

A cidade mais levantada no mundo

Benjamin Abdala Junior¹

Um pequeno avião sobrevoa, nos finais dos anos 1950, o planalto central brasileiro, onde está sendo construída uma grande cidade. Afivelado junto à estreita janela, um Menino observa a paisagem que se distende horizontalmente plana, reduzindo a traços de mapa toda a diversidade natural, que se move abaixo: o relevo, os rios, a flora, a fauna e toda a vida aí encerrada. A paisagem, reduzida a traços, torna-se mais complexa pelo movimento, embaralhando-se. Linhas que se articulam, aparentemente movendo-se para quem as observam do avião. Renova-se continuamente no olhar do Menino, cuja imaginação leva os traços a se entrelaçarem, dando forma a novos desenhos. São desenhos similares às nuvens que chamam a atenção do Menino, pelas contínuas e diferentes configurações que sua imaginação estabelece, nesse deslocamento aéreo em que se viu colocado.

Lá embaixo, o leitor saberá depois, entre projetos e em uma ambiência um tanto aérea, está sendo construída a cidade que promete ser, num ufanismo bem à brasileira, a “mais levantada do mundo”: Brasília. Vista assim, a cidade a ser erguida, presente nos sonhos de estadistas, traduzia-se nos traços dos urbanistas e arquitetos. Não teria ainda sua verticalidade sonhada e se espacializaria no plano do projeto. E o olhar de Menino lançado do alto, sob a alta velocidade a turvar a definição vertical das formas, talvez seja uma resposta irônica de Guimarães Rosa, em “As Margens da Alegria” e em “Os Dimos”, contos de *Primeiras Estórias*², à construção da nova capital brasileira – a cidade “mais levantada no mundo”, que ele não nomeia.

¹ Professor titular da FFLCH da Universidade de São Paulo. Pesquisador 1 A do CNPq, foi adjunto de representante e coordenador da área de Letras e Linguística da CAPES. Suas pesquisas, desde o Mestrado, na Universidade de São Paulo, situam-se no campo da Literatura Comparada, atuando no âmbito das literaturas de língua portuguesa. Foi um dos introdutores dos estudos das Literaturas Africanas no país. Publicou cerca de quarenta títulos de livros, entre eles *A escrita neo-realista* (1981); *História social da literatura portuguesa* (1984); *Tempos da Literatura Brasileira* (1985); *Literatura, história e política* (1989); *Fronteiras múltiplas, identidades plurais: um ensaio sobre mestiçagem e hibridismo cultural* (2002); *De vãos e ilhas: literatura e comunitarismos* (2003); *Literaturas de língua portuguesa: marcos e marcas - Portugal* (2007); *Literatura comparada e relações comunitárias, hoje* (2012).

² ROSA, Guimarães. *Primeiras Estórias*. 47^a impressão. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, s/d. P. 7-12 e p.152-160.

Significativamente, o Menino – a personagem central de “As Margens da Alegria” e “Os Cimos” - tem uma visão que oscila entre nítida, no conto que introduz a coletânea e estranha ou preocupada, no segundo, com que a fecha. No primeiro, “uma viagem inventada no feliz”³, numa atmosfera de sonho, sentou-se junto

[...] da janelinha, para o móvel mundo. Entregavam-lhe revistas, de folhear, quantas quisesse, até um mapa, nele mostravam os pontos em que ora e ora se estava, por cima de onde. O Menino deixava-as, fartamente, sobre os joelhos, e espiava: as nuvens de amontoada amabilidade, o azul de só ar, aquela claridade à larga, o chão plano em visão cartográfica, repartido de roças e campos, o verde que ia a amarelos e vermelhos e a pardo e a verde; e, além, baixa a montanha. Se homens, meninos, cavalos, bois – assim insetos? Voavam supremamente. O Menino agora, vivia; sua alegria despedindo todos os raios. Sentava-se, inteiro, dentro do macio rumor do avião: o bom brinquedo trabalhoso. Ainda nem notara que, de fato, teria vontade de comer, quando a Tia já lhe oferecia sanduíches. E prometia-lhe o Tio as muitas coisas que ia brincar e ver, e fazer e passear, tanto que chegassem. O Menino tinha tudo de uma vez, e nada, ante a mente. A luz e a longa-longa-longa nuvem. Chegavam.⁴

