próximas ao eixo rodoviário-residencial. Existia, também, a intenção de que o sistema habitacional garantisse certa unidade social; com variados níveis econômicos de funcionários públicos morando numa única unidade de vizinhança (EL-DAHDAH, 2005, p.13).

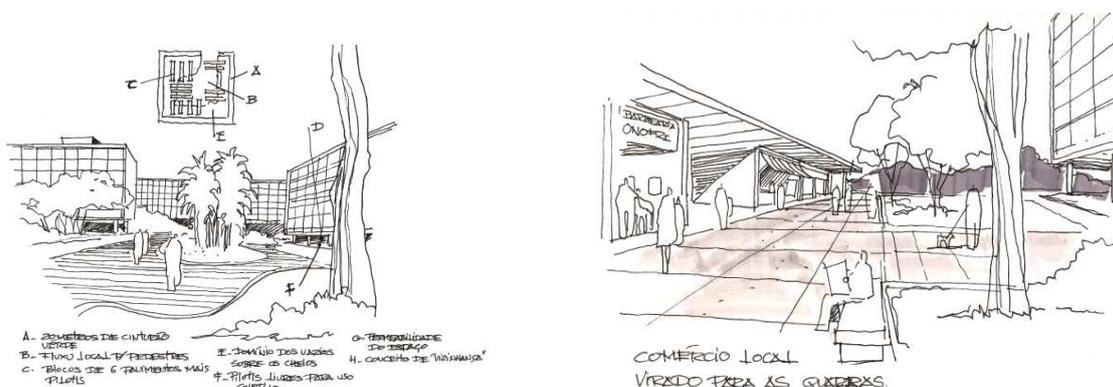


Fig 06: Constituição original do interior das quadras.

Segundo (LEITÃO, 2003, p.103), a equipe de Oscar Niemeyer e a Novacap tiveram a responsabilidade de concretizar os princípios das superquadras elaborados por Lúcio Costa. A população assimilou a proposta com grande facilidade: os pilotis livres, os gramados generosos, a presença dos porteiros, o espaço verde para o lazer de crianças. Nesse contexto surgiu uma geração de moradores identificados com uma nova cultura urbana. A superquadra foi à verdadeira raiz de Brasília, que fez a árvore crescer e dar frutos. Quanto à unidade do desenho das superquadras manteve sua essência, entretanto alguns princípios básicos perderam a força com o passar do tempo, em particular o relacionamento com as infra-estruturas (MACHADO, 2007, p.33). Mas os objetivos da homogeneização social imaginados por Lúcio Costa sumiram rapidamente: a) os funcionários de alto escalão preferiram morar no setor de mansões do lago – reivindicação de Israel Pinheiro –; b) o conceito de unidade de vizinhança não se repetiu em outras quadras construídas na década de 1980, principalmente na Asa Norte; c) a unidade básica de habitação, o bloco prismático simples, com o tempo ganhou sacadas, revestimentos, estacionamentos de subsolos e coberturas, gerados pela especulação imobiliária.

Em sua origem o comércio local abrigaria serviços de escala local como açougue, mercadinhos, farmácias, modistas, e outras atividades para o dia a dia. Entretanto, esse comércio abriu suas portas principais para a via de carros e não para o interior das quadras como imaginou Lúcio Costa. Tal fenômeno transformou-o em regional com redes de grandes lojas, academias de musculação, restaurantes, agências bancárias e outros, criando um fluxo excessivo proveniente de todo o Distrito Federal, criando insolúveis problemas de trânsito e do estacionamento. Além que, o desenho ruim da infra-estrutura arquitetônica foi exacerbado pela agressiva publicidade das diferentes lojas. A transformação das superquadras de Brasília, na atualidade, é baseado no aumento da densidade habitacional na Asa Norte, em decorrência de: a) uma mudança de tipologia das fitas comerciais para o bloco isolado, e com isso, a criação de quitinetes, lojas nos subsolos e o aumento no número de unidades comerciais; b) a diminuição da área verde dentro das quadras, onde a densidade habitacional construída é maior; c) um incremento no tamanho dos blocos de apartamentos.

