

Brasília: o plano pilotado.

Resumo

Como se deve comportar uma cidade na contemporaneidade em relação a mudanças? Como enquadrar Brasília nessa situação? Afinal as pessoas não estagnaram desde a época de sua construção. Avanços sociais, tecnológicas e sistemáticos ocorreram e ocorrem o tempo todo. A dinâmica é visível. Então, *in loco*, por que as pessoas aceitam essa situação, por que uma cidade com tanta identidade arquitetônica, não possui ainda uma raiz estabelecida.

Introdução

A simples observação, de um ponto mais alto que de um observador no solo, dos caminhos realizados pelas pessoas no canteiro central no eixo monumental de Brasília-DF (figura 1), faz-se entender os questionáveis padrões estabelecidos pela Carta de Atenas¹. As funções básicas pautadas para uma cidade que eram: habitação, trabalho, diversão e circulação; quando setorizadas, como é o caso, torna a cidade vazia, vazia de sons, de passos e de olhares.



Figura 1. Caminhos alternativos. Fonte: acervo próprio, 2019.

Hoje sabe-se que a capital federal concentra um seletivo grupo de moradores que convivem com o restante da população residente nas cidades-satélites, durante a semana, mas que nos finais de semana habitam uma cidade isolada, um verdadeiro paradoxo para sua idealização, que era de ser o centro, não só geográfico, de todo o Brasil.

¹ Documento que surgiu em um dos dez encontros do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), tendo sido o principal produto dessa fase inicial da arquitetura no meio acadêmico, norteada pelo arquiteto franco-suíço Le Corbusier.

Até em períodos eleitorais a cidade não se destaca em assuntos múltiplos que não única e exclusivamente as eleições. Então por que a cidade tombada como patrimônio cultural da humanidade pela Unesco, permanece intocável não só como diz as leis que a protegem na morfologia, mas também no íntimo da população, na pluralidade e por assim demonstrar na propagação da mesma, permanecendo em uma pacata vida cotidiana?

Difícil não ter alguém que não fale de arquitetura e urbanismo dentro do plano, extrapolando o próprio academicismo, algo latente para todos e sobretudo alguns autores como Frederico de Holanda e Francisco Launde que servem de base para esta análise, junto a uma visita de campo com o principal objetivo de ser apenas observador e usuário de alguns dos serviços que a capital do Brasil tem a oferecer.

Desenvolvimento

Ao se analisar as distâncias de pontos importantes a serem visitados, como museus, igrejas, templos, estádios, shopping centers, etc, nota-se que muitos destes podem ser feitos caminhando, seja como ponto de partida o setor hoteleiro ou até mesmo as superquadras, organização urbanística idealizada por Lúcio Costa perpendicular ao eixo monumental, local onde se encontram as principais atrações. No entanto, o caminhar não é favorável, não considerando o fator clima, que em Brasília se tem uma importância fisiológica muito importante, mas o principal motivo pelo uso de transportes é devido a cidade ter sido pensada e executada para as máquinas, assim como (LAUANDE, 2007) reflete sobre a Carta; um dos princípios da *Carta de Atenas* apropriados por Lúcio Costa, foi o da eliminação dos cruzamentos de vias, graças à utilização de mudanças de nível. Objetivou-se, com esse recurso, facilitar o trânsito de veículos, evitando o desgaste da máquina com excesso de paradas.

As extensas avenidas e passeios não convidativos (Figura 2) forçam a insegurança do transeunte, além de um paisagismo pensado para apreciar ou apenas passar e não para amenizar sensações adversas causadas pelo clima seco e da umidade que costumeiramente se encontra baixa. Embora haja tais contratempos, a cidade possui seus pontos focais bem delimitados e gera ao caminhante a sensação de que os locais são próximos. Este ponto é importante para o questionamento de que: é melhor que a cidade seja heterogênea e assim seja necessário um maior tipo de informação, seja visual ou oral por exemplo, para se saber o que exatamente possui em cada local, ou homogênea, sendo direta na mais pura verdade da própria construção?



Figura 2. A escolha pelo carro. Fonte: acervo próprio, 2019.

Em Brasília, os elementos-chave da composição constituem partes fortemente articuladas ao todo. Inflexões de percurso, variação volumétrica e espacial revelam-se à medida que avançamos: no Eixão há dois trechos curvos e dois trechos retos; a altura predominante nas superquadras é uma, no centro é outra; os espaços abertos do Eixo Monumental e a volumetria excepcional dos seus edifícios distinguem o lugar do resto da cidade; tudo contribui para partes distintamente configuradas darem-se claramente a perceber em suas relações e facultarem uma alta legibilidade - sua ordem sensível. (HOLANDA,2013, p.192).

