

Brasilia: una civilización en gestación



Jean L. Herbert
Escuela de Arquitectura de Saint-Etienne



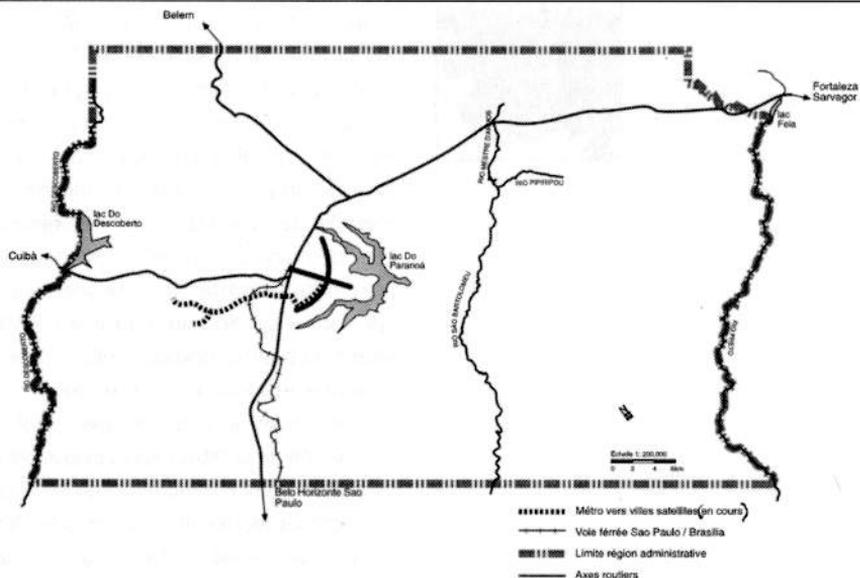
¿Es posible construir una ciudad sin calles, sin fachadas, sin plazas, sin parcelaciones ni otra forma de trazado? ¿Es posible hablar de vida urbana sin confundir animación urbana y agitación mercantil? ¿Es posible reconciliar ruralidad y urbanidad de modo distinto al de espacios verdes abstractos o el estallido urbano? ¿Es posible imaginar una ciudad más allá de nuestras señas, de nuestras costumbres, de nuestros conceptos, de todos los conceptos e historias particulares de oriente y occidente, del Norte y del Sur, sin reducir la utopía a un no-lugar? ¿Es posible convocar múltiples memorias para "inventar una ciudad"¹ en un lugar "virgen" en que las potencialidades no sean anuladas por la fascinación de la tabla rasa? ¿Es posible ser decidida y absolutamente moderno sin estar confundido por y con las teorías del urbanismo moderno? Urbs, urbano, urbanidad, civitas, ciudad, ... todas estas palabras ¿son todavía pertinentes para nombrar aquello que se aglomera, se dispersa, se destruye y se construye en nuestro planeta desde hace más de un siglo?

¿Qué visitante, turista, nuevo residente, investigador que llega a Brasilia no se encuentra sumido en estas preguntas y algunas más? Este fue mi caso durante la primera y rápida estadía en octubre de 1993. Suelos y horizontes verdes profundos, cielo de tinta por la tarde al oeste, en esa lejanía próxima al eje monumental. Decidí volver para permanecer, habitar, dejarme habitar por las preguntas dejadas en suspenso. Julio y agosto del 95, el sol rojo ladrillo, hierba seca, cielo claro, brisa de este Planalto sin límites.

Por lo general en los pocos escritos sobre Brasilia, incluidas las guías turísticas, se confirma y alimenta el rumor dominante: aburrimiento, vacío, muerte, abstracción, formalismo, racionalismo, monumentalismo, autoritarismo, favelas, "prueba del fracaso de

1. Costa Lucio, *Brasilia, cidade que inventei*, frase manuscrita sobre la cubierta de la reedición del Relatorio do Plano Piloto de Brasilia (reedición por el gobierno del distrito federal de Brasilia en 1991, con traducción en inglés y francés).

Plano 1



la modernidad", que constituyen, desde hace una veintena de años, el repertorio casi obligado de epítetos que han empañado el entusiasmo fundador. Escucho y leo casi los mismos comentarios sobre la *Unite d'Habitation* (unidad de vivienda) Le Corbusier de Firminy, donde vivo desde hace 23 años, y sé demasiado bien que lo que se dice no guarda ninguna relación con la vida cotidiana de los habitantes. Es por esto que deseaba conocer Brasilia como antropólogo de terreno. Intentar hacerme parte del ritmo cotidiano de las labores, de los cambios, de los rituales de las diferentes generaciones y grupos sociales, sumergirme en la vida cotidiana a todas horas y todos los días de la semana, participar en los debates públicos sobre política territorial y urbana, desplazarme en los transportes públicos y sobre todo a pie. Combinando todo esto con cincuenta entrevistas con especialistas sobre el

tema y la lectura de la bibliografía local. En principio y de acuerdo al buen método, "definamos el objeto". ¿De qué hablamos cuando nos referimos a Brasilia?

¿Del distrito federal? Ese casi rectángulo de 100 x 50 km. de longitud (véase plano 1) situado a 1,000 km. del litoral, recortado en una inmensa meseta poco poblada de un país de 160 millones de habitantes, es un lugar que, en 1956, fue minuciosamente elegido para convertirse en el emplazamiento de la nueva capital. Este rectángulo cobija hoy a 2 millones de habitantes y participa del movimiento de redistribución regional y nacional de la población en el conjunto del territorio. Este era uno de los objetivos de la implantación de la nueva capital en relación a la ordenación del territorio, de los flujos económicos y los recursos de los transportes por carreteras, y también ferroviarios al momento de

su fundación (la línea Sao Paulo-Brasilia con una estación ferroviaria notable proyectada por el arquitecto L. Costa). Esta idea geopolítica muy voluntarista fue concebida dentro de la dinámica de "interiorización" deseada desde hace 200 años, e inscrita en la constitución de Brasil desde su independencia, y es una condición del desarrollo de la identidad brasileña. Tanto en el imaginario como en la decisión de realización, esta dimensión se confunde con el proyecto de civilización brasileño.

No es mi propósito desarrollar aquí la reflexión a esta escala del territorio, pero es importante no olvidar estas incidencias en todas las otras escalas, en tanto queda como causa primera y activa, si no principal.

Elegí estudiar el conjunto del Plan Piloto² de esta capital diseñada por L. Costa en marzo de 1957 (véase plano 2), inaugurada en abril de 1960, "revisitada" por él mismo en 1987 para hacer proposiciones complementarias; clasificada por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad el mismo año. Hoy tiene 350,000 habitantes de los 500,000 esperados, y se han construido dos tercios de los edificios previstos (instituciones del estado federal y del distrito, alojamientos, comercios, bancos, hospitales, estadios, escuelas, universidades, lugares de culto, cementerios, transportes y muy escasas industrias).