Na década de 1980, no processo de discussão sobre a preservação do Plano Piloto de Brasília, apareceu um item exigido pela sociedade e, principalmente pelo mercado imobiliário como condição para o tombamento pela UNESCO: o adensamento e a criação de novas unidades habitacionais na área a ser preservada. Desta forma, surgiram os novos bairros do Sudoeste e do Noroeste. O primeiro projetado por técnicos do GDF (Governo do Distrito Federal) e já construído (HOLANDA, 2000, p.8), adota o estilo de blocos

habitacionais de seis pavimentos mais sistema de pilotis, área verde entre as fitas. Assim verifica-se a expansão do Plano Piloto de forma *concisa e derramada*, segundo a premissa estabelecida pelo Documento Brasília Revisitada de 1987. Por outro lado, inova ao criar uma avenida divisora do bairro em setores leste e oeste, que é adensada com comércio, moradia e “kit studios”.

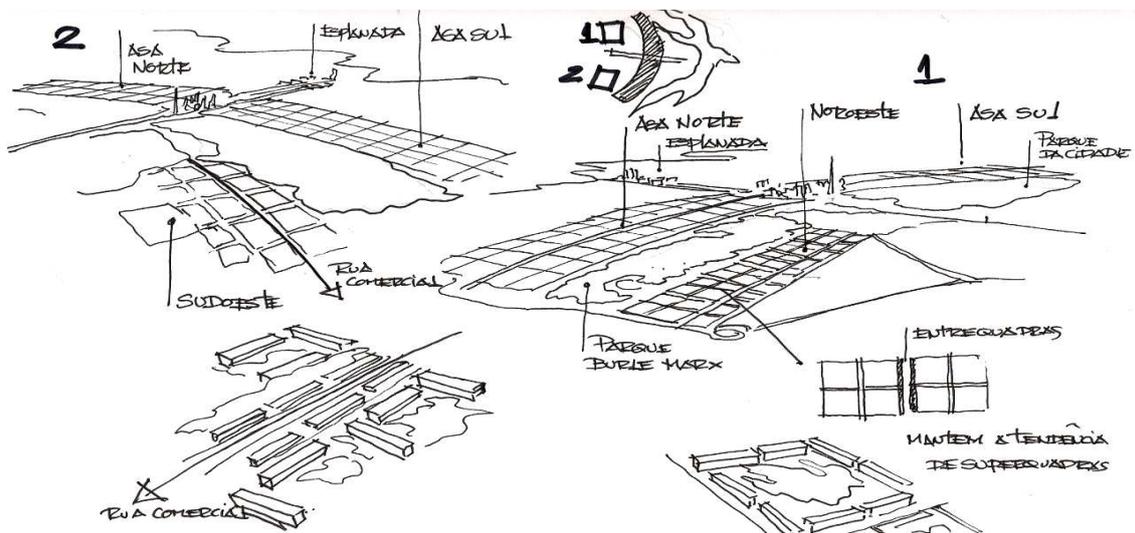


Fig 07: Bairros do Sudoeste e Noroeste soluções do Documento Brasília Revisitada.

Última área disponível de 200 hectares para a construção dentro do Plano Piloto – o bairro do Noroeste ainda a ser implantado – está previsto no Brasília Revisitada e segue as recomendações de Lúcio Costa. Possui 220 blocos habitacionais de seis pavimentos com pilotis, áreas comerciais, áreas verdes, e o comércio local entre quadras estabelecido no projeto original de 1957. A inovação está no seu discurso contemporâneo do eco-urbano ou urbanismo sustentável referendado por um estudo de “impacto ambiental” com calçadas permeáveis, ciclovias, aproveitamento de águas pluviais e outros. *“Há uma expectativa muito grande com a última área tombada disponível. Por isso, a valorização será alta”* (VALADARES, 2005, p.8). Portanto, trata-se de um conjunto “ecológico” reservado à especulação e ao mercado imobiliário, com um dos metros quadrados mais valorizados do Plano Piloto. Para Maria Elisa Costa (M.E.COSTA, 2007, p. 33) o projeto do Noroeste não segue uma das premissas do plano original, a qual definia uma única entrada para as superquadras; ao contrário, ficaram estabelecidas três entradas. Ademais, como prevalece a lógica mercadológica, a especulação imobiliária jamais deixou seguir as premissas de socialização das unidades de vizinhança anteriores, pois ao mercado interessa o consumo e a valorização de áreas oferecidas por esse bairro, sem ter conta das escolas, parques, os postos médicos e outras funções sociais. Resumindo, mais uma alteração sutil no sistema habitacional de Lúcio Costa.

