

# Brasília, ordem e progresso?

EMILI LÓPEZ I TOSSAS\*

## 1. AS RAZÕES DE UMA NOVA CAPITAL DO ESTADO BRASILEIRO

«...a nova Capital afirmava-se definitivamente como fato irreversível, correspondendo assim às esperanças dos pioneiros e aos reclamos incessantes de dois séculos de história.»

Instituto Brasileiro Geográfico e Estatístico (IBGE). Do seu livro «Brasília» 1969

Depois de uma primeira visão do território da república do Brasil que é, um dos maiores do mundo (1), uma das características que chamam mais a atenção é o seu desenvolvimento tão pouco homogêneo. As diferenças territoriais são muito importantes. As zonas com a maior densidade de população e os centros urbanos mais importantes —isto é os centros econômicos e os centros de decisões— acham-se perto do oceano, exatamente no lugar de penetração do tipo de sociedade europeia. É ali onde por primeira vez criaram-se núcleos estáveis de colonos e com eles, interesses econômicos concretos ligados a Europa. É lógico então que o eixo econômico se situasse à beira do Atlântico e, com ele, criava-se a primeira capital do Brasil —então, colônia portuguesa só—. Foi São Salvador. (2)

(1) O território do Estado brasileiro é de 8.511.965 km<sup>2</sup>. Situa-se então no quinto lugar mundial, depois da União Soviética, Canadá, República Popular da China e Estados Unidos —se os acrescentamos com o território de Alasca—. Aliás, o Brasil ocupa o 48 % da América do Sul (C. ANTUNES, *Geografia do Brasil*. Editora do Brasil S. A., São Paulo, 1964).

(2) São Salvador é o antigo nome de Salvador no Estado atual de Bahia, na baía de Todos os Santos.

\* Licenciado em história contemporânea. Universitat de Barcelona.

Esta cidade tem uma situação geográfica central dentro do conjunto da atual costa brasileira. Fica à roda dos 12 graus de latitude sul e com os arredores cheios de fazendas com a cana-de-açúcar como produto básico que foram o centro de atividade econômica. Isto, ligado com a boa posição para a relação com Europa, fez desta cidade, o centro político e administrativo do Brasil.

A penetração e ocupação de novos territórios por parte dos portugueses foi cada vez maior. O encontro das jazidas de metais preciosos juntamente com o posterior crescimento da produção de café fizeram que a colônia portuguesa mudasse na sua geografia o eixo econômico mais importante, e assim, este foi um dos motivos da mudança da capital para uma cidade que tinha então um rápido crescimento e, assim, abeirar os centros econômicos com os políticos.

Esta vez, a nova capital (desde 1763) Rio de Janeiro, fica situada na linha do trópico de Capricórnio. Durante quase 200 anos foi a capital de Brasil, numa zona de desenvolvimento capitalista muito importante, perto das zonas de máxima concentração industrial (o melhor exemplo é São Paulo) e de um nível de vida mais parecido aos ocidentais típicos.

Mas em 1960, o centro político e administrativo do Estado Brasileiro deixou a costa e instalou-se num dos planaltos do logradouro interior que, ainda em 1960 era uma zona quase desconhecida.

Esta mudança da capital apontada neste breve relatório histórico ligada à mudança do eixo econômico básico, poderia pôr o caminho para uma possível hipótese do móbil da mudança da capital para o interior. O que não é possível é esquecer este fator de tipo econômico; mas também vai ser preciso assinalar outros fatores. Então, se se admite que a mudança se produz somente para explorar melhor as riquezas do interior, é bom pensar também nisso sem ter que fazer uma mudança de capital (como aconteceu em muitos países do mundo); isto é: é possível explorar uma zona de um território sem pôr nele a capital. É preciso então, acho eu, não deixar de lado outros fatores de tipo político e social.

Tentarei então agora pôr a limpo algumas considerações aoredor da construção de Brasília, da ideologia do momento e das motivações dos grupos sociais que chefiaram esta construção, as suas contradições e as contradições dos próprios construtores, os arquitetos e os operários do nordeste, com o seu impossível sonho de ouro.

É verdade que a imensa maioria da população e a maior parte dos centros de direção (nas cidades) ficam à beira do Atlântico, mas é preciso perceber o que representa para o Brasil, sobretudo para as suas camadas sociais potentes economicamente, o seu interior. O imenso interior é o poço sem fundo, a grande reserva, o subsolo rico,... Mas, se olhamos um mapa das atividades econômicas do Brasil anterior a 1960 encontramos um interior sem utilização nenhuma, cheio de florestas e quase sem população (somente alguns índios moravam lá, com tranqüilidade ainda, sem conhecer a civilização ocidental) e por outro lado umas zonas na costa com muita atividade. Esta era a distribuição.

Para a exploração destas riquezas é preciso ter um determinado nível técnico. Noutro tempo, então, tentar penetrar nessa zona para um aproveitamento era quase impossível. Além disto, normalmente procurava-se dinheiro rápido e não era possível fazê-lo penetrando no interior. Só os

## A MUDANÇA DA CAPITAL E OS EIXOS ECONÔMICOS



SALVADOR Cana-de-açúcar. Proximidade a Europa  
RIO DE JANEIRO Plantações de café. Industrialização  
BRASÍLIA Exploração dos recursos naturais do interior brasileiro

aventureiros iam para lá (3). Assim, embora houvesse discussões sobre a conveniência de situar a capital no interior —no centro e sem os perigos da costa—, até os anos 50 deste século não foi um objetivo prioritário. Desde este ponto de vista econômico, esta época foi precisamente o melhor momento para construí-la porque é explorando o interior que se podem obter os benefícios rápidos. Os grupos dominantes do Brasil, com a pressão dos países capitalistas centrais que desejam matérias-primas, tentarão penetrar definitivamente no interior e, como mínimo tirar os benefícios de fazer de intermediário. No momento do fim da construção de Brasília, fala-se dela como uma cidade para a administração só (das instituições e poderes públicos do Brasil), mas não se pode esquecer que a criação de uma cidade (e ainda mais uma capital) no interior é uma situação ótima para a construção de uma rede de infra-estruturas que também são boas, além das comunicações e do mercado nacional, para explorar o interior.

Pessoalmente, não acho que Brasília seja só uma «civitas» (núcleo administrativo só) senão que desde o primeiro momento já foi uma «urbs» e um centro de desenvolvimento: assim tem sentido mudar a capital de lugar: é fazer uma colonização com muito jeito. As referências à 'colonização do interior' são constantes.

Falando das referências, é engraçado olhar quais são as razões para a literatura oficial da construção da nova capital no interior. Para os órgãos oficiais a razão básica é a tradicional intenção do povo brasileiro de colonizar as zonas mais logínquas da costa. Não há uma explicação concreta do porquê é preciso fazer agora esta colonização, simplesmente fala-se da histórica vontade nessa direção dos brasileiros. A lógica observação depois de ler isso é que se constrói um passado em função do presente e, ainda melhor, dos interesses concretos de uma determinada camada da população. Assim, a história fica como uma evolução lógica até a inauguração de Brasília.

Por um lado então, há um interesse econômico muito concreto com as suas ligações internacionais e, por outro lado, fica o intento de enredar ao povo todo numa obra para que seja para ele como uma coisa própria e querida até e assim, este povo deixa o passo livre a tudo porque atrás da capital há o verdadeiro projeto da colonização e espoliação do rico interior brasileiro. Daí que acho que estou diante de uma situação de fazer o possível para não ouvir vozes contrárias à colonização. Para frente a venda das matérias-primas aos países capitalistas centrais e para trás, os interesses supremos da nação com os quais todo o povo tem que dizer sim, embora só sejam para o benefício de uma minoria.