O Menino, no avião, tinha de tudo: “as satisfações, antes da consciência da necessidade”⁵. Não obstante, diante de tantas impressões, dentro e fora do avião, formam-se grandes vazios entre imagens impactantes, que ele preencherá pela sua imaginação. Falta maior definição a esse mundo visto de cima (muita luz, longas nuvens), mas observa de uma perspectiva que lembra linhas de uma carta topográfica. Uma visão que poderia ser continuamente obscurecida pelas nuvens que enredavam o avião. As formas vagas, dispersas, e em contínuas reconfigurações, devido à “amontoada amabilidade” das nuvens, se prestam a sua imaginação. O Menino está empaticamente preso às solicitações e expectativas “naturais” de seu universo de criança. Em “Os Cimos” retorna à “grande cidade”, que está sendo construída. Foi colocado num avião, mandado “para fora”, porque sua Mãe estava doente. Foi aí que, após ver as nuvens “correndo em direções contrárias, as nuvens superpostas de longe ir”, sentindo a falta da Mãe doente, viu-se sobre a cidade que pretendia ser a “mais levantada no mundo”:

O avião não cessava de atravessar a claridade enorme, ele voava o vôo – que parecia estar parado. Mas no ar passavam peixes negros, decerto para lá daquelas nuvens: lombos e garras. O Menino sofria sofrado. O avião então estivesse parado voando – e voltando para trás, mais, e

³ “As Margens da Alegria”, p. 7.

⁴ Idem, p. 7-8.

⁵ Idem, p. 7.

ele junto com a Mãe, de modo que nem soubera, antes, que assim era possível.⁶

O avião parecia a seus olhos estar parado entre nuvens que materializam suas apreensões pela ausência da Mãe. São preocupações de origem que ocorrem sobre a cidade que está sendo levantada, num *continuum* do tempo, que permite, pela imaginação simbólica, a aproximação de temporalidades diferentes, materializando imagens de outros espaços. À preocupação sobre doenças de origens, soma-se à força da imaginação do narrador para materializar outras carências, naturais: no mar simbólico do azul celeste, visualiza peixes e também imagens terrestres.

Não estaria articulado a esse mundo de “natureza”, para Guimarães Rosa, o projeto de Brasília que, concebido sob os influxos de uma ambiência intelectual, com circunscrição a modelos teóricos, apresenta traços que se articulam no desenho nítido das linhas de um avião parado no solo. O desenho de Lúcio Costa, como se sabe, partiu de dois eixos, que se cruzavam em ângulo reto. O formato inicial da cruz deu lugar ao do avião, pelo arqueamento ligeiro de suas linhas. O ideal moderno incorporou e distorceu assim o tradicional ícone de representação do país na forma de cruzeiro, presente no “certificado de batismo” da nossa terra: a carta escrita por Pero Vaz de Caminha, que via os nossos índios como crianças inocentes. Não é dada ênfase, pois, à origem num passado mítico ligado aos descobrimentos portugueses, mas relevo para a esperança em um futuro ligado à modernidade e que se construía no presente.

Passado, presente, futuro

Lúcio Costa, responsável pelo plano-piloto de Brasília em 1957, teve em Oscar Niemeyer seu principal e mais criativo ator. Seu projeto urbanístico partiu da tradição histórica (a tradicional cruz) – um traço inicial que se encurvou para dar a base estrutural da imagem de um avião. Traduzia-se assim nessa imagem o sentido de um projeto nacional não apenas da arquitetura do país, mas do conjunto do modernismo brasileiro. A imagem arquitetônica de Brasília deveria se fazer símbolo de identidade nacional, apontando um sentido de identificação prospectiva, sob o signo da modernidade. O projeto modernista brasileiro colocou, em bases nacionais, solicitações externas que poderiam contribuir para a desnacionalização da cultura brasileira. Esse fato foi registrado por Nestor García Canclini:

⁶ “Os Cimos”, p. 153.

