

Cesare Chiodi <sup>2</sup>

Era uma antiga aspiração dos brasileiros ter uma capital federal desvinculada – como Washington – do acostamento com a capital de um dos estados da federação. A primeira sede do Governo geral das propriedades portuguesas do Brasil foi por mais de dois séculos, de 1549 a 1763, Bahia (Salvador), a graciosa cidade que ainda conserva vivas as lembranças desse período colonial. Em 1763 a capital foi transferida para Rio de Janeiro onde permaneceu, ao longo de todos os acontecimentos políticos do Brasil, das últimas décadas do período colonial, aos anos do Reino livre, àqueles do Império brasileiro e enfim àqueles da República federal. As polêmicas para a transferência da capital em direção ao interior, em posição mais favorável pelo clima e mais baricêntrica em relação à configuração geográfica do País, remontam ao século 18. Em 1802 uma comissão científica, presidida pelo astrônomo Cruls, havia escolhido e delimitado, a pedido do Governo, na região dos planaltos do Estado de Goiás, uma área de 14.000 quilômetros quadrados destinada a tornar-se território federal e sede da capital. O território é, de fato, o mesmo no qual surge agora Brasília. No início do século 19 um eminente homem político, Hipólito Jose da Costa Furtado de Mendonça, tornou-se apaixonado defensor da transferência da capital, enfrentando os cortesãos vindos de Lisboa que não possuíam suficiente coragem para marchar em direção ao interior. O resultado de sua campanha foi que ele foi exilado e a capital permaneceu Rio. E aí permaneceu até que Juscelino Kubitschek chegou à presidência federal e se propôs a resolver o velho e debatido problema durante seu mandato presidencial. Em 1957 foi dado o primeiro golpe de picareta e no dia 21 de abril de 1960 foi inaugurada a nova cidade ou pelo menos aquilo que da nova cidade havia se conseguido realizar em menos de quatro anos.

Os julgamentos sobre a obra de Kubitschek são vários e contrastantes. Os críticos, sobretudo brasileiros, dizem que foi uma verdadeira loucura construir uma cidade de características tão pretensiosas em uma área desértica, absolutamente privada de comunicações tanto que até os materiais de construção haviam sido transportados por via aérea. Os entusiastas, por outro lado, afirmam que Brasília representa urbanisticamente a cidade do amanhã, a cidade do futuro. Quanto há de verdadeiro nas duas teses? A localização escolhida é um planalto de cerca de 1000 m de altitude aos pés de uma pequena serra. A Serra dos Pireneus, naquela parte do Estado de Goiás na qual se originam três rios importantes, o Tocantins que remonta em direção ao norte, o São Francisco que corre para o oriente e o Paraná que deságua ao sul no Rio do Prata. Estamos a 1.300 km de São Paulo, a 1.200 km do Rio, a 2.200 km de Belém. O clima é bom devido à altitude, há água em abundância e o solo, se agora dá a impressão de um deserto de terra vermelha, é susceptível de cultivo, contanto que haja braços e meios para implementá-lo. Teoricamente haveriam condições para o assentamento de uma comunidade urbana, desconsiderando as dificuldades de acesso que agravaram do ponto de vista financeiro e econômico os problemas construtivos e que ainda dificultam a funcionalidade do complexo. São também espontâneas e justificadas, do ponto de vista social e político, as objeções em relação à oportunidade de um País, como o Brasil, potencialmente rico, mas de fato bastante pobre, de dar prioridade a uma empreitada de mero prestígio, a uma verdadeira e própria *obra do regime* quando muitos outros problemas pressionam também apenas do ponto de vista urbanístico e edilício. Baste pensar que, mesmo nas maiores cidades como Rio e São Paulo, grande parte da população - ou seja, milhões de seres humanos - vivem nas infames *favelas*, amontoados

<sup>1</sup> Conferência junto ao Colégio dos Engenheiros de Milão, em 13 de maio de 1969. O texto foi publicado nas "Atas do Colégio dos Engenheiros de Milão", no número de maio-junho de 1969, pp. 25-29 e, com o título "Brasília: impressões urbanísticas sobre a nova capital", em "Il Giornale dell'ingegnere", em julho de 1969, p.9. Esse texto foi traduzido do livro "Cesare Chiodi. Scritti sulla città e il territorio 1913-1969", organizado por Renzo Riboldazzi (Milão: Edizioni Unicopli, 2006, pp.386-390).

