

ALEXANDER FILS, NUM

DEBATE SOBRE A

NOVA CAPITAL:

Brasília

é uma

cidade dos

anos 20

Vinte anos após a sua construção, Brasília é uma cidade que possui uma configuração bastante diferente da concebida na prancheta dos seus idealizadores principais: Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. E, como sempre, continua sendo objeto de questionamentos e polêmicas. De passagem pelo planalto, onde observou a cidade e coligiu dados para a publicação de livro sobre Brasília, na Alemanha, Alexander Fils, estudioso da Arquitetura moderna e de cidades planejadas, faz algumas contundentes observações: "Brasília não é uma cidade moderna, e sim uma cidade muito velha. Porque a única coisa moderna nesta cidade é a data da sua construção. O plano desta cidade reflete as idéias de Le Corbusier dos anos 20 e 30 e não as necessidades dos anos 50 ou 60. Brasília não é uma cidade dos anos 2000. É uma cidade dos anos 20. Por exemplo, construíram uma cidade só para as pessoas que têm carro, quando existe falta de gasolina e óleo diesel".

Com o objetivo de estabelecer uma discussão crítica sobre os questionamentos de Alexander, o CB-Revista convidou o antropólogo Gustavo Lins Ribeiro, do programa de pós-graduação em Antropologia da UnB, autor de uma tese a nível de mestrado sobre Brasília no período de sua construção; e o arquiteto Matheus Gorovíte, diretor do Instituto de Arquitetura da Universidade de Brasília. Matheus refuta Alexander, afirmando que "Brasília não é uma cidade do ano 2000, pois não é produto de futurologia, mas é uma cidade dos anos 60, que tem uma contribuição original à arquitetura no plano internacional, pela incorporação de alguns elementos originais que opera em sua forma de organizar o espaço".

CB - Poderíamos começar analisando este conceito de que Brasília é uma cidade ultramoderna, dos anos 2000. Afinal, é ou não é?

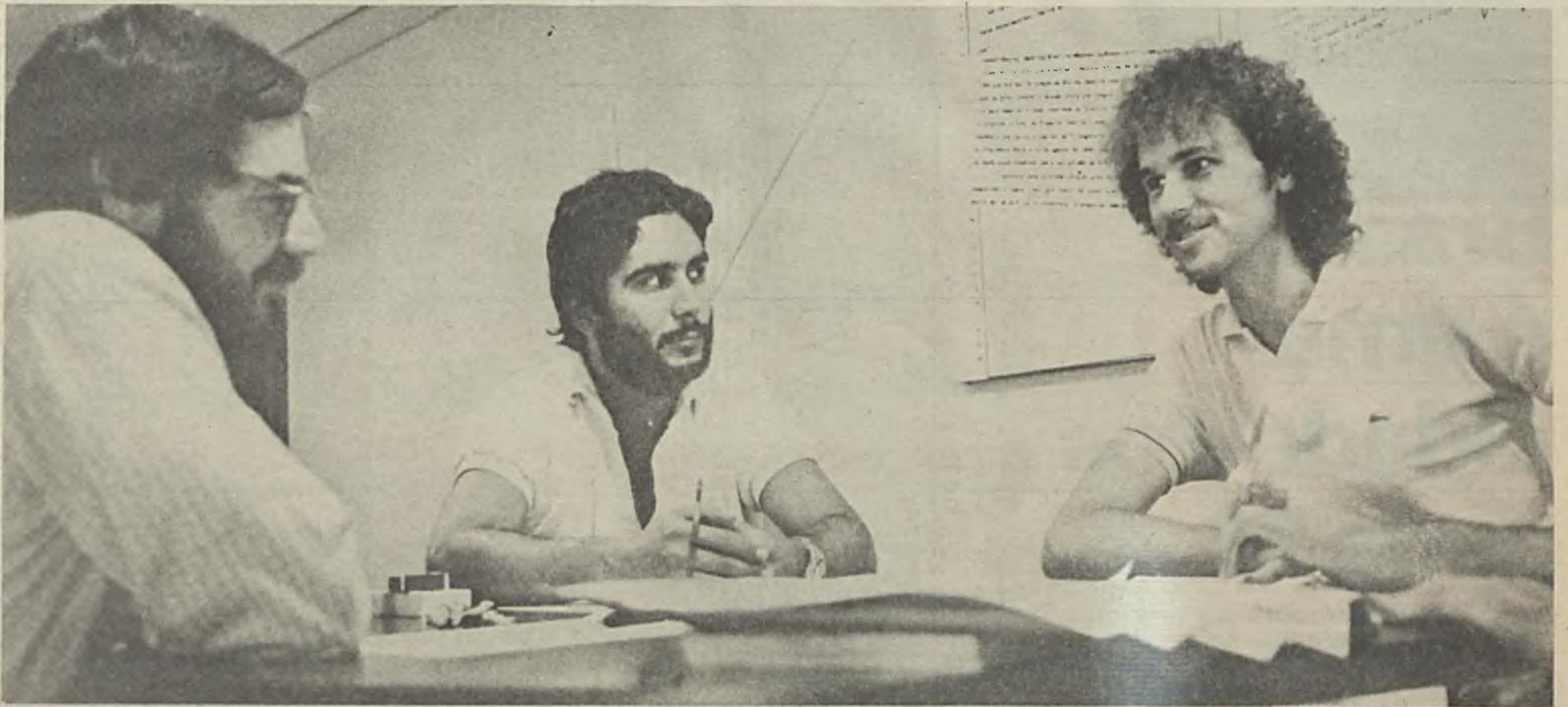
Alexander Fils - A oposição é verdade. Brasília não é uma cidade muito moderna, e sim uma cidade muito velha. Porque a única coisa moderna é a data da construção e o plano desta cidade reflete as idéias de Le Corbusier dos anos 20 e 30 e não as necessidades dos anos 50 ou 60. Por exemplo, construíram neste tempo uma cidade só para carros, um dos maiores problemas do momento. Porque uma cidade só

