

# Brasilia y los mitos<sup>1</sup>

---

Nelci Tinem, Lucia Borges

El proyecto propuesto para la nueva capital —Brasilia— a finales de los años cincuenta, provocó una serie de críticas, al tiempo que generó expectativas respecto a una forma distinta de convivencia entre las diferentes clases sociales.

La ciudad, construida como símbolo del ingreso del país en el mundo moderno bajo la égida de la expansión del capital, incluía también la perspectiva de una sociedad más justa e igualitaria —ya fuera por su filiación lecorbusierana, o por la propaganda política que la definía como «la capital de la esperanza». No bastaban esas ilusiones plantadas en el seno de la sociedad brasileña, esa empresa significaba también la concreción de la primera ciudad diseñada enteramente según los principios urbanos modernos.

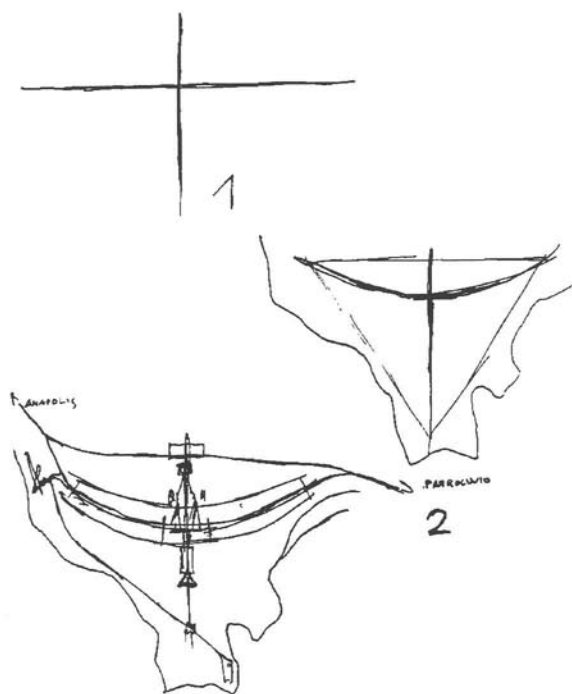
Muchas de las críticas a Brasilia se hicieron a partir de la mitificación del poder del diseño urbano. Como si se creyera en su inmunidad absoluta frente a la contaminación del proceso social. Este artículo busca entender el origen de este equívoco —criticar Brasilia por contener los antagonismos sociales, económicos y culturales, propios de las metrópolis espontáneas, que debían superarse— y analizar Brasilia como una ciudad brasileña más.

## I. BRASILIA, DISTRITO FEDERAL.

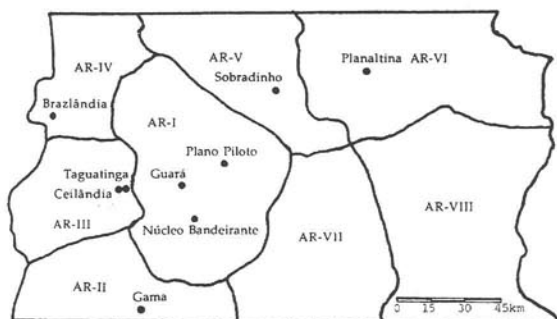
Brasilia, Distrito Federal, está situada en la región centro-oeste de Brasil, con un área de 5.850 Km<sup>2</sup> y cerca de 1.800.000 habitantes.

Conforman el Distrito Federal, el Plano Piloto y ocho ciudades satélites: Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Gama, Sobradinho, Guará, Ceilandia, Planaltina y Brazlandia.

El Plano Piloto es el centro privilegiado del Distrito Federal, es donde están localizados los grandes equipamientos urbanos y servicios especializados, y está comunicado con todas las ciudades satélites por un sistema de carreteras.



Relatório do Plano Piloto de Brasília: croquis iniciais de Lúcio Costa



Mapa del Distrito Federal.

1 Este artículo surgió como contestación a las ideas del arquitecto Roberto Segre sobre Brasilia, condensadas en el capítulo «Brasilia, la transformación del mito urbano» de su libro *América Latina, fin de milenio: raíces y perspectivas de su arquitectura*. La Habana, Editorial Arte y Arquitectura, 1990.

