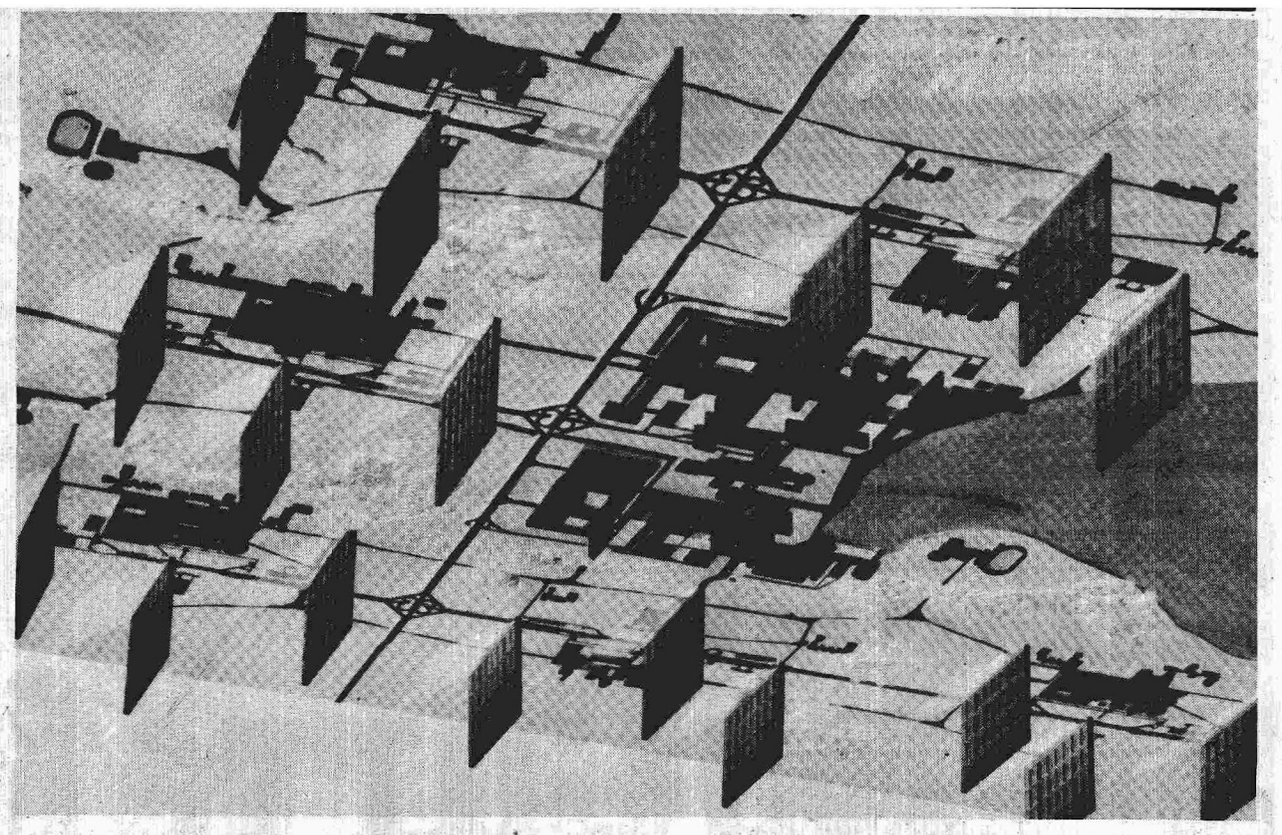


Acima, o projeto de Boruch Milman, que tirou o 2º lugar no Concurso Nacional do Plano Piloto para a Nova Capital, em 56. À direita, o plano de Rino Levi, que ficou em terceiro

Brasília nasceu entre utopias e a simplicidade

Concurso para o Plano Piloto teve 26 projetos. Venceu a "quase poesia" de Lúcio Costa

"Onde fica Brasília?"