Em vários casos, o modernismo cultural, em vez de ser desnacionalizador, deu o impulso e o repertório de símbolos para a construção da identidade nacional. A preocupação mais intensa com a ‘brasilianidade’ começa com as vanguardas dos anos 20. ‘Só queremos ser modernos se formos nacionais’, parece seu *slogan*, diz Renato Ortiz. De Oswald de Andrade à construção de Brasília, a luta pela modernização foi um movimento para construir criticamente uma nação oposta ao que queriam as forças oligárquicas, conservadoras e os dominadores externos. ‘O modernismo é uma idéia fora do lugar que se expressa como projeto’.⁷

As bases históricas do projeto vêm do urbanismo e da arquitetura coloniais, apropriados pelo modernismo arquitetônico (construtivismo). A intenção era atualizar, nas novas formas, perspectivas não elitistas, populares, como se observa na argumentação dos discursos explicativos do plano-piloto, produzidos à época. A arquitetura colonial representou uma atualização (democrática), nos trópicos, da arquitetura popular portuguesa, de acordo com os estudos de Lúcio Costa. Talvez pudéssemos ainda acrescentar, numa observação mais abrangente, que foi assim que a mediterraneidade, presente nas construções portuguesas, após ser exposta secularmente à experiência mediterrânea, orientou-se com as caravelas para o atlântico (a atlanticidade), trazendo consigo, além dessas inclinações, uma maneira de ser ibérica (a ibericidade). Tais perspectivas, presentes, como foi referido, no conjunto das manifestações culturais da América Latina, traduz-se na factura da obra de um José Saramago – uma experiência histórica comum a essa bacia cultural e que entrou em diálogo com as motivações identitárias de vanguarda, da modernidade brasileira, na arquitetura.

Um peru neobarroco

O Menino, ele próprio preso ao fluxo aberto pelo deslocamento do avião, vê-se diante da fugacidade das formas que observa e que se desenham em referências diretas e naturais, ao livre jogo de sua imaginação. Afastada do movimento próprio dos corpos vivos, Brasília, com o seu projeto de construção, não estaria – para Guimarães Rosa - planando analogamente entre nuvens, envolta numa ambiência de sonhos aéreos? Após a aterrissagem do avião num descampado que viria a ser o aeroporto da cidade, as formas incompletas, em construção, que o menino observa, se apequenam diante do

⁷ CANCLINI, Nestor García. *Culturas híbridas*. São Paulo: Edusp, 1998. P. 81. A citação de Canclini é de autoria de Roberto Schwarcz.

porte e inteireza de um peru, que desfila sua plumagem, mostrando em seu corpo um desenho de linhas que conciliavam esferas e planos, como na arquitetura de Brasília:

Senhor! Quando avistou o peru, no centro do terreiro, entre a casa e as árvores da mata. O peru, imperial, dava-lhe as costas, para receber sua admiração. Estalara a cauda, e se entufou, fazendo roda: o rapar das asas no chão – brusco, rijo, - se proclamara. Grugrulejou, sacudindo o abotoado grosso de bagas rubras; e a cabeça possuía laivos de azul-claro, raro, de céu e sanhaços; e, ele, completo, torneado, redondoso, todo em esferas e planos, com reflexos de verdes metais em azul-escuro – o peru para sempre. Belo, belo! Tinha qualquer coisa de calor, poder e flor, um transbordamento. Sua ríspida grandeza tonitruante. Sua colorida empáfia. Satisfazia os olhos, era de se tanger trombetas.⁸

Uma ave presa à terra, dir-se-ia, com suas asas não metálicas, naturais, recolhidas. Desfila então o animal com garbo aos olhos do menino, aparentemente como se fosse um aristocrático senhor do terreiro, mostrando um comportamento similar a de seu “primo” de origem asiática, o igualmente aristocrático pavão. Numa perspectiva oposta, talvez se pudesse afirmar que o peru poderia ter condição de vôo se não fosse um animal domesticado, de vôo curto e pesado, circunscrito aos limites de uma área delimitada.

A imagem do peru está associada à ibero-américa, desde os tempos coloniais, quando ele foi domesticado pelos astecas. Levado para a Europa, tornou-se presença obrigatória no Natal – símbolo do nascimento de uma nova ordem. Para que a cidade nasça, é de entender no conto de Guimarães Rosa, o peru deve simbolicamente morrer – um rito que se repete, renovando-se, anualmente. Uma outra observação, que conflui para a anterior, vem do fato de que o deslocamento da nova capital para o interior do país leva a uma região mais próxima do Peru. Como se sabe, Peru era designação genérica, nos primeiros tempos da história da colonização portuguesa, para todo o conjunto da América colonizada pelos espanhóis.

