

LONGA JORNADA DE UM SONHO

"É pela memória que se puxam os fios da história. Ela envolve a lembrança e o esquecimento, a obsessão e a amnésia, o sofrimento e o deslumbramento..."

Octavio Ianni, citado por Andrey Schlee

» CONCEIÇÃO FREITAS

Predomina fortemente na consciência nacional a ideia de que Juscelino Kubitschek decidiu construir Brasília depois, e só depois, de ouvir uma pergunta de um corretor de seguros num comício em Jataí (Goiás) quando ainda era candidato à Presidência da República. E que, a partir de então, fez as pedras voarem para que a nova capital fosse construída em menos de quatro anos. Não foi exatamente assim.

As pedras só puderam voar porque, muitas antes de Juscelino ser eleito, muita gente trabalhou duro para dar concretude ao sonho ancestral de transportar a capital do país do litoral

para a serra. Brasília só ficou pronta em três anos e dez meses, um pouco mais ou um pouco menos, porque o terreno já estava esculpido, estudado e demarcado. Se sabia onde e como buscar água para as obras, onde e como obter energia elétrica. Já se havia até ensaiado a construção de outras cidades no exato lugar onde a cidade definitiva seria erguida. E, mais importante: Juscelino já encontrou o lote desapropriado, a despeito das irregularidades resultantes dessa confusa desapropriação.

Consultem-se as últimas páginas de qualquer livro, dissertação ou ensaio sobre a história da mudança da capital e se verá na bibliografia — é inevitável — os relatórios Cruls e Belcher, extensos e minuciosos estudos técnicos feitos em 1892 e 1894 e 1954/1955. Há um terceiro conjunto de documentos, não tão conhecidos, que compõem a tese: quando o governo Juscelino foi preparar o jantar já encontrou o supermercado feito, as iguarias compradas, separadas, tratadas e os utensílios domésticos dispostos na bancada da cozinha. Faltava só acender o fogo e misturar os temperos. Não era pouco, mas não era tudo.

Para o diretor da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Brasília (UnB), Andrei Rosenthal Schlee, o embaçamento da história anterior à

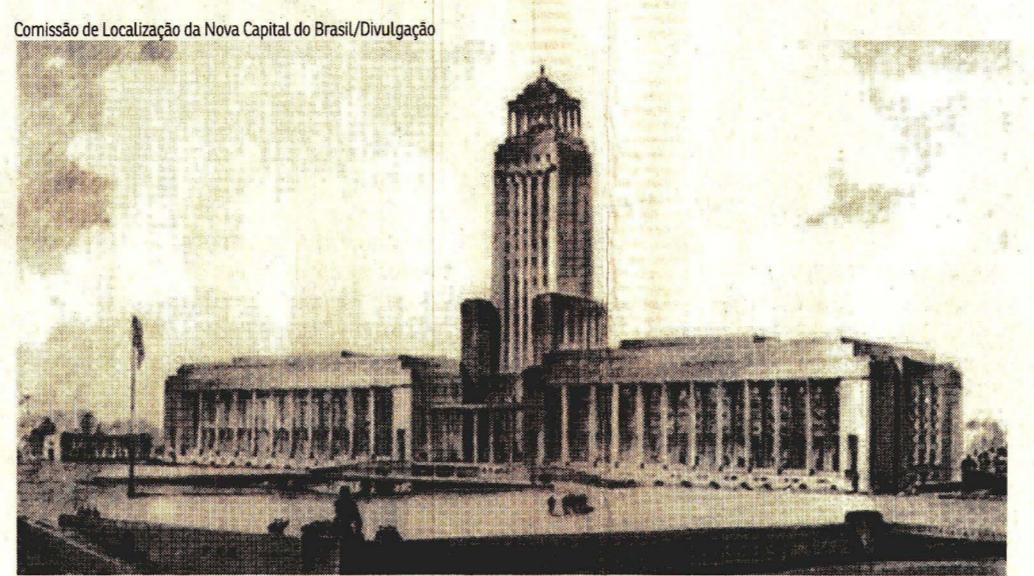
chegada de Juscelino não foi uma decisão de máfia. "O momento era outro. A pressão política era enorme. Para construir Brasília, foi necessário montar uma estratégia imbatível, que levou a uma desvalorização ou apagamento da história anterior a Brasília". Foi preciso reforçar "a ideia de uma terra virgem, sem vida, antes da construção da capital". Daí, ele acredita, ter sido necessária a invocação do sonho de Dom Bosco, o engenheiro Carmen Portinho e o de Planópolis [localizado um pouco mais a oeste, próximo de onde é hoje a Epia—Estrada Parque Industrial e Abastecimento].