<sup>2</sup> Engenheiro de formação politécnica com importante atuação na cultura urbanística italiana, em especial a milanese, do século XX. Nascido em 1885, Chiodi foi professor de Técnica Urbanística na Faculdade de Engenharia do Politécnico de Milão desde 1929. Em 1935 publica sua principal obra "A Cidade Moderna. Técnica urbanística". Chiodi falece em 1969, tendo sido essa sua conferência sobre Brasília, fruto de sua viagem alguns meses antes, uma de suas últimas atividades acadêmicas e seu último texto.

informes de barracos sem nenhuma civilidade edilícia, focos de depravação, de embrutecimento, de maus costumes.

Se considerarmos a cidade de Brasília do ponto de vista urbanístico, devemos distinguir aquilo que os projetistas se propunham – bom ou questionável que seja - e aquilo que, de fato, hoje existe. O atual agregado de Brasília consta de duas partes bem distintas: a cidade regulada pelo rígido e categórico plano piloto; a chamada *cidade livre*. Dos 350.000 habitantes, cerca três quartos vivem na *cidade livre* e apenas um quarto na cidade planejada. Na cidade livre, não existindo nenhuma disciplina edilícia, cada um construiu de acordo com suas necessidades e seus meios, esquivando-se das normas e dos vínculos do *plano piloto*. Aqui afluíram trabalhadores e desempregados, chamados de todas as partes do País todo pelo *boom* edilício, aqui estão amontoados todos os comerciantes que provêm as necessidades dessa miserável população amontoada. O resultado é que essa *cidade livre* tem pouco a invejar as já lembradas *favelas*. Certamente nas intenções dos planejadores esses bairros externos e destacados da cidade verdadeira e própria eram considerados como acampamentos temporários destinados a acolher a mão de obra e que deveriam ser destruídos com o cumprimento da operação urbanística. Mas é fácil prever que as pobres massas, que agora estão abrigadas e que nunca terão a possibilidade de aceder aos luxuosos bairros urbanos, devendo permanecer no local para desempenhar uma quantidade de serviços indispensáveis à cidade, não abandonarão seus barracos. Logo haverá uma evidente e permanente justaposição da cidade dos pobres com a cidade dos ricos, uma esqualida periferia pressionando o luxuoso centro. O que está muito longe do conceito de cidade modelo, de cidade do amanhã, de cidade do futuro.

A parte disciplinada do rígido *plano piloto* tem, em planimetria, a forma de um avião, emblema da modernidade. Qualquer que seja o significado simbólico dessa forma particular, rigorosamente simétrica e enclausurada e minuciosamente e precisamente desenhada, é mais fácil reconhecer nela um capricho projetístico que uma real resposta aos critérios de estabelecimento e desenvolvimento de um agregado urbano moderno e futurista. Estamos, acima de tudo, bem longe daqueles conceitos de plano-processo e de plano flexível, nos quais alguns

gostariam de ver as tendências urbanísticas do futuro. Não sei portanto até que ponto Brasília pode ser definida a cidade do amanhã: com certeza ela não tem nada em comum com a cidade de ontem e a cidade de hoje. Ao sul da área prevista para o complexo urbano criou-se, com uma barragem sobre o rio Bananal, um lago artificial de aproximadamente quarenta quilômetros quadrados de superfície que se estende com três ramos em direção à área habitada. Ao longo das margens do lago o plano prevê alguns núcleos separados prevalentemente residenciais e uma série de estruturas esportivas e de lazer bem como clubes de tênis, de golfe, hipódromos, clubes náuticos, dos quais porém até hoje não foi iniciada a construção. Entre outras coisas as águas do lago revelaram-se inadequadas para a natação devido à presença de amebas e microorganismos nocivos: esses são, até o momento, domínio reservado dos pernalongos. O eixo da carlinga do avião constitui também o eixo central da cidade, uma grande artéria de mais de cem metros de largura e quase 4 km de comprimento de sua extremidade norte (na área destinada às instalações ferroviárias) até a extremidade sul (Praça dos Três Poderes). Um pouco mais ao sul desta grande praça, em direção à margem do lago, ao centro de uma superfície deserta e sem árvores está o Palácio da Alvorada sede da Presidência da República. Particularmente curioso é o complexo de construções para o Parlamento, constituído por dois arranha-céus flanqueados para os escritórios do Senado e da Câmara dos Deputados, seguidos de um lado pelo edifício do plenário da Câmara e pelo outro daquele para o plenário do Senado. O primeiro se apresenta externamente como uma imensa bacia branca, o segundo como uma bacia simétrica, mas protegida por uma tampa em forma de cúpula. As más línguas brasileiras dizem que a bacia aberta simboliza a esperança dos deputados de extrair do alto os benefícios, a bacia fechada a prudência dos senadores que não querem deixar escapar muitos benefícios já recebidos. Entre os palácios dos ministérios o mais notável e imponente é aquele do Exterior, luxuoso e espetacular, cercado por espelhos de água e abundantes átrios, galerias, pátios, jardins internos, mas por enquanto pouco ativos porque o corpo diplomático reside ainda no Rio. Ao longo da grande artéria são previstos ainda os setores<sup>3</sup> bancário, hoteleiro, cultural, comercial, etc. Por enquanto apenas somente uma parte do ambicioso programa foi realizada. Aqui e lá, ao longo da grande artéria, emerge do deserto de terra