Este é um dos pontos básicos. Tentou-se fazer qualquer coisa com cuja realização todos estivessem identificados e isto teve um rendimento político e social muito bom enquanto que teve também um fundo muito claro de caráter econômico. Assim, além da economia, um dos móveis do Estado

---

(3) Os aventureiros mais conhecidos são os garimpeiros, os caçadores de metais preciosos, que ainda existem hoje. Aliás, é preciso falar também dos bandeirantes que, organizados em grupos ou bandeiras, iam em expedições para o interior do continente. Estas expedições dos colonos portugueses, tiveram o seu ponto máximo nos séculos XVI, XVII e XVIII. Além de avançar a fronteira para o interior, iam à procura de jazidas de metais e de índios para vendê-los logo como escravos nas plantações de cana-de-açúcar.

neste momento é tentar a coesão do imenso território e ter uma oportunidade de recuperar o protagonismo fazendo uma coisa atrativa enquanto que ao mesmo tempo seja bom para quem tem o controle do Estado, fazendo como se fosse bom para todos e conseguindo às vezes, até um bocado de orgulho patriótico. Para tamanha obra —uma capital!— todos os sacrifícios são pequenos e é fácil que o povo em geral fique deslumbrado.

Ótimas são as palavras do presidente Juscelino Kubitschek (1955-1961) para perceber o que é a idéia do 'sacrifício da coletividade para um futuro melhor':

«A transfiguração política, demográfica, econômica e social que o País experimentará com a mudança da sede do governo, virá remunerar, generosamente, os sacrifícios que a Nação fizer. Só conhecerá o País a verdadeira grandeza no dia em que dominarmos os grandes vazios interiores, plantando cidades, rasgando estradas, levando o progresso técnico aos rincões remotos e explorando-lhes as imensas riquezas. E Brasília é o grande passo para esse mundo futuro.» (4)

E, realmente, estas palavras acham-se na linha de pensamento do então presidente do Brasil quanto a sua estratégia econômica e da maneira segundo ele de pôr o país numa nova situação. Suas idéias genéricas bascam-se na teoria do desenvolvimento, lógica num momento de euforia dos investimentos e num bom momento a nível mundial. O maior investidor é o capitalismo central e assim começa a dependência econômica do Brasil. O grau de desenvolvimento que gostariam de atingir os abaixo assinados da teoria do desenvolvimento no Brasil (sempre em comparação e emulação com o capitalismo central) fica muito longe da realidade. A estrutura econômica brasileira só pode mudar com uma transformação profunda e, logicamente, longe dos propósitos dos países capitalistas centrais que querem, para o seu benefício, que o Brasil fique na periferia do capitalismo para podê-lo explorar melhor. Esta teoria do desenvolvimento, que não tem uma estrutura social para fazê-lo efetivo, fica assim expressada pelo presidente Kubitschek:

«atendendo à aspiração coletiva para uma vida melhor, este Governo pôs em execução um projeto de desenvolvimento, à escala verdadeiramente nacional, com o objetivo de despertar energias latentes e pôr as bases de uma nação poderosa, capaz de proporcionar aos seus filhos dignas condições de existência». (5)

Os investimentos, a criação de infra-estruturas além de fazer a nova capital —cimo do processo—, foi a saída adotada por aquele governo. Pois então, todos os investimentos são para a exploração rápida, sem investi-

(4) «Brasil Constrói», publicação do Serviço de Documentação do Ministério de Viação e Obras Públicas, n.º 14, ano IX (1957), página 92.

(5) LIMOEIRO, *La ideologia dominante. Brasil*. Editorial Siglo XXI de México, 1975 (original português 1972). Página 92. O trecho escolhido é da 'mensagem' do presidente Juscelino Kubitschek do ano 1960.

mento nenhum para a maioria do povo. O desenvolvimento fica assim como uma ferramenta para os que têm sob o seu controle a economia: as novas rodovias e estradas de ferro no meio da floresta amazônica não são melhores para os moradores das favelas das cidades, mas são muito boas para o transporte das matérias-primas de usufruto privado.

Evidentemente, esta despesa teve sua crítica. E não é só a crítica dos embaixadores que não quiseram perder as praias de Rio. O orçamento da construção de Brasília era suficiente para acabar com todos os bairros de favelas de todas as cidades do Brasil. (6)

O resultado do processo foi a conquista e civilização de tipo capitalista-ocidental (fala-se até de cruzada) conseguida à face do povo brasileiro sob a visão dos objetivos nacionais supremos.

Com palavras contundentes falava o ministro plenipotenciário e cônsul geral do Brasil em Barcelona, explicando em poucas palavras toda uma idéia de progresso:

«La selva gime —y el gemido de la selva tropical atemoriza a la propia naturaleza—, y llora, y grita, mas al final cae exhausta ante el hombre y la máquina.» (7)

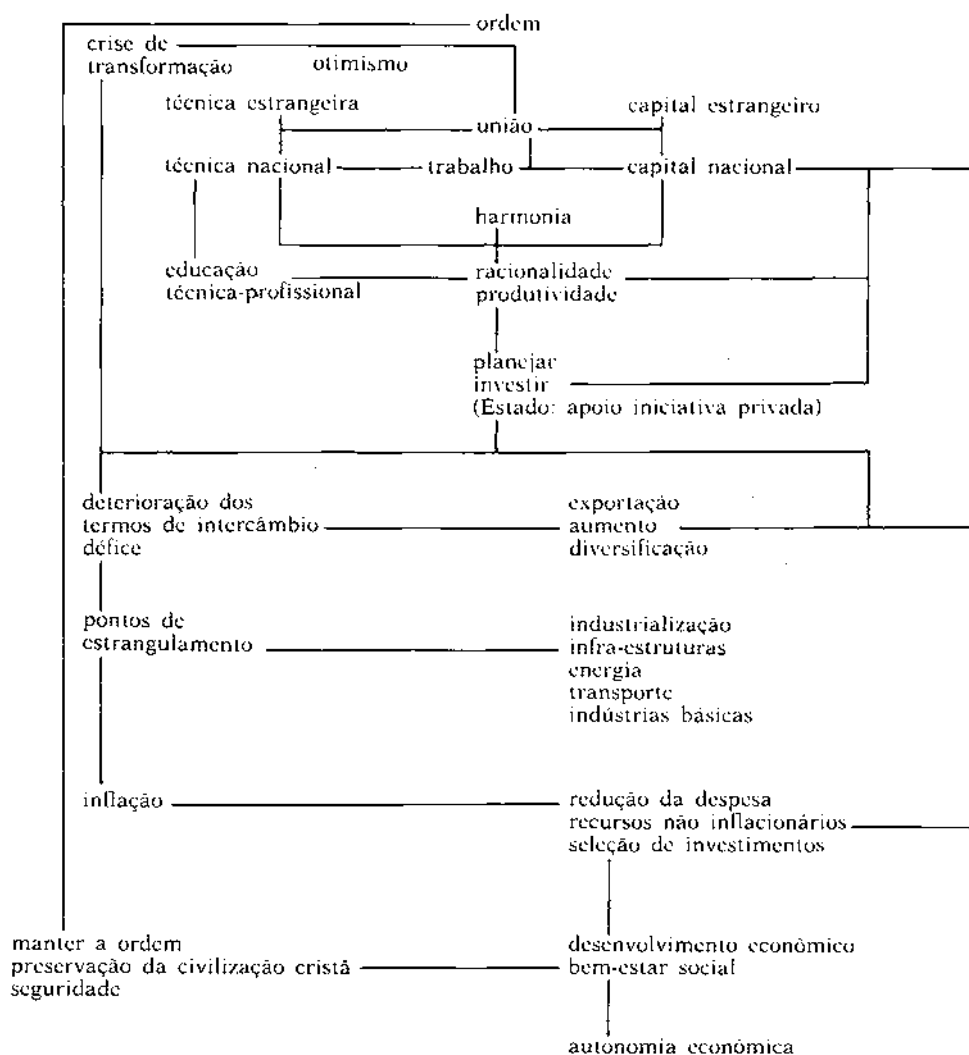
O nível técnico, o domínio de natureza, a exploração e o progresso percebido como fim de todo o natural. E isto facilmente conseguido com a criação de infra-estruturas e o disfarce de uma capital querida pelo povo