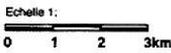
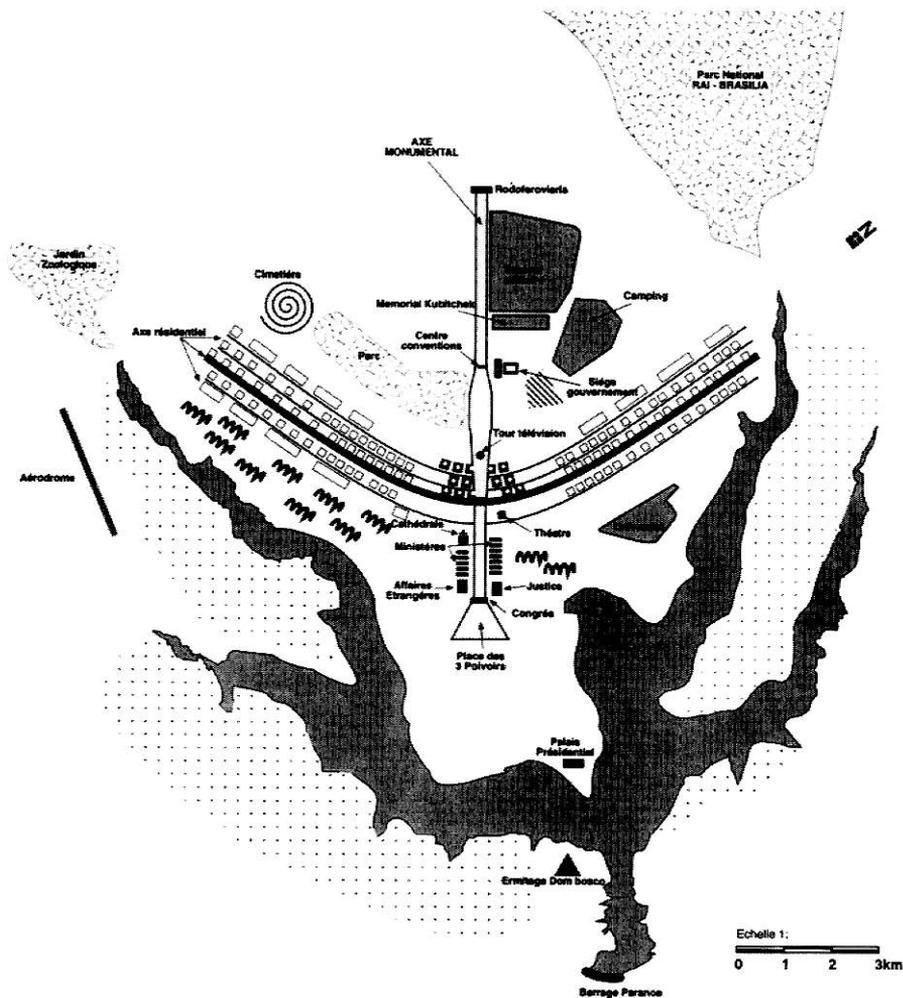
O bien nos reducimos a la Brasilia de las postales, la que han difundido las revistas y los libros de arquitectura, la plaza de los Tres Poderes y sus dos cuencos con cúpulas invertidas, el Palacio Presidencial de la Alvorada y sus "columnas que no tocan el suelo", la catedral cuya plasticidad y luminosidad encantan a los fotógrafos. Esta reducción de Brasilia a la belleza de las curvas arquitectónicas de Oscar Niemeyer conduce a menudo a confundir el nombre del arquitecto con el de Brasilia. Ciertamente, todo gran lugar merece sus emblemas y es sig-

nificativo que Brasilia los haya encontrado inmediatamente. Pero seamos aquí y en lo demás, respetuosos de la pluralidad de escalas, de la diversidad de morfologías, de las prácticas sociales, del habitar. La aglomeración urbana de París es a la vez y separadamente Sarcelles, Montreuil, Evry, Chantilly, Neuilly, l'Etoile, La Concorde, los muelles del Sena, el periférico y, Brasilia, asimismo, está compuesta hoy por:

- a. una ciudad dormitorio de casi un millón de habitantes que se extiende a lo largo de más de veinte kilómetros;
- b. una "urbanidad difusa" de "condominios" al estilo de Los Angeles, devoradora de una buena parte del territorio del distrito federal;
- c. residencias individuales de gama alta con jardines de 2,000 metros cuadrados al borde del lago;
- d. algunas favelas en las que viven poco más de 50,000 habitantes muy pobres, cuya incidencia sobre el suelo es casi nula a escala del distrito;
- e. el eje residencial del plan piloto, arco de casi doce kilómetros de largo y cuatro de ancho, construido al ritmo de "supercuadras" donde viven alrededor de 300,000 habitantes (una quinta parte aún no se ha construido);
- f. el eje monumental de una decena de kilómetros donde junto a los edificios políticos, administrativos y religiosos dignos de una capital, quedan emplazamientos vacíos, previstos principalmente para los edificios culturales en espera de financiamiento (Biblioteca, Archivo, Museo, etcétera);
- g. y, a otra escala de prácticas sociales, como no mencionar la curva de Calle-Foro-Universidad de

2. Cf. Costa Lucio, *Registro de una vivencia*, Editora empresa das artes, San Pablo, 1995, pág. 276 a 342. Estas 66 páginas reúnen los documentos indispensables para comprender las intenciones del urbanista; especialmente el texto poco conocido: *Brasilia revisitada*, 1987.

Plano 2



LEGENDE:

-  Ambassades
-  Habitat individuel
-  Secteur banques et commerces
-  Secteur sportif

casi 800 metros con sus pórticos y sus cascadas de flores, el parque urbano trazado por Burle Marx con dimensiones que captan la inmensidad del lugar, o la serenidad del cementerio en espiral con su corola de hormigón que sirve como mercado de flores, o la diversidad de edificios de culto, a menudo llamativos, que hacen posible que en la guía turística oficial se lea: Brasilia, capital espiritual del tercer milenio, y que incluye, en otros, el Templo de la Democracia (Memorial del Presidente Tancredo Neves, construido por O. Niemeyer en la Plaza de los Tres Poderes en el 87). Esta enumeración, aunque muy incompleta, querría solamente expresar la diversidad de vida que se ha ido construyendo desde hace 30 años, veinte de los cuales fueron de dictadura militar (1964-1985). Periodo que no permitió prolongar el acuerdo excepcional que hizo posible su fundación; acuerdo entre el poder político (J. Kubitschek), el urbanista (L. Costa), el arquitecto (O. Niemeyer), el ingeniero-administrador (I. Pinheiro).³

Después de estos 35 años de historia discontinua, la pregunta no es saber si Brasilia es un fracaso o un "modelo", sino comprender cómo la intención profunda del proyecto inicial es capaz de acoger, acompañar, orientar, re-accionar a la pujante energía colectiva en todo el vigor y la complejidad contradictoria de un pueblo de 160 millones de habitantes, de los cuales la mitad tiene menos de veinte años y su nueva capital, ha cumplido ya treinta y cinco.