2 COSTA, L. «Relatório do Plano Piloto de Brasília» en *Cadernos de Arquitetura*, núm. 3, Brasília, 1970.

3 Respecto a las imágenes de la ciudad, ver HUMBERTO, L. *Brasilia, Sonho do Império, Capital da República*. Brasília, Edição do Autor, 1980.

4 Sobre la implantación de Brasilia ver PINHEIRO, I. «A história de Brasília» (extraído de la entrevista de Israel Pinheiro para la revista *Módulo* núm. 8) en *Módulo*, núm. 89/90, jan/abr, 1986.

5 Esta es la crítica que hace Segre respecto a Brasilia. Ver SEGRE, R. *Op. cit.*

El Plano Piloto se estructura a partir del cruce de dos ejes, el monumental (E/W) y el residencial (N/S).

«Nació del gesto primario de quien señala un lugar o de él toma posesión: dos ejes, cruzándose en ángulo recto, o sea, la propia señal de la cruz».<sup>2</sup>

Ese cruce ocurre a tres niveles distintos en la Terminal de Autobuses, el corazón del Plano Piloto, desde donde parten los autobuses con destino a las ciudades satélites y a los diferentes lugares del mismo Plano. El eje monumental, así llamado por contener los principales edificios símbolos de la ciudad —o del país—, se mantiene al mismo nivel del suelo, mientras que el residencial —conocido como *el eje de la muerte*— lo cruza, en el tramo central, por una vía subterránea, y en las laterales, por vías elevadas que rodean la Terminal y dan acceso a las supercuadras.

Desde la plataforma superior de la Terminal de Autobuses se puede tener una visión perfecta de la Explanada de los Ministerios —el *valle de la corrupción*—, que se extiende por el eje monumental; en dirección este, hasta la Plaza de los Tres Poderes, perspectiva que tiene como cierre el edificio principal del Congreso Nacional, la más conocida tarjeta postal de la ciudad.

Junto a la Terminal de Autobuses, están los sectores cultural —con el Teatro Nacional—, bancario y de autarquías, además de la Catedral.

En la dirección oeste, el lado más extenso del mismo eje, están la Torre de Televisión, el espacio cultural, los sectores comercial, de diversiones, hotelero, gráfico, deportivo y militar, el gobierno del Distrito Federal, y la Estación de Ferrocarriles, desde donde salen los trenes y autocares a otras ciudades.

A lo largo del eje residencial se ubican las viviendas colectivas, distribuidas en supercuadras —16 hacia el norte y 16 hacia el sur— con aproximadamente once bloques residenciales cada una. Las viviendas individuales están junto a la Avenida W3, además del comercio, cines, escuelas públicas y privadas, templos, etc.

Completan el sistema vial principal de la ciudad dos vías paralelas al eje residencial: avenidas W3, esencialmente comercial, y L2, en donde se concentran los grandes equipamientos urbanos.<sup>3</sup>

## 2. BRASILIA Y LOS MITOS

Brasilia fue diseñada como una ciudad para 500 mil habitantes donde, como en cualquier otra ciudad, deberían convivir las diferentes clases sociales.

El proyecto y la construcción de la ciudad capital del país, habían sido planeados como símbolos de un posible y esperado desarrollo en el marco del sistema capitalista.

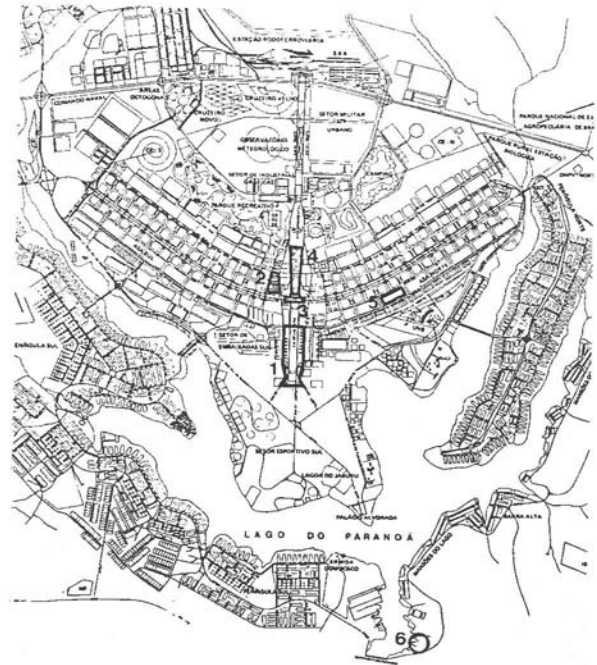
La transferencia de la capital y la fundación de una nueva ciudad en el vacío del Planalto Central brasileño tuvieron como principales determinantes, la expansión del capital y la integración al mercado del centro y norte del país, pese las leyendas creadas en torno a ese tema.<sup>4</sup>