para carros é boa somente quando todas as pessoas tenham carro. Em geral, todos estes sistemas com ônibus são uma solução má para o Brasil porque a gasolina e o diesel são muito caros. O que custa quase nada é a energia elétrica e, por isso, um sistema de trolley-bus ou um metrô resolveria muito melhor o problema. A instalação de um metrô numa cidade velha é muito cara, mas numa cidade nova é muito simples introduzir diretamente um metrô e eu penso



"Foi ilusão de Lúcio Costa querer que as pessoas se encontrassem no Eixo"

FOTOS: ARQUIVO E FRANCISCO GUALBERTO



Da esquerda para a direita: Matheus, Gustavo e Alexander, discutindo a Brasília de Lúcio Costa e Niemeyer

## “Moderno em Brasília só a data de construção”

que isto ainda é possível em Brasília porque estas quatorze pistas do Eixo Rodoviário são um pouquinho demais para Brasília. Nem Los Angeles tem estradas com tantas pistas. E podemos mudar algumas destas pistas para linhas com transportes coletivos.

CB - Mas, e a questão do moderno? O que definiria a “modernidade” do moderno?

Alexander - Um edifício não é moderno quando tem uma forma nova e, especialmente quando este edifício é um bloco simples, sem colunas antes - isto ainda não é algo moderno. Moderno é um edifício que é flexível, pode responder a situações diferentes quando há um crescimento de famílias. O mesmo se aplica aos Ministérios. Nossa sociedade não é muito fixa, há muitas mudanças, muitas invenções novas. Um exemplo nos Ministérios é o da instalação de computadores que precisam de muito espaço. Uma solução para um edifício moderno deve ser sem muitas paredes e sem muitas colunas dentro do edifício, possibilitando a flexibilidade. Esta flexibilidade inclui também uma possibilidade de que os próprios trabalhadores construam casas simples com algum assessoramento técnico. Não é necessário para uma arquitetura moderna um grande luxo, com paredes de mármore, mas uma solução para o

homem e as suas necessidades, como, por exemplo, uma via para pedestres com telhado. Também são necessários lugares para as pessoas se encontrarem sem a intromissão de carros. E estes lugares faltam muito a Brasília. Foi uma ilusão de Lúcio Costa querer que as pessoas se encontrassem nos gramados do Eixo Monumental, dentro de duas estradas com seis pistas cada. Eu nunca vi lá pessoas sentadas ou conversando. Outra coisa não é possível construir uma cidade só para um número fixo de população e, originalmente, o plano só previa uma população de 500 mil pessoas. Agora, o Distrito Federal é separado em bairros e a conexão entre estes bairros é muito ruim. Esta deveria ser diferente. Por exemplo, as próprias cidades-satélites deveriam ser construídas entre estas que já existem e