Setembro de 1957. Os arquitetos que pretendiam participar do "Concurso Nacional do Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil" lotavam um pequeno teco-teco em viagem de reconhecimento do terreno destinado à construção da cidade. A viagem era patrocinada pela Novacap, que se comprometeu, pelo edital do concurso, a dar aos concorrentes todas as condições necessárias para a realização do seu trabalho, inclusive a viagem. Dentro do avião, a expectativa era grande. Depois de algumas horas de vôo, a cabine do comandante se abre e o co-piloto pergunta aos passageiros: "Alguém sabe onde fica Brasília?" A perplexidade é geral. Ninguém sabia. Pouco depois, o teco-teco começa a perder altura. Os mais assustados gritam logo: "Vai cair"! A turma dos otimistas retruca: "Não, achou". Estavam certos. Segundos depois o teco-teco descia na enorme planície vermelha que ia abrigar Brasília, o sonho brasileiro da década.

Esta foi uma das inúmeras histórias que as arquitetas Thêmis Quezada Magalhães e Libânia Lopes Cabezón ouviram dos participantes do famoso concurso para a escolha do projeto da nova capital. Thêmis e Libânia fizeram um verdadeiro trabalho de garimpagem, viajando pelo Brasil todo para tentar reunir os 26 projetos concorrentes. Até agora, já foram conseguidas cópias de 22 destes projetos. Os originais, porém, estão definitivamente perdidos. De acordo com as regras do concurso, todos apresentados, incluindo as maquetes, passariam a ser propriedade da Novacap. E a Novacap não tem a menor idéia de onde foram parar.

Até o desenho original do Plano Piloto de Lúcio Costa correu o risco de se perder para sempre. Exposto permanentemente no Gabinete do Governador, no Palácio do Buriti, o original foi roubado na gestão de Elmo Serejo Faria. Ninguém tinha esperança de ainda recuperá-lo, até que, no final do ano passado, o ladrão resolveu prestar uma homenagem ao criador da cidade. Na inauguração da ciclovia do Lago Sul, ele pendurou o desenho em um ponto estratégico, no caminho de Lúcio Costa.

Segundo Thêmis, a receptividade dos autores dos projetos em relação à idéia da exposição tem sido muito grande. "Brasília na verdade foi pensada fora e as pessoas nos vêem como brasilienses pedindo de volta nossa história", observa. Thêmis e Libânia estão aproveitando estes encontros para gravar entrevistas com os autores, que serão mostradas na mesma exposição que vai exibir os projetos.

Libânia comenta que a grande maioria dos concorrentes ainda considera o Plano Piloto de Lúcio Costa o melhor. Apenas dois admitiram preferir o seu. Alguns hoje classificam o próprio projeto como ingênuo, e enquadram o de outros concorrentes, como Rino Levi, na categoria dos utópicos, ou seja, que ainda podem dar certo no futuro.

CATARINA GUERRA
Da Editoria de Cidade

Você já se imaginou vivendo numa Brasília onde, ao invés de superquadras, existissem "superblocos" de 80 andares, 500 metros de comprimento e 30 metros de largura? Ou então "unidades urbanas" circulares, cada qual dedicada a um tipo de atividade, com residência e comércio interligados por passarelas rolantes protegidas do sol e da chuva por marquises? Brasília poderia ser assim se o Plano Piloto do arquiteto Rino Levi ou então o de M.M. Roberto, e não o de Lúcio Costa, tivesse ganho o "Concurso Nacional do Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil", promovido pela Novacap em 1956.

A partir do dia 14 de agosto o brasiliense vai poder conhecer este e os 23 outros projetos que participaram do concurso, além de recortes dos jornais da época, entrevistas com os participantes, fotos, vídeos e filmes sobre a construção da cidade. Isso tudo faz parte de uma exposição organizada pela Fundação Cultural em comemoração ao 10º ano da morte de Juscelino Kubitschek. Segundo a arquiteta Themis Magalhães, coordenadora da mostra, os projetos só foram expostos antes uma vez, em 56, logo após o concurso. A proposta agora é fazer uma conexão das idéias expressas nesses projetos com a Brasília atual, e através deles tentar entender melhor a visão histórica da época.