A la escala de la aglomeración: una morfología capitalista

La calidad excepcional de la voluntad política que presidió el lanzamiento del proyecto hizo posible

instituir la propiedad pública del territorio en el conjunto del distrito federal salvo, por supuesto, en algunas localidades preexistentes (Planaltina y Brazilandia); se concedieron atribuciones a los diferentes actores sociales e institucionales a través de una sola administración pública (la NOVACAP). Como la historia urbana de este último siglo lo muestra en abundancia, Brasilia, capital de una sociedad capitalista particularmente salvaje, heredera de cuatro siglos de latifundios esclavistas, ha estado embargada desde los primeros años de su existencia por todas las contradicciones entre propiedad pública y privada. Hasta este día, en el Plan Piloto, la propiedad pública del suelo ha resistido bastante bien las diferentes presiones.

Dos graves excepciones sin embargo:

Una parte del territorio del eje residencial concedido a las instituciones públicas (Ministerios, Universidad) para la construcción de alojamientos de su personal, ha sido congelado con fines especulativos, lo que explica la no construcción de cerca de un quinto de las supercuadras, en particular en el ala norte y, en consecuencia, se presenta el desplazamiento de esta población e inversiones o bien hacia los bordes del lago, o hacia los condominios periféricos. Esta distorsión ha llevado a la privatización casi completa del contorno del lago por residencias o clubes privados, sustrayendo así al conjunto de la población de un hermoso recurso lúdico; desequilibrando la repartición hidráulica y provocando en parte la contaminación del lago, lo cual se está remediando con costosos trabajos públicos.

3. Silva, E., *Historia de Brasilia*, Ed. Senado Federal de Brasilia, 1985. Escrito por uno de los actores principales entre el momento de la decisión y la inauguración.

Los condominios periféricos, copropiedades estrictamente cerradas y provistas de sistemas de protección, resultado de muchas apropiaciones salvajes y de tráfico de influencias, desarrollan todos los inconvenientes de la forma de *habitat* privado y difuso: costos de las redes y equipamientos, e incoherencia en la proliferación.

En comparación con estas invasiones de lujo desencadenantes de despilfarros múltiples, las invasiones u ocupaciones populares son de escala y consecuencias reducidas, sin hablar de su mayor legitimidad social. Pongamos entonces en su justa medida el tópico "Brasilia y sus favelas", o el más caricaturesco aun, pero no menos frecuente de "monumentalidad y favelas". Poco más de 50 mil personas viven en favelas, la más importante está integrada por 10 mil habitantes —Cidade Estrutural— instalada sobre el depósito de basuras, en el límite del Plan Piloto del Parque Nacional y de una posible zona industrial, es actualmente el centro de una intensa polémica política en la que se oponen dos posiciones habituales en este tipo de situaciones: el desplazamiento forzado o la consolidación legalizada. Los argumentos de los industriales, de los ecologistas, de los higienistas, de partidos populistas o no, no se alinean sobre una cómoda discrepancia derecha-izquierda, sino todo lo contrario.

Sin embargo, para un número de habitantes —aproximadamente un millón—, el tipo de construcción

más importante corresponde a una densa distribución del terreno de mayoría popular, pero no exclusivamente, que se ha visto coaccionada a vivir fuera del Plan Piloto desde los primeros años de las obras; a lo largo de un eje Sur-Suroeste —según una urbanización de VRD (véase plano 3)— se desarrolla un tipo de frente popular, pionero desde Núcleo Bandeirante hasta Samambaia pasando por Taguatinga y Ceilandia.

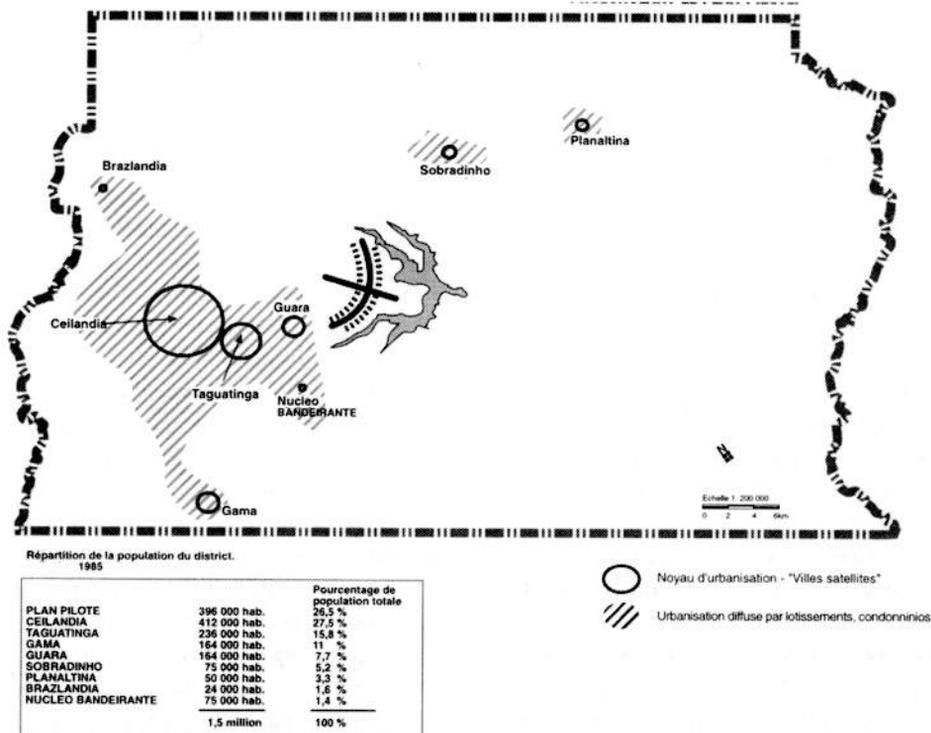
El Plan Piloto preveía una diversificación de alojamientos en términos de costo y, por tanto, de alquiler, lo que debía permitir una relativa diversificación social. Pero ni esta disposición inicial del proyecto de Lucio Costa, ni tampoco sus nuevas proposiciones de *habitat* popular de 1987, han sido respetadas, si no es aquí o allá a título de muestra no generalizada. Una gran parte de las investigaciones realizadas desde hace 15 años,⁴ se refieren a los fenómenos de diversificación morfológica de la aglomeración, analizados en términos de periferización espacial, segregación social, desigualdades de equipamientos públicos. Las constantes, a fin de cuentas indiscutibles, fuertemente apuntaladas estadísticamente a partir de un enfoque socio-económico, conducen en general —por parte de sus autores— a la condena inapelable del proyecto urbano inicial.

