



JK

“

Por que
construí
Brasília

”

DF
LETRAS

A REVISTA CULTURAL DE BRASÍLIA

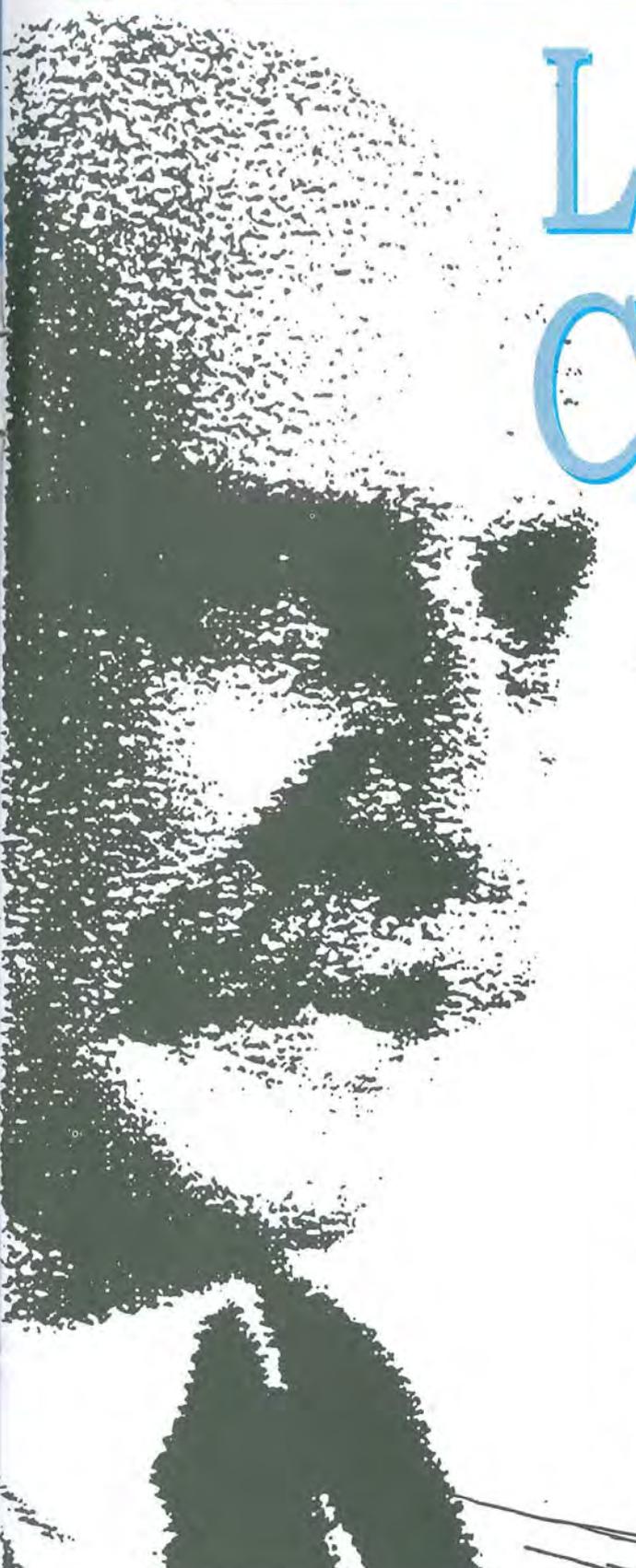
ANO VII

Nº 91/96

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Dez anos de

Lei Orgânica



Lúcio Costa

O inventor da cidade de Brasília

ARMANDO J. BUCHMANN

Brasília foi concebida com profunda convicção democrática. A Praça dos Três Poderes, assim chamada no próprio texto descritivo do plano da cidade - perfeito exemplo de integração urbanístico-arquitetônica - teve como base de implantação o triângulo equilátero, no intuito de marcar, no nascedouro, a autonomia dos poderes da República. Foi, por isto, tratada com a amplidão e o apuro de uma Versalhes do povo. Os vinte anos de poder autoritário - juntamente com as restrições arquitetônicas por ele impostas - deram, porém, cidade autoritária em contraposição ao *laissez-faire* das chamadas cidades-satélites oriundas dos antigos núcleos improvisados a partir de 1961, quando a Novacap, premida pelo problema da transferência das favelas surgidas em tor-