A construção da nova capital prometia ser uma ótima oportunidade para experimentar-se no País as modernas concepções arquitetônicas surgidas nas últimas décadas sob a inspiração do francês Le Corbusier. Concursos de todos os tipos eram comuns nos anos 50, e o promovido pela Novacap despertou grande interesse entre os arquitetos. Profissionais já famosos e recém-formados lançaram-se lado a lado na disputa pelo direito de passar para a História como o projetista da nova capital.

A disputa exigia fôlego, e dos 62 inicialmente inscritos apenas 26 chegaram à etapa de apresentação dos projetos. Destes, uma pré-seleção escolheu 10, dos quais saíram 7 premiados. O segundo lugar foi de Boruch Milman. O terceiro ficou com Rino Levi e sua equipe. M.M. Roberto classificou-se em quarto lugar e o quinto foi dado a três projetos: o de Vilanova Artigas e outros, o da Construtécnica e o de Roberto Mindlin e Giancarlo Palanti.

A polêmica criada em torno do concurso foi proporcional à sua importância. O júri era composto por 7 membros: o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, Paulo Antunes Ribeiro, um representante da Associação dos Engenheiros, Horta Barbosa, dois representantes do Departamento de Urbanismo da Novacap, Niemeyer e Stamo Papadaki, o francês André Silva, o inglês William Holford e o presidente da Novacap, Israel Pinheiro da Silva.

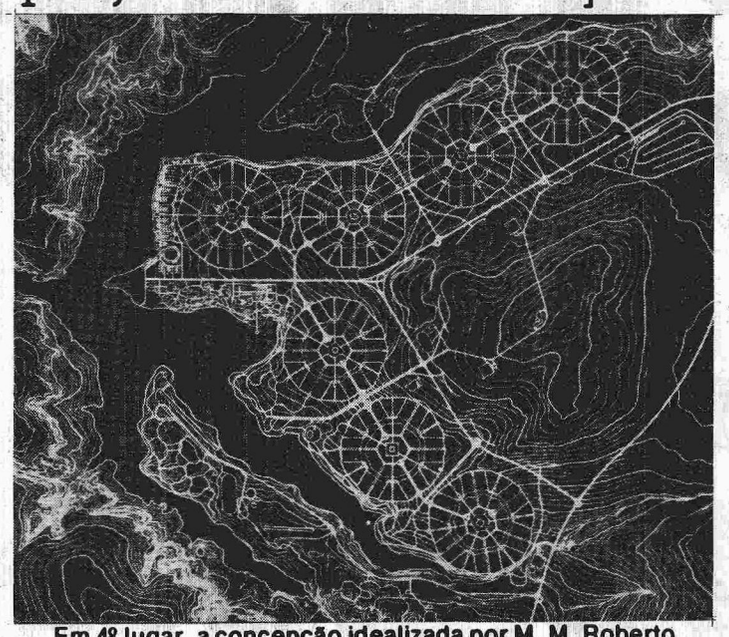
No terceiro dia de julgamento, marcado para a troca de idéias sobre os 10 trabalhos já selecionados, Niemeyer apresentou o relatório dos três representantes estrangeiros com a classificação dos cinco primeiros clocados. O presidente do IAB, achando que o tempo disponível para analisar os trabalhos tinha sido insuficiente, apresentou voto em separado com o qual pretendia "salvar a responsabilidade do IAB em virtude de não concordar com o critério adotado na escolha dos trabalhos". Themis comenta que, se forem computadas todas as horas que o júri passou reunido com os projetos, o tempo para cada um é de aproximadamente 2m30s.

Na opinião do professor de arquitetura da UnB Muhdi Koosah, a ralização do concurso para a escolha do Plano Piloto da nova capital representou, sem dúvida, um ato democrático e único na história da fundação de vilas e cidades brasileiras. Por outro lado, comenta, "foi um concurso onde as cartas já estavam marcadas, onde se conhecia de antemão o vencedor". Mas ele acredita que isto não tira o mérito nem o valor do Plano Piloto de Lúcio Costa, "talvez o mais viável, efetivamente por sua simplicidade, esquematicidade e compreensão da urgência da implantação da cidade".