Como si el urbanismo estuviese encargado de resolver las desigualdades extremas de ingresos y de poderes de la sociedad brasileña que se manifiestan tanto en Brasilia como en otras partes. Paradójicamente, este sociologismo crítico unidimensional, focalizado casi exclusivamente en los fenómenos de empobrecimiento más que en aquellos de acumulación, implícitamente otorga al urbanismo un poder ordenador exorbitante que, por otro lado, reprocha vivamente al Plan Piloto.

Por tanto, una vez subrayadas a grandes trazos las contradicciones territoriales, especulativas, políti-

4. Ver principalmente: *Fronteiras*, C. Aubertin, Ed. UN-Brasilia-ORSTOM, 1987; *The two Brazilian capitals*, N. Evenston, Ed. Newhaven and London, 1973; *The modernist city, an anthropological critic of Brasilia*, J. Holston, Ed. University of Chicago Press, 1989; *Ideologia y realidad*, A. Paviani, et. al., Brasilia, Ed. Projeto Sao Paulo, 1985; *A gestao dos conflitos en Brasilia*, A. Paviani, et. al., Urbanizaçao e Metropolizaçao, Ed. Universidade de Brasilia, 1988; "Brasilia, cité débordée", L. Nasciment, *Revue Urbanisme*, No. 276, Paris, 1994.

Plano 3



cas y sociales, a menudo tan escandalosas aquí como en cualquier país, queda uno sorprendido de la calidad de los logros y de las potencialidades del Plan Piloto que, lejos de ser una fortaleza preservada de estas contradicciones, se encuentra evidentemente en el corazón de ellas, y hasta este momento las absorbe bastante bien. Desearía exponer esta dialéctica entre la intención y la realidad actual del Plan Piloto, siguiendo paso a paso las cuatro escalas propuestas por Lucio Costa, ya que estas fundan la originalidad radical de Brasilia en su enunciado, y aún más en sus relaciones de interdependencia.

1. Escala residencial: sociabilidad de una "ciudad" construida sobre pilotes

Brasilia, en su parte residencial, es la única ciudad del mundo construida sobre pilotes. Esta experiencia singular merece en sí misma la mayor atención. No estar encerrados entre dos fachadas, que nuestros pasos no estén limitados a seguir el trazado de las calles, no estar obligados a una relación de frente o de lado altera nuestras percepciones, sensaciones, señas urbanas. En el sentido real y figurado estamos sin rumbo. Se nos regala la posibilidad de ele-

gir permanentemente un camino, y la libertad es exigente. Sin duda una metáfora, pues siempre existe un recorrido más propicio y agradable, aunque no necesariamente más corto, para ir de casa a la parada del bus, a la panadería, al colegio, al campo de fútbol, al terreno de juegos infantiles, o simplemente a la sombra del árbol más hermoso. Todo esto como una posibilidad para todos y todas. Una sorprendente variedad de opciones abiertas en todas direcciones, de acuerdo a nuestro humor, intención y compañía. Todo puesto a nuestro alcance y a la puerta. Después de unos días de esta práctica inédita se tiene una sensación asombrosa de libertad. De regreso a Europa el entramado de las calles, ortogonales o no, como el de la muy querida Barcelona, me ha parecido literalmente opresivo. El grado de las posibilidades abiertas en plena "ciudad", de golpe hace surgir el recuerdo de otros vastos paisajes sin barreras o propiedades privadas, estoy pensando en Larzac, en Castilla, en el altiplano andino. Apertura a la lontananza en lo urbano.

Esta liberación del suelo y el horizonte por los pilotes, queda muy sutilmente reforzada por el efecto de suave pendiente continuada del emplazamiento de Brasilia, el cual nos sitúa permanentemente entre un alto y un bajo, sin esfuerzo, con una tensión ligera (300 metros de pendiente regular entre el memorial a J. Kubitschek —cota 1,300 metros— y el nivel del lago —cota 1,000 metros—). Esta pendiente poco pronunciada, pero más aún la orientación exacta del conjunto de la ciudad, y la justa posición mediana de las dos alas residenciales en su extensión curvada, producen la conciencia inmediata y global de nuestra situación en el conjunto arquitectónico. En efecto, la toponimia compuesta de iniciales y cifras solo resulta abstracta durante los dos o tres primeros días, rápidamente retenemos el lugar donde estamos, a dónde vamos en

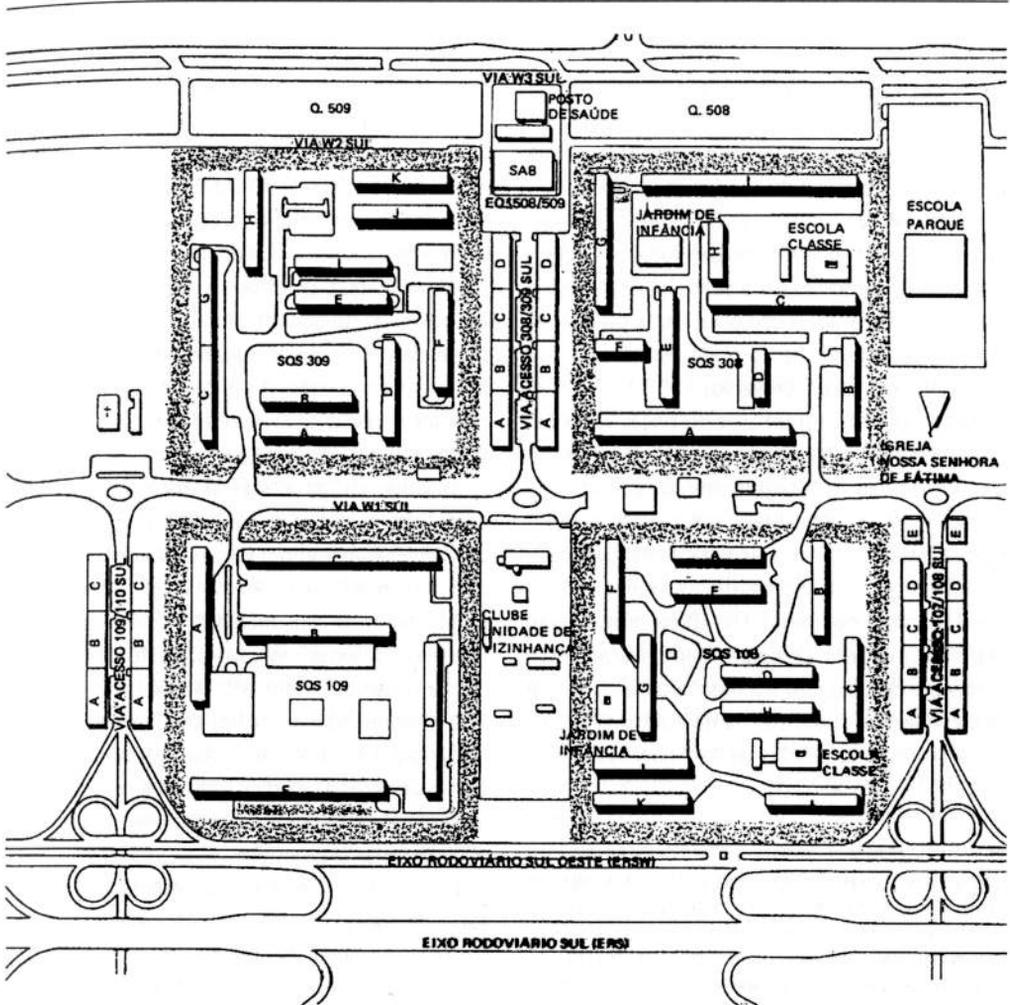
relación al lago, al poniente, al levante, al Sur o al Norte cuyas iniciales sirven de referencia toponímica (L= Lago; W= Oeste; S= Sur y N= Norte).

