

## A CIDADE SEM ALMA (\*)

José William Vesentini (\*\*)

*Alguns dias antes da inauguração de Brasília, um carpinteiro traz sua mulher e filhos para ver o Palácio do Planalto e declara:*

*“Está quase tudo pronto. Daqui a alguns dias candango nenhum entra mais aqui.”*

*Declaração enfática de um mestre de obras que trabalhou na edificação de Brasília e hoje reside numa cidade satélite:*

*“Que capital da esperança nada! . . . é a capital da inusão.”*

Os candangos, no período de construção da nova capital do Brasil, apelidaram Brasília como “a cidade em busca de uma alma”. O motivo imediato dessa identificação encontrava-se no fato de que os inúmeros mortos da fase da edificação dessa cidade-capital foram sepultados na necrópole de Planaltina; no cemitério de Brasília, aberto a 22/4/1960, permitiu-se apenas o túmulo de Bernardo Sayão, um político goiano (foi vice-governador desse Estado) considerado “desbravador” devido às atividades de derrubada de matas para abrir estradas, esmagado pela queda de uma árvore em janeiro de 1959 nas obras da Belém-Brasília. Mas o “sem alma” sugere também uma cidade construída de forma não espontânea, com base no plano que se impõe à maioria dos homens e à natureza. Afinal, a “alma”, o princípio vivificador, pressupõe vida, sentimento, paixão, abertura para o indeterminado. . . , atributos ausentes tanto numa máquina como num plano racional que pretende antecipar todos os detalhes. E, sem dúvida alguma, a “Capital da esperança” foi concebida de forma a exibir uma ordem harmônica, declaradamente inspirada no sistema industrial, na linha de montagem fabril, com uma distribuição funcional dos espaços vol-

---

(\*) Este ensaio retoma, de uma forma sucinta algumas idéias que foram trabalhadas mais extensamente pelo Autor no capítulo 4 de sua tese de doutoramento — *A Capital da Geopolítica (um estudo geográfico sobre a implantação de Brasília)* —, defendida em março de 1985 perante a banca examinadora composta pelos Professores Doutores Manoel F.G. Seabra (orientador), Pasquale Petrone, Aldo Paviani, Bertha K. Becker e Maria Stella M. Bresciani.

(\*\*) Professor Assistente Doutor do Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo.

tada para maximizar suas “produtividades”: o destaque monumental para os edifícios que sediam os principais órgãos estatais de decisão; a ordenação territorial por setores — comercial, industrial, hoteleiro, bancário, residencial...; as vias expressas, adequadas à rápida circulação de veículos; os rígidos gabaritos que impedem a construção de edifícios que não se encaixem num certo padrão arquitetônico, numa certa dimensão etc.

“L’âme de la cité sera vivifiée par la clarté du plan”, escreveu o mestre do modernismo urbanístico <sup>(1)</sup>. Pretendia-se com isso que a cidade moderna, entendida como uma “empresa estudada antecipadamente e submetida ao rigor de um plano geral”, tivesse não apenas seu traçado urbanístico e suas obras arquitetônicas feitos minuciosamente de acordo com cânones do plano, como também que a própria vida cotidiana de seus habitantes fosse regulada pela programação: regras infrangíveis lhes assegurariam a “Facilidade do trabalho”, o “feliz emprego do tempo livre” e o “bem estar da habitação” <sup>(2)</sup>. Nada de “espontaneísmo”, de “improvisação” ou “desordem”; no seu lugar, a programação, a ordem, a racionalidade administrativa. Nada de participação do morador na gestão da cidade; afinal, na cidade moderna, “o acaso será substituído pela previsão, o planejamento sucederá à improvisação... (e) deverá ser realizado a partir de análises rigorosas feitas por especialistas” <sup>(3)</sup>. Fiel a tais recomendações, o arquiteto que projetou as principais obras de Brasília deixou claro que: “fixamos volumes, espaços livres, alturas, materiais de acabamento externo etc., tendo em vista impedir que a cidade cresça, como as demais cidades... , num regime de desarmonia e confusão” <sup>(4)</sup>. Em nome do que, com que justificativas, se enaltece a ordem e a gestão tecnocrática? É em nome do “futuro”, da “revolução técnico-científica”, dos “interesses coletivos”. Herdeiro do racionalismo cartesiano, do pragmatismo e do positivismo, isto é, os pilares da razão instrumental burguesa. Le Corbusier crê no advento de uma Nova Era, que seria a era da máquina e do planejamento. O Progresso (palavra chave nessa ideologia!), consubstanciado pela “evolução” das ciências e das técnicas, ao trazer o domínio sobre a natureza, permitiria que a sociedade humana construísse — através, principalmente, da (re)orga-

- 
- (1) Le Corbusier. *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, 1957, item 86, p. 109. Como se sabe, esta obra foi publicada originalmente em 1942 sem o nome do autor. Considera-se que ela, redigida por Le Corbusier, expresse os pontos de vista dominantes no IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), realizado em Atenas no ano de 1933. Lúcio Costa e Oscar Niemeyer deixaram sempre claro que a filiação urbanística e arquitetônica de Brasília encontra-se nos princípios de Le Corbusier e da Carta de Atenas. O urbanista Lúcio Costa em alguns depoimentos enfatizou também a proximidade do plano-piloto de Brasília com Paris após reurbanização levada a cabo por Haussmann, com os “grandes e retilíneos boulevards” e as “paisagens compostas por eixos e perspectivas”.
  - (2) Le Corbusier. *La Charte d'Athènes*, op. cit., itens 84 a 86, pp. 107-109.
  - (3) Idem, item 86, pp. 108-109.
  - (4) Oscar Niemeyer. “Forma e função na arquitetura”, in *Arte em revista-4*, 2.<sup>a</sup> ed., São Paulo, CEAC, 1983, p. 57.