(6) A respeito do orçamento, segundo o livro *Oitenta anos de Brasil (1903-1983)*, publicado em comemoração do octogésimo aniversário da casa de tabacos Souza Cruz, a NOVACAP (Companhia Urbanizadora da Nova Capital) teve uma despesa de 10 milhões de dólares em estruturas de aço e de 300 bilhões de cruzeiros em toda a obra. O livro, assinala logo: «a Lei da Novacap, redigida por San Thiago Dantas, garantia a direção das operações de crédito ao governo, sem interferência do Congresso.» A informação do orçamento da cidade como suficiente para acabar com as favelas e os bairros de lata de todo o Brasil é tirada do estudo do norte-americano Irving Louis Horowitz, *Revolución en el Brasil* (Fondo de Cultura Económica, México 1966. O original inglês de 1964 —anos de otimismo revolucionário. Escrevia-se por exemplo (página 149): «Os fatos sociológicos observáveis são os seguintes: a) O Brasil acha-se na fase inicial de desenvolvimento de uma vasta transformação social; b) a revolução brasileira tem muitas coisas em comum com as revoluções que têm lugar em outros lados do mundo subdesenvolvido (...)» na página 154 e a seguinte comenta: «só um grupo de intelectuais sem partidários objetaram sotto voce: 'com a metade do dinheiro de Brasília, a reforma agrária seria agora uma realidade.'» Os contrários à capital ficaram sozinhos e isto liga com aquele sentimento popular de pertencer ao país do mundo que tem a capital mais moderna, do ano 2000... É aquele bocado de orgulho tão ótimo para o Estado, com o qual conseguiu acabar tranqüilamente seus projetos e sua política com a apoio do povo.

(7) «La Vanguardia Española», 29-abril-1960 (pouco depois da inauguração de Brasília). O cônsul do Brasil em Barcelona escreveu um artigo para o jornal sob o título *Brasília: capital del siglo*. No mesmo jornal do dia 21 (dia da inauguração) há um artigo onde se fala da nova capital e, numa alínea, assinalam-se três dos caracteres básicos do processo segundo o meu estudo: primeiro, um nível técnico ótimo para olhar o interior sem medo; segundo uma idéia de progresso que opõe a civilização à natureza; e terceiro, uma base de signo capitalista para tirar o máximo proveito desde umas infra-estruturas criadas pelo Estado e utilizáveis só por quem pode fazê-lo. Ei-la aqui: «Pero los métodos modernos abren perspectivas insospechadas (...). Tanto por lo que se refiere a la sustitución de la selva por zonas de cultivo, la posibilidad de explotación del subsuelo, la facilitación de las comunicaciones.» É um artigo sem assinatura, possivelmente a opinião do jornal.

## IDEOLOGIA DO DESENVOLVIMENTO. JUSCELINO KUBITSCHKEK

(segundo o esquema de M. Limoeiro Cardoso)



Eis a esquematização da concepção ideológica e do futuro social e econômico do Brasil, segundo Juscelino Kubitschek, presidente que possibilitou a construção de Brasília.

M. Limoeiro Cardoso escreve: «A ideologia considera o Brasil como parte de um sistema que, embora seja nomeado 'mundo ocidental', é facilmente identificável como sistema capitalista.» (LIMOEIRO C. M., ob. cit.)

todo desde tempo imemoriável (8), como culminação da conquista começada no século XVI e, considerada pelo júri oficial que fez a escolha do Plano-Piloto de Brasília, fundamental para conseguir o cumprimento do desejo popular. A cidade de Brasília fica

«...destinada a expressar a grandeza de uma vontade nacional...». (9)  
É isso aí.

## 2. A REALIZAÇÃO DO PROJETO

Postulados do urbanismo moderno:

1. Descongestionar o centro das cidades para fazer frente às exigências da circulação. (...)
3. Aumentar os meios de comunicação, para isso é preciso modificar totalmente a atual concepção de rua que já não tem efeito diante do novo fenômeno dos modernos meios de transporte. (...)
4. Aumentar as superfícies verdes, único meio de conseguir a suficiente higiene e a tranquilidade necessária para o trabalho atento que exige o novo ritmo dos negócios.»

Le Corbusier, 1924.

«Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque. Sonho arquisecular de Patriarca.» Lúcio Costa, 1956

O governo brasileiro tinha já muito estudado o caminho para transformar o interior, e assim, começou sua atuação para conseguir, num pequeno espaço de tempo, a realização de nova capital. Até antes de sair eleito Juscelino Kubitschek —demostrando que não é uma obra pessoal do presidente, senão toda uma política de Estado— formou-se uma Comissão de Localização, para encontrar o lugar mais adequado à nova cidade. O lugar escolhido era um dos melhores segundo uma série de parâmetros estudados em diversos lugares (acesso, clima, topografia, solo, água,...) (10).

No ano de 1956, o presidente dirigiu uma mensagem ao Congresso com a proposição de construção da nova cidade e criou-se a Companhia para a Construção da Nova Capital Federal (NOVACAP). Organizou-se então um

(8) Como anedota não posso deixar de comentar que até São João Bosco teve uma premonição de Brasília. Aconteceu no 30 de agosto de 1883. Teve um sonho-visão e disse, entre outras coisas: «...uma voz assim falou: quando vierem escavar as minas ocultas, no meio destas montanhas (refere-se logicamente à América do Sul, entre os paralelos 15 e 20), surgirá aqui a terra prometida, vertendo leite e mel. Será uma riqueza inconcebível.» (*Brasília*, publicado pelo Ministério do Planejamento e Coordenação Geral. Instituto Brasileiro de Estatística. 1973. Página 6).

(9) *Concurso para escolha do Plano-Piloto da nova capital do Brasil* (Ata do júri. Março 1957).

(10) Os estudos dos terrenos foram feitos por uma companhia norte-americana (Donald J. Belcher). A Companhia assinalou no relatório, dificuldades do terreno. (comentado por R. Gutiérrez *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*, página 695. Editorial Cátedra, 1983).



concurso de projetos urbanísticos e formou-se um júri para sua escolha. A ata do júri no momento da concessão do prêmio aponta a linha que é necessário que tenha a nova capital:

«Deverá ser diferente de qualquer cidade de 500.000 habitantes. A capital, cidade funcional, deverá ter além disso, expressão arquitetural própria. Sua principal característica é a função governamental. Em torno dela se agrupam todas as outras funções (...).» (11).

Fica claríssimo então, o caráter monumental e o caráter político e administrativo do novo centro, segundo a comissão julgadora.

Vinte e seis foram os projetos apresentados. O primeiro lugar foi para Lúcio Costa, que diz na apresentação do seu projeto que é só a idéia básica daquilo que tem que ser a cidade. Mas para o júri isso é bom na primeira fase de atuação e os trabalhos começaram logo.

A concepção de Lúcio Costa é clara e sintética, mas mantém os rasgos para que seja uma 'digna' capital do Brasil.

A base é uma planta com forma de cruz. Há dois eixos fundamentais na cidade. O mais curto é o eixo monumental, onde ficam todos os edifícios das instituições do Estado Federal (ministérios, tribunais, Congresso,...) além de instituições de caráter público (biblioteca, teatro, catedral). O eixo mais comprido e arqueado é onde fica o grosso dos setores residenciais. As vivendas estão organizadas em super-quadras com todos os serviços precisos na própria vizinhança.