Deformação do traçado viário original

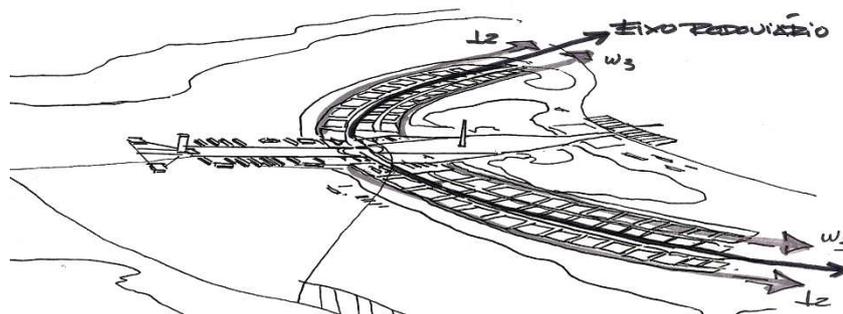


Fig 08: O fluxo original.

As facilidades decorrentes da técnica rodoviária das *free ways* americanas levadas ao centro urbano, definiram o partido predominantemente linear proposto por Lúcio Costa. Estabeleceu um grande eixo que atravessasse a cidade de ponta a ponta, assim como uma relação harmônica entre as funções da cidade e seu sistema de circulação. Ou seja, funções do dia a dia como o pequeno comércio, a escola fundamental, o clube, o lazer poderiam ser viabilizados a pé ou numa circulação local de veículos; assim para às superquadras seriam reservadas as vias locais, o local do pedestre, a unidade de vizinhança. A conexão ao setor comercial, aos hotéis, ao trabalho do funcionalismo público no centro da cidade, e ao espaço cívico e representativo poderia ser executada pelas vias de serviço a L2 e a W3, e também nos eixinhos; pistas laterais ao eixão de mão e contramão. Ao eixo rodoviário central era reservada somente à circulação de âmbito nacional, a auto-estrada. Para Lúcio Costa a vida poderia ser realizada linearmente, sem a necessidade de atravessar o eixo rodoviário, ou seja, sem a necessidade do fluxo leste-oeste, pois as atividades na unidade de vizinhança eram suficientes para o dia a dia.

Nessa visão "local", o fator que mais contribuiu para o colapso dessa lógica foi o enfraquecimento do conceito da unidade de vizinhança, com a localização de atividades cotidianas como escola, postos de saúde e outros, nas laterais leste e oeste das asas habitacionais, ou melhor, nas L2 e W3, forçando um fluxo indesejável por Lúcio Costa. Assim o fluxo transversal, estabelecia um maior número de "tesourinhas". A largura do Eixo proposta por Lúcio Costa não comportou – como na Zona Central, visto anteriormente – o trevo de travessia sugerido; a Divisão de Urbanismo estudou outro tipo de trevo interligando as várias pistas, executado no segundo terço da Asa Sul. A população, que antes não utilizava o Eixão deixando-o obsoleto, descobriu as suas vantagens e abandonou os eixinhos que já começavam a ser congestionados. Para Lúcio Costa a função do "Eixão" seria de uma via expressa, capaz de possibilitar a travessia da cidade em 10 minutos, assim

como uma via “nacional” que ligasse o Brasil de Norte a Sul. Porém, o tempo a transformou em um das principais opções da própria população, rompendo a hierarquia viária antes pensada, tornando-se também uma via local.