nização do espaço, tarefa a ser pensada especialmente pelos urbanistas e arquitetos — uma nova ordenação societária, uma “sociedade do futuro” (mas latente já no presente) onde haveria o domínio de uma ordem harmônica, “natural”, sem conflitos, voltada para a “felicidade” dos indivíduos. Em suas palavras:

“As sociedades anteriores eram pré-maquínista. A de hoje é maquinista. Transformação radical e perturbante. Por toda parte, escombros sobre uma sociedade ultrapassada. Uma realidade prodigiosa: o poderio das máquinas trazendo a abundância e os próprios meios da sua distribuição. Regresso ao passado ou aceitação do desenvolvimento natural das coisas: é absolutamente necessário optar por uma ou por outra. (. . .) Tudo está disponível, todos os poderes: as máquinas, os transportes, a organização industrial, a administração, a ciência pura e a ciência aplicada. Tudo é preexistente. A tarefa consiste em arrancar a sociedade moderna à incoerência, em conduzi-la à harmonia. O mundo tem necessidade de harmonia e de ser guiado por harmonizadores” (5).

Essa concepção de cidade ajustou-se muito bem ao “tempo das ilusões”. No Brasil da segunda metade da década de 50, de fato, imperou uma crença no progresso geral, no “desenvolvimento da Nação”, na industrialização como panacéia para os males do país. O objetivo de um grupo social restrito — a intensificação no ritmo da acumulação de capital, intento conseguido tanto por via de maior internacionalização da economia como pela superexploração da força de trabalho — foi erigida como “vontade coletiva”; apregou-se, inclusive em organizações tidas como de esquerda, a suspensão da luta capital/trabalho em prol daquele que seria o imperativo máximo na conjuntura histórica: o desenvolvimento nacional; gestou-

---

(5) Le Corbusier. *Maneira de pensar o urbanismo*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa Publicações Europa-América, 1977, pp. 150-152. Poderá parecer contraditório que o autor enalteça a máquina, a indústria moderna, a tecnologia capitalística enfim, e, ao mesmo tempo, apregue um “desenvolvimento natural” das coisas. Contudo, ele argumenta que a cidade pós-revolução industrial seria o reino do “caos” e da “confusão”, com muita promiscuidade, ruas estreitas e imundas etc., algo que considera contrário à “ordem natural”. Mas a “era do cálculo, da ciência e da máquina”, iniciada no século XIX, permitiria uma “revolução arquitetônica e urbanística” (para Le Corbusier arquitetura e urbanismo são indissociáveis) que recolocasse a cidade contemporânea em harmonia com a natureza através dos amplos espaços verdes planejados, da funcionalidade específica de cada parte da cidade com vistas a evitar promiscuidades etc. Citando uma frase de Descartes: “Há unidade entre obras da natureza e as do espírito humano”, Le Corbusier faz a apologia da divisão de trabalho característica do sistema industrial: o agrupamento de indivíduos no trabalho com a divisão de tarefas, inclusive a separação entre trabalho manual e intelectual, seria uma “lei natural” (cf. *Maneira de pensar o urbanismo*, op. cit., p. 10).

se, no interior mesmo de uma situação de vigência, mesmo que relativa, das “liberdades democráticas”, a figura de um Estado autoritário, fortemente centralizado a nível federal, cada vez mais planejador e conhecendo o fortalecimento de uma burocracia tecnocrática.<sup>(6)</sup> Brasília foi a “meta-síntese” do governo JK, que voltou-se para o “progresso dentro da ordem”, isto é, a industrialização como forma de manutenção — e reforço — das relações capitalistas de produção.<sup>(7)</sup> Nesse sentido, afirmou Lúcio Costa que “Brasília não é um gesto gratuito de vaidade pessoal ou política, à maneira do renascimento, mas sim o coroamento de um grande esforço coletivo como parte de nosso desenvolvimento nacional — siderurgia, petróleo, barragens, rodovias, automóveis, construções navais; ela corresponde assim ao ápice de um arco...”.<sup>(8)</sup>

Submissão dos trabalhadores ao capital, submissão da natureza à técnica capitalista — as relações dos homens com a natureza, afirma-se, refletem (ou refratam) de uma certa forma as relações dos homens entre si. Brasília parece confirmar a assertiva. Construída num ritmo alucinante — o denominado “ritmo de Brasília”, que permitiu a edificação da cidade em pouco mais de três anos — e com base na dilapidação da força de trabalho, ela se impôs rigidamente à natureza. Criou-se um imenso lago artificial na área. Buscaram-se materiais para construção em regiões distantes. Abriam-se estradas e derrubaram-se matas. E a topografia plana e regular da área foi alterada por obras de terraplenagem com vistas a dar destaque a certos espaços — aqueles que sediariam monumentos estatais — e para criar soluções de desnível, já que não haveria cruzamentos e nem semáforos. Tratava-se de “tomar posse” do lugar, de lhe “impor, à maneira de um Luiz XIV”, como afirma L. Costa, uma estrutura urbana que não fosse uma cidade qualquer, uma *urbe*, e sim uma *civitas*, “possuidora dos atributos inerentes a uma capital”.<sup>(9)</sup>

(6) Cf. Maria Sylvia C. Franco. “O tempo das ilusões”, in *Ideologia e mobilização popular*, Rio de Janeiro, Paz e Terra/CEDEC, 1978, pp. 153-209; Edgar S. de Decca — “Classe operária e democracia”, in *Plural*, S. Paulo, ano I, n.º 2, 1978, pp. 36-55; e Miriam L. Cardoso — *Ideologia do desenvolvimento, Brasil: JK-JQ*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

(7) Cf. Miriam L. Cardoso. op. cit., pp. 149-159.