Há no conto de Guimarães Rosa uma identificação do peru com a terra. A visão do animal encanta o menino, mas sua fulguração encantatória quando estuga os passos e exhibe suas plumas é fugaz, como os desenhos das nuvens observadas no vôo. Bem ao contrário das nuvens de *Memorial do Convento*, de José Saramago, que estão “fechadas” em cada indivíduo. As vontades individuais, no romance do escritor português, estão simbolicamente encerradas em cada pessoa e serão somadas umas às outras e metamorfoseadas, pela força alquímica da personagem Blimunda, numa única e

⁸ Idem, p. 8-9.

formidável vontade. Uma energia (vontade coletiva) capaz de levar qualquer objeto a alçar vôo.

Em Guimarães Rosa, as nuvens são ludicamente dispersas, fugazes, não confluindo para uma imagem unívoca. Uma visão que se configura à imaginação do Menino em plenitude estética e logo desaparece. Também em terras de Brasília o Menino está de passagem, em trânsito. O animal será logo depois sacrificado, na seqüência do conto “As Margens da Alegria”, primeira narrativa de *Primeiras Estórias*. Seu valor, ao contrário do que poderia imaginar os olhos de criança, ou o rito simbólico seguido por essa leitura, afim da perspectiva de Lúcio Costa, é meramente utilitário. É a conformação híbrida dos sonhos que se materializam em projetos a serem executados por quem não tem os mesmos horizontes. Não é a cidade “mais levantada do mundo” que atrai a atenção do menino, mas o peru:

Tinham fome, servido o almoço, tomava-se cerveja. O Tio, a Tia, os engenheiros. Da sala, não se escutava o galhardo ralar dele, seu grugulejo? Esta grande cidade ia ser a mais levantada do mundo. Ele abria leque, impante, explodido, se enfunava... Mal comeu os doces, a marmelada, da terra, que se cortava bonita, o perfume em açúcar e carne de flor. Saiu, sófrego de o rever.⁹

Na visão mais imediata, o peru é apenas um alimento a ser consumido, sem a graça observada pelo menino. A necessidade de alimentação dos engenheiros da construção da cidade faz tábula rasa à excelência estética de sua forma. E, por extensão dessa imagem, também à formulação de mitos de origem: o peru evoca uma estética ibero-americana e, sua pose, atores crioulos coloniais que dela se apropriaram como produto elaborado. Os perus, como se sabe, foram levados à Europa e lá vieram a adquirir simbolização relativa ao gosto aristocrático, já que substituíram, por exemplo, nas mesas natalinas dos nobres ingleses vitorianos, os então tradicionais cisnes. Atores pseudoaristocráticos, na mesma linha de leitura, poderiam ter circulado pelas cidades barrocas brasileiras, com pose similar.

Ou, noutra direção, a imagem ambígua de Guimarães Rosa não poderia trazer uma visão da relatividade do sonho da nova cidade-avião, que estava sendo assentada sobre a terraplenagem do planalto? Um ponto de vista contrário às certezas de um projeto unitário avassalador, que tudo reduzia a si mesmo? Ou o peru, embora evocando a beleza creditada à cidade simbólica da modernidade brasileira, como qualquer organismo vivo, possui existência limitada, apesar de seu garbo e mesmo empáfia

⁹ “As Margens da Alegria”, p. 9.

aristocratizante, aparentemente absoluta e sem história? E assim, como o peru, a nova capital também seria sacrificada a objetivos de curto fôlego?

Não se trata aqui, é evidente, de um organismo propriamente dito, mas de uma construção simbólica. A redução da imagem à pretensa naturalidade do peru não deixa de ter um viés ideológico e pode ser uma forma de justificar o imobilismo. A memória dessa imagem, em nossa tradição cultural, é histórica, construída aos poucos, através de um processo de acumulação, transmitido de geração para geração, até impregnar-se do efeito de “naturalidade” pela previsibilidade da repetição.