Essa certeza da harmonia entre espaço e tempo aos poucos foi diminuindo em razão de uma série de fatores: o crescimento da periferia – Cidades Satélites e novos assentamentos, condomínios horizontais e novos bairros como Águas Claras –; a perda de valor de algumas funções urbanas originais; a criação de novas tipologias como *shopping e malls*; centros de entretenimentos e as próprias transformações no projeto original. Na verdade, o sistema viário de Lúcio Costa não contava com um fenômeno certo, o da “metropolização”. Esse fenômeno trouxera uma sobrecarga às áreas de estacionamentos e ao sistema de circulação, haja vista Brasília ser uma cidade para automóveis, onde cada família possui pelo menos dois carros. Os resultados são a formação constantes congestionamentos e falta de estacionamentos em vários setores: no centro, nas entre quadras comerciais, na Esplanada dos Ministérios e até em áreas residenciais.

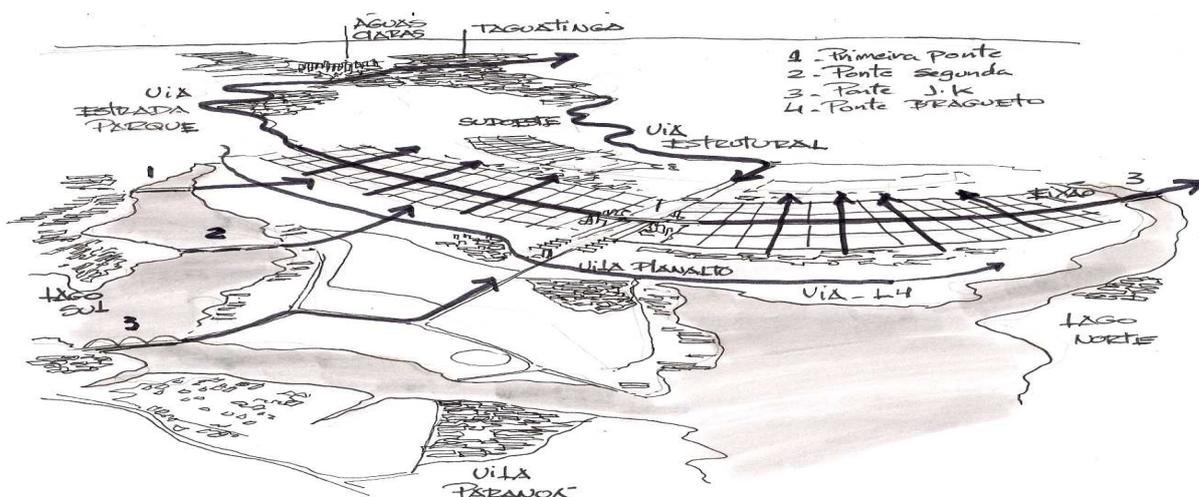


Fig 09: a alteração do fluxo original.

Apesar da malha urbana original manter-se relativamente intacta, principalmente, na lógica das superquadras, observa-se algumas importantes alterações no sistema viário responsáveis pelo desequilíbrio do desenho anterior. A construção durante um período de quatro décadas das três pontes que ligam o Plano Piloto ao outro lado do lago, sobrecarregado de condomínios horizontais e assentamentos urbanos, intensificou o fluxo veicular. A construção ainda na década de 1980 da Via Estrutural, estabeleceu uma conexão mais rápida com as Cidades Satélites localizadas ao sul do Distrito Federal. A estruturação da Via que liga o Plano Piloto as Cidades Satélites ao norte do Distrito Federal;

e a ampliação da Via L4, um acesso a leste, facilitaram o fluxo ao aeroporto. Além disso, aconteceu o aumento da caixa carroçável da Estrada Parque (2008) em cinco faixas, para receber e facilitar o grande fluxo do bairro de Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e outros. Tais empreendimentos tornaram o Plano Piloto receptor de um fluxo inesperado, tornando a lógica hierárquica de seu sistema viário original, um componente secundário de uma ampla rede viária metropolitana.