Os cinco projetos têm, entre si, forte parentesco: "Trazem em seus desenhos e memoriais a expressão do anseio de construção de uma identidade nacional", diz Jefferson Tavares, professor de urbanismo das Faculdades Metropolitanas Unidas (SP) e pesquisador do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Tavares foi um precursor das pesquisas que revelaram a existência de outros projetos para Brasília anteriores a 1956. Esses projetos pioneiros, tanto quanto os apresentados no concurso oficial, "constróem, espacialmente, o desejo de uma cidade que integre o território, sintetize as artes nacionais e se consuma como expressão de seu povo."

Este é o projeto de Congresso Nacional, feito pelo arquiteto Raul Penna Firme para a cidade de Vera Cruz

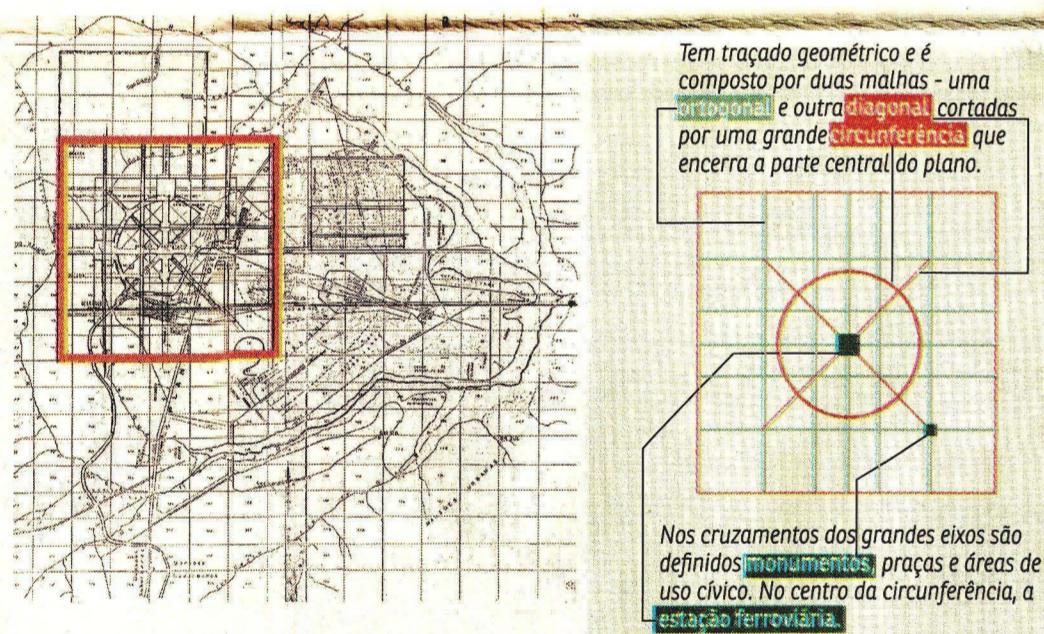
Membros da Comissão da Localização da Nova Capital percorrem o futuro Distrito Federal ainda em 1955. Não há identificação exata do lugar

» LEIA NA EDIÇÃO DE 18 DE JUNHO DE 2011 — Finalmente, surge um presidente da República que se dispõe a construir e transferir a nova capital. O que já havia no vale da Fazenda Bananal e como foi que os primeiros cangaceiros chegaram ao cerrado bruto