Lúcio Costa fez também um estudo sobre a adequação do homem na cidade. Segundo ele há três níveis: coletivo (monumental), cotidiano (residencial) e concentrado (lazer). Nesta linha é que se abriu, e ainda hoje existe, a polémica das concepções urbanísticas em referência ao homem. Brasília, é uma boa proposta?

Em Brasília, a técnica rodoviária tem muita importância. Para sintonizar com a cidade é preciso pegar o automóvel. O automóvel é a relação mais lógica entre o espaço e o tempo em Brasília. As referências aos automóveis no relatório de Lúcio Costa são constantes. Eis um exemplo só:

«...não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família.» (12)

Nesta cidade, o automóvel é indispensável para viver. É uma cidade de grandes distâncias. Tudo fica longínquo. E ainda mais acontece isso para quem mora nas cidades-satélites, onde vive a gente que tem menos possibilidade econômica de ter carro. Já falarei disso na terceira parte do artigo.

(11) Ata do júri (ob. cit.). Os membros do júri foram: Israel Pinheiro (presidente e cargo político), Sir William Nolford, André Sive, Stamo Papadaki, Óscar Niemeyer, Luís Hildebrando Horta Barbosa e Paulo Antunes Ribeiro.

(12) COSTA, Lúcio, *Relatório do plano-piloto de Brasília* (revista «Caderno de Brasília» número 3 do Instituto de Arquitectos do Brasil, Departamento de Brasília, 1969-1970).

Os pedestres estão separados dos automóveis. Não existe a normal imagem da rua em Brasília. Para ir de um setor até outro, o melhor é ir de carro ou de ônibus. Já no próprio momento da planificação de Brasília ouviam-se vozes contrárias a uma concepção urbanística racionalista totalmente (13). Mas eu acho que ia muito bem para aquilo que se pedia: uma cidade digna de ser a capital do Brasil, ao mesmo tempo 'uma cidade do ano 2000'.

Neste ponto vou repassar as fontes urbanísticas de Lúcio Costa. O racionalismo sai por todos os lados da sua concepção. Todas as idéias expressadas nela têm como ponto de referência as investigações urbanísticas efetuadas no período entre as duas guerras mundiais. É então que saíram as teorias do funcionalismo arquitetônico, que é um processo de concepção desde as funções que tem que ter a cidade (em Brasília a função é ser a capital federal). A base deste processo é pôr a forma sempre sob a função, jamais avessamente. O espaço urbano resultante rompe com o espaço tradicional. Uma personagem central deste urbanismo funcional (portanto chave também para perceber corretamente Brasília) é Le Corbusier. Ele formulou uma nova teoria da cidade baseada numa cidade-parque com uma grande importância dos eixos rodoviários e com uma ordenação do território segundo as funções de cada setor (trabalho, circulação, residência,...).

Lúcio Costa então é herdeiro de Le Corbusier e, em geral, do funcionalismo que se acha na Carta de Atenas (1943) e dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) onde se elaboraram as teorias da cidade funcional. No ano de 1969, os arquitetos brasileiros disseram:

«...Le Corbusier podia proclamar que a partir de então (anos 20) as preocupações da arquitetura estariam voltadas principalmente para os problemas da cidade. O decênio seguinte é marcado pela viva atividade dos congressos internacionais de arquitetura moderna e, em particular, pela publicação da 'Carta de Atenas', cuja aguda crítica constitui até hoje a mais lúcida radiografia feita sobre o corpo combalido da cidade doente. Esses 20 anos compridos entre as duas guerras foram, de fato, ricos em idéias e proposições ambiciosas, mas muito pobres em realizações inovadoras.» (14)

As realizações chegaram depois e uma das melhores é, sem dúvida, Brasília.

A cidade de Brasília então, responde a uma filosofia e concepção muito

---

(13) R. Gutiérrez no seu livro (op. cit., página 698) fala dessas vozes contrárias assinalando: «Cuando Brasília es proyectada y ejecutada, es preciso recordarlo, ya la crítica a los principios urbanísticos de CIAM estaba planteada por el TEAM 10 y particularmente por la experiencia de los trabajos de Giancarlo de Carlo, los Smithson y Candilis.» A própria opinião de R. Gutiérrez, com a perspectiva de quase vinte anos, acrescenta as críticas de então. Eis um comentário dele (ob. cit., página 701): «En la era de la crisis energética, en un país sin petróleo, Brasília construida para el auto envejece rápidamente ratificando que no hay visión del futuro que no parta de la realidad concreta sobre la que se va a operar. Privilegiar el automóvil sobre el hombre es un error vital.»

(14) Introdução ao *Relatório do Plano-Piloto de Brasília* de Lúcio Costa (ob. cit.).

determinada numa época das idéias urbanísticas que liga com muita solidez, com uma idéia do progresso da humanidade. Um progresso linear e ilimitado, com um convencimento claro sobre a impossibilidade de retrocesso ou crise. Na construção de Brasília existe a idéia da consecução daquilo que vai ser necessário num futuro que já fica muito perto. E esta concepção é perfeita para sintonizar com a teoria do desenvolvimento de Juscelino Kubitschek.

A planificação na teoria é total, não há nada supérfluo. Mas foi preciso confrontar essa planificação como uma realidade concreta, uma realidade não planificada: o Brasil. Em todo o caso, Brasília é um monumento de uma determinada época da urbanística e, também, de um determinado pensamento humano.

A cidade foi construída com uma grande rapidez. A literatura oficial fala sempre disto com um bocado de orgulho:

«Brasília foi então construída, em ritmo e em condições tais que despertaram admiração em todo o mundo (...)». (15)

Em 1957 criava-se o núcleo Bandeirante (que teve primeiramente o nome de Cidade Livre) (16), que foi a moradia dos construtores. Em 1959 estavam quase acabados os ministérios, o Congresso e a Catedral. No ano seguinte já foi inaugurada oficialmente pelo presidente (21 de abril). E, porquê este ritmo tão frenético de construção? Possivelmente, assim foi já um fato irreversível. Uma política rápida para uma sociedade que poderia criticar demais e também para uns funcionários e burócratas que não gostavam de deixar Rio de Janeiro.

O desenho dos edifícios foi feito por Oscar Niemeyer, amigo do presidente. Integrou-se à equipe de construção e é preciso dizer que as unidades monumentais desenhadas por ele, adequaram-se muito bem à concepção urbanística de Lúcio Costa.

Costa e Niemeyer já moravam lá juntamente com o primeiro grupo de candangos do nordeste (chamados então 'bandeirantes do século vinte') que fugiam da situação de miséria com a possibilidade de um futuro melhor. Mas só foram mão de obra barata de uma cidade que somente olhariam sem morar nela.

Com a construção da cidade e sua inauguração ia-se criando a rede de estradas para unir a nova capital com o Brasil todo. Assim, atingiu-se a penetração para o interior e a integração do território. Com a capital como justificativa a exploração do imenso interior foi muito mais simples.

Um exemplo é, a então nova estrada Belém-Brasília. Por lá, o dia da

(15) *Brasília*. Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1969. Página 11.

(16) Radical e irônico, R. Gutiérrez (ob. cit., página 698) escreve: «... desde el mismo inicio de las obras se formaron los asentamientos espontáneos de trabajadores que llamaron a su estructura poblacional "ciudad libre" frente a la "ciudad rígida" que estaban levantando. El mismo Niemeyer recuerda cómo le atraía su "ambiente del Oeste" y sus bares cargados de una vitalidad de que carecía la nueva capital adyacente.»

inauguração de Brasília chegou a 'caravana de integração' com políticos e jornalistas. (17)

A cidade começou seu desenvolvimento como capital brasileira, e isto produziu muitas dificuldades não previstas na planificação. A cidade ideal ficou imersa numa realidade muito mais complexa: o Brasil.