Uma esperança para o futuro

O sonho de Juscelino Kubitschek se concretizou no século XXI: Brasília é hoje um símbolo mundial, não somente do urbanismo contemporâneo, mas essencialmente da significação política, econômica e cultural do Brasil. O prestigiado diretor alemão de cinema Wim Wenders escreveu: *“Se eu fosse fazer um filme amanhã sobre o Brasil, não hesitaria em filmá-lo em Brasília, um lugar extraordinário e um exemplo para o mundo”*. É evidente que as referências icônicas estão sempre baseadas nas imagens paradigmáticas do conjunto urbano-arquitetônico do Eixo Monumental, e das Superquadras; conjuntos elaborados por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Mas com cinquenta anos de existência, a Brasília não se reduz mais aos limites do Plano Piloto, declarado Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO. A capital transformou-se em uma metrópole espalhada sobre um território extenso, onde o Plano Piloto representa uma mínima parcela do conjunto. Portanto, a cidade “fechada”, ou surgida de um desenho “totalizador”, transformou-se no “centro histórico” da Brasília metrópole. Esse espaço original, essa estrutura urbana clara e definida criada por Lúcio Costa é a que deve ser cuidada e preservada como expressão fundamental dos ideais do Movimento Moderno, adaptados à realidade brasileira pelo Mestre. Mas, tampouco significa banir e limitar as novas intervenções e inserções exigidas pela dinâmica da vida social; verifica-se a necessidade de estabelecer um equilíbrio funcional e estético entre os princípios originais do Plano Piloto e as transformações adequadas aos novos valores da cultura urbana. Isto deve acontecer sem nenhuma concessão à especulação imobiliária, à baixa qualidade arquitetônica e aos interesses que se sobrepõe às aspirações da comunidade. Cabe ter a esperança que no futuro os problemas indicados neste ensaio possam ser resolvidos e os conteúdos essenciais do Plano Piloto salvaguardados. No recente II Encontro de Comitês Científicos do Século XX na América Latina, organizado em Brasília por Icomos-Brasil em novembro 2010, o tema da preservação da capital, dominou grande parte dos debates. Foi esclarecedora a visão da luta desenvolvida pelas instituições oficiais, tais como a Pró-Federação em Defesa do Distrito Federal; a Procuradora da República no DF; e as críticas dos consultores-relatores da UNESCO sobre Brasília Patrimônio da Humanidade, com o objetivo de deter e interromper as iniciativas negativas

propensas a alterar e deformar a essência do Plano Piloto. Além das ações institucionais, é indispensável a participação comunitária, e a consciência social do valor estético dos espaços urbanos e da sua arquitetura. Sensibilização que deveria atingir todos os níveis políticos que estão presentes na capital do país. Neste sentido, é constrangedor verificar que os últimos presidentes – Fernando Henrique Cardoso e Lula – não se interessaram particularmente pelas transformações acontecidas no Plano Piloto; a diferença do que aconteceu em Paris com François Mitterrand, ou em Londres com o Príncipe Charles. Esperamos, que Brasília “mulher-amada” – parafraseando Nicolas Behr –, entre em 2011 numa nova sintonia com Dilma Rousseff, primeira mulher presidente do Brasil.

Bibliografia

BEHR, Nicolas. **Brasilíada**. Rio de Janeiro: Língua Geral, 2010.

BICCA, Paulo. “Brasília: mitos e realidades”, em PAVIANI, Aldo, **Brasília, ideologia e realidade. Espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985, pp. 102-126.

BRAGA, Milton. **O concurso de Brasília. Sete projetos para uma capital**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

CARPINTERO, Antônio Carlos Cabral. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998**. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1998.

CAMPOFIORITO, Ítalo, **Brasília Revisitada**. In: **Revista do Patrimônio**, No. especial. Rio de Janeiro, p. 171-176, 1990.

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

COSTA, Lucio, **Brasília Revisitada**. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal. Decreto No. 10.829, de 14 de outubro de 1987, 1987.

