

BRASILIA, EL ULTIMO EXPERIMENTO MONUMENTAL

Estanislau Roca i Blanch. *Doctor Arquitecto*
(Con la colaboración de Regina María Ferreira de Goucia)

No hay duda que el concurso para la nueva capital del Brasil levantó muchas expectativas en el urbanismo mundial. Tras la experiencia en la construcción de las grandes capitales de la era moderna: 1791, Washington de Pierre Charles L'Enfant; 1911, Canberra de Walter Burley Griffin; 1912, Mew Delhi de Edwin Lutyens y tras el precedente sin duda más claro confiado a los esquemas y criterios del racionalismo arquitectónico sobre la ciudad, divulgados por los CIAM, Chandigarh de Le Corbusier; la nueva ciudad de Brasilia era la culminación de un proyecto histórico¹ y la gran apuesta del nuevo presidente Juscelino Kubitschek, hasta 1955 gobernador del estado de Minas Gerais y uno de los principales protectores del Movimiento Moderno. Con él se da un gran impulso a la creación de Brasilia, una ciudad situada en un altiplano del estado de Goiás, en pleno "sertão" brasileño, en un proyecto político de trasladar al interior de Brasil, parte de la población y de las actividades económicas de la costa este. En 1956 se convoca el concurso de ideas para el plano piloto de la nueva ciudad capital, que es ganado por la brillante propuesta de Lucio Costa, uno de los arquitectos brasileños más cercanos a las tesis lecorbusieranas.

Los proyectos de las ciudades mencionadas, excepto Nueva Delhi, tienen en común el hecho de haber sido diseñadas como ente completo sobre un territorio sin precedentes urbanos de gran importancia.

El caso de Brasilia, una ciudad proyectada para albergar medio millón de habitantes y pensada para la utilización masiva del automóvil, y quizás el proyecto integral de ciudad más importante del siglo XX, representa el último gran experimento del Movimiento Moderno.

Se basa en un esquema abstracto confiado a la fuerza de un trazado en forma de cruz, según L. Costa —un gesto inicial con el que cualquiera localiza un lugar y toma posesión de él, dos ejes que se cruzan en ángulo recto, que se adaptan después a la topografía, a la inclinación natural del terreno y a la mejor orientación: los extremos de uno de los ejes se han curvado, formando un signo que puede

1 y 2. Dos imágenes del espectacular eje direccional.



1



2

- 3. La estación de autobuses situada en la intersección de los dos ejes. Vista tomada desde el eje monumental, en la que a ambos lados aparecen los edificios de los ministerios y al fondo el Palacio de Congreso.
- 4. Aspecto parcial del gran eje monumental, en el cual se puede apreciar la desproporción de la superficie destinada al automóvil.



3



4

*incribirse en el triángulo equilátero que limita la zona a urbanizar—.*²

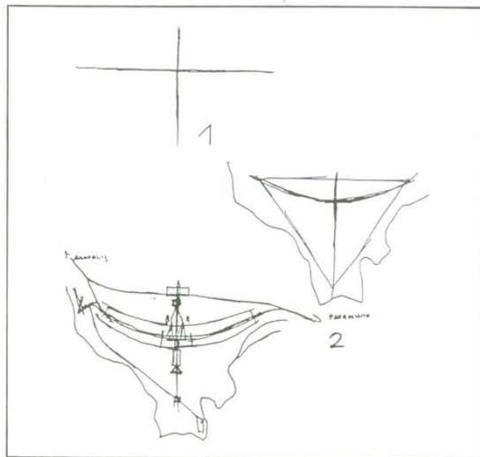
Es una idea basada en un esquema sencillo, absolutamente imprescindible para entender el funcionamiento de una gran ciudad y que se apoya en un gran eje que actúa como el elemento fundamental de su estructura y se traduce en una autopista urbana de 14,3 km., que en forma de arco cruza toda la ciudad y conecta en sus extremos con las carreteras nacionales de Fortaleza y Belo Horizonte. A su vez este gran eje viario es el soporte de los barrios residenciales establecidos en *supercuadras* de 240 x 240 m. aproximadamente, para albergar un máximo de tres mil personas cada una y pensadas para acoger unidades de promoción caracterizadas por bloques residenciales siguiendo los esquemas racionalistas de los CIAM. Para asegurar la unitariedad de la edificación proyectada, Costa pensó que los bloques no se pudieran dividir, ni los terrenos pudiesen venderse por parcelas, sino por cuotas de participación. Cada *supercuadra* residencial aparece en proyecto circundada por una cinta arbórea y está provista de escuelas de primer grado, parvularios y otros equipamientos básicos de una ciudad vecinal elemental.