(8) Lúcio Costa. “O urbanista defende a sua capital”, in *Acrópole*, São Paulo, IAB, 1970, n.º 375-376, p. 8. Também num ensaio escrito em 1930 (e republicado recentemente), esse urbanista já argumentava que: “A máquina — com a grande indústria — veio, porém, perturbar a cadência desse ritmo imemorial, tornando a princípio possível, já agora impondo, sem rodeios, o alargamento do círculo fictício em que... ainda hoje nos julgamos emprisonados. (...) É pueril o receio de uma *tecnocracia*; não se trata do monstro causador de tantas insônias em cabeças ilustres — mas de animal perfeitamente domesticável, destinado a se transformar no mais inocente dos bichos caseiros. Especialmente no que diz respeito ao nosso país, onde tudo ainda está, praticamente, por fazer — e tantas coisas por desmanchar...” (Lúcio Costa. “Razões da nova arquitetura”, in *Arte em revista-4*, op. cit., pp. 17-18).

(9) Lúcio Costa. “Interpretação de Brasília”, in *Arquitetura*, Rio de Janeiro, IAB, n.º 76, out. de 1968, pp. 17-18.

Dentro de uma perspectiva messiânica de cidade-capital para um “novo Brasil, o Brasil definitivo”,<sup>(10)</sup> que surgiria com os “cinquenta anos em cinco”, com o “desenvolvimento nacional”, com o “Estado funcional isento de politicagem e voltado para a administração racional e competente”,<sup>(11)</sup> Brasília foi concebida como “Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente” e com um “desejável caráter monumental”.<sup>(12)</sup> Uma “máquina de morar” e uma “máquina de administrar”, um micro-cosmos que antecipasse a ordem pretendida para o “novo Brasil”, uma ordenação espacial programada pela Razão e onde imperasse a harmonia, a funcionalidade de cada parte, o “espírito de geometria”, o controle dos conflitos — eis o que se pretendeu que Brasília representasse. Denega-se a história como práxis inter-humana e visa-se um “futuro” como o reino do planejamento; ou em outras palavras, tenta-se substituir a história pelo planejamento, sendo que este seria o avatar “moderno e científico” daquela. Exorciza-se a luta de classes e coloca-se como sujeito das transformações sociais o Estado planejador. Assim sendo, nada de nomes tradicionais aos logradouros; em Brasília não existe uma praça ou rua Tiradentes, dos Farrapos, dos Inconfidentes, da Praieira etc. Os nomes das vias (até os termos “ruas” e “avenidas” foram abolidos) são todos geometrizados: W-3, L-2, Asa norte, Setor comercial sul, Quadra 6, Bloco C etc. Seriam então denominações pretensamente fixadas de uma vez para sempre, “científicas”, passíveis de serem usadas em qualquer tempo e lugar e, o que é mais importante, sugerindo que a construção do espaço urbano não é fruto de lutas sociais, de ações contingentes porque políticas, mas sim o resultado da implementação

- 
- (10) Cf. Lúcio Costa. “Considerações em torno do plano-piloto de Brasília”, in *I Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília*, Brasília, Senado Federal, Comissão do Distrito Federal, agosto de 1974, p. 28.
- (11) No discurso de JK, bem como no de certos grupos que apoiaram seu governo, surge com frequência a oposição entre um “Estado cartorial”, da “política tradicional” e voltado para atender a “interesses particulares”, sendo pleno de corrupção e “populismo”, e um “Estado funcional”, que seria “moderno”, “técnico”, “eficiente” e voltado apenas para atender aos “interesses nacionais”. O “novo Brasil” que predominaria com o governo JK conheceria uma transformação na natureza do Estado, que deixaria de ser “cartorial” para se tornar “funcional”, sendo Brasília uma cidade-capital adequada a esse novo Estado: “A mudança de cenário prejudicaria... (a oposição). Quando A.L.C. discursou na Câmara, exigindo o cumprimento da promessa, feita pela maioria, de que daria número para a constituição da CPI — logo após a inauguração de Brasília — contra a NOVACAP, sentiu que sua eloquência se perdera no vazio. Onde o tumulto das memoráveis sessões no Palácio Tiradentes?... A tranquilidade da atmosfera do Planalto não era propícia aos arroubos tribunicios. Oposição e situacionismo viviam em estreita convivência, morando nos mesmos edifícios e se visitando com frequência. Os assuntos políticos nem sempre eram resolvidos no plenário, através de embates de oratória, mas em ‘conversas ao pé do ouvido’, no interior dos apartamentos”. (Juscelino Kubitschek. *Por que construí Brasília*, Rio de Janeiro, Bloch, 1975, p. 307).
- (12) Cf. Lúcio Costa “Relatório de plano-piloto de Brasília”, in *I Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília*, op. cit., p. 317. (Trata-se de uma reprodução integral do relatório original de 1975).

de projetos elaborados por técnicos especializados que trabalham em aparelhos estatais.

