

Operários  
decidem ficar

O edital do concurso para se escolher democraticamente o projeto urbanístico da capital foi lançado sem que todas as informações necessárias fossem colocadas à disposição dos concorrentes. Em outubro de 1956 uma reunião definiu os pontos que mereciam esclarecimentos. Logo depois uma carta, assinada pelo diretor de Urbanismo e Arquitetura da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), Oscar Niemeyer, listava 14 itens e tirava algumas dúvidas.

Entre as condições preliminares ao projeto estavam o lago, o Palácio da Alvorada e o Brasília Palace Hotel, já em construção. A carta já previa um desenvolvimento industrial limitado em vista do caráter político-administrativo de Brasília. Só então a Novacap informava uma previsão de densidade, que deveria ser, no máximo, 500 mil habitantes.

A previsão revelava apenas uma intenção, sem nenhum suporte na realidade. Logo nos primeiros anos uma surpresa dava indícios que Brasília cresceria mais do que poderia se supor. Boa parte dos operários que trabalharam na construção da cidade resolveram ficar, criando uma pressão populacional para a criação de cidades-satélites.

As mudanças começam imediatamente após o concurso, com uma revisão do projeto feita pelo júri da Novacap. Recomendações ocorreram em todos os projetos classificados. (F.P.)

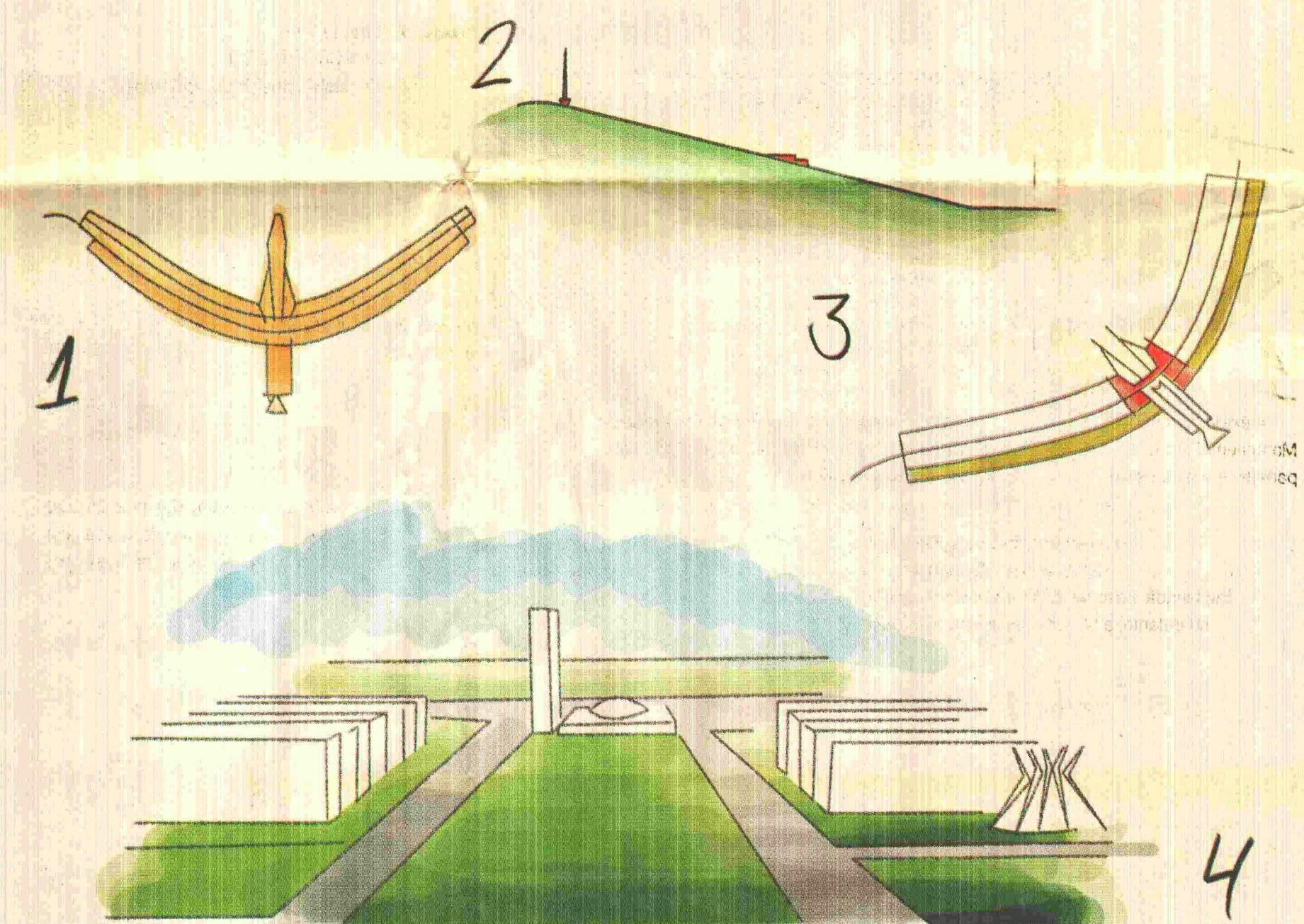
## Uma ocupação necessária

Ao ser apresentado por Lúcio Costa, Sir William Holford, da comissão julgadora, observa que havia "demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago". O "aeroporto talvez tenha de ser mais afastado e a parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizadas para habitações". Também foi notada a "não especificação do tipo de estradas regionais, especialmente com relação a possíveis cidades satélites". Como resposta, a Novacap desloca o conjunto urbano para leste, na direção do Eixo Monumental e amplia áreas residenciais. Ao criar novos setores, desrespeita a concepção de desenvolvimento linear previsto para a cidade.

A Novacap tinha a preocupação de que ocorresse ocupação indevida da faixa de terra entre o projeto inicial e o lago. Por isso, optou-se pela prévia ocupação dessa área. Setores individuais de residências foram ampliados e deslocados à outra margem do lago. A Companhia criou um setor de mansões na encosta da margem direita do córrego Vicente Pires, ultrapassando o próprio limite de 500 mil habitantes. Em parte, este novo setor, o Park Way, surgiu para barrar o crescimento de um assentamento de operários localizado próximo. Era a Cidade Livre, hoje o Núcleo Bandeirante. (F.P.)