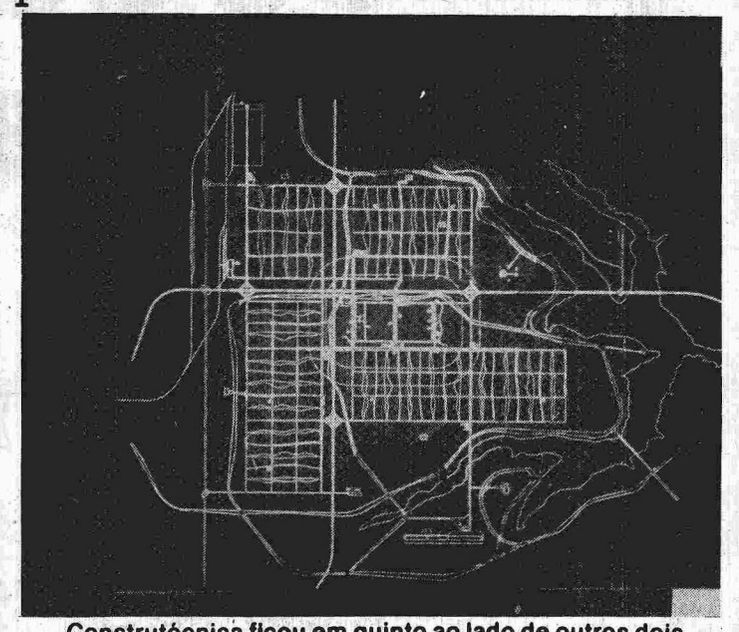
A simplicidade do projeto vencedor contribuiu para fazer com que muitos concorrentes, que realizaram estudos bem mais aprofundados sobre vários aspectos da nova cidade, sentissem-se injustiçados. Themis observa que Lúcio Costa apresentou somente o mínimo exigido pelo edital — um desenho com o traçado básico da cidade em escala de 1 por 25 mil e o relatório justificativo em 7 vias —, enquanto que Rino Levi, por exemplo, necessitou de um caminhão para transportar todas as maquetes montadas por sua equipe.

No parecer do júri sobre o Plano Piloto de Lúcio Costa, porém, a simplicidade foi destacada como um aspecto importante. "Inúmeros projetos apresentados poderiam ser descritos como demasiadamente desenvolvidos. O de número 22, ao contrário, parece sumário. Mas na realidade explica tudo o que é preciso saber nesta fase, e omite tudo o que é sem propósito". O professor Muhdi comenta que, se a esquematicidade poderia ser adequada para a fase do concurso, caiu-se depois no erro de querer tomar o plano esquemático por um plano ideal, "quase utópico".

"Lúcio Costa e o próprio Niemeyer vêem suas propostas como fechadas, definitivas, enquanto a própria dinâmica da cidade muitas vezes exige a substituição", observa Muhdi. O arquiteto acredita que algumas mudanças no plano de Lúcio Costa poderiam ser feitas, com grande benefício para a população. Ele sugere, por exemplo, a colocação de prédios comerciais entrando nas quadras e a transformação dos gramados do eixão numa grande área de lazer, como bares, comércio, feiras e circos. Muhdi comenta que as novas gerações de arquitetos questionam cada vez mais a "intocabilidade" do projeto original do Plano Piloto. Na sua opinião, o tempo e a própria vida da cidade vão levar inevitavelmente a diversas modificações no Plano Piloto nº 22, o de Lúcio Costa.



Em 4º lugar, a concepção idealizada por M. M. Roberto



Construtécnica ficou em quinto ao lado de outros dois

Projeto de José Geraldo da Cunha Camargo: desclassificado. Traçado das vias é semelhante ao das tesourinhas

Números cederam espaço ao estilo de Lúcio

No relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa, os números, cálculos e projeções, abundantes nos dos outros concorrentes, cedem espaço a um discurso essencialmente subjetivo e às vezes até poético. O poeta/arquiteto começa desculpando-se perante a Comissão Julgadora pela "apresentação sumária" do relatório e justifica-se: "Não pretendia competir e, na verdade, não concorro — apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada mas surgiu, por assim dizer, já pronta".