Afirma-se comumente que o plano urbanístico original de Brasília expressa uma “intenção igualitária” característica de uma “cidade socialista”. Na realidade, projetou-se a cidade para “todos”, mas com gradações, como se depreende do texto do plano-piloto:

“Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária... Dentro destas ‘super-quadras’ os blocos residenciais podem dispor-se de maneira mais variada, obedecendo porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme... e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres... Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e aos fundos dela as escolas secundárias... A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas... 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, propícia num certo grau a coexistência social... Nesse sentido, deve-se impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural... Previram-se igualmente setores ilhados cercados de arvoredo e de campo, destinados a loteamentos para casas individuais... E admitiu-se igualmente a construção eventual de casas avulsas isoladas de alto padrão arquitetônico — o que não implica tamanho — estabelecendo-se porém como regra, nestes casos, o afastamento mínimo de um quilômetro de casa a casa, o que acentuará o caráter excepcional de tais concessões”.<sup>(13)</sup>

Como se vê, longe de expressar uma intenção de igualitarismo, o plano-piloto de Brasília buscava de fato a harmonia social, o controle dos conflitos, a administração das contradições. Propõe-se áreas de vizinhança nas superquadras, com a convivência de pessoas com “padrões econômicos diferentes”, fala-se em “gradações próprias do regime vigente”, em “ricos” e “pobres”, sugerindo assim que a estratificação social subsume-se a diferenças de grau, meramente quantitativas, portanto, e passíveis de serem harmonizadas, de coexistirem numa relação solidária de vizinhança. Destarte, as classes sociais são vistas numa perspectiva funcionalista que elide a contradição, a exploração, a luta de classes afinal; elas são vistas então como

(13) Lúcio Costa. “Relatório do plano-piloto de Brasília”, op. cit. pp. 331-332.

simples diversidade das condições de vida de cada um, como corolário de uma divisão “técnica” do trabalho. Nota-se, ainda, que o plano urbanístico original já admitia “residências de alto padrão arquitetônico”, “isoladas” em áreas nobres especiais e com afastamento mínimo de um quilômetro, o que acentuaria o “caráter excepcional” das mesmas. Há igualmente a preocupação em evitar tanto as favelas, as habitações populares “espontâneas”, como a “especulação imobiliária”, com um claro objetivo de planejar rigidamente a vida da cidade, de submeter o processo social aos ditames de um plano pré-concebido. Trata-se de uma tentativa de resolver os problemas sociais no papel, no gabinete, visando alcançar uma “sociedade igualitária” não pelo caminho da práxis, das conquistas democráticas “de baixo para cima”, mas sim pela administração pública, pelo planejamento estatal, e isso evidentemente sem colocar em xeque o regime vigente. Ou seja, um plano que pretende instituir uma “máquina de morar” inspirada no sistema industrial capitalista, na divisão do trabalho imperante na unidade fabril: uma cidade pretensamente sem história, transparente de ponta a ponta, “sem alma”, sem contradições antagônicas. Seria isso uma concepção socialista de cidade? Talvez, na medida em que a referência for o denominado “socialismo real”, os Estados totalitários do Leste europeu e da URSS. . .

Brasília foi pensada inicialmente como uma cidade de funcionários públicos tão somente, como local de moradia apenas para aqueles inseridos na divisão do trabalho dentro do aparelho estatal. Lúcio Costa afirmou, a esse respeito, que “Israel Pinheiro e Juscelino Kubitschek disseram que. . . se tratava de uma cidade de burocratas”.<sup>(14)</sup> E mesmo o arquiteto Oscar Niemeyer, nas suas reminiscências sobre o período de construção da nova capital, admitiu que

“Sentíamos que a atmosfera procurada já estava presente, uma atmosfera de digna monumentalidade, como uma capital requer. . . Pensávamos em tudo isso, como se a obra já estivesse realizada, antevendo a cidade pronta. . . Constringia-nos apenas verificar que aos operários seria impraticável manter as condições de vida que o plano-piloto fixara, situando-os, como seria justo, dentro das áreas de habitações coletivas e permitindo que ali seus filhos crescessem fraternalmente com as demais crianças de Brasília, sem complexos, aptos às reivindicações que o tempo lhes proporcionar”.<sup>(15)</sup>

E, de fato, essa idéia de uma cidade para burocratas, onde não existiriam operários e nem populações de baixas rendas, está enleada com os imperativos que promoveram a transferência da capital federal daquela que era então a maior metrópole brasileira — o Rio de Janeiro — até essa área

(14) Lúcio Costa. Depoimento ao jornal *O Estado de S. Paulo* de 27-3-1982, p. 16.

(15) Oscar Niemeyer. *Minha experiência em Brasília*, Rio de Janeiro, Vitória, 1961, pp. 56-57.

relativamente distante das grandes aglomerações de trabalhadores e de atividades econômicas. Foi em 1946, no seio da Constituinte, que essa posição mudancista (que houvera já se colocado em 1891, embora com outro significado) ganha terreno nos debates parlamentares e na imprensa, tornando-se numa possibilidade bastante viável. E esse período de “redemocratização” iniciado com o final do Estado Novo, apesar de ter sido controlado “pelo alto”, deu ensejo ao surgimento de certas manifestações populares espontâneas, que eram sempre temidas; daí a implementação pelo Estado e pelos grupos sociais dominantes de algumas medidas “preventivas” para a manutenção da ordem, muitas delas — no tocante à instrumentalização do espaço — inspiradas no discurso geopolítico.<sup>(16)</sup> A implantação de Brasília, em grande medida, pode ser vista nesse bojo de operações voltadas para o controle social, conforme as próprias palavras de JK deixam entrever:

“Uma cidade como o Rio, pela sua amplitude e pela sua adiantada industrialização, com a conseqüente concentração de grandes massas, obriga o governo federal, pelo simples fato de estar ali sediado, a permanentes preocupações com assuntos de ordem meramente local. . . (ficando então) divorciado daqueles brasileiros que, no interior também constroem, silenciosamente, e tantas vezes ao desamparo de qualquer ação governamental, a grandeza do país. As agitações de caráter grave fermentam, de preferência, nos grandes centros, insufladas por elementos de indisciplina e de desordem, os quais aí têm as condições ideais para a subversão”.<sup>(17)</sup>

É evidente que se pensou nos serviços habituais: nos motoristas dos ministros e de outros funcionários graduados, nos empregados dos hotéis, nos faxineiros etc.<sup>(18)</sup>. Todavia, o volume excessivamente grande do exército de reserva de trabalhadores, que é uma peculiaridade da forma específica do desenvolvimento capitalístico no Brasil, e que se intensificou mais ainda no período JK — no qual lançaram-se os alicerces para o “padrão de acumulação” que predominou posteriormente, onde as indústrias de bens de consumo duráveis passam a se constituir no carro-chefe da economia pela via tanto do notável endividamento externo como da superexploração da

(16) Cf. José William Vesentini. “A construção de Brasília e o discurso geopolítico nacional”, in *Anais do 4.º Congresso Brasileiro de Geógrafos*, São Paulo, AGB, 1984, livro 2, volume 2, pp. 11-20.