# ANTES...

**EM TODOS OS CANTOS DE BRASÍLIA, A PREOCUPAÇÃO DE LÚCIO COSTA ERA FACILITAR** 1 **INICIAL FORAM TRANSFORMANDO A CIDADE CRIADA PARA SER JARDIM. ALGUMAS MUDANÇAS DERAM** 2 **3** 4



## BRASÍLIA COMO SERIA

Fabio Pedrosa

**I**magine Brasília sem as casas geminadas das quadras 700. Em seu lugar, haveriam hortas, para garantir o abastecimento de hortifrutigranjeiros da cidade. As lojas dos comércios locais teriam suas vitrines voltadas para os prédios residenciais – e não para a rua. Na W3, nada de lojas como existem hoje. A avenida era para ser um setor atacadista.

Na Esplanada, esqueça o mastro da bandeira, apague da memória o Panteão e visualize uma distância menor separando as duas fileiras de ministérios, que seriam ligados entre si por uma galeria de dupla função: abrigo do sol e da chuva e local para restaurantes, lanchone-

tes e agências bancárias.

Nada de casas do outro lado do lago e embaixadas no lugar das quadras 400. No Setor de Diversões Norte, no lugar do Conjunto Nacional, uma mistura de Times Square e Champs Elysées, com espaços de convivência e charmosos cafés e restaurantes.

Em todos os cantos da cidade, a preocupação de facilitar e estimular o convívio das pessoas. A sociabilização vinha em primeiro lugar. Aos poucos, e desde o início, alterações no projeto inicial de Lúcio Costa foram transformando a cidade criada para ser jardim. Em alguns casos, as mudanças deram monumentalidade à capital, mas a maioria retirou humanidade de Brasília. Dificultou o passeio à pé, trouxe complicações estruturais ao trânsi-

to e segregou setores inteiros, antes pensados de modo a fazer parte da vida de cada morador.

Brasília foi concebida para ser uma cidade aprazível, humana. Sua monumentalidade deveria ser discreta, sem ostentações. Lúcio Costa a projetou com estrutura de cidade linear, um princípio criado em 1882 pelo espanhol Arturo Soria.

Consiste basicamente em dispor a cidade ao longo de uma via de transporte. A idéia era fazer uma referência às cidades brasileiras de beira de estrada, que ainda hoje nascem e crescem ao sabor do movimento das rodovias.