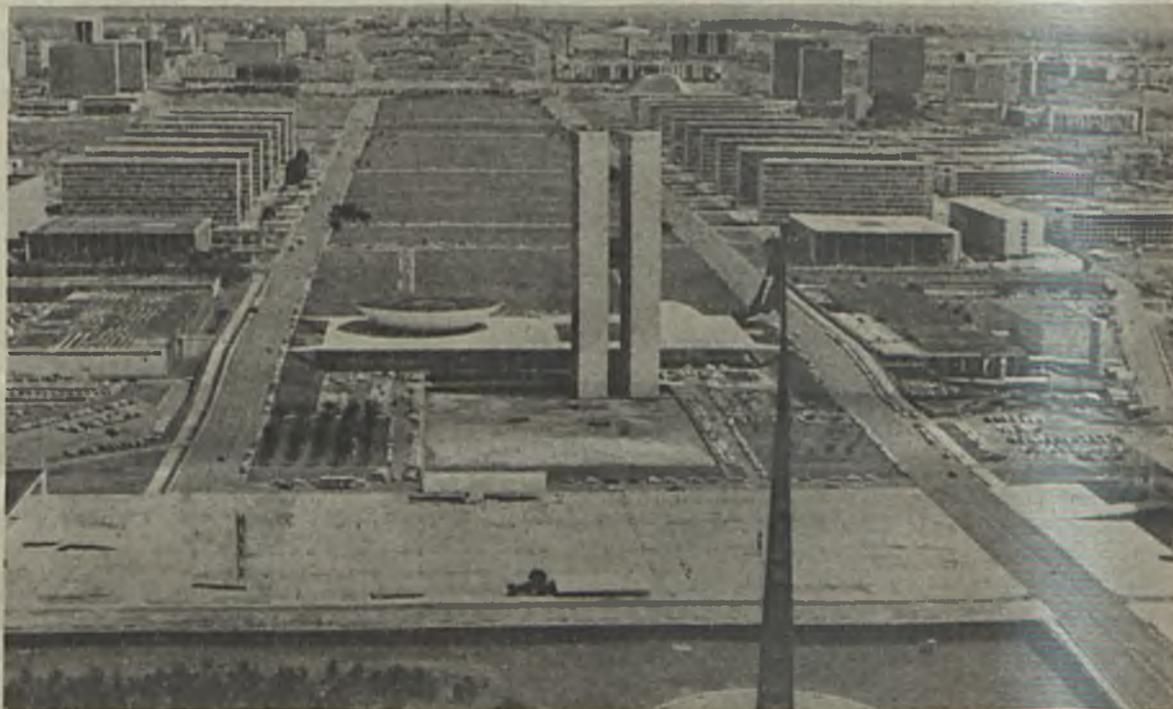
o Plano Piloto, e não ainda mais para fora do Plano Piloto. Outro problema grave é o do desemprego e da falta de indústrias.

CB - E quais seriam os aspectos positivos, modernos de Brasília?...

Alexander: Os aspectos positivos não são muitos, mas são muito importantes. É preciso muita coragem para construir uma capital nova.

Imagine-se toda esta população no Rio de Janeiro, seria horrível. Uma coisa muito positiva é a resolução das super-

## “Encontro nos gramados foi ilusão de Lúcio Costa”



“Um aspecto positivo e importante de Brasília: a coragem para construí-la”

quadras. Estes tipos de apartamentos têm uma qualidade muito boa e combinam a concentração da população com muito verde dentro. Mas precisa-se ver também que estas superquadras são apenas para uma classe média e, o plano original, não respondeu às necessidades de casas simples para os trabalhadores. As soluções para estes poderiam ser casas construídas pelos próprios trabalhadores, somente com alguma ajuda técnica. E não estas casas pré-fabricadas. Brasília possui hoje um milhão e duzentos mil habitantes. Possivelmente a metade tem emprego do Governo, mas a outra metade não tem emprego e só pode conseguir isto através da implantação de indústrias. Espera-se que a população de Brasília cresça para 2 milhões e quatrocentos habitantes nos próxi-

mos anos. Este será um grande problema.