(17) Juscelino Kubitschek. *A marcha do amanhecer*, São Paulo, Bestseller, 1962, p. 62.

(18) “Além disso, a obra arquitetônica não revela a mesma preocupação de justiça social. . . (que pretensamente existiria no plano urbanístico). Não raro deparamos com dependências para empregados que por pouco não desaparecem no solo e com áreas de serviço sem a luz e a ventilação necessárias ao trabalho. Quer dizer. . . dos alojamentos de serviços do Brasília Palace Hotel?” (Rubens R. dos Santos, “Brasília como ela é” in *O Estado de São Paulo*, 13-03-1960).



força de trabalho, o que acarreta um crescente aumento na concentração existente na distribuição da renda nacional <sup>(19)</sup> —, parece não ter sido levado em consideração. O surgimento das cidades satélites ocorreu então de forma diferente da prevista:

“O crescimento da cidade é que ocorreu de forma anômala. Houve a inversão que todos conhecem, porque o plano estabelecido era para que Brasília se mantivesse dentro dos limites para os quais foi planejada, de 500 a 700 mil habitantes. Ao aproximar-se desses limites, então, é que seriam planejadas as cidades satélites, para que estas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Este era o plano proposto. Mas ocorreu a inversão, porque a população a que nos referimos (os candangos) aqui ficou, e surgiu o problema de onde localizá-la. (. . .) Daí a criação dos núcleos periféricos, para transferir as populações. . . Como consequência, os núcleos se transformaram em verdadeiras cidades, as chamadas cidades satélites, que tomaram o lugar das cidades satélites que deveriam ocorrer. . . A cidade ainda está oca. Entretanto, dois terços da população de Brasília moram nessa periferia, o que foi, naturalmente, desvirtuamento. Todavia, não implica em reformulação do plano-piloto, que tem características próprias e deve ser mantido. Precisamos é prever áreas adequadas para a expansão da cidade, de forma a impedir — isto é fundamental — que ela se faça ao longo das vias de conexão com as denominadas cidades satélites, emendando tais núcleos à matriz, ao chamado Plano Piloto (\*), o que seria um desastre. De todos os modos, tem de ser evitado”.<sup>(20)</sup>

Assim sendo, as cidades satélites tal como existem hoje não foram previstas no plano-piloto de Brasília. Mas elas surgiram antes mesmo da inauguração da cidade e vêm apresentando um ritmo de crescimento demográfico superior ao do Plano Piloto. Em 1960, as cidades satélites — que eram apenas quatro: Taguatinga, Núcleo Bandeirante, Planaltina e Sobradinho — possuíam cerca de 40% dos 142 mil habitantes do Distrito Federal. Em 1980, as cidades satélites — agora já em número de oito: aquelas 4 e mais Ceilândia, Guará, Brazilândia e Gama — perfaziam já cerca de 72% dos 1,2 milhões de habitantes do Distrito Federal. E as

(19) Cf. Francisco de Oliveira, “A economia brasileira: crítica à razão dualista”, in *Estudos CEBRAP*, São Paulo, CEBRAP, 1972, n.º 2, especialmente pp. 40-59.

(20) Lúcio Costa. “Considerações em torno do plano-piloto de Brasília, op. cit., p. 26.

(\*) Por motivo de clareza no texto, tentando evitar dubiedades, grafamos *Plano Piloto* (com maiúsculas e sem hífen) quando a expressão referir-se ao núcleo principal da cidade de Brasília, isto é, àquela porção da cidade que foi planejada e onde surgem os órgãos públicos do governo federal; e *plano-piloto* (em minúsculas e com hífen) quando a referência for o plano urbanístico original de Brasília.

discrepâncias entre o Plano-Piloto e as cidades satélites são conspícuas. O Plano Piloto concentra o que há de melhor em Brasília: escolas, hospitais, infra-estrutura de pavimentação, energia elétrica, rede de esgotos etc. Por exemplo, no setor de energia elétrica, dos 668.828 MWH consumidos no Distrito Federal no ano de 1982, couberam à localidade do Plano Piloto exatamente 391.908, ou seja, 58,6% do total; e com relação à telefonia, dos 151.361 terminais em serviço no Distrito Federal em 1982, nada menos que 99.051, ou 65,4% do total, localizavam-se no Plano Piloto.<sup>(21)</sup> A oferta de empregos do Distrito Federal concentra-se também no Plano Piloto: quando se observa o fluxo dos transportes coletivos em Brasília nota-se que a maior parte dos ônibus urbanos que circulam pelas cidades satélites serve para ligar cada uma delas com o Plano Piloto: elas são assim verdadeiras “cidades dormitórios”, servindo como locais de moradia da mão-de-obra que trabalha no Plano Piloto por baixos salários, ou, ainda, do exército de reserva dessa mão-de-obra. Portanto, residem no Plano Piloto aqueles que possuem maiores rendimentos. Uma pesquisa de 1977, feita pelo GDF (Governo do Distrito Federal) e pela SEPLAN (Secretaria do Planejamento), ao dividir a população do Distrito Federal em três faixas de renda — A = de 0 até 6 salários mínimos, B = de 6 até 12; e C = mais de 12 salários mínimos —, constatou que entre os moradores do Plano Piloto predomina de forma absoluta a faixa C, sendo que nas cidades satélites em geral predomina a faixa A; existem exceções apenas em algumas partes do Plano Piloto (algumas superquadras de residências econômicas), onde aparece em grande quantidade a faixa B, e nas cidades satélites de Guará e Núcleo Bandeirante, além do centro de Taguatinga, locais onde predomina igualmente a faixa B.<sup>(22)</sup>