### 3. O DESENVOLVIMENTO CONTRADITÓRIO DA CIDADE

«Acho extraordinário que nesse lugar ermo, sem vias de acesso, nós brasileiros tenhamos construído sozinhos em apenas três anos, a nossa capital.

Acho extraordinário que essa cidade —nossa capital— a pesar dessas vicissitudes ainda preserve, em parte, a sua beleza inicial.

Acho extraordinário que tantos brasileiros dignos persistam em se mostrar insensíveis a tudo isso.»

Lúcio Costa 1966

Vou começar falando da nova situação social que gerou a cidade. Logo depois da construção começaram chegar as primeiras massas de imigrados que se instalaram nos arredores criando as 'invasões', núcleos de população sem planificação nenhuma. É preciso deixar constância desta afluência que vem das zonas mais empobrecidas do Brasil, e que não acaba com a finalização das obras.

As instituições não esperavam uma tamanha afluência para a cidade. Mas, qualquer saída à miséria dos brasileiros, era melhor do que a realidade, embora não tivessem segurança nenhuma de êxito. Além disto, o plano-piloto de Brasília, apesar das boas intenções de arquitetos e instituições, ficou fechado para a mão de obra que construiu a cidade e, sobretudo, para a imigração de depois. O único remédio para eles foi viver na periferia onde se construíram as Cidades-Satélites.

As cidades -satélites foram planificadas muito depressa como solução em frente do alude de novos habitantes e sua impossibilidade econômica de arranjar morada no plano-piloto. Mas a planificação só atingiu às ruas, que eram de desenhos anteriores (o caso de Gama com o seu traçado urbano que foi do terceiro classificado no concurso para escolha do plano-piloto da nova capital), nas quais cresciam casas de autoconstrução, ou simplesmente, favelas. Quando estas cidades-satélites são observadas desde o ar até é parecido a uma cidade-jardim, mas as imagens apanhadas desde o chão são a realidade: bairros sem condições, sem serviços, sem infra-estrutura nenhuma. Quase sempre as informações oficiais destas cidades são só fotografias aéreas para logo pôr grandes quantidades de números das

---

(17) No estudo de VALVERDE Orlando e VERGOLINO Catharina Dias, *A rodovia Belém-Brasília* (página 326-327, Rio de Janeiro 1967) comenta-se a estrutura rodoviária construída à roda de Brasília: «A lei que determinava a transferência da capital do país para o planalto central foi vinculada à construção de uma rede de rodovias que ligariam a sede do governo às metrópolis e regiões da República (...). Tal resolução tão audaciosa quanto a própria mudança da capital, era a única maneira de consolidar definitivamente sua localização no planalto.»

atuações públicas (os quilômetros de ruas, os quilômetros de esgotos, o número de lojas) mas sem explicar nunca a verdadeira realidade da situação .

O plano-piloto de Brasília, com a grande especulação que houve desde o primeiro dia foi (e é ainda) uma cidade só para a burocracia. O próprio Lúcio Costa dez anos depois afirma que ainda está muito vazia enquanto que a periferia das cidades-satélites estão cheias de gente (18). A sua vontade de «pôr em prática uma urbanização capitalista socialmente aceitável» não é possível ligá-la com os desejos dos administradores que quiseram uma operação autofinanciável.

Os moradores das cidades-satélites não quiseram (e não querem) voltar a sua situação anterior a pesar de ser possível falar deles com fez, em 1963, Mário Barata:

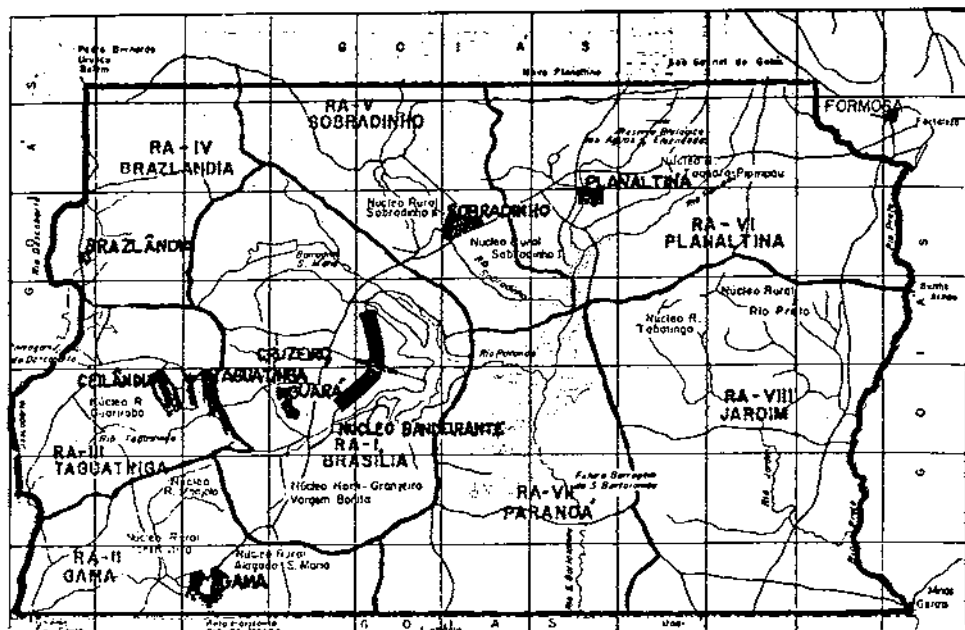
«Batisadas com aquele nome, trata-se unicamente de cidades-dormitório, das quais a maior e mais ciudada é Taguatinga, ainda de baixíssimo nível de conforto urbanístico e arquitetónico, afastada quase lunarmente das condições das super-quadras do chamado plano-piloto. Estas, devem ser vistas pelos habitantes das cidades-satélites, como mirabolantes e intangíveis residências de super-homens ricos e privilegiados...». (19)

E a pesar disso, os habitantes da periferia acreditam ter maiores esperanças de vida do que na situação anterior, aspeto muito diferente ao dos moradores das super-quadras do plano-piloto. Se os primeiros tinham a esperança de chegar à propriedade de um pedaço de chão ou de melhorar suas condições de vida, os segundos porém, não gostam de morar lá: eles já são proprietários no Rio de Janeiro e esta não é uma situação melhor. Há então, um grupo social que embora more nos melhores prédios só pensa em ir embora. Mas não vai fazer isso. Este é o preço que tem que pagar o aparelho do Estado pela manobra da colonização do interior. E agora que as infra-estruturas para a penetração e espoliação estão já prontas, os moradores do plano-piloto esquecem 'a nova capital' para ir às festas do

---

(18) Entrevista realizada em 1970 a Lúcio Costa na «Revista do Clube de Engenharia». O arquiteto disse: «A cidade ainda é apenas um arquipélago urbano, ainda está vazia, e os núcleos periféricos criados inicialmente para acolher a população que afluía aos canteiros de obras e não se dispunha a regressar, transformaram-se em pseudocidades satélites, desintegradas de qualquer planeamento conjunto, o que representa uma anomalia urbanística fundamental.» Para ele, as cidades-satélites só era possível construí-las depois de encher o Plano-Piloto e não do avesso como, de fato, aconteceu.

(19) BARATA Mário, *Brasília três anos depois: como problemática da cidade viva*. Artigo da revista «Zodiac» (n. 11, Milão, fevereiro 1963), página 45.



### O DISTRITO FEDERAL DIVISÃO ADMINISTRATIVA E AS CIDADES-SATÉLITES

(da revista «Ciudad y Territorio» n.º 2 1972 p. 70, artigo de F. de Teran  
*Brasília ¿Ciudad olimpo o área metropolitana?*)

#### Distâncias entre o centro do Plano-Piloto e as cidades-satélites

Taguatinga .....	25 Km.
Sobradinho .....	22
Gama .....	38
N. Bandeirante .....	8
Planaltina .....	40
Guará .....	13
Brasília .....	42

Rio (20). O serviço aéreo entre as duas cidades é muito bom para fugir logo.

