

## BRASÍLIA: PLANEJAMENTO E CONTROLE SOCIAL

José William Vesentini (1)

Os Candangos, trabalhadores manuais que construíram Brasília de 1957 a 1960, denominaram a essa nova capital do Brasil de “Cidade sem alma”, ou “Acidade em busca de uma alma”. O motivo imediato dessa indetificação encontrava-se no fato de que os inúmeros mortos da fase de edificação dessa cidade foram sepultados na necrópole de Planaltina. No sementeiro de Brasília, inaugurado apenas a 22/4/60, permitiu-se apenas o túmulo de Bernardo Sayão, um político goiano (foi vice governados desse estado) considerado “desbrador” devido às atividades de derrubada de matas para abrir estradas, esmagado pela queda de “sem alma” sugere também uma cidade construída de forma não espontânea, com base no plano que se impõe à maioria dos homens e 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 nenhuma, 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 voltada para maximizar suas “produtividades”: o destaque monumental para os edifícios que cediam os principias órgãos estatais de decisão; a ordenação territorial por setores-, comercial, industrial, hoteleiro, bancário, residencial...; as vias expressas, adequadas á 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 cite sera vivifiée par la clarté du plan”, escreveu o mestre do modernismo urbanístico (2). 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 como os 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” (3). Nada de “espontaneismo”, de “improvisação” ou “desordem”; no seu lugar a programação, a Ordem, a racionalidade administrativa. Nada de participação do morador na gestão da cidade: a final, na cidade moderna (ou “do futuro”), “O caso será substituído pela previsto, o planejamento sucederá à

---

<sup>1</sup> Professor no Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo. Defendeu tese de doutoramento sobre a implantação de Brasília como Capital –federal- A Capital de Geopolítica (um estudo geográfico sobre a implantação de Brasília)-, sendo este ensaio um pequeno desdobramento do capítulo 4 desse trabalho.

<sup>2</sup> LE CORBUSIER – La Charte d’ Athenes, 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 Lê Corbusier, expresse os pontos de vista dominantes no IV CIAM(Congresso Internacional de Architectura 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 Lê Corbusier e da CARTA DE Atenas.

<sup>3</sup> LE CORBUSIER- La Charte d’ Athenes, op.cit., itens 84 e 86, pp. 107-109.

improvisação (...) e deverá ser realizado a partir de análises rigorosas feitas por especialistas” (4). Fiel a tais recomendações, arquiteto que projetou as principais obras de Brasília deixou claro que: “Fixamos volume, 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” (5).

Em nome de que, com que justificativa, se enaltece a ordem e a gestão tecnocráticas? Em nome do “futuro”, “da revolução técnica- científica”, dos “interesses coletivos”. Herdeiro do racionalismo carteliano, do pragmatismo e do positivismo, isto é, dos 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), consubstancializado pela “evolução” das ciências e das técnicas, ao trazer do domínio sobre a natureza, permitiria que a sociedade humana construísse – a través, principalmente, da (re) organização do espaço, tarefa a ser pensada especialmente pelos urbanistas e arquitetos – uma nova ordenação societária, uma “sociedade do futuro” (mãe já latente no presente) onde haveria o domínio de uma ordem harmônica, “natural”, sem conflitos, voltada para a “felicidade” dos indivíduos.

Essa concepção da cidade –e de planejamento- ajustou-se muito bem ao “tempo das ilusões”. No Brasil da segunda metade da década de 1950, de fato, imperou uma crença no progresso geral, no “desenvolvimento da Nação, na industrialização como panacéia para os males do país”. O objeto de um grupo social restrito – a intensificação no ritmo da acumulação no ritmo de acumulação de capital, intento conseguido tanto por via de maior internacionalização da economia como pela super exploração da força de trabalho – foi erigido como “vontade coletiva”; agregou-se, inclusive em organizações atidas como de esquerda, a suspensão da luta capital-trabalho em prol daquele que seria imperativo máximo na conjuntura histórica: o desenvolvimento nacional; gestou-se, no interior mesmo de uma situação de vigência, mesmo que relativa, das “liberdades democráticas”, a figura de um Estado autoritário, centralizado a nível federal, cada vez mais panificador e conhecendo ao fortalecimento de uma burocracia tecnocrática (6). Brasília foi a “meta-síntese” do governo JK (Juscelino Kubitschek), que voltou para o “progresso dentro da Ordem”, ou seja a industrialização como forma de manutenção – e reforço- das relações capitalistas de produção. Nesse sentido, afirmou Lucio Costa que “Brasília não é um gesto gratuito da vaidade pessoal ou política, a 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 apice de um arco” (7).