Es, por tanto, un equívoco criticar Brasilia porque ella contiene todos aquellos antagonismos sociales, económicos y culturales de las metrópolis espontáneas, que debían superarse.<sup>5</sup> Tales antagonismos son característicos de un modo de producción y no son, obviamente, superables a través del diseño urbano. ¿Por qué y cómo podría Brasilia superar su condición de ciudad brasileña?

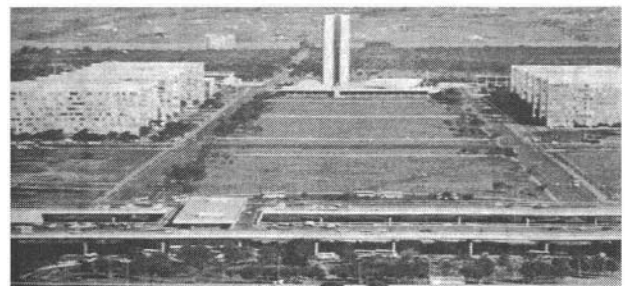
Las distintas opiniones, positivas o negativas, sobre Brasilia, sobre su éxito o fracaso han dependido siempre de la utopía o del modelo de referencia de quiénes las emiten.

Sería interesante que nos preguntáramos: ¿Cuales son los mitos sobre Brasilia y cuál es la realidad? ¿Por qué los obreros son alejados del Plano Piloto, que debería representar el conjunto de la ciudad, pero que pronto se torna un *centro urbano* respecto a las ciudades satélites?

El misticismo, tan arraigado en el pueblo brasileño ¿debería estar ausente en una ciudad de *trazado*



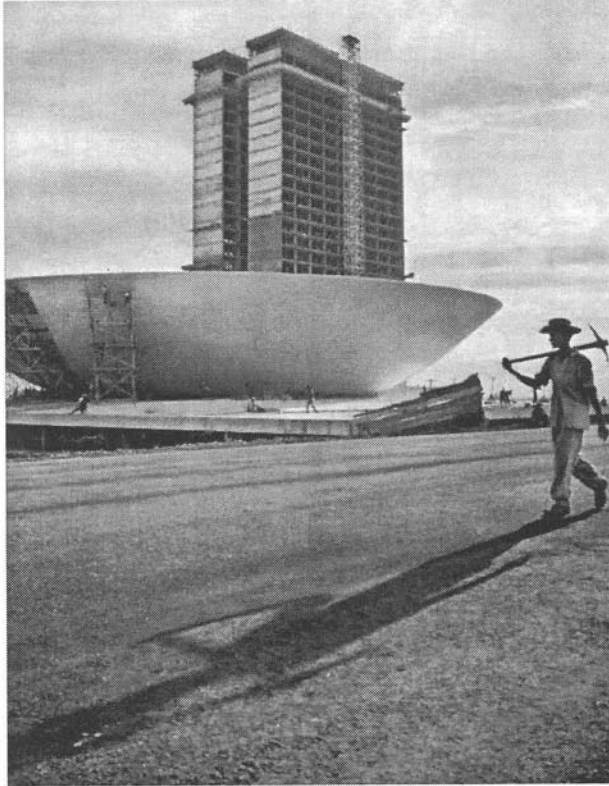
Plano piloto de Brasilia y alrededores.



Plano Piloto de Brasilia: eje monumental

*racional!* ¿Es que el diseño urbano debe hacer que se supere también una característica de sus habitantes?

¿Constituyen las intervenciones de esos habitantes en lo urbano y en lo arquitectónico la *bastardización* de una obra incontestable? ¿Significan el fracaso de la propuesta?



Brasilia: construcción del Parlamento y trabajador.

Es sabido que en cualquier ciudad brasileña el obrero de la construcción civil no gana lo suficiente para usufructuar lo que construye y es marginado con respecto al espacio; sin embargo, sólo en el caso de Brasilia se pregunta donde están los obreros que la construyeron.