no dos vários canteiros de obras, resolveu (à revelia do parecer contrário dos responsáveis pelo desenvolvimento do plano) doar lotes de terra e conceder todas as facilidades para que os chamados "candangos" se mudassem para fora da área metropolitana. Agora, na retomada da normalidade político-administrativa, o novo governo da cidade está diante de um impasse. É que, no louvável intuito de preservar a identidade simbólica da capital – ou seja, a estrutura do chamado Plano Piloto – a administração anterior vinha adotando a política da descentralização e de uma antecipada dispersão periférica em detrimento da matriz urbana, ainda incompleta. Daí a iniciativa de projetar novas cidades-satélites e de pretender implantar oneroso sistema de transporte de massa, quando as amplas vias de conexão com o centro da cidade, ainda vazias, estão a pedir sem maior ônus, pelo contrário, uma ocupação marginal arquitetônica contida, destinada à habitação econômica. Essa possível

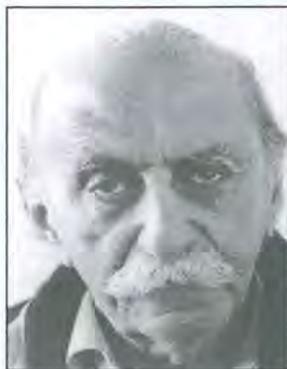
seqüência contínua de segmentos edificadas, formando "quadras" no sentido inovador das superquadras de Brasília, mas com prédios de apenas 3 pavimentos sobre pilotis baixos (2,20m) – destinados à pequena classe média e proletária, constituída de bancários, comerciantes, pequenos funcionários do serviço público, ou seja, da totalidade da população trabalhadora – prédios inclusive com unidades de 30m² para atender ao salário mínimo e aos ex-favelados, formariam ao longo das vias uma bordura contínua, um debrum urbanística e arquitetonicamente integrado com escolas, creches e áreas arborizadas de recreio, e com o apoio comercial adequado a populações não motorizadas. Por detrás dessa cortina edificada urbanística e arqui-

L Ú C I O C O S T A

Nasceu em Toulon, França, formou-se no Rio de Janeiro pela Escola Nacional de Belas-Artes em 1924.

Sofreu a princípio as influências das teorias neocoloniais, de José Mariano Francisco, para em seguida, abandonando tais idéias, tornar-se paladino de uma nova arquitetura brasileira, baseada na tradição, mas sem desconhecer os progressos de técnicos e a contribuição de homens como Le Corbusier, Mis Van der Rohe e Frank Loyd Curright.