Todavia, apesar de não terem sido previstas no plano urbanístico original de Brasília, as cidades satélites, paradoxalmente, só existem devido à manutenção desse plano urbanístico no núcleo principal da cidade, isto é, no Plano Piloto. Foi para a implementação rigorosa desse plano que se impediu que os candangos residissem no Plano Piloto, na porção de Brasília concedida para aqueles que possuam automóveis particulares, que auferiam rendimentos compatíveis com o nível de consumo apropriado à “civitas”. E foi sempre para a preservação do plano urbanístico original que se expulsou de Brasília no sentido estrito (ou seja, do Plano Piloto) as populações “disfuncionais” em relação a essa concepção modernista de cidade, de “máquina de morar”. As freqüentes erradicações de favelas e “invasões”, com a transferência compulsória dessas populações para as cidades satélites, são realizadas sempre com vistas a manter as características originais de Brasília. O exemplo mais notável disso foi o da criação de Ceilândia, em 1971. Essa cidade satélite, localizada a 35 Km do Plano

(21) CODEPLAN — *Anuário estatístico do Distrito Federal — 1983.*

(22) GDF/SEPLAN — *Plano estrutural de organização territorial do Distrito Federal*, Brasília, agosto de 1977.

Piloto, onde hoje vivem os brasileiros de mais baixa renda per-capita e que, em grande parte, pode mesmo ser considerada como uma imensa favela, foi criada para receber as populações das “grandes invasões” (IAPI, Tenório e Esperança), que localizavam-se no interior do Plano Piloto: cerca de 100 mil indivíduos foram “deportados” nesse ano de 1971. Em 1982, Ceilândia possuía cerca de 350 mil habitantes, sendo a maior das cidades satélites e tendo já quase ultrapassado o efetivo demográfico total do Plano Piloto. Dessa forma, as cidades satélites só existem devido à manutenção do plano-piloto na porção principal da cidade. Elas surgiram não apenas devido ao imenso fluxo de migrantes que demandaram essa área durante e após a construção da nova capital do Brasil, uma migração cujo volume teria ultrapassado o previsto.<sup>(23)</sup> Elas existem fundamentalmente devido à rigorosa preservação do plano original em Brasília no sentido estrito. Ou, em outros termos, em Brasília, assim como em toda grande cidade do Brasil, existem enormes disparidades sociais que são expressas ao nível espacial; há uma tendência de separação entre as camadas minoritárias de elevados rendimentos e as classes populares. Contudo, nas demais grandes cidades do país é comum a convivência entre o edifício luxuoso e a favela, do bairro rico com as moradias precárias nos espaços ociosos em seu interior. Já em Brasília o controle draconiano sobre o uso dos espaços no Plano Piloto, que só é possível devido ao imenso volume de recursos financeiros arrecadados fora da cidade e aí aplicados pelo governo federal,<sup>(24)</sup> torna mais nítida essa separação: em nome da preservação do plano-piloto pratica-se uma segregação espacial — de um lado a pobreza das cidades satélites, com carência de infraestrutura urbana, com padrões arquitetônicos “rudimentares” em suas construções, com um crescimento urbano “caótico” ou “espontâneo” etc.; e, do outro lado, o Plano Piloto, onde vive uma minoria da população total do Distrito Federal, com a melhor oferta de serviços coletivos do país, com edifícios luxuosos e monumentais, com um padrão arquitetônico moderno e rigorosamente controlado, com um crescimento urbano planejado etc. Numa perspectiva dualista, haveria aí uma antinomia entre o “Brasil moderno” — o “futuro” do país — e o

(23) Cf. Gustavo L. Ribeiro, “Arqueologia de uma cidade: Brasília e suas cidades satélites”, in *Espaço & Debates*, São Paulo, 1982, n.º 5, pp. 113-125.

(24) Brasília é sustentada pelo restante do país: os recursos arrecadados fora dessa área e transferidos até ela pelo governo federal constituem sempre a maior parte dos gastos realizados a cada ano no Distrito Federal. Frente às suas dimensões de cidade milionária, Brasília possui escassas atividades produtivas. Ela vive mais em função dos “serviços” que presta ao restante do país como capital federal. Alguns estudos sobre a possibilidade de instalação de inúmeros tipos de indústrias no Distrito Federal foram desaconselhados pela SEPLAN, que argumentou ser Brasília uma espécie de símbolo do Brasil, o de uma cidade sem conflitos sociais, sem poluição e desordens, devendo então manter essa imagem que seria assemelhável a outros símbolos nacionais, tais como o hino e a bandeira.