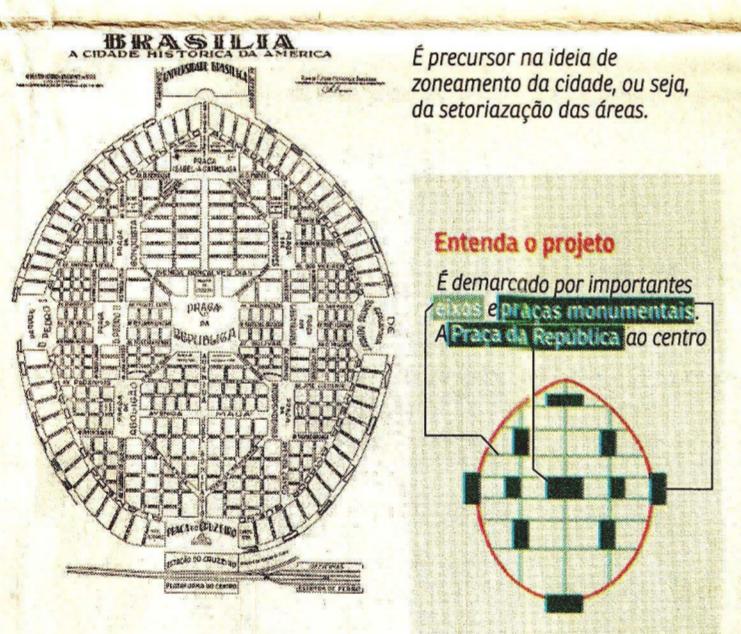


» OS PROJETOS

PLANÓPOLIS/1927



BRASÍLIA/1929



CARMEN PORTINHO/1936



JALLES MACHADO/1948



VERA CRUZ/1955



GIRANDO EM CIRCUNFERÊNCIA

Quando, em 1922, o presidente Epitácio Pessoa, mandou fincar a pedra fundamental da nova capital em Planaltina, o intendente Deodato do Amaral, Louy criou alguns lotamentos no município: o de Planaltinópolis (na Fazenda Bananal), o de Planaltinópolis (nas fazendas Monjolo, Bom Sucesso e Lamberi), a Vila Federal (na fazenda Bom Sucessor), o de Platiniópolis (na fazenda Pijripau), a Sociedade Andronina Planalto Central de Goiás (na fazenda Salva) e o Loteamento de Nossa Senhora de Fátima (na fazenda Mestre d'Armas). O professor Andrei Schlee, responsável pelo levantamento, acredita que todos esses parcelamentos tenham

sido criados no final da década de 1920. O Loteamento de Planaltinópolis está registrado no Cartório de Registro de Imóveis de Planaltina. Não se sabe quem desenhou o projeto, mas pode-se aferir que foi alguém com alguma conhecimento de topografia e urbanismo. Planaltinópolis inspira-se em outras cidades planejadas, como Washington, por exemplo. De traçado geométrico, é composto por duas malhas, uma ortogonal e outra diagonal. Uma grande circunferência corta essas malhas e dentro dela está alojado o plano piloto de Planaltinópolis. O centro desse plano é ocupado pela estação ferroviária.

MORANDO EM CASCO DE TARTARUGA

Não se sabe muito sobre o autor do projeto Brasília, Cidade História da América, Theodoro Figueira de Almeida. Feito em 1929, como parte das comemorações do centenário do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, foi publicado no ano seguinte no jornal *A Ordem*, do Rio de Janeiro, e em 21 de abril de 1960, pelo *Correio Braziliense*. A Brasília de Theodoro tem a forma de um casco de tartaruga, imagem usada pela professora de arquitetura Sylvia Fischer em estudo sobre as Brasiliás de antes do concurso de 1956.