Al componer estas iniciales se designan tanto las supercuadras como las vías de transporte en su jerarquía. La numeración de 1 a 16 de las supercuadras permite completar su posición respecto al eje monumental. Esta "ciudad sin calles" que altera nuestras referencias es, al mismo tiempo, curiosamente memorable en su globalidad, como podría serlo un pueblo por las mismas razones: la inscripción del lugar donde nos encontramos en las coordenadas geográficas precisas, percibidas de inmediato gracias a la precisión del gesto urbano en el lugar y a su explicitación en la toponimia. Lo que en un primer momento se ha percibido como pérdida de referencia urbana, muy rápidamente se transforma en inclusión, pertenencia a orientaciones primordiales (esta experiencia personal difícil de describir se verifica por los gestos cotidianos de los lugares de encuentro e intercambios de direcciones).

La supercuadra (véase plano 4) es al mismo tiempo un lugar geográfico y más que nada el lugar de pertenencia a una sociabilidad intensa. El suelo liberado tiene numerosas utilidades posibles: para paseos, gimnasia, juegos de niños de todas las edades, presencia de animales, ejercicios de capoeira, encuentros amorosos, deportes colectivos, etcétera, ¡Brasilia ofrece un campo de básquetbol o de fútbol junto a cada vivienda!

Recordemos que la supercuadra es un cuadrado de 300 metros de lado, en principio rodeado por una hilera de árboles y que contiene una decena de inmuebles de seis pisos construidos sobre pilotes, con una población de 2,500 habitantes. La altura de la construcción corresponde aproximadamente al crecimiento de los árboles en su madurez, como se puede observar en las supercuadras que

Plano 4



tienen una treintena de años (ala Sur). Brasilia Plan Piloto se convierte poco a poco en una lujuriosa ciudad jardín como lo quiso su autor. La densidad de la edificación, como su escasa altura en relación con la vegetación, hace diferente inmediatamente las supercuadras de la Unidad habitacional de Le

Corbusier, aunque ambas están hechas sobre pilotes y devuelven a la ciudad "las condiciones de la naturaleza". Algunas fotografías aviesas y engañosas de las supercuadras evocan más bien una residencia de lujo cerca del hotel de Boulogne. No lo son, no únicamente porque el fútbol, el básquet-

bol, la vida social al pie de esos inmuebles de calidad son prácticas muy intensas, sino, sobre todo, porque la supercuadra pertenece a una unidad de vecindario.

En efecto, en el proyecto de Lucio Costa, la unidad de vecindario se compone de cuatro supercuadras;⁵ tiene una calle comercial llamada intercuadra y los equipamientos colectivos correspondientes a su población: unos 10,000 habitantes. Escuelas, centros de salud, centros sociales, lugares de culto y cines han de acompañar a todas las unidades de vecindario. Pero aquí, como en otras partes, las políticas de financiamiento no siempre han seguido las intenciones del proyecto.

Detengámonos en un aspecto pocas veces comentado del Plan Piloto. Esta ciudad sin calles posee, no obstante, "fragmentos de calles" muy animados. Sí, en estas calles intercuadras son numerosas, activas y vitales las terrazas de los cafés y restaurantes; y sí hay escaparates de tiendas de ropa, alimentos, electrodomésticos, electroacústicos, librerías, diarios, correos. De golpe el europeo cree reencontrar sus señales, sus hábitos "urbanos", lo que muestra de paso hasta qué punto nuestros criterios de "urbanidad de calle", y de "animación urbana"

con frecuencia no son otra cosa que la animación comercial.

Por lo tanto, incluso si se observa una cierta diferenciación de estas calles intercuadras, según el *standing* y la naturaleza de los comercios, están repartidas de acuerdo a una regularidad y a una dimensión que limitan el fenómeno de polarización funcional o económica bien conocida de los sectores mercantiles de la ciudad europea. En efecto, la distribución igual de estos "fragmentos de calles" en todo el eje residencial, asegura un policentrismo comercial que apoya la multifocalidad de las supercuadras. Esto cuestiona radicalmente, tanto a escala local como global, nuestras concepciones habituales de la centralidad.

Hay que decir que estas calles comerciales, desde el primer momento, tendieron a reconstruir la calle escaparate junto a los accesos en auto, aunque cada vez más se abren comercios y artesanados en el interior de las supercuadras, beneficiándose de sus condiciones naturales. De este modo se refuerza la osmosis entre la sociabilidad ligada a las supercuadras, ligada a su vez con la unidad de vecindario y el conjunto de la ciudad. Estas observaciones destacan la intención inicial que propuestas recientes de la política urbana desearían reforzar, no sin suscitar algunos temas que implican decisiones delicadas. ¿A quién pertenece el suelo de la supercuadra? ¿Es propiedad pública o del promotor con la servidumbre de los servicios públicos? ¿Cada inmueble de una supercuadra puede atribuirse una parte de ese suelo, no solamente para plantar flores o hacer huertas, sino también para marcarlo, es decir, cercarlo e incluso hacer un aparcamiento bajo los pilotes? Si un local de artesano o de comerciante, una terraza de restaurante se extiende hacia el interior, ¿quién lo autoriza y con qué limitaciones? Si una asociación de vecinos particu-