Gustavo - Bem, quando você faz estas colocações todas em relações a Brasília, isto pressupõe que você tenha um modelo, que a coisa seja feita por comparação. Então você poderia dizer que modelo é este para que a gente situasse melhor a discussão?

Matheus - Isto é muito importante porque quase sempre critica-se Brasília pelo que ela não é, ao invés de se referenciar pelo que ela é.

Gustavo - É importante também apreender como os habitantes da cidade constroem esta cidade. A cidade pode ter sido projetada na prancheta de um gênio, mas passa a ser utilizada como foi desenhada na prancheta? A relação dos habitantes com a cidade é que passa a ser principal.

Mateus - Nos anos 20. Pontificavam as idéias do funcionalismo, sugerindo normas para a organização da cidade em termos de suas atividades: circular, trabalhar, recrear e habitar. Justificando-se estas idéias como reação ao desenvolvimento anárquico das cidades. A versão de Brasília, enquanto tradução literal da Carta de Atenas me parece fechar os olhos para a contribuição original e inédita que Brasília oferece para a história do desenvolvimento das cidades no plano internacional. Não é a cidade dos anos 2000, porque não é o resultado de futurologia, mas tradução de dados históricos objetivos. Brasília é a cidade dos anos 60,



## “O problema será uma população de 2,4 milhões”

quando já haviam elementos que permitiam um amadurecimento sobre conceitos expressos na Carta de Atenas. Basicamente permite a incorporação de aspectos locais, emancipação cultural ao utilizar o conceito de escala e não de função como elemento organizador do desenho da cidade.

**Gustavo** - Uma lição que Brasília pode dar ao planejamento urbano é que a realidade não se transforma na prancheta. Em 58 surge a primeira cidadesatélite, dois anos antes da inauguração de Brasília. É preciso atentar para as forças sociais concretas e as condições que estas tinha. Tudo isto passou pelo crivo da realidade social. A massa trabalhadora jamais vive dentro da cidade.

**Alexander** - Eu continuo achando que Brasília é uma cidade dos anos 20 e não dos anos 60. Em 60 havia um clima de liberalismo, a política estava, digamos assim, numa posição centro-esquerda. As primeiras superquadras têm um sistema com dois elevadores: para moradores e empregadas. Isto não é tanto moderno, mas de uma classe burguesa.

**Matheus** - Também não acho que a forma ou disposição dos prédios ou dos elevadores vá determinar a condição social dos habitantes. A estratificação social acontece não só em Brasília mas em todas as cidades do Brasil com as suas contradições. A contribuição nova de Lúcio Costa está em que ele se utiliza de um conceito de escola e não mais de função.

**Alexander** - Mas escala é uma coisa muito abstrata.

**Matheus** - Não quando rebatido concretamente, vejamos: a escala monumental, a habi-



Fils: o plano de Brasília reflete as idéias de Le Corbusier

tacional ou cotidiana, a escala gregária e a bucólica. Por exemplo, a escala monumental diferentemente das outras cidades onde o centro cívico se situa no centro da cidade, aqui se define em um dos eixos, de forma perceptível como marco da referência em contraste com a natureza do cerrado, dando-lhe o caráter de identidade uma cidade/capital. A escala gregária, ponto de encontro, movimentação, interseção ao sistema viário da ci-

dade, onde em uma intuição genial Lúcio Costa localizou a Estação Rodoviária.

**Alexander** - Encontro de carros. Se você vem de carro não vê pessoas.

**Matheus** - Em termos de projeto ele facilita este encontro. O Lúcio Costa fez uma série de indicações de como seria o espaço. Ele fala de pequenas ruelas, teatros, cafés etc. Acontece que foi feito no lu-

gar um Shopping Center. Como todos sabem, houve todo um período onde os arquitetos não puderam participar de nenhuma decisão.