El otro eje, el direccional, de 9,75 km de longitud, es perpendicular al gran eje viario y se traduce en una espectacular escenografía arquitectónica, en la cual los edificios públicos del gobierno del Estado y de la ciudad y los equipamientos centrales, la mayor parte proyectadas por Oscar Niemeyer, el teatro, la catedral, los ministerios y los palacios del Congreso y del Senado aparecen como objetos que intentan actuar ordenadamente el espacio.

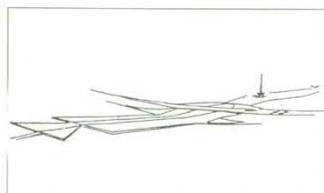
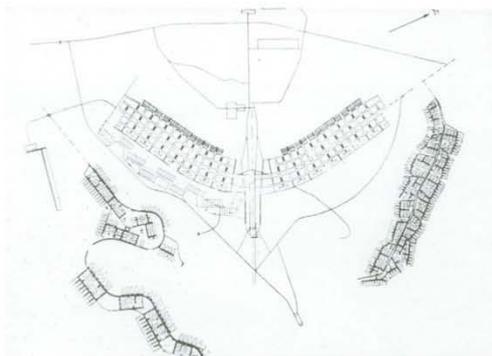
La intersección de las calles que delimitan las *supercuadras* con el eje viario principal, se resuelve siempre a distinto nivel evitando así, como aduce Lucio Costa, los habituales trastornos del tráfico de las grandes ciudades, pero sin desear llegar a extremos artificiales de segregación.

El espacio urbano central, situado en el cruce de las dos vías principales, acoge una estación de autobuses en posición deprimida, formada por la estructura que soporta el cruce entre

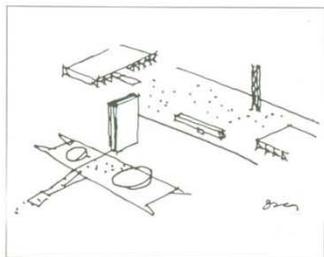
9. Croquis y plano piloto de Lucio Costa. 1956.
10. Cruce de los Ejes Monumental y Rudoviaro.
(Lucio Costa).
11. Plaza de los Tres Poderes. (Oscar Niemeyer).



9



10



11

las dos autopistas. En la plataforma superior se ubica un gran centro lúdico y comercial.

Seguramente la impresión más generalizada que causa el espacio público en Brasilia, tanto en el eje direccional como en los barrios residenciales, es de dispersión. En el eje direccional el efecto de dispersión se compensa por la claridad geométrica del trazado y por la calidad y la singularidad de los edificios, que como si fueran hitos, delimitan virtualmente el espacio. Un espacio monumentalista desde el proyecto inicial, que provoca una sensación de gran vacío. En los barrios residenciales, sin embargo, la sistemática y regular disposición de los volúmenes edificados, parece introducir un control más eficaz a pequeña escala.

Brasilia, a diferencia de otras ciudades nacidas en circunstancias parecidas ha tenido una estimulante proyección social y económica. La velocidad de saturación del espacio residencial y la rápida asunción de las funciones administrativas pueden ser un aspecto positivo del futuro equilibrio urbano. Pero la relación entre el ciudadano y el espacio urbano, es una relación de subordinación del usua-

rio al territorio de la ciudad, vinculada a su ordenado y especial funcionamiento.

Una ciudad marcada excesivamente por el *zoning*,³ incapaz de funcionar en su integridad sin la utilización masiva del automóvil y los transportes públicos y en donde el peatón difícilmente encuentra en el espacio viario su lugar para recorrer y la protección a las condiciones climáticas y ambientales de la zona.⁴

Algo parecido sucede en la plaza de los Tres Poderes proyectada por Niemeyer, que resulta abrumadora en sus dimensiones y por la desproporción entre los edificios del Gobierno, del Congreso, del Tribunal Supremo y del Panteón, y el espacio libre que definen. Si bien es cierto que el conjunto es proyectado como una gran unidad arquitectónica.