5. Aquí, una vez más, para evitar las frecuentes confusiones manejadas por los críticos apresurados del urbanismo moderno, subrayamos en este punto la gran diferencia de concepción entre Le Corbusier y Lucio Costa, que está lejos de ser únicamente semántica. Por el número de habitantes la unidad de vecindario de Le Corbusier corresponde a la supercuadra de Lucio Costa. Y la distribución de las prolongaciones de viviendas del primero corresponde a la unidad de vecindario del segundo, por lo menos cuatro veces más habitado. Por lo tanto, no se trata solo de un tema de la altura del edificio, y menos aún de respuestas diferentes a situaciones climáticas diferentes, sino de dos experiencias tan ricas la una como la otra, al trabajar los umbrales, la proximidad, el flujo de la sociabilidad. De igual modo el acuerdo respecto a los pilotes no lleva al mismo tratamiento de la "quinta fachada" y todos los desarrollos del techo-terrazza tan queridos por Le Corbusier.

larmente dinámica quiere construir un cenador, un espacio para juegos infantiles más o menos privado, ¿quién toma la decisión y cómo se establece el derecho de propiedad? Todas estas situaciones concretas observadas durante mi visita demuestran una abundancia de realización de los posibles que hasta ahora testimonian un respeto global por el carácter público del suelo, el cual permite un gran abanico de usos sociales del lugar. Los pocos abusos o infracciones por el momento están localizados y dan lugar a un debate público. Aquí como en la unidad de viviendas Le Corbusier donde vivo, se constatan cotidianamente todas las posibles realizaciones que facilita la propiedad pública o semipública del suelo o de las habitaciones y sus prolongaciones; pero al mismo tiempo, se observa hasta qué punto el derecho a la propiedad privada y sus derivados capitalistas son una fuente de dificultades o de cierre —en el sentido propio—, a la consecución de estas posibilidades.

Le Corbusier y Lucio Costa han ofrecido un urbanismo que propone diferentes umbrales de sociabilidad correspondientes a los diferentes niveles de propiedad y responsabilidad. Sumarnos a la construcción de un derecho urbano adecuado, capaz de superar el maniqueísmo propiedad privada-colectivización, es uno de los desafíos de la modernidad urbana concreta.

Numerosas son las unidades de vecindario que no se han beneficiado de todos los equipamientos públicos deseables, muchos se han desplazado al margen del eje residencial, a lo largo de las vías de comunicación L2 y W3; especialmente los lugares de culto y los establecimientos escolares. Su implantación, forma muy privatizada, perturba localmente la fluidez de los caminos y sobre todo se convierten en lugar de fuertes presiones especulativas. Los comercios y las oficinas se unen en este

proceso, lo cual confiere a estas vías de circulación un aspecto muy habitual al de las avenidas urbanas (especialmente la W3). El eje residencial presenta, en este momento, prácticas sociales de habitar muy diversas y proliferantes, bastante alejadas de cualquier supuesto funcionalismo. La sociabilidad activa y polifacética de cada supercuadra se afirma como un grado de pertenencia más real que el de la unidad de vecindario. Hay que señalar, pese al buen funcionamiento de las calles intracuadra, que la unidad de vecindario sufre por la realización incompleta de los equipamientos públicos y de una falta de identificación institucional de su gestión. Entre la asociación de habitantes de proximidad inmediata y la política urbana global, aquí como en otras partes, falta un grado de representación, de reconocimiento, de gestión.

La generosidad de los espacios compartidos, la intensidad y la calidad de las formas de sociabilidad diferenciadas, la rapidez de los transportes (15 minutos en autobús para atravesar el eje residencial), ofrece a los habitantes de las supercuadras la excepcional calidad liberadora de esta ciudad jardín sobre pilotes. El nivel de satisfacción experimentado por los niños y los jóvenes es testimonio del gran apego a este nuevo arte de vivir. En 1995, casi tres cuartos de la pequeña y mediana burguesía que vivía en el Plan Piloto votó por el Partido de los Trabajadores que lucha por una superación de la ideología capitalista; este voto aparentemente paradójico ¿podría interpretarse, en parte, como la expresión de una defensa a un modo de vivir y habitar?

2. Una monumentalidad ofrecida en participación

En relación con las dos alas de la curva residencial, que casan con una distancia respetuosa el borde

del lago, y están abiertas a toda la diversidad de imprevistos y encuentros de la vida cotidiana, el eje monumental (véase plano 5) aparece como una firme y larga incisión rectilínea, reforzada por su orientación Este-Oeste, o más precisamente, en dirección al punto más bajo, el lago, el levante, para desaparecer al poniente tras el punto más alto (memorial a J. Kubitscek). La monumentalidad de este eje no tiene relación con la dimensión de los edificios sino, con la forma en que están inscritos en la vastedad del lugar, subrayado por la amplitud de la vía que los une. A la inversa de lo que pueden hacer creer algunas fotografías centradas o encuadradas en estas obras, la plaza de los Tres Poderes, la Explanada de los Ministerios, la Catedral, están al servicio de los horizontes de la inmensidad del Planalto. Aparecen como señales discretas pero exactas, faros o balizas en este interior de las tierras donde a menudo se tiene un sentimiento oceánico por el hecho de estar expuestos en este punto con los trescientos sesenta grados del horizonte. "La estética de la fluidez",⁶ la extrema liviandad con la cual O. Niemayer posa delicadamente su arquitectura en el suelo, confieren a esta monumentalidad el inverso de la arrogancia del poder que se exhibe y se anuncia, pues emana una dignidad noble, según las palabras tan queridas para Lucio Costa. Esta monumentalidad es y nos invita desde el primer momento a ser tes-

tigos del lugar, abiertos y sensibles a todas las vibraciones. ¿Existe otra capital que se haya atrevido a edificar esos lugares de responsabilidad y de poderes políticos y religiosos de un modo tan alejado de toda ostentación, representación, teatralización, y que por el contrario, literalmente se bañen en la belleza del cosmos, poniéndose más bien al servicio de ésta.