A Brasília de 1929 tem uma grande praça, a Praça da República, ao centro. Nas extremidades, a Praça do Cruzeiro. Na extremidade oposta, a Praça Isabel, a Católica. A principal avenida se chamará José Bonifácio, em homenagem a um dos maiores ilustres defensores da interiorização da capital. Um dos parques se chamará D. Pedro I e haverá uma esplanada de nome Santos Dumont. E a universidade se chamará Brasília.

Entre os homenageados com nomes de lougradouros na Brasília de Theodoro estavam os previsíveis Tiradentes, Rondon, Castro Alves e José Bonifácio e os inesperados Adam Smith e Graham Bell.

O que se sabe de Theodoro Figueira de Almeida é que ele foi historiador e ocupou a secretaria da Presidência do governo Hermes da Fonseca (1910/1914).

FONTE DE PESQUISA

- » Affonso Eduardo Reidy, da Coleção Arquitetos Brasileiros, organização de Nabil Bonduki, Editora Blau/Instituto Lina Bo e M.M. Bardhi
- » Brasília: as cidades dos desejos, reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lucio Costa, ensaio de Eline Caixeta publicado na revista Visualidades, da UFG
- » Brasília, memória da construção, L.Fernando Tamani, Projeto Editorial, 2ª edição, 2003
- » Brasília, o enigma da esfera, a construção e os bastidores do poder, Luís Carlos Lopes, Editora Unisinos e Editora da Universidade de UFRGS, 1996
- » Carmen Portinho, o moderno em construção, Ana Luiza Nobre, editora Relume-Dumará
- » História de Brasília, Ernesto Silva, Linha Gráfica Editorial, 1999
- » Nova metrópole do Brasil, José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, Imprensa do Exército, 1958
- » Os projetos para Brasília e a construção da identidade nacional, Jefferson Cristiano Tavares, www.docomo.com.br
- » Por toda a minha vida, Geraldo Edson de Andrade, editora Eduerj, 1999
- » Revista Veja, Brasília, 50 anos, editora Abril, novembro de 2009
- » Vera Cruz, futura capital do Brasil, 1955, Andrei Schlee e Sylvia Fischer, ensaio apresentado no 9º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, FAU/USP, 2006

A NOVA CAPITAL DE UMA MULHER

Vinte anos separam o projeto da engenheira Carmen Portinho do de Lucio Costa. Também os separa a motivação que os levou a projetar uma nova capital para o país. Portinho fez como lição de casa seu "Anteprojeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central" foi apresentado como dissertação de curso de pós-graduação em urbanismo da antiga Universidade do Distrito Federal. Era exigência para que aela fosse concedido o título de urbanista. Foi a primeira mulher brasileira a ter o diploma de urbanismo — documento que foi assinado por Mário de Andrade.

Carmen Portinho deixou marcas significativas de sua presença no mundo. Nascida em Corumbá (MT), ainda criança se mudou com a família para o Rio de Janeiro. Terciaria mulher a se formar em engenharia no país, foi ativista dos direitos políticos femininos. Juntamente com a zoóloga Bertha Lutz, bateu na porta de Getúlio Vargas, ainda em 1930, para reivindicar o direito das mulheres ao voto. Casada com Afonso Eduardo Reidy um dos mais importantes arquitetos brasileiros, Carmen Portinho fez parte dessa vanguarda. Portanto, conheceu e conviveu com Lucio Costa e Oscar Niemeyer.

Simpaticante, segundo alguns, do trotskismo, a urbanista não se casou e teve papel passado. Diz-se que essa foi mais uma dessas atitudes revolucionárias.

Para a professora de arquitetura Eline Maria Pereira Caixeta, da Universidade Federal de Goiás, o projeto de Portinho para a nova capital do país, feito em 1938, "foi base para a introdução do discurso moderno da cidade funcionalista no Brasil". Em texto que precisa comparar os dois projetos, o da urbanista e o de Lucio Costa, Eline Caixeta associa o desenho de Portinho aoe um transatlântico. Teria de ser um território maior que um avião — Portinho planejou uma capital para 2 milhões de habitantes.