A Brasília ideal estragou-se com o Brasil real. Foi o resultado lógico. Os problemas da situação foram ainda piores com o passo do tempo. O crescimento da população é maior cada dia. A população é muito jovem e o desemprego é muito importante. A população das cidades-satélites atinge quase o 80 % do total do Distrito Federal. Em resumo: Brasília e sua área do Distrito Federal, tem-se convertido numa nova concentração urbana brasileira, com seus problemas, suas diferenças e suas favelas.

O próprio Lúcio Costa tem que falar de Brasília sem esquecer todo o país:

«O simples fato de transferir a capital não poderia alterar da noite para o dia a realidade brasileira. Enquanto o planejamento nacional e, conseqüentemente, o problema de habitação, for baseado na aceitação passiva do fato de a população do país compor-se de duas partes, uma de pessoas e outra de 'subpessoas', essa aberração continuará.» (21)

As previsões de Lúcio Costa em relação à população não se cumpriram. Ele acreditava na volta de um terço dos construtores, na dedicação agrícola de outro e na absorção na própria cidade do último terço. Mas a realidade foi diferente demais.

Ligando com esta situação social, ouve-se falar da falta de formulação do desenvolvimento da nova capital no terreno industrial, agrícola e mineiro. O problema para eles é considerá-la só como cidade administrati-

(20) Na *Geografia Ilustrada* (Victor Civita ed. 1971, volume II página 523) achei os seguintes dados que ilustram a vontade de licar em Brasília e suas diferenças segundo sejam moradores do Plano-Piloto ou das cidades-satélites: «Apesar de dois terços dos seus habitantes viverem fora do plano-piloto, contrariando as determinações de Lúcio Costa, cerca de 79 % não pretendem deixar mais a cidade; e o espantoso é que esse percentual eleva-se a quase 90 % nas 'invasões' onde as condições de vida são bastante precárias.»

Olhando os jornais de finais de 1985, achei também duas notícias que falam dos atuais contrastes entre Rio de Janeiro e Brasília. Enquanto a primeira organiza grandes festas de 'réveillon' a segunda tem suas mansões esquecidas e em ruína. O papel de Brasília como justificacão acabou e os burocratas não gostam de morar lá.

«Jornal do Brasil» (31-XII-1985) Festa de Fim de ano no Rio de Janeiro:

«Hoje à noite, nos seis quilômetros entre o Leme e o Posto 6, deverá acontecer a maior festa de réveillon da cidade. No hotel Méridien, uma cascata de fogos se derramará do 38º andar. Para evitar congestionamentos, o Detran modificou o sistema de circulação de Copacabana. A partir da manhã fica interdita a pista da avenida Atlântica, junto ao mar. O estacionamento será proibido em várias ruas do bairro. De 21 h em diante, o bairro todo estará fechado a carros e ônibus de turismo. O serviço das melhores festas de réveillon da cidade está no Caderno B.»

«Jornal do Brasil» (31-XII-1985): MANSÕES DE BRASÍLIA ESTÃO EM RUÍNA MAS DÃO DESPESAS AINDA.

«Sete das nove mansões da Península dos Ministros, em Brasília, estão desocupadas, algumas desde 15 de março, estragando-se rapidamente, por falta de conservação, como a do ministro da Educação, de nove quartos e três salões, em que a água da chuva cai em goticiras das rachaduras do teto, a pintura interna das paredes começa a descascar, deu mofo no carpete e o lodo esverdeou os azulejos da piscina. O governo paga a uma empresa privada de vigilância Cr\$ 5 milhões por mês só para tomar conta de cada uma das mansões abandonadas, que ninguém quer comprar.»

(21) Da entrevista realizada a Lúcio COSTA na «Revista do Clube de Engenharia» (1970). A respeito disso, R. Gutiérrez (ob. cit., página 699), escreve: «La ciudad utópica fracasaba en su diseño totalizador y futurista en el mismo momento de su concreción, por prescindir de las condiciones de la realidad social del Brasil.»

va ou centro de desenvolvimento. Para mim, sua função é outra: possibilitar a espoliação do interior.

Minha conclusão na primeira parte deste artigo, ao falar das razões da cidade, foi observar que Brasília fez de justificação mítico-populista para poder criar as infra-estructuras básicas para a exploração do interior. Agora a questão é saber se foi corretamente utilizada para esta finalidade.

Esta análise tem duas direções. Por um lado, no Distrito Federal os setores económicos primários e secundários (mineiro, agrícola, industrial) são muito pequenos, em comparação com o setor terciário (serviços) e, a evolução até agora não dá para falar de variações. Por isso, a conclusão é que a função da cidade é só administrativa e burocrática e não se fez programação nenhuma de desenvolvimento. Mas por outro lado, é preciso considerar um território muito maior do que o Distrito Federal sozinho: o interior brasileiro em geral. A nova capital, com as suas infra-estructuras permitiu a exploração intensiva dos recursos naturais do interior todo. Não é isso o que se procurava? Então, a operação Brasília foi um êxito. Não se procurava a organização de uma região, só a exploração — e o dinheiro — rápida. No fundo então, Brasília vai além da função administrativa.

Em Brasília não há interesse em investimentos industriais. Lógico: as zonas da costa atlântica têm muitas mais possibilidades (comunicações, serviços, mão de obra — o desemprego é geral — ...) enquanto que as zonas interiores só são boas para as matérias-primas (22).

Um das últimas considerações à roda de concepção urbanística de Brasília e a evolução da discussão sobre o modelo racional e funcional.

A crítica à cidade tem sua base na crítica às idéias do modelo funcionalista. Funcionalidade, espaços abertos, monumentalidade, tratamento do tráfego, prédios coletivos,...

À face disto começa a reivindicação do espaço urbano tradicional, inexistente em Brasília. Segundo estas críticas, Brasília é mais própria para desfiles militares e fotografias para revistas de urbanismo (23). Não há

(22) TERÁN Fernando de no artigo *Brasília ¿Ciudad olimpo o Area Metropolitana?* (revista «Ciudad y Territorio», n.º 2, 1978) escreve extensamente sobre o problema de Brasília em função da sua falta de desenvolvimento e da sua dedicação exclusiva às tarefas de governo e administração. Sua proposta de solução é incentivar a área regional à roda de Brasília e formar uma rede urbana com o desenvolvimento industrial. É preciso dinamizar o território para potenciá-lo. Mas, num trecho do final do artigo, deixa as propostas ideais e escreve: «... sin base jurídica adecuada, ni soporte administrativo, ni política nacional en consonancia, el país carece de respaldo para una actuación de este tipo, que no puede ser improvisada. Por ello, lo más probable es que en los próximos tres lustros se asista inevitablemente a un proceso de desarrollo urbano que difícilmente podrá ser ordenado. (...) Solo una completa planificación nacional de un cierto sentido, podría impedirlo. Pero este sentido parece bastante alejado de los presupuestos básicos en que descansa el actual modelo de desarrollo brasileño.»

(23) Comentário de R. Gutierrez (op. cit., página 696): «La imagen de los espacios desiertos de Giorgio de Chirico (pintor francés nascido em Bolos (Grécia) no ano de 1888. Pintor de linha metafísica. Pintou uma série nomeada «praças de Itália» cheias de uma profunda solidão com muitos espaços infinitos. Visão angustiante do mundo. Os seres vivos, nos seus quadros, quase não existem), el sistema de composición de los ejes monumentales fascistas, el dominio de la masa y la efectiva presencia de los rigores del clima convierten a la plaza (refere-se à Praça dos Três Poderes) en un páramo desierto, especial para las fotografías de las revistas de arquitectura, pero ausente de vida.»