“Brasil arcaico” — o “subdesenvolvimento” do país.<sup>(25)</sup> Ou, numa interpretação mais dialética, uma “utopia intramuros” teria sido criada pelo Estado autoritário, uma cidade-capital apropriada para a divisão técnica do trabalho no seio do aparelho estatal e que expulsou para o “extramuros” a contradição, os trabalhadores produtivos.<sup>(26)</sup>

Mas a contradição também habita o Plano Piloto. Ela se manifesta principalmente pela oposição entre a ordem burocrática, centrada na defesa do plano-piloto, e as práticas espontâneas dos moradores da cidade. O plano, na realidade, pretende antecipar tudo, abolir a iniciativa dos habitantes, das associações de vizinhos, dos denominados movimentos sociais urbanos. Estes são mal tolerados pelo Estado, que procura esvaziá-los ou antecipar suas reivindicações; afinal, os recursos financeiros aí são fatos e vêm de fora. Os próprios clubes dessa localidade não nascem de uma decisão associativa, mas são pré-determinados e custeados por organismos estatais. O morador, porém, não aceita passivamente essa tutela que lhe é imposta. Ele reage com frequência, tomando iniciativas que contrariam a lógica do plano. Inúmeros exemplos podem ser lembrados.

Um deles é o problema do pedestre. Como se sabe, o Plano Piloto foi construído com a supressão das “tradicionais” ruas e avenidas. No seu lugar surgem as vias expressas, destinadas a aumentar a velocidade dos deslocamentos no interior da cidade. Essas largas vias urbanas não possuem sequer calçadas: suas laterais são arborizadas. Tratam-se de largas tiras de asfalto destinadas às máquinas em movimento, onde andar a pé significa um sério risco de vida. Aos pedestres reservaram-se outros espaços, separados dessas vias, normalmente dentro das superquadras. Mas por essas vias — como a W-3 ou a L-2, por exemplo — é que trafegam os ônibus urbanos, que transportam aqueles que não possuem carros particulares. Porém quem descer num ponto de ônibus errado deverá pegar outro coletivo para chegar ao seu destino, mesmo que a diferença seja de um ponto apenas. Isso porque as laterais dessas vias são constituídas por árvores ou mato alto; e andar na beirada delas, pelo asfalto, é algo possível, mas bastante arriscado devido a grande velocidade dos veículos que por aí transitam. Mas, apesar de Brasília ter sido concebida para quem possui automóvel particular,<sup>(27)</sup> existem os pedestres permanentes em grande

(25) Cf. José Pastore. *Brasília — a cidade e o homem*, São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1969, pp. 44-50; e Milton Santos. *A cidade nos países subdesenvolvidos*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1965, pp. 51-68.

(26) Cf. Francisco de Oliveira. “Brasília ou a utopia intramuros”, in *O banquete e o sonho — ensaios sobre a economia brasileira*, S. Paulo, Brasiliense, 1976, Cader-nos de Debates n.º 3, pp. 86-87; e Regina M.P. Meyer. “Segregação espacial — Brasília”, Eva A. Blay. (org.) — *A Luta pelo espaço*, 2.ª ed., Petrópolis, Vozes, 1979, pp. 149-167.

(27) “... o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família”. (Lúcio Costa. “Relatório do plano-piloto de Brasília”, op. cit., p. 323).

número. Afinal, além dos habitantes das cidades satélites que trabalham no Plano Piloto, há aqueles que auferem rendimentos insuficientes para serem moradores plenos do local, mas aí residem na situação de empregadas domésticas, caseiros, alguns serviços de hotéis etc.; e há também, deve-se lembrar, as populações de “invasões” localizadas no interior desse núcleo urbano planejado. E esse enorme contingente de pedestres permanentes acabou criando seus próprios caminhos. Foram abertas verdadeiras picadas no mato, caminhos de terra que nos dias de chuvas ficam cheios de lamas e poças de água, mas que encurtam as distâncias e evitam os perigos de atropelamentos das vias expressas. Muitas propostas para se construir caminhos para os pedestres, partindo às vezes até de organismos oficiais, foram aventadas; nenhuma foi implementada. Isso não apenas porque implicaria numa alteração, mesmo que de pequena monta, na concepção urbanística original, mas também porque facilitar o usufruto do Plano Piloto pelas populações de baixas rendas seria ferir a concepção elitista que tipifica essa cidade-capital. Quando se aboliu a “rua” — forma de lazer das mais baratas: passear, olhar vitrinas, mostrar-se, ver os outros etc. —, e se internalizou a “vida de rua” em locais específicos como certos palácios de consumo e setores dentro das superquadras, excluiu-se os de menor poder aquisitivo, a “população servil”. O Plano Piloto para estes é realmente desagradável: os ônibus são relativamente raros (já que é muito comum que certas repartições públicas tenham seus próprios coletivos para buscar e levar os funcionários das cidades satélites, com horários bem determinados) e deixam de circular à noite e de madrugada; os preços dos táxis são normalmente o triplo daqueles que vigoram para iguais distâncias em cidades como São Paulo, Rio ou Belo Horizonte; e não existem praças no sentido usual de locais de passeio, diversão, paquera etc. — os locais de diversões são espaços reservados à elite, a populações com um alto poder aquisitivo. Nesse sentido, nunca se pretendeu de fato que esses caminhos de pedestres fossem melhorados e pudessem dar origem aos espaços adequados à sociabilidade costumeira da “gente de rua”.