A partir daí, todo o relatório desenvolve-se no sentido de desenhar o perfil de uma cidade "nobre" o bastante para abrigar o centro político e administrativo do País. Ou, nas palavras do arquitetos não apenas uma urbis, organismo capaz de cumprir as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, mas uma %Tcivitas, possuidora dos atributos inerentes a uma capital.

Entre estes atributos Lúcio Costa destaca o "desejável caráter monumental". Monumental não no sentido de ostentação, explica, "mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de culturà dos mais lúcidos do País".

Na opinião do arquiteto Muhdi Koosah, que participou do seminário Roma-Brasília realizado na Itália no final do ano passado, o discurso de Lúcio Costa afinava-se perfeitamente com a ideologia da elite política de época, devidamente representada pelo júri, e isso foi determinante para sua vitória. Desta forma, o projeto de Lúcio atende perfeitamente às expectativas dos jurados, que foram taxativos no parecer sobre o Plano Piloto nº 22: "É o único plano para uma capital administrativa do Brasil".

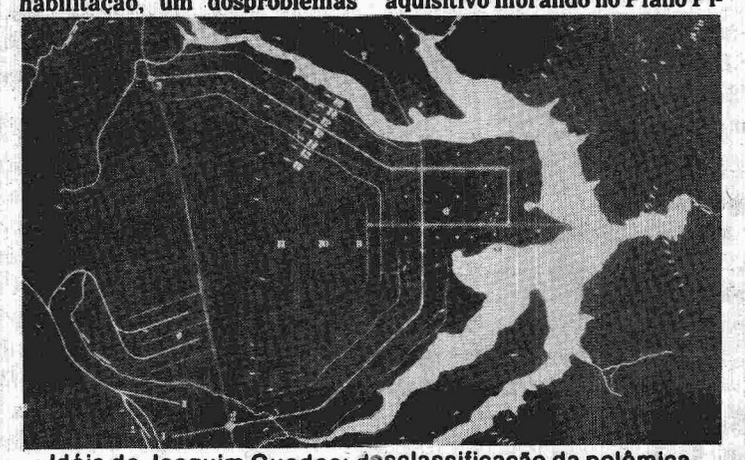
Após definir as qualidades fundamentais da nova capital, Lúcio Costa aborda mais detalhadamente cada aspecto da nova cidade. Noitem dedicado à habilitação, um dosproblemas mais sérios da Brasília de hoje, o arquiteto chega a prever a convivência pacífica e igualitária das diversas classes sociais numa mesma área.

"A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras. No outro lado do eixo rodoviário-residencial, as quadras contíguas à rodovia serão, naturalmente, mais valorizadas que as quadras internas, o que permitirá as gradações próprias do regime vigente. Contudo, o agrupamento delas de quatro em quatro propicia num certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação", previa Lúcio.

Hoje, não se encontra uma família sequer de baixo poder aquisitivo morando no Plano Piloto. A não ser as que ocupam favelas que crescem a cada dia, desafiando todas as tentativas do GDF de solucionar o problema. "A idéia de Brasília, que está envolvida em toda uma trama utópica, falhou pela impossibilidade de você provocar transformações sociais somente através das superestruturas, do discursos", comenta a professora do Departamento Sociologia da UnB, Maria Angélica eira.

Lúcio Costa, hoje um senhor de mais de oitenta anos de idade que mora em frente à praia do Leblon, no Rio de Janeiro, explica de outra for as divergências existente entre o seu projeto e a realidade brasiliense. Em entrevista dada recentemente ao jornal **Idéias**, do Departamento de Comunicações da UnB, o arquiteto responsabilizou a enorme afluência dos candangos que vieram construir a cidade pela criação de satélites antes do Plano Piloto estar ocupado.

Ele não concorda, porém, com os que criticam a qualidade de vida da periferia de Brasília. "Essa coisa de dizer que as satélites são uma vida miserável, que a população foi jogada fora miseravelmente, em cidades-favelas é mentira, demagogia pura. As cidades-satélites são cidade do interior do Brasil, tipicamente cidades interioranas que têm tudo, têm até milionários, como os candangos que enriqueceram".



Idéia de Joaquim Guedes: desclassificação da polêmica