Sin embargo la precisión de la geometría del esquema de la ciudad, materializada por una armónica jerarquía del viario, nos permite valorar positivamente el resultado final, el cual podría resultar paradigmático con las salvedades mencionadas.

12. Dos panorámicas del gran eje viario desde un punto de vista parecido. En la más reciente, de 1990, la vegetación toma gran protagonismo.



12



12

Los objetivos básicos de facilitar la accesibilidad en coche, de ir y volver del trabajo sin problemas de tráfico y el buen funcionamiento de los *supercuadras* concebidas como unidades vecinales equilibradas con sus equipamientos básicos,⁵ han sido valorados a tenor de los resultados obtenidos, muy favorablemente por parte de los ciudadanos de Brasilia.

Quizás una de las principales críticas que se han planteado es la de no haberse proyectado la ciudad con expectativas de crecimiento propio y desarrollo regional, y se haya preconcebido un plan que según declaraciones de Lucio Costa, está cerrado para un número concreto de habitantes y no ha de crecer más, y es la propia ciudad, según él, la que ha de ser la causa de las expectativas del desarrollo regional. En el fondo sorprende en un racionalista moderno, la recurrencia a un tópico del ideal urbano arcaico de la ciudad que se extiende desde la concepción de la *polis* a la ciudad jardín de Howard, pasando por las ciudades ideales y las utopías renacentistas. Más recientemente, el mismo Costa, respondiendo a las críticas a la nueva ciudad, aduce que ésta ha nacido primordialmente para su función administrativa y como alternativa sugiere que se relacione la ciudad con las ciudades satélite, a través de los ejes viarios, pero la propuesta más racional bajo su punto de vista sería crear anillos alrededor del núcleo del plan piloto y de las ciudades satélite.⁶

Lo que es evidente es que el desarrollo urbanístico debe confiarse a la extensión de las ciudades dormitorio existentes o al crecimiento de otras nuevas, interrelacionándose con Brasilia a través de los ejes de transporte, que seguramente podrían potenciarse en el futuro, con la puesta en servicio del metro actualmente en construcción. en cualquier caso el planteo fundacional pone de manifiesto quizás en su caso extremo, una de las incomprendiones del Movimiento Moderno con respecto a la complejidad urbana, confiando en el *zoning* y no en la profusión y confusión de funciones que son intrínsecas a la ciudad vital.

13. Brasília y alguna de sus ciudades satélite.
14. Evolución de la consolidación de la edificación en Brasília.



13

NOTAS

1. Ya en 1750 se pretendía situar la capital de Brasil en una ubicación más central, con el propósito de resignificar la unificación del país, como instrumento ideológico para crear un espíritu de identidad nacional, mejorando las condiciones de defensa...
2. Seguramente se fuerza la curvatura para adaptarse a la suave inclinación de las curvas de nivel que siguen la forma del lago Paranoá, creado artificialmente para mejorar las condiciones microclimáticas del lugar.
3. Uno de los aspectos más negativos que aparecen en Brasília se produce en los grandes espacios públicos confrontados a edificaciones que tienen un uso exclusivo y con él, una vida ciudadana acotada, y que al finalizar su actividad provocan un singular vacío urbano y a su vez una gran inseguridad ciudadana.
4. Sólo para poner un simple ejemplo cabe decir que los dos viales paralelos que definen el eje direccional, tienen cada uno seis carriles de circulación y es habitual contemplar este inmenso espacio caracterizado por la desertización humana y automovilística.
5. A pesar de no haberse ejecutado, siguiendo la totalidad de las determinaciones del proyecto, como el cinturón verde de las *supercuadras*, reclamado por Lucio Costa.
6. "São áreas que deveriam ser estimuladas para as atividades agrícolas. Assim se propiciam as condições para que as granjas se instalem nesse anel...". Revista Projeto n.º 20 mayo 1980.

14

