



PALÁCIO DO PLANALTO, 1979. FOTO DE LUIS HUMBERTO

ATÉ QUANDO MODERNA

Felipe Fortuna
Especial para o **Correio**

As vésperas de regressar à capital do país, venho perguntando a mim mesmo com insistência: até quando Brasília será uma cidade moderna? Busco nas estantes um livro de fotos da cidade, datado de 1966. Ao folheá-lo, percebo que as linhas arquitetônicas dos prédios governamentais não parecem menos arrojadas do que o Aero Willys Chambord com suas curvas e suas traças retas e pontudas, o Gordini com faróis embutidos no capô e mesmo o DKW. Todos esses carros se encontram ali, no estacionamento do Congresso Nacional ou na W3, então considerada a avenida principal. As fotos revelam a terra vermelha que mancha os edifícios de linhas delgadas, arcos levíssimos e pedra branca. Uma imagem do esforço que se fez para erguer todo o conjunto a partir do nada. O prefácio desse livro foi escrito pelo esbaixador Wladimir Murtinho, um entusiasta de Brasília, que, avistando os prédios recém-construídos de uma elevação do Lago Paranoá, recordou-se das linhas “de uma cidade medieval, uma San Geminiano moderna, repleta de torres altas”. Com seu comentário elogioso, o diplomata previu um aspecto da cidade que, desde então, também serviria aos críticos de Brasília: a arquitetura, concebida para abrigar o Poder, fez surgir palácios com fossos e áreas de acesso restrito, segundo um esquema seminal que separava os senhores feudais dos servos da gleba. Brasília, moderna, experimentava sua primeira contradição.

O céu descortinado e o pôr-do-sol transmitem, para muitos, uma imagem da força e da energia existentes na capital. Abaixo, porém, está a cidade moderna, com seus edifícios que precisam resistir ao tempo. Alguns dos símbolos de Brasília apontam, de fato, para o futuro — a começar pelo Plano Piloto, em forma de avião, talvez a idéia mais ousada que se fez construir na cidade. O avião, mais adiante, poderá ser substituído por algum outro meio de transporte. Porém, ficará permanentemente marcado na cidade, como um fóssil. Os arcos do Palácio da Alvorada, reza uma lenda, foram inspirados pelo salto triplo de Ademar Ferreira, numa sutil homenagem à nação esportiva. O poeta Joaquim Cardozo, no poema *O Salto Tripartido*, parece corroborar a hipótese — não tivesse sido ele o engenheiro calculista de tantos palácios da cidade. João Cabral de Melo Neto, por sua vez, em *À Brasília de Oscar Niemeyer*, comparando a amplidão das casas grandes nordestinas com a da capital, escreveu: Não se sabe é se o arquiteto as quis símbolos ou ginástica.

A modernidade de Brasília, como se percebe, é complexa e, paradoxalmente, pouco atual: está composta de formas medievais, ícones de uma etapa tecnológica, espaços embutidos no passado patriarcal do país. Além disso, o destino da cidade mantém com o céu uma relação compulsória: foi um astrônomo belga, Luis Cruls, quem demarcou, a partir de 1892, o quadrilátero onde a capital seria assentada, no século seguinte. A Comissão Exploradora do Planalto Central, chefiada por ele, era formada por positivistas que deixaram a obsessão pelo planejamento como herança.

A imagem de Brasília possui um problema de dimensão. Brasília pode ser compreendida como todo o Plano Piloto somado às localidades imediatamente vizinhas (por exemplo, Cruzeiro e Núcleo Bandeirante) e até mesmo as cidades-satélites. Mas a idéia de Brasília como cidade moderna pode ser resumida ao Eixo Monumental — e, nele, ao conjunto que se encontra ao redor da Praça dos Três Poderes. Assim sendo, o que existe de mais expressivo na capital pode ser visto e visitado como se percorre o longo corredor de uma exposição: o monumental é também organizado. O Poder, no entanto, mal se revela, convertido na seqüência de monólitos distantes um dos outros.