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

DUARTE DE BRITO, Jusselma. **De Plano Piloto a Metrópole: a mancha urbana de Brasília**. Brasília: Edição do Autor, 2010.

EL-DAHADAH, Farés (Edit.). **Lucio Costa Brasília's Superquadra**. Munich: Prestel, Harvard University, Graduate School of Design, 2005.

EPSTEIN, David G.. **Brasilia, plan and reality**. Berkeley: University of California Press, 1973

EVENSON, Norma. **Two brasilian capitals; architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasilia**. New Haven: Yale University Press, 1973.

FICHER, Sylvia, LEITÃO, Francisco. **A infância do Plano Piloto: Brasília, 1957-1964**. In: PAVIANI, Aldo *et alli* (orgs). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: EDUnB, 2010. P. 97-135.

FICHER, Sylvia; SCHLEE, Andrey. **Guia de obras de Oscar Niemeyer. Brasília 50 anos**. Brasília: IAB-DF, Câmara dos Deputados, 2010.

FIORI ARANTES, Pedro. “Reinventando o canteiro de obras”, em ANDREOTTI, Elisabetta; FORTY, Adrian, **Arquitetura moderna brasileira**. Londres: Phaidon Press, 2004, pp. 172-201.

GOROVITZ, Matheus. **Sobre a Qualificação Estética do Objeto, ou da Graça e da Dignidade**. São Paulo: Projeto e Design, 2003.

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

HOLANDA, Frederico de. **Brasília – cidade moderna, cidade eterna**. Brasília: Editora da UnB, 2010.

HUGHES, Henry Meyric. “A critica de arte amadurece: Brasília, AICA e o Congresso Extraordinário de 1959”, em SILVEIRA LOBO, Maria de; SEGRE, Roberto, **Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte. Cidade Nova: Síntese das Artes**. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2009, pp. 6-11.

JUCÁ, Jane. “Realidades e potencialidades da paisagem de Brasília: dos mitos fundadores esquecidos à invenção de um patrimônio mundial”; em LEITÃO, Francisco (org.) – **Brasília: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009, pp. 239-253.

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

MATOSO MACEDO, Danilo. “Praça da Soberania: crônica de uma polémica”, em Roberto Segre, Marlice Azevedo, Renato Gama-Rosa, Inês El-Jaick Andrade (Org.), **Arquitetura+Arte+Cidade. Um debate internacional**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, PROURB, 2010, pp. 372-391.

MACHADO, MARÍLIA. **Superquadra: pensamento e prática urbanística**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

OLIVEIRA, Francisco de. **O banquete e o sonho: ensaio sobre a economia brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

PAVIANI, Aldo. **Brasília. A Metrópole em Crise. Ensaio sobre Urbanização**. Brasília: Editora UnB, 1989.

SASSEN, Saskia. “Entrevista por Cristiano Paixão”. em **Revista Humanidades**. Brasília: Editora da UnB, 2009, pp. 14-17.

SEGRE, Roberto. **Las estructuras ambientales de América Latina**. México: Siglo Veintiuno Editores, 1977.

SEGRE, Roberto; BARKI, José. “Oscar Niemeyer e Lucio Costa: a genealogia do edifício do Congresso Nacional”, em **AU, Arquitetura e Urbanismo** No. 192, Ano 25, São Paulo, março 2010, pp. 74-78.

SILVA, Ernesto. **História de Brasília**. Brasília: Coordenada, 1985.

SILVEIRA LOBO, Maria da; SEGRE, Roberto. **Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte. Cidade Nova: Síntese das Artes**. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2009.

VIDAL, LAURENT. **De Nova Lisboa á Brasília. A invenção de uma capital (séculos XIX-XX)**. Brasília: Editora UnB, 2009.

ⁱ A conclusão que chegam (FICHER, LEITÃO, 2010, P.103) é que a cidade prefigurada no Risco de Lucio Costa não comportaria 500 mil habitantes e que somente após o aumento das áreas habitacionais se atingiu – no papel – uma cifra próxima daquela estabelecida pela Novacap.