**Alexander** - Mas foi uma ilusão do Lúcio Costa dizer isto sem saber quem construiria estas suas propostas. As grandes companhias estão interessadas no lucro e mais nada.

**Matheus** - Na época dos concursos para os projetos de Brasília, quase todos eles propunham o projeto na beira do lago, menos o do Lúcio Costa. A beira do Lago ficaria reservada para o lazer da população. Haveria uma série de equipamentos comunitários. O que aconteceu foi a privatização por clubes particulares.

## “Elevador de empregada?”

## Isto é coisa de burguesia”

**Gustavo** - Uma cidade planejada é como um pai - e todos nós queremos matar os pais. Todo mundo quer matar Lúcio Costa. No meu entender, é preciso levar em conta duas ou três coisas fundamentais para se compreender Brasília. Primeiro é uma cidade/símbolo do poder. Segundo - é uma cidade planejada. Correta ou incorretamente alguém planejou este espaço. Outra coisa a se observar é a pequena profundidade histórica desta cidade. A população adulta vem de outra experiência urbana: Recife, São Paulo, Rio, Salvador etc. Estas cidades se dese- volveram através do processo de suas próprias contradições históricas - não têm Lúcio Costa, Carta de Atenas por trás. Já ouvi muita gente dizer que Brasília é chata, monótona. Mas ela é uma cidade que para a criança é boa, para o adulto não. Por que? Porque o adul-

to está preso a um sistema anterior onde a vivência na cidade passa basicamente pelo consumo de mercadorias e por contatos múltiplos mais superficiais. Por que as pessoas não se apropriam deste grande parque, que é Brasília, com o seu jornal a tiracolo? Porque tem de entrar em outro compasso. Acredito que já exista uma geração que interprete e vivencie a cidade uma outra forma. Agora, para o adulto, repor uma rede social, é mais difícil. Mas já começa haver uma primeira geração de Brasília. Você não vê velho na cidade.

**Alexander** - Isto que você disse foi perfeito como aspecto positivo da cidade. Mas isto é apenas o Plano Piloto.

**Gustavo** - Em determinados momentos se fala de Brasília e das cidades-satélites como cidades individualizadas. Isto passa pela contradição social. E não é somente uma contradição de Brasília. Eu pergunto qual é a cidade brasileira onde os trabalhadores estejam no centro?

**CB** - E há possibilidade de se construir novas cidades-satélites nos intervalos existentes entre as já construídas e o Plano Piloto, como é que fica?

**Gustavo** - Este eixo Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia possui pequenas chácaras, os chamados “cinturões verdes”. Há uma questão: o código urbano - a destinação que foi dada a estas áreas. A constatação é que Brasília já está em Goiás. A tendência é a concentração onde já existe concentração. A Ceilândia é o resultado de uma grande concentração - que é a Vila do IAPI, por sua vez, resultado de uma série de invasões. No meu entender, Sobradinho será o primeiro subúrbio burguês de Brasília, a prosseguir a lógica do processo de especulação imobiliária da cidade. E quando ela se aburguesar, a população de baixa renda será expulsa. A única maneira de recuperar esta população periférica é solucionar o problema dos transportes coletivos. A pessoa que tem três horas empacotadas em um ônibus está impedida de desempenhar outras funções sociais.

## CURAMOS, PROCESSO MODERNO

Toxicômanos, alcóolatras, homossexuais, lesbianismo, outros vícios e males, processo único paranormal.

Atendimento, marcar hora pelo fone 273-7855.

Brasília, domingo, 15 de fevereiro de 1981

## CURSO

### “PARAPSICOLOGIA CIENTÍFICA”

Inicia-se dentro de dias, da Escola Russa, outras escolas. Poder da mente, hipnologia para parto sem dor e outros fins.

HIPNOCIBERNÉTICA. Estados de alfa, beta e gama. Piramidologia. Dogma e religiões, cultos afro-brasileiros. Medicinas e força cosmo-espaciais. Tudo do paranormal.

Este curso tem duas fases: 1ª em três dias seguidos resumidos, 2ª seis meses aprofundados.

Inscrições e informações fone: 2737855  
PSI-CLÍNICA DE ASSISTÊNCIA PSICOLÓGICA