---

<sup>4</sup> Idem, item 86, pp. 108-109.

<sup>5</sup> NIEMEYER, Oscar – “Forma e função na arquitectura”, in Arte em revista -4, 2ª edição, São Paulo, CEAC, 1983, p. 57.

<sup>6</sup> Cf. FRANCO, Maria Silvia – “O tempo das ilusões”, in Ideologia e mobilização popular, Rio de Janeiro, PAZ E Terra/CEDEC, 1978, pp. 153-209, e CARDOSO, Miriam L. – Ideologia do desenvolvimento, Brasil: JK-JQ, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

<sup>7</sup> COSTA, L. – “Interpretação de Brasília”, in Arquitectura, Rio de Janeiro, IAB, Nº 76, outubro de 1968, pp. 17-18.

Dentro de uma perspectiva messiânica de cidade – capital para um “novo Brasil”, o Brasil “definitivo”, que surgiria como os “Cinquenta anos em cinco”, com o “desenvolvimento nacional”, com o “Estado funcional isento de politicagem e voltado para a administração racional e competente”, Brasília foi concebida como uma “Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente”, e com um “desejável caráter monumental”<sup>(8)</sup>. Uma “máquina de morar” e uma “máquina de administrar”, um micro-cosmos que antecipassem a ordem pretendida para o “Novo Brasil”, uma ordenação especial programada pela Razão o onde imperasse a harmonia, a funcionalidade de cada parte, o “espírito da geometria”, o controle dos conflitos: eis o que se pretendia que Brasília representasse. Detenga-se a história como praís inter-humana e vise-se a um “futuro” como o reino do planejamento; ou, em outras palavras, tenta-se substituir história pelo planejamento, sendo que este seria o avatar “moderno e científico” daquela. Exorcisase a luta de classes e coloca-se o Estado panificador como o sujeito das transformações sociais. Assim sendo, nada de nomes tradicionais as logradouros: em Brasília não existe uma praça ou rua Tiradentes, dos Farrapos, dos Inconfidentes, da Praieira, etc. Os nomes das vias –até os termos “rua” e avenida” foram abolidos – são todos geometrizados: W-3. L-2. Asa Norte, Setor Comercial Sul, Quadra 6, a 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 no espaço urbano não é resultante de lutas sociais, de ações contingentes porque políticas, mas sim o fruto da implementação de projetos elaborados por técnicos especializados que trabalham em aparelhos estatais.

Os espaços intra-urbanos de Brasília foram concebidos em termos de funções, evitando-se promiscuidades e outras racionalidades que definiram da lógica produtivista. Ou seja, organizou-se territorialmente a cidade visando maximizar a “produtividade” ou “funcionalidade” de cada parcela do espaço urbano: a distribuição “racional” dos setores: hoteleiro, comercial, residencial, etc.; a rápida circulação dos veículos; a alocação rigorosa, dentro das superquadras, das escolhas, igrejas, áreas de recreação, etc. Assim como o sistema fabril aliena e automatizada o trabalhador, o plano-piloto de Brasília impõe ao morador um ajustamento automatizado aos rígidos esquemas preconcebidos. Não há margem para qualquer participação ativa ou iniciativa criadora, por parte do morador. Prevalece uma ditadura do plano original do planejamento urbano que se direciona no sentido de reafirmá-lo continuamente. O plano pretende antecipar tudo, abolir a iniciativa dos habitantes, das associações de vecinos, dos denominados movimento sociais urbano. Este são mal tolerados pelo Estado, que procura esvaziá-los ou antecipar reivindicações. Afinal, os recursos financeiros aí são fartos e vêm de fora: mais de 50% do que se gasta anualmente em Brasília advém de verbas arrecadas pelo governo federal em outras regiões; esse fato constitui um dos segredos do planejamento “bem sucedido”. Os próprios clubes, no interior do Plano Piloto (isto é, Brasília stricto sensu, a portação da cidade que cedia os órgão do governo federal), não são