Outro exemplo dessa reação à ordem burocrática é o chamado problema da rua ou do frente-fundo. As largas vias urbanas destinadas ao tráfego de veículos não foram planejadas com calçadas. As lojas aí localizadas devem ter suas frentes do lado oposto ao dessas vias de comunicações (voltadas então para o interior das superquadras), sendo que seus fundos, por onde recebem estoques, é que dão para as vias. Os primeiros habitantes de Brasília, contudo, rejeitaram essa anti-rua, acabando por inverter o fundo em frente da loja. Estando esses fundos associados a tráfego e movimento, foram percebidos como áreas costumeiras de intercâmbio e sociabilidade; e não houve a preocupação em desenvolver o lado ajardinado proposto para as unidades comerciais, que seria de fato a frente das mesmas. Mas já na construção das unidades comerciais da Asa Norte houve uma reação oficial contra esse uso espontâneo e fora do programado: os setores foram divididos em pavilhões separados uns doze metros uns dos outros,

além de recuados uns sete metros do meio-fio e elevados vários metros acima do nível da via expressa. É preciso então subir alguns degraus para alcançar os pavilhões, fato que elimina de vez a calçada e a possibilidade de “dar uma volta na rua”.<sup>(28)</sup>

Apareceram igualmente, no Plano Piloto, os espaços característicos do comércio informal, destinados às pessoas de baixas rendas: vendedores ambulantes de biscoitos, pastéis etc.; as precárias barracas de laranjas, maçãs e outras frutas; os que vendem seus “churrascos de gato”, ou espetinhos de carne assada numa lata colocada acima de um caixote de madeira; os que comerciam em “ruas” especiais refrescos e bebidas e assim por diante. Mesmo com a intensa fiscalização, que freqüentemente resulta em repressão física, esse comércio vem se multiplicando. Afinal, ele parece corresponder, bem ou mal, a uma necessidade da reprodução da força de trabalho nessa localidade, pois em certos horários, especialmente na saída do serviço, alguns desses espaços (como certas áreas entre o setor comercial sul e os pontos de ônibus do eixo rodoviário) ficam repletos de trabalhadores que conversam em grupo, comem e bebem alguma coisa e depois pegam o coletivo que os levará até seus locais de morada, geralmente as cidades satélites.

Também os denominados interesses imobiliários deixaram sua marca em Brasília, contrariando em alguns casos a imposição do plano. Certos espaços urbanos e certos edifícios foram construídos sem a integral observância ao projeto original: constituem aquilo que Lúcio Costa e, especialmente, Oscar Niemeyer, rotulam de “baixo nível” arquitetônico ou urbanístico.<sup>(29)</sup> E surgiram algumas “invasões” nos amplos terrenos ociosos existentes no interior do Plano Piloto, com o aparecimento de moradias precárias ou favelas. Elas são freqüentemente erradicadas para fora desse núcleo planejado da cidade, mas sempre surgem novas “invasões”.

Todas essas práticas urbanas que contrariam de diversas formas a ordem do plano — desde a das empresas imobiliárias até as populações das “invasões”, passando pelos caminhos de pedestres, pela inversão fundos/frente nas unidades comerciais da Asa Sul, além de outras —, não possuem evidentemente um mesmo sentido, uma lógica comum. São desconexas e plurívocas. Mas têm em comum a oposição ao plano, a recusa da ordem unívoca e pré-determinada que ele consubstancia. Em suma,

---

(28) Cf. James Holston. “A linguagem das ruas: o discurso político em dois modelos de urbanismo”, in *Anuário Antropológico-80*, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro/UFCE, 1982, pp. 151-183.

(29) Cf. Oscar Niemeyer. “Brasília 70”, in *Acrópole*, S. Paulo, IAB, 1970, n.º 375-376, pp. 10-11; e também entrevista à *Folha de S. Paulo* de 21-04-1978. Deve-se lembrar, contudo, que tanto Niemeyer como Lúcio Costa afirmaram em inúmeras ocasiões que essas alterações frente ao plano-piloto não alteraram o essencial, que segue preservado no núcleo principal da cidade, isto é, no Plano Piloto.

recusam o despotismo do planejamento, o totalitarismo representado pelo domínio da Razão como sistema que pretende determinar todo processo desde seu começo. Nesse sentido, essas práticas heterogêneas, mesmo que tenham por trás de si interesses de grupos particulares (e às vezes até de empresas capitalistas e de lucros, como no caso dos “interesses imobiliários”), ao entrarem em choque com a ordem burocrática, estão com essa atitude contribuindo para possibilidade da democracia ao nível urbano. Pois a democratização da gestão da cidade, no caso específico de Brasília, passa antes de mais nada pela negação do plano. É em função deste — para sua preservação e desenvolvimento ao extremo — que se transforma o cidadão em objeto de planificação, em elemento passivo que deve ajustar-se a uma programação que atinge até mesmo a sua quotidianidade.

Na realidade, Brasília sempre exprimiu, desde a sua implantação, uma extrusão da vida pública, da participação política das classes populares. Não apenas seu espaço urbano manifesta uma harmonia e uma funcionalidade subordinadas a um plano engendrado e garantido pelo Estado, como também sua própria posição geográfica como cidade-capital — em local próximo ao centro geométrico de território mas distante da “área nuclear” do país: a megalópolis que vai da Grande São Paulo e arredores até a Grande Rio de Janeiro —, denota uma política institucional praticada como administração, como técnica gerencial exercida por um grupo de “especialistas” que buscam um sobrevôo em relação aos conflitos sociais. Nesse sentido, reinventar a democracia no Brasil significa, entre outras coisas, repensar Brasília como cidade e como capital. Fundar um novo corpo político, questionando os poderes instituídos e buscando uma situação que não só garanta os direitos democráticos como permita sua contínua ampliação, passa também pela reabertura da discussão sobre a cidade-capital. Encarar a cidadania e a representatividade como questões que encontram-se sempre em aberto na vida pública tem como um de seus pressupostos a supressão da percepção estratégica e administrativa da capital, da sede do governo enquanto instituição — percepção essa que alicerçou a implantação de Brasília. Assim, torna-se imperativo que a sociedade como um todo reproponha a questão da capital no bojo da luta pela cidadania, e que os moradores de Brasília, incluindo-se os das cidades satélites, alcancem a gestão de sua urbe. Essa forma de práxis, afinal, pode permitir que Brasília encontre a sua alma. . .