Nota-se que a capital foi projetada para ser setorizada e que cores, gabaritos, funções e públicos fossem bem estipulados, caminhando hoje contra os princípios do novo urbanismo. A própria paleta de cores escolhida, sobretudo, por Oscar Niemeyer faz a passagem pelos monumentos ser contemplativa e depressa, já que o branco quando em encontro com a luz solar possui alta reflexão, ofuscando a visão humana.

Em comum acordo a equipe de arquitetos, urbanistas e engenheiros; o paisagista Roberto Burle Marx, aplica em Brasília praças e jardins extremamente dramáticos (Figura 3), reverenciando as obras e as pistas de rolamento, mas dificilmente o usuário, é alarmante quando não se encontra bancos, por exemplo.



Figura 3. Espaço público. Fonte: acervo próprio, 2019.

Afastando-se do plano piloto e percorrendo as ruas das superquadras (Figura 4), é notório o cuidado com o gabarito das edificações em relação a copa das árvores, deixando ainda mais homogêneo o local, que já conta com vegetação similar e fachadas idênticas. O percurso por entre as moradias, é singelo e por vezes se desfaz por meio da vegetação, afinal como já mencionado antes, os passeios são sempre muito retidos, do ponto de vista das dimensões e da acessibilidade.



Figura 4. Residencial. Fonte: acervo próprio, 2019.

Se por algum momento fosse analisado qualquer outra cidade brasileira, rapidamente a relação entre pessoas e o lugar viria a tona, o que difere de Brasília, não se pensa na capital federal com pessoas, mas em um sistema, em obras arquitetônicas, em rodovias excelentes para o carro, etc. Porém certamente a interpolação com a rotina dos brasilienses ou até mesmo dos candangos ² não caberia, numa rápida análise. O que gera este questionamento

acerca da cidade que fora projetada na década de 1950 pelo então presidente da República Juscelino Kubitschek, o que seria então o ideal a ser alcançado? Uma cidade modelo, de obras arquitetônicas e urbanas a serem estudadas e analisadas, mas nunca vivenciadas com sabor, ou uma ideia de cidade modelo, mas que com o passar dos tempos fosse se ajustando às necessidades da população?

Conclusão

Parece que as respostas são claras e objetivas, tendo em vista a preservação da urbe quanto estilo de uma época, hoje Brasília tem orgulho de ser o que é, similar a como fora edificada. No entanto, é fato que não há facilidade no deslocamento de massas através do ato de caminhar, por exemplo, nem tampouco de encontrar serviços, quando que na maioria das cidades brasileiras se encontram inúmeros serviços, entre a quadra e o micro bairro de quem deseja. No Distrito Federal se tem a necessidade da locomoção complementar, que de uma forma organizacional é compreendida ora no eixão, ora idêntica nas asas, sul e norte.

E essa questão se estabelece no cerne do que é o plano pilotado, pois o ideal que era para ser replicada e até mesmo usada como um estilo internacional, sendo um piloto, obteve insucesso e hoje compreende-se pilotado pelos usuários que nele vivem, pois contraditoriamente, são essas pessoas que ainda fazem a capital progredir, mesmo sem possuir condições urbanísticas contemporânea favorável às questões atuais.

O querer do povo brasiliense ou candango para uma cidade enraizada e de pertencimento está cada vez mais em avanço, haja vista seus novos 60 anos de idade em meio a uma realidade de séculos do país Brasil.

Bibliografia

HOLANDA, Frederico de. Dez mandamentos da Arquitetura. Brasília. Editora FRBH, 2013.

LAUANDE, Francisco. O projeto para o Plano-piloto e o pensamento de Lúcio Costa.

Arquitextos, São Paulo, ano 08, n. 087.08, Vitruvius, ago. 2007

<<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/223>>.

² Original da África, a palavra era por lá tida como algo pejorativo, mas pelo Brasil, ficou amplamente conhecida como os trabalhadores que construíram a capital, oriundos de diversos locais, sobretudo do Nordeste brasileiro, e além de ficarem longe de suas casas, passaram por inúmeras dificuldades em uma terra que não havia nada, apenas o Cerrado.