---

<sup>8</sup> COSTA, L. – “Relatório do plano-piloto de Brasília”, in I Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília, Brasília, Senado Federal, agosto de 1974, p. 317.

frutos de uma decisão associativa, más pré-determinados e custeados por organismos do Estado.

Mas Brasília não e, especialmente hoje, apenas o Plano Piloto. Há as cidades satélites, que já possuem cerca de 75% da população do Distrito Federal. As disparidades entre o Plano piloto e as cidades satélites são notórias: naqueles há muitas vezes carências de asfaltamento de vias urbanas, de água encanada, de rede de telefones, etc. Praticamente surge uma clara estratificação social fácil de mapear por que possui uma dimensão territorial evidente: no Plano Piloto residem os de elevadas rendas, nas cidades satélites próximas (Guará I e II), os de rendas médias, e, a partir de Taguatinga predomina a população de baixas rendas. A primeira vista, isso constituiria um “desvirtuamento” do plano original, uma “limitação” do planejamento. Todavia, convêm examinar com mais cuidado essa questão.

De fato, essas cidades satélites não estavam previstas no plano original de 1957. Este, elaborado por Lúcio Costa, imaginava que quando Brasília, isto, e, o Plano Piloto, atingisse por volta de 600 a 700 mil habitantes (o que não ocorreu até o presente, a pesar de o conjunto de Brasília- o Plano Piloto e as cidades satélites- ter já ultrapassado a cifra dos milhões de moradores, haveria a necessidade de se planejar cidades satélites). As atuais cidades satélites, com tudo, não foram resultados nas desse planejamento, a partir do “esgotamento” do núcleo inicial, mas, pelo contrário, surgiram de forma mais o menos “espontânea” (embora algumas delas Sejas até mais antigas que o Plano Piloto), a partir das imensas migrações de trabalhadores. Uma observação pertinente, a esse respeito, e que nunca ha um plano onisciente: sempre surgem ocorrências inesperadas. O importante então não é tanto a letra do plano, o que ele explicitou num certo momento, mas sim a sua lógica, o que ele representa e objetiva- e que pode permanecer mesmo com eventuais alterações frente a letra original. Assim, mais importante que ha comparação das cidades satélites com as afirmações explícitas do texto do plano de 1957, é a interrogação sobre se essas cidades satélites contrariam ou não a lógica do plano, se elas o negam ou afirmam. Por essa via, chega-se á inevitable conclusão de que as cidades satélites só existem devido ao plano; é para mante-lo, para conservar os seus objetivos, que se erradicam as populações das “invasões” do Plano Piloto e se criam novas cidades satélites (como que ocorreu, por exemplo, com Ceilândia, atualmente a maior e mais pobre das cidades satélites, criada em 1971 pelo general Medicina, que “erradicou” do Plano Piloto populações de baixas rendas que viviam em favelas em terrenos ociosos). Esse Piloto, que complementam: elas não seriam possíveis sem ele (e não assim “desvirtuamentos” dele), pois e pela sua preservação, com o mínimo de alterações possíveis, na porção principal da cidade, que se expulsa para fora dela os trabalhadores que não têm condições econômicas (e políticas) para desfrutar como moradores dos espaços monumentais e eletrizados dessa “Civita”. Ao invés de negar o Plano o Piloto porque aqueles que poderiam transformá-lo são impedidos de residir nesse núcleo planejado da cidade. Concebida como “máquina de morar” para burocratas, como espaço urbano funcional para a divisão técnica do trabalho no seio do paralelo estatal, Brasília –ou melhor, o Plano Piloto- repele as populações “disfuncionais” em relação á cidade voltada para o automóvel particular, para a coexistência

harmoniosa daqueles que conheceriam entre si apenas as deferentes de Grau, as contradições não antagônicas.