La fase anterior a la inauguración de la ciudad —1956 a 1960— fue marcada por el más grande esfuerzo de trabajo de esos años. El propósito de construir la capital en menos de cuatro años hizo necesaria la utilización extensiva de una gran masa de trabajadores, creándose un flujo migratorio sin precedentes en la historia del país —la tasa media de crecimiento anual en el periodo fue de 103,88%:

«La gente emigraba debido a la intensa propaganda existente en la época, que estimulaba a los brasileños a que vinieran a construir la nueva capital. Los *candangos* venían al Planalto Central no sólo para construir una ciudad, sino para construir la *capital de la esperanza*, pues tenían la esperanza de mejores días para sus familias y de una vida con dignidad. Sueño alimentado por los políticos de la época, incluyendo el propio presidente, Juscelino Kubitschek, dando la ilusión de que las cosas irían realmente cambiar a con la construcción de Brasilia».<sup>6</sup>

Se creó, así, una expectativa demasiado grande e irreal respecto a Brasilia —el mito de la transformación de las condiciones de vida—, que no podía ser concretada en la práctica.

En palabras del mismo Niemeyer:

«nos sentíamos incómodos al verificar que para los obreros sería impracticable mantener las condiciones de vida que el Plano Piloto había fijado, ubicándolos, como sería justo, dentro de las áreas de habitación colectiva...».<sup>7</sup>

El sueño de tener el ministro y el motorista viviendo en un mismo edificio, en el que se mezclaron y

6 GOUVEIA, L. A. «A Capital do Controle e da Segregação Social» in PAVIANI, Aldo (org.). *A Conquista da Cidade: Movimentos Populares em Brasilia*. Brasilia, Editora da UnB, 1991: 81.

7 NIEMEYER, O. *Minha experiência em Brasilia*, Vitoria: Rio de Janeiro, 1961.

8 GOUVEIA, L. A. *Op. cit.* 1991:80

9 PINEDO, L., NAKAMI, L. N. «O Canteiro de Obras da cidade Planejada e o Fator de Aglomeração» en PAVIANI, Aldo (org.) *A Conquista da Cidade: Movimentos Populares em Brasilia*. Brasilia, Editora da UnB, 1991: 56/57.

confundieron ideales, intenciones y fantasías sobre posibilidades de cambios efectivos, no ha sido nunca realizado:

«El símbolo del urbanismo moderno se ha configurado como un modelo casi perfecto de segregación y control espacial y social».<sup>8</sup>

Brasilia podría ser considerada una ciudad prácticamente sin contradicciones si observáramos solamente el Plano Piloto, si ignoráramos las ciudades satélites:

«Es hoy justamente la *ciudad ideal* para una gran parcela de la clase media, los altos y medios servidores públicos y burócratas, que usufructúan del esquema de vida propiciado por la constitución del espacio urbano. Aquí no se ve la falta de verde, no existe la contaminación ambiental, no hay problemas de tráfico en general, gran parte de las actividades (como comercio y bancos) está facilitada por la sectorización del uso del espacio (lo que hace disminuir el tiempo de locomoción); en fin son algunos de los aspectos tan reclamados en las grandes ciudades que, en el caso del Plano Piloto, existen y están organizados. Sin embargo, la segregación ocurre en la exacta medida en que se ha podido preservar este aspecto límpido del plano original debido a la formación y expansión de las ciudades satélites...».<sup>9</sup>

Este planteamiento nos puede servir para introducir otro mito que acompaña las polémicas sobre Brasilia —el de ciudad símbolo del urbanismo moderno, cuya forma es *culpable* de la estratificación social y espacial de sus habitantes.

Machado, en un artículo sobre la imagen urbana de Brasilia observa que los análisis del modo de vida en esa ciudad no se desvinculan de su diseño, de su propuesta espacial:

«Mientras en los análisis de otros medios urbanos el debate se desprende del espacio



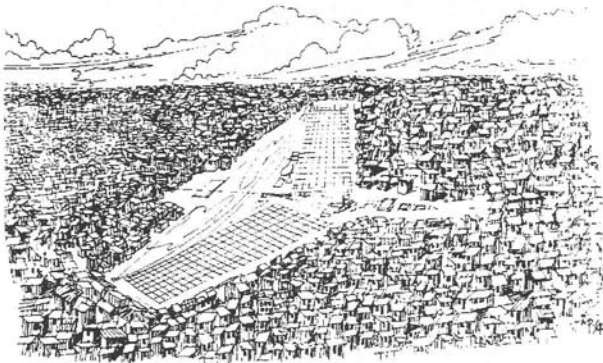
Inauguración de Brasilia: los políticos.