Assombrado, porém explicável, é verificar que a urbanista pousou seu projeto de cidade no mesmo lugar onde, 18 anos mais tarde, Lucio Costa aterrissaria

LIGANDO O SERTÃO AO PAÍS

O projeto de 1948, de Jalles Machado de Siqueira, não é exatamente um esboço de cidade. É uma proposta de malha rodoviária ligando todo o país à capital federal, quando ela fosse construída. Mineiro radicado em Goiás, deputado federal pela UDN, topógrafo, fazendeiro, construtor de usinas hidrelétricas, Jalles Machado esboçou um extenso plano viário, com vias perimetrais e radiais, e propôs meios de se conseguir recursos para as obras rodoviárias e de construção da cidade a partir da combinação de capital público e privado. Com o projeto, Machado pretendia reforçar a ideia de se transferir a capital para Goiás. Mostrava, com o entrelaçamento viário, que a cidade não ficaria isolada do resto do Brasil, como temiam os que se opunham a ela.

Meses antes de apresentar seu projeto, Jalles Machado subiu à tribuna da Câmara Federal e defendeu a construção de uma rede rodoviária para ligar o Planalto Central a todo o território nacional. "As vias de transporte serão, não tenhamos dúvida, a varinha condão com que operaremos o milagre de tornar o Brasil uma potência, pois com elas elevaremos a nossa produção e o nosso nível de vida à altura de nossa grandeza territorial e demográfica". Machado também foi precursor da ideia de se ligar o Norte ao Centro-Oeste. Ele apresentou à Câmara o projeto da rodovia Anápolis-Belém, mas a proposta foi considerada ineficiente, por razões técnicas, políticas e econômicas. Nem se sabia como enfrentar a Floresta Amazônica, nem se sabia de onde retirar recursos e nem havia disposição política para tanto.

www.correiobrasiliense.com.br
Acompanhe nos sites mapas, filmes, fotos e textos que vão contar a história das obras de Brasília construídas até a inauguração

UM PLANO PILOTO QUADRUCULADO

Vera Cruz, primeira designação dada à suposta ilha descoberta pela armada do português Pedro Álvares Cabral. "Vera Cruz significa, pois, uma veneranda tradição de nossa Pátria, envolve-nos carinhosamente sob o manto da fé, relembrando-nos o primeiro nome dado ao nosso país — o título que, num momento de alegria, de exaltação e de vitória, aforrou aos lábios do grande descobridor, ao contemplar os sinais da terra brasileira."

A nova cidade foi esboçada em um "Estudo Preliminar para a cidade de Vera Cruz, futura capital do Brasil". Em vários sentidos, tratava-se de um projeto pioneiro, segundo ensaio dos professores de arquitetura André Schlee e Sylvia Fischer, da Universidade de Brasília (UnB).

"Primeiro, porque assume a presença do lago Paranoá, dando-lhe a devida importância na organização urbana", escrevem Schlee e Fischer. "Como no projeto de Carmen Portinho e no de Planaltópolis, a nova capital surgiu no imenso vale contornado pelos córregos Torto, Bananal, Riachão e Vicente Pires.

Vera Cruz é projeto de cidade formado por grandes quadras — cada uma com, aproximadamente, um quilômetro de lado. Dois eixos principais se cruzam em viaduto bem no centro da cidade — no sentido leste-oeste, a Avenida Independência; e, no sentido norte-sul a Avenida Bandeirantes (ou do Comércio). Cruzamento que garante o caráter monumental dos espaços que abrigam suas funções primordiais". Duas amplas avenidas partem de uma rotatória, em formato de V. Na base do V, situa-se o Panteão Nacional. O V do V forma uma praça triangular, onde se localiza a Tribuna Pública. O V termina nas margens do lago e antes de nele chegar abriga um parque onde estão localizadas as universidades, as áreas esportivas e os jardins zoológico e botânico.