<sup>3</sup> No original, bairros (quartieri).

vermelha algum edifício concluído ou abandonado abruptamente. Entre os edifícios concluídos está o teatro, que possui a forma de pirâmide truncada dos templos do antigo México. Entre aqueles deixados truncados está a catedral. Não sei por quais motivos quis se conceber, em uma superfície plana, um templo subterrâneo com o acesso através de uma grande rampa carroçável que dá mais a impressão de uma oficina mecânica do que de uma *Casa de Deus*. Até o momento foram construídos apenas a parede perimetral circular de concreto e a encasteladura de enormes montantes metálicos que deverão ser as nervuras da cobertura em pirâmide, a única parte que emerge da terra.

Dos dois lados do eixo central, segundo o andamento das asas do avião, desenvolvem-se simetricamente as duas partes da cidade. Cada uma delas tem uma artéria principal de 3 km de extensão ao lado da qual se alinham, sobre um rígido esquema ortogonal, os bairros residenciais. O *plano piloto* prevê a subdivisão do terreno em *quadras* de dimensões e características idênticas, as quais seriam posteriormente reagrupadas em *superquadras* constituindo bairros, que deveriam ser auto-suficientes porque dotados de escolas, igrejas, ginásios e campos esportivos. Até o momento não são muitas as *quadras* cobertas por edifícios. Trata-se de elegantes construções de sete ou oito andares intercaladas por espaços verdes. Os inquilinos são principalmente funcionários do Estado encorajados a morar em Brasília pelo baixo preço das habitações. O aluguel de um apartamento de cinco cômodos mais serviços não supera as 8.000 libras por mês. Mas quando o inquilino não é um funcionário do Estado os preços são bem diferentes, em relação com o custo das construções que foi elevadíssimo tanto pelo modo da construção quanto porque, como já disse, o fornecimento do material teve de ser feito com meios incomuns. Dada a função de capital de Brasília o plano destinou uma zona específica às embaixadas. Até agora porém os estados estrangeiros não quiseram enfrentar os altos custos para a construção de novos palácios e conservam suas representações no Rio. O mesmo pode ser dito em relação ao bairro universitário, também previsto pelo plano, mas por enquanto, em grande parte, apenas no papel. O plano prevê ainda, na proximidade das instalações ferroviárias, uma zona industrial de extensão limitadíssima, limitação justificada pelas funções políticas, administrativas,

representativas, mas com certeza não produtivas ou industriais de Brasília.

A realização desse ambicioso programa teve um processo dramático. Após um arrebatador boom edilício inicial, os eventos políticos, que afastaram Kubitschek do poder e as calamitosas ocorrências econômicas, em parte causadas pelas somas engolidas pela ambiciosa empreitada de Brasília, incidiram sobre a realização do plano. O presidente Kubitschek agora está sendo chamado para prestar contas. Na cena política, após ele, sucederam-se, durante esses últimos oito anos, bem cinco presidentes das mais variadas tendências. Sobre o plano econômico o Estado está à beira da bancarrota. O cruzeiro está há tempo em fase de inflação galopante. Somente durante os três meses de 1969 ele sofreu duas desvalorizações. Desde 1961 as obras procederam em saltos: hoje estão completamente suspensas. Somente o poder legislativo e, em parte, o executivo, instalaram-se na prática na capital. A transferência do aparato administrativo ocorreu porém sempre lentamente devido à resistência da burocracia em deixar as velhas sedes. Os próprios ministros preferem lidar com os negócios no Rio. Uma decisão do Governo em dezembro passado decretou, por motivos políticos, o fechamento do Parlamento. É um novo golpe violento dado não apenas ao desenvolvimento, mas à própria existência da cidade ainda mais que não se sabe se o novo Parlamento, quando for eleito, decidirá permanecer no Rio ou voltar para Brasília. O futuro não se apresenta cor-de-rosa para aquela que foi preconizada a cidade do futuro.