Inauguración de Brasilia: los trabajadores.



Juscelino Kubitschek, «El faraón de Brasilia».



Plano Piloto de Brasilia: sátira de Paulo Caruso

10 MACHADO, L. Z. e MAGALHÃES, T. Q. «Imagens do espaço, imagens da vida» in PAVIANI, Aldo (org.), *Brasilia, Ideologia e Realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto, 1985.

11 SANTOS, M. «A ideologia da ocupação» en *AU*, núm. 2, abril 1985.

12 MORAIS, F. «Lucio Costa, 80 anos» en *O Globo*, 1982.

13 SANTOS, M. *Op. cit.*

14 Sobre el tema ver RIBEIRO, G. L. «Arqueologia de uma Cidade: Brasilia e suas Cidades Satélites» en *Espaço e Debates*, núm. 6, 1982.

para evaluar el modo de vida, en el caso de Brasilia no hay ese desprendimiento».

En cualquier otra ciudad es posible percibir la segregación por estratos sociales en el espacio, pero sólo en Brasilia la nueva organización espacial es la que *tiene la culpa*.<sup>10</sup>

De ese modo, a las expectativas creadas por la propaganda del *nacional-desarrollismo* se añaden las expectativas generadas por el hecho de tratarse de una propuesta que iría finalmente concretar los postulados del urbanismo moderno. Pasa a exigirse de Brasilia lo que no se exige de ninguna otra ciudad brasileña.

Observamos que no se trata de *defender* la ciudad, sino de intentar colocar la crítica en su lugar correcto; como bien dice Santos:

«Brasilia solamente podría ser lo que es: punto hacia donde convergían las esperanzas de toda una Nación, pero lugar de concreción de desigualdades que no cesan de aumentar».<sup>11</sup>

El propio Lucio Costa, a dos décadas de distancia del proyecto de la ciudad, declara:

«Brasilia es un ejemplo de como no proyectar una ciudad en Brasil (...) Así como la muerte de Le Corbusier ha sido un alivio para todo el mundo, el hecho de que Brasilia fuera construida ha sido un alivio para todos los arquitectos que finalmente se liberaron de aquella pesadilla, de aquella arquitectura moderna que venía desde el 36 hasta Brasilia».<sup>12</sup>

¿Qué quiere decir? ¿Es que el *modelo* no ha funcionado?

Insistimos en que Brasilia ha sido un generador de ilusiones sobre transformaciones que no han ocurrido. Pero, si por un lado es imposible realizar la aspiración de una sociedad más justa a través del diseño, por

otro la ciudad cumple algunos objetivos políticos y económicos concretos.

«Brasilia marca un momento importante de la historia del territorio como intento con éxito de unir puntos distantes, posibilitando contactos más rápidos y más numerosos. Así, los mensajes y ordenes emanadas del Estado se tornan más eficaces». <sup>13</sup>

No podemos olvidarnos que otro de los propósitos de la transferencia de la capital para el interior de país era retirar el centro de decisiones políticas de una región convulsionada por los movimientos populares reivindicatorios.

Al decidirse por la construcción de la nueva capital, el gobierno central la definía como una ciudad cerrada, con una cantidad máxima de habitantes.

Pero la manera como se atrajo a la mano de obra para su construcción la transformó en una antítesis de las propuestas originales de crear una capital aislada de las masas urbanas.

Se decidió entonces retirar de los límites del Plano Piloto esas masas, alejándolas del centro urbano.

A la crítica que habitualmente se hace del autoritarismo de la propuesta y del diseño de la ciudad es imprescindible añadir, por lo tanto, la crítica de la gestión autoritaria.

Para comprender ese proceso hemos de considerar fundamentalmente tres datos:

1. Las migraciones masivas debido a la propaganda sobre el significado de la ciudad y los llamamientos para su construcción, según los datos del IBGE, hizo crecer la población de Brasilia de 12.700 en 1957, para 64.300 en 1959 y 127.000 en 1960.

2. La inexistencia de una red urbana próxima, capaz de dar soporte a la

construcción de la ciudad y absorber a los emigrantes, se constituyó en un problema generador de muchos otros

3. La opción por la *preservación* del Plano Piloto, excluyó a los *candangos*, (trabajadores) expulsándolos de sus límites y creando una especie de *cordón sanitario* a su alrededor.