Brasília, c sua monumentalidade, é ótima para perceber a pequenez do homem. Isto, acho eu, é parecido à sensação de pequenez que se experimenta também no interior de uma catedral. Pequenez diante do poder do céu, pequenez diante do poder do Estado...

lugares para o encontro nem lugares de animação (rua comercial, praças de medidas humanas), há só pequenos espaços socialmente incomunicados.

Lúcio Costa contesta às críticas:

«...as concepções urbanísticas concentradas — 'tipo favela', se é que eu me posso expressar assim— estão agora em voga como reação ao velho conceito da cidade 'radiosa', mas ainda virá a ter: o sistema das super-quadras conjugadas em áreas de vizinhança; a penetração rodoviária até o coração da cidade; o jogo das três escalas — a monumental, a residencial e a gregária—; a separação das vias livres para ônibus, das vias de serviço, sinalizadas, para caminhões, são características válidas que o tempo poderá consagrar.» (24)

Brasília fica como mais uma aportação urbanística para, dialéticamente, avançar neste campo do pensamento humano.

---

(24) Entrevista realizada a Lúcio COSTA («Revista do Clube de Engenharia», 1970). Como reação L. COSTA usa a palavra favela para as novas concepções que querem fazer da cidade uma coisa mais próxima ao homem. Qualquer concepção urbanística parte de uma determinada concepção da sociedade. umas são para as pessoas viverem no anonimato e outras adequadas para se relacionar nas ruas e nas praças e falar antes de ir cozinhar o jantar. Tudo depende daquilo que quer o poder que investirá o dinheiro para os projetos. Um lugar de controlo fácil? O fomento do individualismo? Ou, o fomento da comunidade e a solidariedade entre as pessoas?

## AS CIFRAS DO DISTRITO FEDERAL

Área  
5814 Km<sup>2</sup> (0,068 % do total brasileiro)

Evolução da população

1960 .....	141.742 (0,20 % do total brasileiro)	Densidade: 24
1970 .....	538.351 (0,57 % » »)	92,6
1980 .....	1.177.393 (0,98 % » »)	202,5

(Dados do Calendário do Instituto Geográfico Agostini S.p.a. (Novara-Itália) edições 1963, 1976 e 1985)

Evolução da população do Plano-Piloto e das cidades-satélites

	<u>1970</u>	<u>1980</u>	
Plano-Piloto .....	153.075 .....	279.831	Enquanto o Plano-Piloto tem o 24,15 % da população do DF., as cidades-satélites têm mais de 75 %
Cruzeiro .....	6.876 .....	36.227	
Guará .....	27.147 .....	83.904	
Núcleo Bandeirante .....	11.576 .....	17.778	
Taguatinga .....	109.383 .....	196.328	
Ceilândia .....	85.263 .....	285.197	
Gama .....	74.585 .....	135.015	
Sobradinho .....	39.982 .....	64.067	
Planaltina .....	19.349 .....	40.653	
Brazlândia .....	9.910 .....	19.474	

(Dados do Anuário Estatístico do Distrito Federal, 1981)

População ativa por setores

	<u>1974</u>		<u>1980</u>	
Primário .....	7.344 ( 2,62 %)	...	11.245 ( 2,46 %)	
Secundário .....	65.667 (23,4 %)	...	81.924 (17,89 %)	
Terciário .....	207.143 (73,9 %)	...	364.676 (79,65 %)	

(Dados do Anuário Estatístico do Distrito Federal, 1981)

## INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR

### *Cronologia da situação política do Brasil*

- 1955 Triunfo social-democrata (Juscelino Kubitscheck).  
Política de grandes investimentos.  
O Estado começa o caminho para a inflação.  
Empréstimos do Fundo Monetário Internacional.
- 1961 Jânio Quadros, presidente.  
Intento de transformações político-sociais para sair da área dos EUA.  
Relações com os países socialistas.  
Programa de austeridade.  
Dimissão do presidente sob a pressão dos EUA.  
O vice-presidente João Goulart (laboralista) é o novo presidente.  
Programa de reformas sociais (voto para analfabetos, reforma agrária,...)  
É acusado de comunista.
- 1964 Golpe de Estado militar da oligarquia conservadora.  
Repressão e ditadura do general Castelo Branco.
- 1966 Eleições com candidato único: Arturo da Costa e Silva.  
Bom momento econômico a partir de uma boa situação mundial.  
Expansão interior e exterior do Brasil.
- 1968 Arturo da Costa e Silva dissolve o parlamento.
- 1969 Militares e médicos declaram incapacidade ao presidente.  
General Garrastazu Médici, novo presidente.  
Começam as ações diretas dos partidos de esquerda.
- 1974 Ernesto Geisel, novo presidente.  
Começa a crise econômica internacional.  
Mais tolerância política com os grupos da oposição.  
O Movimento Democrático Brasileiro é o único partido da oposição permitido.  
O Movimento tem mais votos do que o partido oficial (Aliança Renovadora Nacional) mais nunca chega ao controlo do poder.
- 1979 João Figueiredo, presidente.  
Anistia.  
Pluralismo de partidos não revolucionários.  
A Aliança Renovadora Nacional muda o seu nome: Partido Democrático Social
- 1982 Eleições gerais. Triunfo do Partido Democrático Social.

### *Sínteses biográficas*

#### LÚCIO COSTA

Arquiteto brasileiro nascido no ano de 1902.

Em 1930 foi diretor da Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro. Com Óscar Niemeyer desenhou o edifício do Ministério de Educação e o Ministério de Saúde Pública. Também traçou com ele o Pavilhão do Brasil para a exposição de Nova Iorque do 1939.

Em 1957 o seu projeto urbano de Brasília foi escolhido para a nova capital federal.

Encontra-se sua linha de atuação urbanística na órbita do suíço Le Corbusier e, em geral, do racionalismo e funcionalismo. Ele foi o introdutor destas tendências no Brasil.

#### OSCAR NIEMEYER SOARES FILHO

Nasceu no Rio de Janeiro em 1907.

Estudou na Escola de Belas Artes.

Trabalhou para o Ministério de Educação entre 1937 e 1943. Desenhou o edifício deste ministério junto a Lúcio Costa, além de outros projetos.

A amizade com Juscelino Kubitschek já começou muito cedo. Quando o futuro presidente foi prefeito de Belo Horizonte, desenhou um conjunto de edifícios desta cidade à beira do Lago Pampulha.

Sua ligação ao partido comunista não fez possível a realização de muitos dos seus projetos.

No ano de 1947 desenhou, junto com outro grupo de arquitetos, o edifício das Nações Unidas em Nova Iorque.

Sua maior tarefa foi trabalhar como diretor de arquitetura no projeto da nova capital federal brasileira.

Recebeu o prêmio Lenin da paz em 1963. Trabalhou também em Argélia e Israel, construiu a sede do P C Francês, entre outras obras.

Suas obras têm influência do racionalismo e funcionalismo. Adequou-se ao ambiente, utilizando elementos tropicais e locais (o azulejo por exemplo). Tentou também integrar a pintura e a escultura na arquitetura.

#### ÉDOUARD JEANNERET (Le Corbusier)

Arquiteto e pintor suíço. Nasceu em Chaux-des-Fonds Neuchâtel no ano de 1887.

Foi morar a Paris em 1917. Em 1919 criou com o pintor Ozenfat a revista «Esprit Nouveau» porta-voz do movimento purista.

Chefiou depois o movimento racionalista (1928: primeira reunião dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna).

Também escreveu, e as suas obras causaram admiração e polêmica. Por exemplo *Vers une architecture* (1925) e *Une maison, un palais* (1930).

Os princípios básicos da sua arquitetura são: os Pilotis (apóios de formigão à maneira de T), os terraços-jardim, a janela longitudinal, a fachada livre, o Modulor (módulo construtivo de dimensões humanas), a «Grille Ciam» (esquema geométrico para a realização de ordenações urbanas) e a «Synthèse des arts majeurs» (unificação de pintura, escultura e arquitetura).