O urbanista aplicou os princípios de cidade jardim e distribuiu grandes áreas para gramados e árvores, garantia de qualidade de vida aos

moradores. Desenhada para 500 mil habitantes, Brasília não deveria ter problemas de tráfego, nem ser uma cidade conhecida pelo apelo ao transporte individual. Pelo contrário: de início nota-se preocupação para estimular o convívio e deslocamentos sem a necessidade do automóvel.

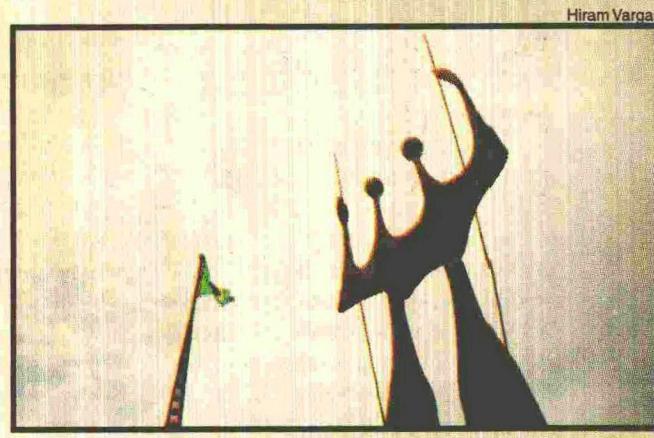
As mudanças começaram com o acréscimo de mais uma seqüência de quadras a leste do Eixo. Criava-se então as quadras 400, destinadas a habitações populares de três andares. Além disso, foi incluído uma grande faixa de área para colégios, igrejas e instituições de caridade, religiosas, culturais e de pesquisa, as quadras 600. Com essas alterações, o Setor de Embaixadas foi deslocado, o que resultou na criação de outra faixa ocupada, as 800.

## RELAÇÃO DE AMOR

**Candangos  
não quiseram  
deixar a cidade**

Em abril de 1956, o presidente Juscelino Kubitschek, mineiro de Diamantina, numa demonstração de coragem, deu início à concretização de um sonho, apontado como loucura por muitos incrédulos. Viajando pela primeira vez ao Planalto Central, juntamente com a equipe de Lúcio Costa, o grupo de

arquitetos liderados por Oscar Niemeyer projetou, em pouco tempo, todos os prédios públicos e grande parte dos residenciais. Juscelino começava a abrir mão do conforto do Palácio do Catete, no Rio de Janeiro, um dos cartões-postais mais belos do planeta, para se instalar no Catetinho, feito de madeira, suor e muita fé. No entanto, a cidade planejada para abrigar apenas 500 mil pessoas teve de ser repensada. Em parte porque os pioneiros que vieram para erguer a nova capital