La solución encontrada para responder a esas tres cuestiones ha sido la planificación y construcción de las ciudades satélites aún antes de que fuera inaugurado el Plano Piloto; antes de que este estuviera construido y completamente ocupado conforme consta en la propuesta inicial. La *capital de la esperanza* empieza pronto a transformarse en la *isla de la fantasía* en medio de un mar de polvo y miseria de las satélites. Las ciudades satélites exhiben así, de cierto modo, el propósito de aislamiento de la sede del poder político. <sup>14</sup>

En cuanto al Plano Piloto específicamente, tanto el diseño urbano, como la arquitectura, a nuestra manera de ver, presentan por lo menos dos grandes logros en relación a sus objetivos.

El primero es la Explanada de los Ministerios. La amplitud del espacio, los terraplenes, los edificios públicos, la monumentalidad conferida al conjunto por el urbanista y por el arquitecto, hacen de la ésta el lugar por excelencia para la ubicación del poder central.

Sin embargo, la monumentalidad no intimida a la población en los momentos en que esta decide manifestarse. Al contrario, la Explanada puede llegar a funcionar como una enorme pasarela. No por casualidad, según tradición reciente, las manifestaciones populares en Brasilia parten de la Terminal de Autobuses en dirección a la Plaza de los Tres Poderes.

Brasilia se desarrolló como ciudad bajo la dictadura militar, pero no debemos olvidar que su consolidación como capital va a ocurrir a partir de las grandes manifestaciones políticas en la fase terminal de la dictadura.



Manifestación en favor de elecciones directas para presidente.

Schmidt, científico político, opina que Brasilia ha superado ya su condición de despacho del gobierno federal y ha asumido su papel de capital política de Brasil.

«Fue el movimiento por la apertura y la presión por elecciones directas que consolidaron a Brasilia como centro político del país».<sup>15</sup>

El segundo logro es la supercuadra. En Brasilia se ha aplicado con éxito el principio de la eliminación de la calle corredor —de ahí el comentario que *Brasilia no tiene esquinas*.

La jerarquía del tráfico de vehículos en el Plano Piloto ha reducido la circulación interna de las supercuadras, proporcionando mayor seguridad a sus moradores. La reunión de los edificios residenciales en pequeños grupos ha resultado en la formación de pequeñas comunidades dentro de la ciudad, a una escala que permite su completo dominio desde temprana edad. El uso del *pilotis* en los edificios y el espacio libre para los juegos y el deporte, posibilitan la continuidad visual y la unidad del conjunto vivienda/ocio en el que se ha alcanzado una calidad de vida por encima de la media del país.

Ese logro parece no repetirse, a primera vista, cuando se trata de la vivienda individual, sus moradores modificaron la uniformidad visual del proyecto original, introduciendo una serie de cambios que van desde las escuadrías a la volumetría, pasando por la apropiación privada del espacio público .

Algunas de esas intervenciones reflejan el deseo o la necesidad de los propietarios de personalizar su vivienda, extrayéndola de la uniformidad del conjunto. Otras tienen origen en el problema de la seguridad frente a la pobreza que circunda el Plano Piloto y que ha resultado en un número creciente de asaltos y otro tipo de violencia en todos los sectores de viviendas individuales. Este problema ha generado, incluso, un movimiento de la población de las viviendas individuales hacia las colectivas, las supercuadras.<sup>16</sup>

Por lo tanto, una vez más, hay que tener cuidado en observar, qué es lo que está relacionado con el diseño

15 SCHMIDT, B. «Um sociólogo vê Brasília» en *AU*, núm. 2, abril, 1985.

16 Sobre este tema ver MORENO, J. «Um apelo: deixem Brasília falar» en *Projeto*, núm. 20, maio, 1980.

17 TEPERMAN, S. «Bodas de prata» en *AU*, núm. 2, abril 1985.

18 TEPERMAN, S. *Op. cit.*



urbano o la arquitectura, y qué es consecuencia de la injusta situación económica y social en el país.