Quais conclusões podem ser obtidas dessa rápida ilustração do plano urbanístico de Brasília, de suas realizações e de seus acontecimentos? Em primeiro lugar cabe perguntar-se se Brasília é realmente uma cidade. Se nos referimos ao que foi efetuado até agora a resposta pode somente ser negativa. Mas não seria correto julgar uma obra tão complexa pelo pouco que pôde ser realizado em situações políticas e econômicas tão complicadas. Cada obra interrompida só pode denunciar os evidentes defeitos, sem dar a visão exata dos objetivos e das vantagens que poderia ter alcançado. Nosso julgamento refere-se portanto ao *plano piloto* como foi concebido por seus criadores, considerando subentendido que a chamada *cidade livre* está destinada a desaparecer

... mesmo que isso pareça nesse momento bem pouco provável. Mas é de fato do *plano piloto* que emergem as pobres respostas do projeto não tanto às ambiciosas e imprevisíveis exigências de uma cidade modelo do futuro, mas nem mesmo às normais necessidades do presente. Trata-se de uma cidade cujo plano se enrijece em um esquema viário artificioso e em isoladas soluções arquitetônicas sem nenhuma consideração por todos os outros problemas que constituem a essência da urbanística. Em primeiro lugar houve um erro de dimensões. Entre as malhas do plano podem encontrar abrigo um milhão de habitantes. Mas não é previsível que uma cidade, que tem predominantemente funções político-administrativas, que devido à carência de meios de comunicação com as outras partes do País não pode atrair notáveis iniciativas produtivas e industriais (e o próprio plano piloto atribui a essas espaço limitado no projeto) e que pelas mesmas razões não pode ser sede de relevantes atividades terciárias e culturais, possa em um certo número de anos alcançar um elevado nível de população. E então porque conter as diretrizes dos futuros, muitos futuros, desenvolvimentos dos bairros entre as malhas rigidamente e detalhadamente desenhadas de um plano tão amplo que, se for realizado, o será em época tão longínqua, na qual será difícil prever quais serão as necessidades e exigências? Quis-se esgotar no breve curso de poucos anos um discurso de décadas e talvez de séculos. Pouco pode se extrair do plano acerca da política dos meios de transporte públicos e privados, problema essencial para um agregado urbano que já em sua parte mais contida tem, segundo os dois eixos principais, dimensões respectivamente de 4 e 8 km, mas que prevê uma coroa de bairros residenciais espalhada ao longo das margens da represa sobre traçados de outras dezenas de quilômetros. Um aeroporto de dimensões bastante modestas, a estação ferroviária com relativas instalações acessórias, até agora em processo de execução, e a estação para os veículos públicos, são as únicas instalações indicadas no plano. Em relação à rede rodoviária há abundância de elevados, passagens subterrâneas, trevos. Mas no que diz respeito aos transportes

públicos urbanos nada resulta nem previsto, nem realizado. Os projetistas dedicaram-se com infinita paciência em transferir para o terreno o contorno do avião e os esvoaçados dos bairros destacados, mas com tudo isso não nos deram outra coisa que um conceito abstrato, cerebral, um perfeito exercício caligráfico, no qual, no entanto, é difícil identificar a estrutura de uma cidade. Os bairros residenciais apresentam uma interminável uniformidade que deixam perplexos quanto à distribuição nesses das diversas atividades e formas edilícias. As atividades comerciais, bancária, hoteleira estão concentradas, no plano, em poucos pontos ao lado do eixo principal. O que evidentemente não basta para o serviço dos bairros residenciais que requerem uma distribuição mais capilar desses serviços e espaços adequados para as grandes lojas, supermercados e relativos estacionamentos. A demasiadamente rígida uniformidade das *quadras* e *superquadras* não parece satisfazer as diversas necessidades da construção residencial.

Brasília tão rígida, tão lunar, tão desprovida de alma dentro de sua fria moldura traz nostalgia dos centros históricos das nossas velhas cidades, com suas irracionalidades, mas com seu calor. Uma cidade não é uma vitrine de palácios e monumentos, mas é a residência do homem. Brasília não foi feita na medida do homem e é de fato o homem que está destinado a desaparecer entre as iminentes e imponentes tonelagens dos edifícios e nos amplos e vácuos espaços das estradas. Existe um colossal invólucro, falta a alma. Urbanisticamente nos encontramos frente a um *modelo* que recusou e ignorou tudo aquilo que - mesmo que entre muitos erros - o passado e o presente nos ensinaram. Mas não nos sugere nada de novo para o futuro. Não basta ter dado à cidade a forma planimétrica de um avião (entre outras coisas de contorno bastante superado) para fazer a cidade do futuro. Em Brasília não há respiro para o futuro: a cidade nasceu fóssil. É uma amarga conclusão, ainda mais considerando o sacrifício econômico inutilmente suportado por um País pressionado por problemas sociais graves e incessantes.