Gnomones del cosmos, estas arquitectura son también lugares propuestos al ejercicio siempre inacabado de la democracia, sabiendo, no obstante, que somos ciudadanos del universo o del mundo antes de serlo de un país o de un pueblo en particular. Ecumenismo en el sentido más radical, parece ser la idea fundadora y el proyecto de la civilización brasileña, de la cual Brasilia sería la primera obra manifiesta. ¿Hemos subrayado suficientemente que ni la catedral, ni la plaza de los Tres Poderes ocupan el centro? ¿Existe por lo demás un centro? Estamos de nuevo ante la pérdida de nuestras señales y costumbres de ciudadanos europeos. Laicos o no, nos hemos construido un imaginario urbano en que, desde la población feudal hasta la ciudad burguesa, los castillos, las iglesias, las catedrales, los ayuntamientos, los consistorios, sirven para ubicar centralidad urbana. La literalidad de la catedral de Brasilia, el estricto igualitarismo de los ministerios (salvo los de justicia y asuntos exteriores), la equilateralidad de la plaza de los Tres Poderes, la accesibilidad de todos (sin murallas, cierre, cercado), y la plataforma que permite al pueblo dominarlos a todos; nunca la monumentalidad se ha ofrecido de esta forma para compartir. Como si la composición revolucionaria de estos lugares intentase dar respuesta al desafío contenido en la exclamación de F. L. Wrights: "jamás se ha construido para la democracia".⁷ Evidentemente sería tan necio deducir que esta arquitectura produce

6. Tomamos prestada esta expresión del título del hermoso trabajo de Gilbert Luigi, O. Niemayer. *Une esthétique de la fluidité*, Ed. Parenthèses, Marsella, 1987. Del mismo autor, *Brasilia, une métaphore de liberté*, vi coloquio Francia-Brasil, 1995, Facultad de Arquitectura de Río de Janeiro, texto disponible en la escuela de Arquitectura de Saint-Etienne.

7. Expresión citada en el libro con excelente información de A. Espejo, *Rationalité et formes d'occupation del l'espace, le projet de Brasilia*, Ed. Anthropos, 1984.

Esta presencia del vacío activo puede sorprender, acaso violentar o perturbar al visitante. Pongámonos en guardia, sin embargo, para no confundir este gesto de sobrepasar el antropocentrismo con las flaquezas unidas a la no conclusión del proyecto. No conclusión particularmente evidente y lamentable de los lugares culturales previstos en el eje monumental entre el teatro y los ministerios (lado norte del eje), estas carencias sintomáticas de algunas elecciones económicas y políticas del país afectan gravemente la intención del urbanista y aún más la intensidad de la vida colectiva de la capital; consecuencia de esta carencia: la falta de cuidado hacia los arreglos paisajísticos y de vegetación reclamados con insistencia por Lucio Costa, pero que hasta ahora no se han llevado a cabo en el eje monumental.

Sobre este eje monumental el gran paseo de la democracia que va desde la Torre de la Televisión al Templo de la Democracia, solo balbucea, como lo demuestra la vida festiva de los fines de semana en las cercanías del mercado de artesanías, la consolidación de las barracas de un mercado que no acaba de ser provisorio, cerca de la Rodoviaria, los bodegones precarios que se instalan al costado de los ministerios y los vendedores ambulantes en la plaza de los Tres Poderes.

3. ¿Cruces, intercambio, centralidad?

Al evocar este recorrido Este/Oeste, actualmente muy puntuado, literalmente tocamos el punto crucial del Plan Piloto. Este lugar de cruce (véase plano 5) del eje residencial y del eje monumental corresponde al primer gesto diseñado y al primer terrazamiento. Lucio Costa lo ha definido a la vez como lugar de cruce de los flujos principales de transporte —individuales y colectivos—, y como

lugar de articulación de las escalas monumental y residencial para conformar la tercera escala, llamada “gregaria” (o de intercambio). Los transportes, los intercambios comerciales, el ocio y poco a poco el sector de negocios, los bancos, ciertas instituciones nacionales y los grandes hoteles; la proposición inicial pretendía reunir el paseo, el intercambio, la centralidad comercial y el nudo de transportes, todo esto en una dimensión compatible con las demás escalas. Lucio Costa cuidó de proyectar personalmente este amplio nudo de transportes en varios niveles, al mismo tiempo estación terminal de autobuses y *dallepont* sobre el cual se han instalado dos centros de intercambios y ocio de cinco pisos y cuyas fachadas sirven de soporte publicitario autorizado.

Este lugar, llamado comúnmente la Rodoviaria, ha sido objeto de las polémicas más encendidas. Resumiremos brevemente las posturas.

a) En las condiciones actuales, el transporte individual se desarrolla de acuerdo al estallido de aglomeración causada por la urbanización difusa de los condominios, las residencias individuales; la intersección prevista no puede absorber el flujo de vehículos durante las horas punta. Pese al sobredimensionamiento de las vías principales de acceso y la multiplicidad de los intercambiadores, los embotellamientos, el ruido y los gases, invaden el ambiente. Se multiplican los proyectos de aparcamientos subterráneos y en altura. Se ha desencadenado la espiral de la destrucción urbana por el automóvil. No obstante Lucio Costa esperaba “domesticar” a los coches con un sobre dimensionamiento de los ejes y una multiplicación de los flujos que plantean graves y peligrosas dificultades a los peatones, y que no resuelven los problemas del transporte. Pese a todas las precauciones, Brasilia

hubo de constatar lo que nosotros sabemos demasiado bien: la prioridad del transporte individual y la urbanidad no son compatibles. La estación central de autobuses encargada de absorber los flujos pendulares de las ciudades dormitorio está también saturada por contaminaciones múltiples debido al modo de transporte elegido (autobús). El metro, en construcción, es muy caro y aquí como en otras partes solo trasladará las dificultades. La facilidad topográfica, el ordenamiento general del plan urbano, la gran disponibilidad ofrecida por la longitud de las vías, todo invita a una solución rápida con una combinación de transportes colectivos, taxis colectivos de dimensiones diferentes, los tranvías y las bicicletas pueden jugar un papel fundamental. Resulta grato verificar que desde hace algunos años, los domingos por la mañana, el eje viario Norte/Sur está cerrado al tráfico rodado, para gran alegría de los ciclistas, los que pasean a pie, o se desplazan en *skatehoerds*, quienes encuentran la vía libre de una gran comodidad.

b) Las dificultades del transporte podrán resolverse a bajo costo durante los próximos años. Mucho más delicada es la cuestión de la centralidad planteada por los diferentes actores sociales (responsables actuantes de la política urbana, la cámara de comercio, los partidos políticos, los arquitectos, los investigadores). Se habla de un proyecto de concurso, circulan diferentes propuestas, a menudo la prensa hace eco de esta importante polémica. Anotemos que en un texto de 1987, el propio Lucio Costa reconoce que la vida ha sido más poderosa, que se equivocaba en ese punto. Los sectores comerciales y de ocio colindantes con la Rodoviaria habían sido previstos para un centro cosmopolita de nivel alto, vinculado a los grandes hoteles y a los sectores administrativos y financiero, cercanos. Pero

han sido las mayorías populares quienes se han apoderado de la Rodoviaria, debido, por una parte, al desarrollo anticipado y acelerado de las ciudades satélites.