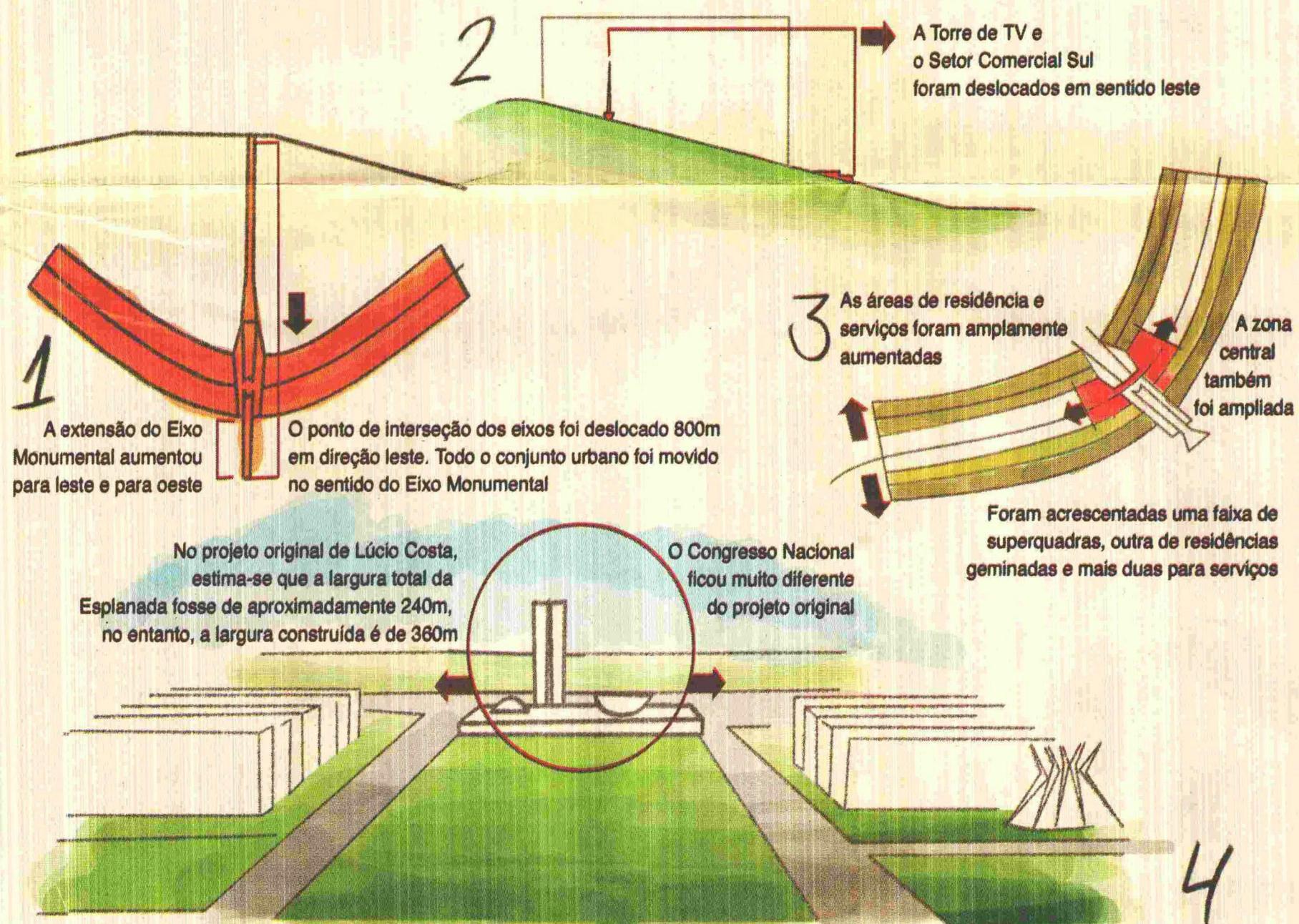
dos brasileiros, vindos de todos os cantos do país, resolveram ficar. Tomaram amor pelo que ajudaram a construir no Planalto Central, até então inóspito. O que seria obrigação para os candangos transformou-se em rela-

ção de paixão eterna.

Hoje, 2 milhões de pessoas vivem no Plano Piloto e nas cidades-satélites. Brasília não pára de crescer e de se desenvolver. Mais que capital do maior país da América do Sul, a cidade é um lugar que traz orgulho aos seus moradores e atrai turistas de todo o mundo, que vêm render tributo à obra de Niemeyer, Lúcio Costa, Juscelino, Athos Bulcão, Ney Ururahy e de milhares de cidadãos anônimos, operários do concreto e concretizadores de sonhos.

# DEPOIS

**ESTIMULAR O CONVÍVIO DAS PESSOAS. AOS POCOS, E DESDE O INÍCIO, ALTERAÇÕES EM SEU PROJETO MONUMENTALIDADE À CAPITAL, MAS A MAIORIA RETIROU O PLANEJADO TOQUE DE HUMANIDADE**



## A CIDADE COMO É

O deslocamento da cidade para o leste, em direção ao lago, foi a modificação mais significativa empreendida pela Novacap. A interseção dos eixos Monumental e Rodoviário seria, no projeto original, na altura onde hoje é a ligação norte-sul da avenida W3. Com a mudança, todo o traçado de Brasília foi comprometido. Os setores de Diversões, Comercial e Bancário, tanto norte quanto sul, estariam basicamente no mesmo nível, dispensando terraplanagens e adaptações. A escolha original facilitava o acesso e o passeio dos pedestres. Seria menor o desnível previsto para o setor cultural da cidade.

A Novacap deslocou em cerca de 800 metros o cruzamento dos eixos,

sem um estudo de adaptação do terreno. O objetivo, reduzir a extensão de área vazia entre a cidade e o lago, foi conseguido, mas a duras penas. Se do lado sul a construção da Galeria dos Estados resolveu a falta de comunicação entre o Setor Bancário e o Comercial, na Asa Norte a solução se mostrou inviável pelo nível do terreno. Até hoje a falta de ligação não foi solucionada. É um problema que não existia no projeto original.