Em 1946 apresentou a Unité d'Habitation de Marseille (unidades modulares para a resolução dos problemas primários dos habitantes).

Fez o projeto urbano da cidade de Chandigarh, capital do Panjab. E, nos últimos anos de sua vida, desenhou a igreja de Ronchamp, o Museu de Tóquio e o hospital de Veneza.

## JUSCELINO KUBITSCHECK DE OLIVEIRA

Político e empresário. Nasceu em 1902 em Diamantina (Minas Gerais). Estudou medicina no Brasil e depois em Europa (Berlim, Paris, Viena). Viajou pelo norte da África, e pelo Oriente Próximo.

Ingressou no Corpo Militar como médico.

No ano de 1933 foi nomeado secretário do governador do Estado de Minas Gerais.

Em 1941 foi designado prefeito de Belo Horizonte. E em 1946 chegou a governador de Minas Gerais. O seu papel lá foi a criação de infra-estruturas (produção elétrica, construção de estradas,...)

Candidato social-democrata nas eleições à presidência da República em 1955. Saiu com o triunfo mas as eleições foram impugnadas por Juárez Tavora da União Democrática Nacional. Um movimento político-militar legalista garantiu os resultados e Kubitscheck foi o presidente.

Antes de chefiar o Estado, fez uma viagem por Europa e os Estados Unidos. Sintomática viagem para recolher a adesão dos países capitalistas centrais.

Sua presidência (1956-1961) destacou pelo espírito do desenvolvimento, com criação de infra-estruturas, abrindo o interior, pondo até a capital do Brasil nessa zona.

Com a golpe de Estado militar do 1964 fica privado dos seus direitos civis. Três anos de exílio.

Em 1974 teve outra vez os direitos civis. Membro das frentes de oposição .

Morreu em 1976 num acidente rodoviário.

## RESUMO

Historicamente, o Brasil teve diversas etapas económicas que coincidiram com as mudanças da capital. A capital, então, segue o movimento dos eixos económicos.

O benefício para as camadas dirigentes brasileiras e dos países capitalistas centrais tem suas melhores perspectivas, na metade do século XX, com a exploração do interior.

Para conseguir uma boa opinião popular da colonização, apresenta-se a construção de uma nova capital. Brasília é uma aspiração que afeta ao povo todo. É a culminação de um processo histórico e uma vontade nacional, segundo a propaganda do Estado.

Mas a capital, também foi a justificação para a construção de uma rede de infra-estruturas pagas com dinheiro público e empréstimos estrangeiros para favorecer só uns grupos concretos da sociedade.

A construção da cidade é muito rápida. As posições contrárias à despesa não têm tempo de nada. Seguiram-se ordens diretas do presidente J. Kubitscheck.

O projeto de Lúcio Costa responde muito bem à lógica da ideologia geral da política do presidente e das suas atuações: fazer um país para o ano 2000. Os critérios urbanísticos baseam-se no sistema rodoviário, na cidade-

jardim, aberta, racional e funcional. No fundo, estão as concepções de Le Corbusier.

Muito cedo, chegaram muitas pessoas dos lugares mais empobrecidos do Brasil, sem previsão nem planificação nenhuma. Mas não moraram no Plano-Piloto, senão nas cidades-satélites com condições de vida muito más. Os moradores do Plano-Piloto, foram burocratas e funcionários públicos. E agora, os habitantes das melhores mansões já esquecem a «cidade do ano 2000».

As cidades-satélites foram o fim do sonho ideal. Saiu a crua realidade.

Brasília: centro de desenvolvimento? A realidade é que Brasília só é uma cidade administrativa. Mas isso não quer dizer que a estratégia falhou: a exploração do interior e a extração de matérias-primas é agora muito mais simples.

O urbanismo é posto em questão já desde o começo das obras. Os críticos dizem que é uma cidade fria, sem vida e isso não é o melhor para o ser humano.

## BIBLIOGRAFIA

- ANTUNES, C. *Geografia do Brasil*. Editoria do Brasil, S. A. São Paulo, 1964.
- AZEVEDO, M. *As regiões do Brasil*. Companhia editora nacional. Rio de J., 1966.
- CODEPLAN Secretaria do Governo. *Anuário estatístico do Distrito Federal*. Brasília, 1981.
- GAUTHEROT, M. *Brasília*. Wilhelm Andermann Verlag. Munic, 1966.
- GUTIERREZ, R. *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Ed. Cátedra. Manuales Arte Cátedra. Madrid, 1983.
- HOROWITH, I. *Revolución en el Brasil. Política y sociedad de Vargas a Goulart (1930-1964)*. F.C.E. México, 1966 (original inglês de 1964).
- IBGE. *Brasília*. Departamento de divulgação estatístico, 1969.
- LE CORBUSIER. *La ciudad del futuro*. Ed. Infinito. Buenos Aires, 1962 (original francês de 1924).
- LIMOEIRO C., M. *La ideologia dominante. Brasil. América Latina*. Ed. Siglo XXI. Mexico, 1975 (original português de 1972).
- MERLIN, P. *Las nuevas ciudades*. Editorial Laia. Barcelona, 1978.
- Ministério do Planejamento e Coordenação. *Brasília*. 1972.
- SELLARÉS, M. *Situacions conflictives (anys 1970-1971)*. Editorial Pòrtic. Barcelona, 1973.
- TERAN, F. de. *El problema urbano*. Ed. Salvat. Temas Clava, 82. Barcelona, 1982.
- VALVERDE, O. y VERGOLINO, C. *A Rodovia Belém-Brasília. Estudo de geografia regional*. Rio de Janeiro, 1967.
- Atlas económico mundial*. Ed. Bibliograf. Barcelona, 1980.
- Calendario Agostini* (edições 1963 - 1976 - 1985). Instituto Geografico Agostini Spa. Novara.
- Gran Enciclopèdia Catalana. Geografia Ilustrada*. Víctor Cívita ed. (Abril Cultural), 1971.
- Enciclopedia Universal Espasa-Calpe. Oitenta anos de Brasil (1903-1983)*. Ed. Souza Cruz. Rio de Janeiro, 1983.

## ARTIGOS DE REVISTAS

«Brasília»

*Brasil Constrói*, N. 14 Ano IX (1957)

Publicação do Serviço de Documentação do Ministério de Viação e Obras Públicas

«Brasília ¿Ciudad Olimpo o área metropolitana?» Fernando de TERAN  
*Ciudad y Territorio*, N. 2 (1978) IEAL, Madrid.

«Brasília: Les transports en commun en 1990»

*Metropolis*, N. 24-25 (dezembro de 1976). Paris.

«Brasília três anos depois: como problemática da cidade viva» M. BARATA  
*Zodiac*, N. 11 (fevereiro de 1963), Milão

«Relatório do Plano-Piloto de Brasília» L. COSTA

«Concurso para escolha do Plano-Piloto da nova capital do Brasil. Ata do Júri.»

«Brasília dez anos depois segundo Lúcio Costa».

*Caderno de Brasília*, N. 3 (1969-1970) Departamento de Brasília IAB/DF

«The justification of Brasília. A political-economic approach» Ricardo L. FARRET

*Third World Planning Review* (5.º volume, N. 2) Maio de 1983

## IMPrensa

Jornal do Brasil 31-XII-1985

La Vanguardia 21-IV-1960 (A. DE MOURA, «Brasília: capital del siglo»)

29-IV-1960 (Artigo «Brasília nueva capital»)

14-IV-1985 (J. IBARZ «Brasília, una ciudad adelantada a su tiempo»)

Agradecimentos à professora Maria Regina Saraiva Mendes da Universidade Federal da Paraíba, e aos professores da Universitat de Barcelona Roser Majoral i Moliné e Miquel Izard i Llorens.