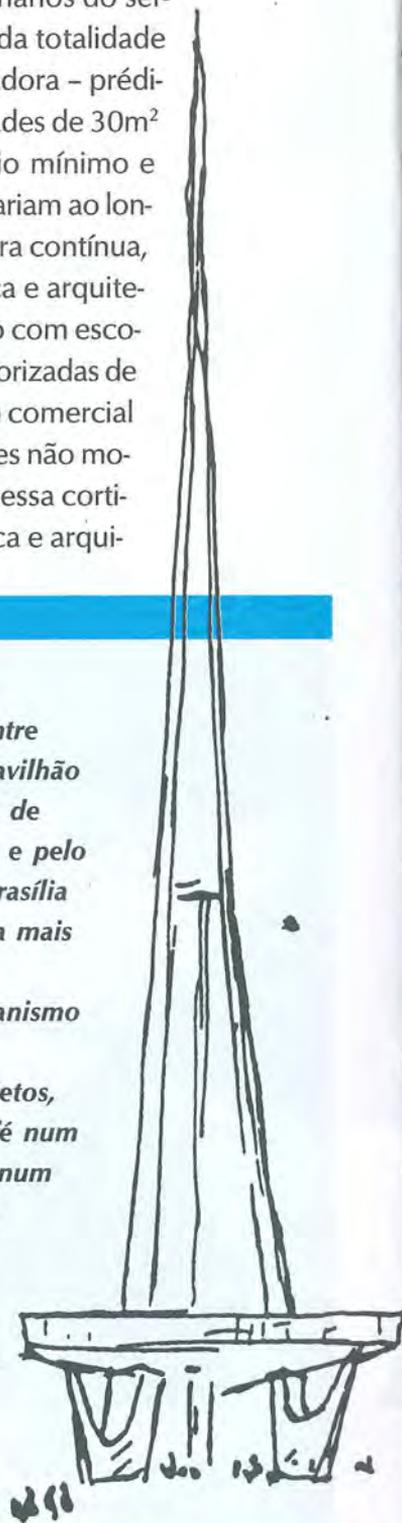
Em 1931 assume a direção

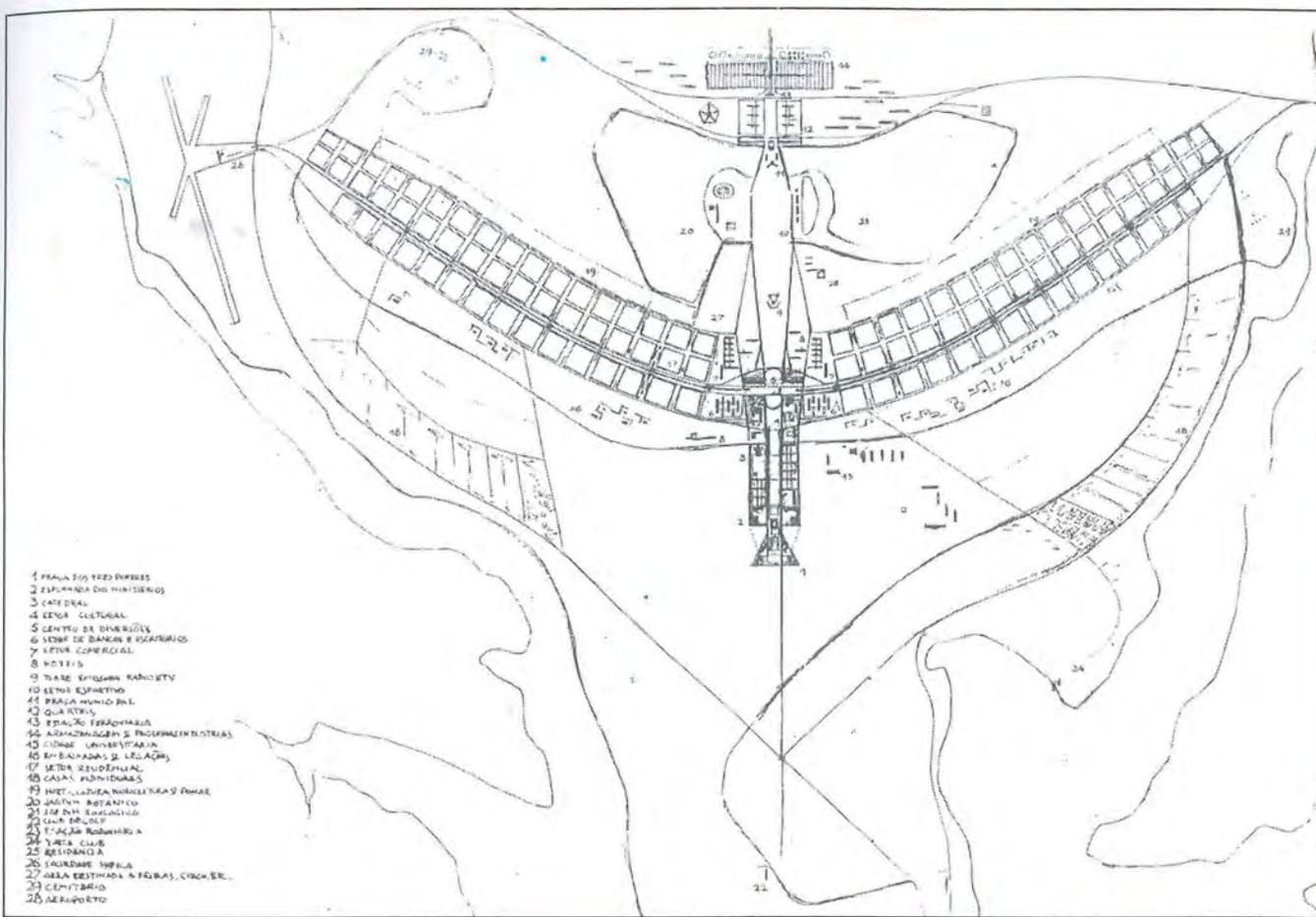


da Escola Nacional de Belas-Artes, mas logo é obrigado a demitir-se. Sua ação influiu no aparecimento da primeira geração de arquitetos brasileiros modernos. Desde 1936, após projetar o novo edifício do Ministério da Educação, no Rio de

Janeiro, convida Le Corbusier e, entre outras obras, o Pavilhão Brasileiro na Feira de Nova York (1939) e pelo Plano Piloto de Brasília passa a ser a força mais importante da arquitetura e urbanismo do Brasil.

Autor desses projetos, concebidos com fé num Brasil diferente e num mundo melhor, a arquitetura e o urbanismo de Lúcio Costa exprimem essa realidade.





teticamente composta, cujos habitantes utilizarão o transporte existente em todo o percurso, barateando-lhe o custo, as extensas glebas serão destinadas apenas à cultura hortigranjeira, evitando-se assim o clássico espraiamento suburbano que em Brasília se deve evitar. O chamado Plano Piloto continuará como pólo urbano a um tempo de convergência e de irradiação, tendo a plataforma rodoviária como elo dessa integração. Não se deve esvaziar Brasília antes que ela esteja pronta, é preciso construir as quadras da Universidade, e é preciso adensar adequadamente o centro urbano - o miolo da cidade -, o seu core, ainda inconcluso.

RESULTADO DO CONCURSO PARA O PLANO PILOTO

Ao todo inscreveram-se 62 concorrentes, mas só 26 apresentaram projetos dentro do prazo estipulado no Edital, isto é, 11 de março de 1957.

Do exame, seleção, estudo e apreciação dos trabalhos por parte da Comissão Julgadora, que se instalou no dia 12, resultou a seguinte classificação:

1º prêmio - projeto nº 22, do Sr. Lúcio Costa;

2º prêmio - projeto nº 2, dos Srs. Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves;

3º e 4º prêmios - projetos nºs 17 e 8, respectivamente, do Sr. M. M. M. Roberto e dos Srs. Rino Levi, Roberto Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco;

5º prêmio - projetos: nº 1, dos Srs. Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira e Paulo de Camargo e Almeida; nº 24, dos Srs. Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti, e nº 26, da firma Construtécnica S.A Comercial e Construtora.

Em 1987, Lúcio Costa esteve em Brasília.

Visitou a Plataforma Rodoviária e deixou-nos esta
belíssima página, do que viu e sentiu.



Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noite. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contato com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasilienses, essa massa que vive fora e converge para a rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde eles se sentem à vontade. Eles protelam, até, a volta para a cidade-satélite e ficam ali, bebericando. Eu fiquei surpreendido com a boa disposição daquelas caras saudáveis. E o “centro de compras”, então, fica funcionando até meia-

noite... Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. Só o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma bastilha. Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser, Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído.

30 de novembro de 1987