Todo o resto parece solidão e esquecimento, improvisação e erro. Quando cheguei à cidade, meu

primeiro endereço foi o Setor de Áreas Isoladas Sul, o que adicionou um estigma ao jovem recém-transplantado do Rio de Janeiro. A contradição implícita naquela nomenclatura me fez supor que, por moderno, eu deveria aceitar a possibilidade de que mesmo as áreas isoladas tivessem um setor reservado. O mesmo passou a existir com o Setor de Motéis, em que toda a possível aventura e diversão também ganhara o seu cercado. Com seus endereços de letras e números, imaginei a cidade como um grande papel milimetrado onde os moradores jogavam uma espécie de batalha naval, como eu mesmo fiz na infância, em menor escala. Assim, muitas vezes eu brincava: “SQN 307 F. Atingiu parte de um destroyer.”

O planejamento da cidade, como li recentemente, foi muito minucioso. Não se sabe qual foi o modelo de avião que inspirou a cartografia. Mas, segundo Augusto Areal, que compilou diversas informações num *site* sobre a capital, o urbanista Lucio Costa, em carta ao presidente da Novacap, indicava que “o modelo dos táxis deve ser previamente estabelecido. Deve ser o DKW cinza escuro, de preferência de quatro portas...”. Também legislou sobre o uniforme dos motoristas, salientando: “O quepe deve ser obrigatório.”

Dentro desse padrão ortodoxo e rigoroso, no qual os princípios de urbanismo são confundidos com a disciplina de uma escola de normalistas, compreendi o significado das cidades-satélites. Elas surgiram como a entropia do sistema, o universo em desencanto, a teoria do caos com início, meio e fim. Assim como as áreas isoladas, as cidades-satélites possuem agudo sentido de ironia. O

uso da palavra satélite, tão moderno, encobre o terceiro-mundismo da palavra periférica. A sigla da Campanha de Erradicação de Invasões (CEI) originou o nome de Ceilândia, fenômeno de ostentação ambígua. Descobri, encantado, que, em vez de avião, o arquiteto Ney Gabriel de Souza deu àquela cidade a forma de um barril. A cidade do Gama, graças ao arquiteto Paulo Hungria, ganhou a forma de uma colméia, com suas quadras-favos hexagonais. No entanto, em vez de seis, a cidade possui cinco setores que, por sua vez, também confundem os quatro pontos cardeais: Norte, Sul, Leste, Oeste e Central. Essas cidades, e as demais que giram em torno a Brasília, revelam um aspecto do que entendo por essencialmente moderno no Plano Piloto.

Para confundir ainda mais o futuro, recorde-se que Brasília não está desvinculada das diversas manifestações de religiosidade e misticismo. O Vale do Amanhecer, da Tia Neiva, o Templo da Boa Vontade, a obsessão com as pirâmides, a comparação de Juscelino Kubitschek com um faraó egípcio, a crença nos centros magnéticos, a observação de OVNI — nada disso parece desatualizar a modernidade da capital, de resto miticamente relacionada com o sonho de Dom Bosco.

A atitude visionária é uma das explicações para o surgimento de Brasília — e será sempre adequado analisar o quanto essa atitude se relaciona à idéia de progresso. A propósito do surgimento da cidade, creio já ter lido e ouvido todas as explicações — menos uma. Nunca relacionaram a sua fundação como resultante do suicídio de Getúlio Vargas, em 1954, o presidente que morreu em palácio. O futuro mandatário necessitava de outro ponto de emanção do Poder, para encarnar a nova autoridade. O trágico episódio histórico teria também demonstrado a inconveniência de um centro de Poder, como o Palácio do Catete, perto demais da rua e dos seus acontecimentos; promíscuo demais, a ponto de permitir a influência de guarda-costas e a criação de grupos paralelos. Brasília é uma versão revista e quase construtivista do Poder, onde se soube separar, com pertinência e distância, todos os segmentos do comando.

Por fim, a observação mais pedestre: uma das vantagens da cidade, a ausência de engarrafamentos, já não existe mais. Agora, em vez de partir correndo de um lugar para outro, dentro do carro, o habitante de Brasília terá de ver a cidade por onde trafega. O que deixou de ser moderno?

FELIPE FORTUNA É DIPLOMATA E AUTOR DE VISIBILIDADE — ENSAIOS SOBRE IMAGENS E INTERFERÊNCIAS