As mudanças empreendidas desde o início da construção do Plano Piloto causaram, num ciclo vicioso que se mantém até hoje. Ao estabelecer os setores da cidade, Lúcio Costa pretendia apenas acentuar a prevalência de determinadas atividades em certas áreas. Mas isso não excluiu a instalação de serviços de natureza diversa,

que, como o próprio urbanista esclareceu em entrevistas, era "necessário ao conforto dos usuários".

Um exemplo é o setor hoteleiro. A intenção inicial era de que os hotéis fossem entremeados por comércio, que oferecesse aos visitantes serviços e comodidades urbanas, além de proporcionar movimento ao local. O Lago também deveria ser mais acessível à população. O ex-presidente do Conselho Técnico de Preservação de Brasília, jornalista Carlos Pontes, destacou que nos anos 80 houve uma tentativa de democratizar a orla. "O governador da época, José Aparecido, tentou fazer uma ciclovía aberta, mas enfrentou muita pressão de grupos privados com interesse na área".

Algumas das alterações do plano inicial tiveram como consequência

uma segmentação excessiva da cidade, pela dificuldade de acesso de pedestres e de veículos a todas as partes do centro urbano. Algumas alterações ajudaram a valorizar o conjunto arquitetônico, como o alargamento da Esplanada, que contribuiu na criação da perspectiva, mas perdeu-se um pouco da urbanidade desejada por Lúcio Costa. Um exemplo foi a eliminação da ligação coberta entre os ministérios. A cobertura deveria abrigar comércio e serviços de apoio aos usuários, como restaurantes e agências bancárias, além de garantir abrigo da chuva e do sol. Desconfortável aos visitantes, os ministérios e vários setores da cidade transformaram-se em unidades autônomas, diferente da intenção de Lúcio Costa de favorecer o convívio social. (F.P.)

## TROCA NA W3

**De serviço para centro comercial**

As avenidas W3 foram criadas para possibilitar o fluxo de caminhões que seria criado pelo setor atacadista, mas logo elas foram transformadas em comércio. Antes voltadas para as quadras residenciais, foram modificadas para comportar lojas, restaurantes e até o primeiro cinema da nova capital federal. A antiga via de serviço virou um centro comercial horizontal.

Lúcio Costa também não teve participação na criação das casas geminadas das quadras 700. O lugar seria destinado a floricultura, hortas e pomares, que ajudariam na produção de hortifruti para o mercado de Brasília, evitando a necessidade de importação de alimentos.

Também não existiam no projeto do Plano piloto os colégios particulares e igrejas das quadras 900. Imposição da comissão da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), o novo setor trouxe o chamado tráfego transversal. É que Brasília foi pensada para os moradores encontrarem quase tudo que é necessário perto de casa, na própria superquadra. Nas unidades de vizinhança, o brasiliense encontraria escola pública, igreja e clube de lazer.

O comércio local, com vitrines voltadas para os prédios residenciais, surpreendeu os serviços básicos, com espaço para padarias, açougues, bancas de revista. Mas a implantação das quadras 900 alterou essa lógica, e impulsionou o trânsito que corta a cidade. (F.P.)

## Alteração no gabinete

Esse aumento do fluxo de veículos atravessando o Plano Piloto trouxe outro problema. Com o movimento, os lojistas dos comércios locais passaram a ter mais visibilidade, e clientes. Se por um lado esse movimento fez desenvolver o comércio, alterou o gabarito da cidade. As grandes lojas, restaurantes e serviços planejados para atender toda a cidade devem ser instalados nos setores comerciais norte e sul, em prédios mais baixos que o padrão, que nunca chegaram a ser construídos.

O crescimento não-previsto dos comércios locais aumentou a demanda por vagas de estacionamento nas entrequadras e sobrecarregou o fluxo nas vias. A alteração também é a responsável pela invasão de áreas públicas que acontece hoje em dia, fruto da necessidade de ampliação das lojas para atender um público crescente. "Hoje já são 4 mil m<sup>2</sup> de área verde invadida", disse a secretária de Desenvolvimento, Urbano e Habitação, Glória Ricon. "Isso acontece porque elas não foram pensadas para abrigar grandes lojas. A alteração de uso foi reforçada pela especialização das ruas, com comércios voltados para produtos elétricos, de informática e outros". (F.P.)