Consideramos que esas intervenciones, en lugar de una confrontación entre una *Brasilia restrictiva, proyectada por arquitectos y urbanistas* y otra *paralela o marginal*, explicitan la dinamicidad del proceso de ocupación del espacio proyectado por personas concretas. La necesidad de intervenir, haciéndose presente, identificándose progresivamente con el espacio ocupado, transformándolo con su creatividad, su inventividad, es inherente al hombre. No existen dos Brasilias que se contraponen. Existe una ciudad de 33 años de edad que se transforma al ritmo de las relaciones que en ella ocurren desde que salió de la mesa de dibujo de sus primeros autores.

Durante cierto tiempo, en el periodo de su implantación y aún enseguida a su inauguración, muchos creían que Brasilia sería un intento frustrado, que no llegaría a afirmarse como capital del país. El gobierno militar, ya instaurado llegó a dudar de la oportunidad de más inversiones para seguir con su construcción y los funcionarios públicos transferidos desde Río de Janeiro odiaban la ciudad. En esa época se acuñó la expresión *una Brasilia* —para referirse a todo lo que no podría funcionar, a todo lo que parecía destinado al fracaso.

Sérgio Teperman, en la revista AU, hace una broma con la ciudad:

«Me pareció justo el premio de un concurso (no de arquitectura) que daba al primer colocado una semana en Brasilia, al segundo, dos semanas, al tercero, tres semanas...»<sup>17</sup>

Caetano Veloso, en una canción donde habla de su migración desde Bahía a São Paulo y lo duro que ha sido la llegada, dice:

«A Narciso le parece feo lo que no es espejo».

Brasilia ha provocado angustia, disgusto, rechazo a muchos de los que ahí llegaron desde Río y de otros



«Esquadrilha da Fumaça» en la inauguración de Brasilia.

lugares, los ojos y la mente acostumbrados a otro paisaje, otra realidad urbana. Hoy, lo que podemos observar es que las generaciones creadas o ya nacidas en la ciudad han desarrollado otra concepción de espacio urbano, diferente de la de sus padres.

El mismo Teperman opina:

«Los niños de Brasilia viven definitivamente en un mundo distinto, de alguna forma privilegiado (...) Para ellos, el modelo de ciudad es Brasilia, es decir, cuando viajan hacia otras ciudades *normales*, las consideran raras, los edificios pegados unos a otros, semáforos, calles no perpendiculares y sin supercuadras...»<sup>18</sup>

Para los que viven casi en un parque, con libertad para bajar solos y buscar a sus compañeros de juego, resulta extraño enterarse de que las plazas públicas en las ciudades llamadas *normales* están rodeadas de calles y tráfico.

Una última cuestión que nos gustaría abordar es la de una supuesta contradicción entre el trazado racional de Brasilia y el misticismo en la ciudad.

Lucio Costa finaliza el *Relatório do Plano Piloto*, que acompañó al proyecto en 1957, de la siguiente manera:

«Brasilia, capital aérea y terrestre; ciudad parque. Sueño arquiseccular del Patriarca».19

Don Bosco, el santo que soñó con las coordenadas en las que se inscribe el Distrito Federal, predijo que ahí se desarrollaría una nueva civilización...

A esta predicción se ha añadido la carga simbólica atribuida a la ciudad, o antes, a la empresa que significaba su construcción.

«Creo que no se ha hecho nada en el país hasta hoy que sea comparable a la fiebre, a la furia, al entusiasmo, a la locura de los hombres que construyeron la ciudad, independientemente de su condición social o de sus intereses».20

Brasilia está situada en el triángulo que marca el centro geográfico de Brasil, junto a los manantiales que alimentan las tres grandes cuencas hidrográficas del Amazonas, el Plata y el San Francisco.

Si a todo ello le sumamos aún la propia configuración del Planalto Central, la soledad del *cerrado goiano*, la llanura, la inmensidad del cielo, del horizonte, la pequeñez del hombre en ese paisaje, y el misticismo que forma parte del carácter del brasileño, mezcla de tantas culturas, tendremos completo el cuadro que propicia la instalación de tantas sectas esotéricas en la ciudad.

Pero creemos que el caso de Brasilia es más bien mítico que místico.

Lucía Borges es arquitecta del Escritorio Técnico del Senado Federal en Brasilia. Nelci Tinem es arquitecta y docente del Departamento de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Paraíba. Ambas son alumnas del programa de doctorado Historia de la Arquitectura - Historia Urbana, de la ETSAB/UPC.

19 COSTA, L. «Lucio Costa» en *Pampulha*, núm. 1, nov/diez, 1979.

20 TEPERMAN, S. *Op. cit.*