Brasília, convém recordar, e tida como um exemplo meridiano de planejamento urbano bem sucedido. Foi até mesmo proclamada recentemente como “patrimônio cultural” da humanidade pela UNESCO, sendo até agora a única cidade modernista a receber tal honraria. Mas o que significa, nesse caso, planejamento “bem sucedido”? Os trabalhadores manuais, mesmo necessários para o funcionamento da urbe, são via de regra excluídos para longe desse centro planejado: eles devem residir nas cidades satélites, vindo apenas de manhã e voltando a tarde, depois do expediente, com horários de ônibus bem rígidos, com dificuldades de usufruir do Plano Piloto: a circulação dificulta a vida daqueles que não possuem automóveis particulares, os táxis são elitizados, destinados a populações de elevadas rendas. E certo que nos últimos anos-1985,86 e 87- multiplicaram-se no Plano Piloto as “invasões” de terrenos vazios, com moradías precárias. Mas e também evidente que a proclamação de Brasília (isto, e do Plano Piloto) como “patrimônio cultural” veio no exato momento em que o governo da “Nova República” reproduz procedimentos autoritários da ditadura militar, realizando campanhas de “erradicação” de populações de baixas rendas de Plano Piloto para as (novas) cidades satélites, agora pensadas e construídas a distâncias maiores ainda (60, 80 Km do Plano Piloto). Essa proclamação deu às autoridades um pretexto cômodo para implementar esses procedimentos – e reforçou a lógica excludente de um planejamento urbano que exorciza a cidadania (como participação na gestão da urbe) para o morador da cidade.

Não vale a pena repisar a simplista oposição entre planejamento e planificação, entre o (falso) planejamento sob as relações sociais capitalistas e o (científico) plano elaborado sob a “socialização” dos meios de produção. Brasília foi pensada por intelectuais que honestamente acreditam no “socialismo” (principalmente nos moldes soviéticos), foi construída num solo completamente estatizado (sem a “especulação imobiliária”), possui até hoje condições especial, pelo fato de ser a Capital federal do país, que minimizam ao extremo os imperativos da terra como mercadoria, da valorização do solo urbano e dos imóveis. Mesmo assim há um problema de moradia, que é transferido espacialmente para as cidades satélites. Há um sério problema de espaços ociosos (muito maior que nas demais grandes cidades do país, pois no mínimo 90% da área urbana do Plano Piloto é constituída por terrenos vazios), ao lado dos “sem terra” que, nessas condições, possuem peculiaridades que tornam sua luta diferente do que ocorre no restante do país. Ao invés da “especulação imobiliária”, da terra como valor de troca, o que prevalece nessa lógica da apropriação do espaço em Brasília é um imperativo geopolítico: uma razão de Estado em usar esse núcleo urbano como forma de controle social, como locus de exercício de um certo nível do poder político instituído que exclui grandes participações. O planejamento subordina-se, mesmo sem ter clara características de Brasília como cidade-capital, como sede de um Estado fortemente centralizado a nível federal, fortemente panificador (começando com o Plano de Metas, de JK) e acoplado a uma reprodução capitalística monopolista e internacionalizada, que se deve entender a reprodução desse espaço urbano, sendo o planejamento um instrumento e uma garantia disso. O

planejamento- ou planificação, pouca deferente haverá- possui ab ovo um problema limitador: tenta racionalizar e harmonizar o indeterminado, tenta substituir a luta de classes e o ideal de autogestão dos trabalhadores ou moradores. A questão na esta na natureza capitalista ou “socialista” do planejamento (ou planificação), como se fosse possível esquematizar e criar “modelos” dessa atividade social. A questão está em que o planejamento é parte da história, devendo ser contextualizado no interior de lutas dos quais é parte e se originou: ele é também uma modalidade de práxis burocrática que pensa das “boas intenções”- da práxis burocrática que pensa na Razão, sempre enraizada no Estado, comandando o real e o moldando.