No cuesta verificarlo ante la numerosa presencia de vendedores ambulantes; en las colas que esperan autobuses, en el tipo de consumo en los tenderetes y en los habitantes nocturnos del lugar. Aquellos que fueron empujados a la periferia por los mecanismos especulativos, vuelven al centro para trabajar y ganarse la vida. La densa vida popular que se instala poco a poco en la bella corriente central entre la Torre de Televisión y la Rodoviaria, o entre el inmueble de Conic Sud y la zona hotelera, invita a algunas decisiones arquitectónicas como continuación de lo ya existente. Otros intereses empujan a la apertura de centros comerciales fuera del plano, del tipo *Trade Center*, articulados con baterías de aparcamientos y el metro. Añadiremos que a unos cientos de metros de la Rodoviaria, desde la época de la dictadura militar, se han multiplicado los centros administrativos y financieros, los hoteles del más puro estilo internacional, más odiosos aun en Brasilia que en cualquier otro centro de negocios. Y si Brasilia llega a ser la capital del Mercosur, como se dice tan más a menudo, esta tendencia podría agravarse rápidamente. La contradicción entre centro de negocios y centralidad comercial, inducida por una parte, y las prácticas populares de la ciudad, por la otra, nos lleva a posturas sociales, políticas, sociológicas, financieras, que ya conocemos bien en Europa. El policentrismo constitutivo de Brasilia ofrece, sin embargo, grandes posibilidades de elecciones matizadas capaces de superar el dualismo centro/periferia. Como complemento a una centralidad de negocios reforzada y en la misma lógica, se habla del proyecto de "llenar el vacío" entre la plaza de los Tres Poderes

y el lago (proyecto ORLA). Se trata de proponer marinas, restaurantes, hoteles, lugares de ocio y reposo que correspondan a las costumbres de los ejecutivos internacionales que se espera sean cada vez más numerosos en esta capital en que no se había previsto esta dimensión del turismo internacional.

4. La intrusión de lo cósmico en la urbanidad

Esta prueba ambigua de éxito pone directamente en cuestión la cuarta escala, la escala que Lucio Costa denominaba "bucólica". El término cubre varios aspectos.

Bucólica la presencia del lago y el paseo que propone, presencia refrescante, serena, sobre este llano a veces seco, árido, de vegetación irregular.

Bucólico el lago percibido en transparencia a través de los pilotes o la vegetación frondosa que cubre las supercuadras.

Bucólico el vasto parque público excelentemente diseñado por el paisajista Burle Marx.

Bucólica el área de palmas imperiales, llamado lugar Le Corbusier, en que la impecable plantación no tardara en jugar con la explanada del Congreso y la plaza de los Tres Poderes.

Bucólica esta capital "derramada", extendida al horizonte, en las sutiles inclinaciones y concavidades de donde parten las aguas de las principales cuencas hidráulicas del país.

Bucólica la apertura a los trescientos sesenta grados de horizonte, que son los ejes fundadores de la capital, trazados con gran justeza.

Bucólica o cósmica esta "ciudad" tan suavemente posada en la tierra que nos devuelve la totalidad de la cúpula celeste.

Y este ovoide de nervaduras en espiral de revestimiento a la vista, tan bien trabajado, que reposa cerca de la catedral como una cabeza de recién nacido de Brancusi ¿es un aerolito o un fósil moldeado por la confluencia de las aguas, del cielo y el llano, o más bien, guijarro dejado allí por una edad geológica lejana, en ese lugar donde nuestro mar es el cielo? (Se trata en efecto del baptisterio de la catedral o, como en otras obras de Niemayer, parece que esa fuese la energética sonora que haya construido el diseño de las curvas).

Sí, la presencia tan intensa de este vacío cósmico en que esta "ciudad" nos abre a todos los horizontes, es sin duda la escala, la medida constitutiva primordial de esta urbanidad inédita, comparable solamente con algunos lugares megalíticos, con un Machu Pichu, o algún templo taoísta entre cielo y tierra. Pero esta medida no está reservada para un templo u oratorio, pues se prodiga y está activa en toda la ciudad. Es la medida de la ciudad.⁸ Esta extrema democratización de lo sagrado (de una sacralidad cósmica) desplaza el tema de la centralidad al punto en que el vacío se convierte en este centro ausente/activo, durante tanto tiempo conjurado y obturado en las ciudades europeas. Durante siglos estas ciudades han sido la respuesta al miedo, al bosque, a la naturaleza, a los animales feroces, a los invasores; son ciudades acurrucadas al abrigo del castillo, la iglesia, el ayuntamiento, que se han encerrado en cinturones sucesivos de murallas, produciendo esa urbanización de calles, de redes, de intercambio. Estas ciudades sirven como morada para abrigarse, protegerse, defenderse. Para abrirlas será necesario la liberación de las energías científicas, técnicas y humanas de la modernidad.

8. C.J. Quéroz, *Paisagem poderosa e presteancia*, Universidade de Brasília, 1991. Del mismo autor, ver su contribución al v Coloquio Francia-Brasil, *Brasília, prégnance du paysage*, Presses Universitaires de Lyons, 1996. En el mismo volumen ver también J. L. Herbert, *Architecture l'écologie, écologiser l'architecture*; artículo que pretende inscribir esta temática en una continuidad: I. Cerda, Le Corbusier, Lucio Costa.

Fue necesaria toda la confianza lúcida de Lucio Costa enunciada en sus textos sobre un humanismo científico y tecnológico,⁹ toda la "sencillez" del hormigón ligero, ondulante de O. Niemayer, toda la audacia de la decisión tomada por J. Kubitschek, para edificar esta experiencia de la urbanidad moderna. Una de las rarísimas experiencias en nuestro siglo que se ha arriesgado a crear otro paradigma del habitar, en resonancia con la metamorfosis civilitoria que atravesamos desde hace 150 años.

Ciertamente Brasilia es signo de la sociología urbana y como todo proyecto urbano siempre en movimiento, hace manifiestas las relaciones sociales y las contradicciones de la sociedad global. He

subrayado las que me parecían más graves y más urgentes. Pero Brasilia, obra humana excepcionalmente voluntarista, colectiva y juvenil, contiene numerosos posibles que no se pueden reducir al análisis social. Como lo expresara Andre Malreaux magníficamente en su discurso pronunciado en Brasilia el 25 de octubre de 1959, antes incluso de la inauguración de la capital: "es la primera capital de la nueva civilización que esta elaborándose [...] y que hace de nosotros los herederos de toda la tierra".

Las construcciones de Brasilia en general no tienen una quinta fachada, ¿será acaso porque Brasilia podría convertirse en la quinta fachada de Brasil?

9. Ver en L. Costa, *Registro de uma vivencia*, op. cit., pág. 392-304, los artículos: O Novo, *Humanismo Científico e Tecnológico*; Museu de Ciência e Tecnologia; Desenvolvimento científico e tecnológico como parte da natureza. Teoria das Resultantes convergentes.