A memória e o projeto

Brasília, a cidade projetada que pousa no árido cerrado, pode ser entrevista, num jogo duplo de imagens, quando se sobrepõe o desenho do plano-piloto com o desenho natural do peru, preso ao solo. As linhas geométricas do projeto e as que poderiam ser observadas nos desenhos das penas da ave conciliam linhas retas e curvas, esferas e planos, em configurações auto-delimitadas, que se repetem, com uma diferença fundamental: a vitalidade do peru – identificada com o “reino da natureza”. Uma memória orgânica que pode levar a imagens de atores sociais das cidades barrocas, de forma a relevar uma vitalidade e uma conformação inexistentes no frio e descarnado desenho que ainda é projeto. Este, como o peru, também apresenta cabeça, corpo e asas. Falta-lhe o movimento, a animação vital, sacrificados em função de uma unidade metálica ou do cinza, como no concreto das construções.

O sacrifício do peru desperta no Menino um medo mais geral contra o “mundo maquinal”:

Cerrava-se, grave, num cansaço e numa renúncia à curiosidade, para não passear com o pensamento. Ia. Teria vergonha de falar do peru. Talvez não devesse, não fosse direito ter por causa dele aquele doer, que põe e punge, de dó, desgosto, desengano. Mas, matarem-no, também, parecia-lhe obscuramente algum erro. Sentia-se sempre mais cansado. Mal podia com o que agora lhe mostravam, na circuntristeza: o um horizonte, homens no trabalho de terraplenagem, os caminhões de cascalho, as vagas árvores, um ribeirão de águas cinzentas, o velame-do-campo apenas uma planta desbotada, o encantamento morto e sem pássaros, o ar cheio de poeira. Sua fadiga, de impedida emoção, formava um medo secreto: descobria o possível de outras adversidades, no mundo maquinal, no hostil espaço; e que entre o contentamento e a desilusão, na balança infidelíssima, quase nada medeia. Abaixava a cabecinha.¹⁰

¹⁰ “As Margens da Alegria”, p. 10.

No arcabouço desse pássaro-avião assentado no solo, estariam os próprios poderes políticos do país, acompanhados de seus instrumentais administrativos. A imagem é de um veículo construído, aéreo, em trânsito, de passagem pelo planalto central. O peru, ao contrário, evoca critérios estéticos associados à memória de nossas cidades, um contraponto dúplice à nova capital que, sem história, estava sendo implantada no planalto central. Além disso, a nova capital não mantinha relação estreita com o conjunto do país – a integração brasileira também era um projeto. Estava sendo construída afastada das áreas de nossa experiência histórica, economicamente relevantes, devido aos vazios de ocupação, creditados à aridez do cerrado e à inexistência de uma rede viária de comunicação.

A imagem do projeto descarta essa dificuldade: as possíveis articulações dar-se-iam com o valor simbólico agregado ao avião - um veículo que poderia igualmente pousar em outros pontos, devidamente terraplenados. Estava emergindo aí um mundo conectado, em rede, a preannunciar o que viria a ocorrer com as cidades do futuro. Não era essa ainda uma perspectiva consciente: o objetivo imediato era conectar fisicamente o país, no corpo a corpo dos contatos, através de estradas que deveriam levar à ocupação dos vazios interiores de uma nacionalidade, que se espraiaria regularmente por todo o território brasileiro, preenchendo seus vazios geográficos e simbólicos.

O sonho e o projeto

Construía-se assim, no meio do cerrado, uma “ilha”, na perspectiva de que ela constituísse uma espécie de *locus* simbólico da modernização do país, um pólo de atração para apurar suas diversidades, um centro capaz de motivar a reconfiguração de dessimetrias históricas. Um projeto de confluências, tendente à homogeneização. Seria desse ponto que emanaria uma nova ordem para ordenar o diverso. Brasília, nesse sentido, seria a materialização do desejo de uma nova realidade preso à visão racional e sistemática do modernismo. Um modelo não apenas de cidade mas também de atitudes para o Brasil, visto como país jovem, perseguindo obsessivamente toda a novidade modernizadora – uma obsessão afim de uma perspectiva de menino que ainda não atingiu a maturidade, como no conto de Guimarães Rosa. E a novidade na primeira metade do século XX seria a confiança nessa racionalidade sistêmica. A homogeneidade contra a heterogeneidade. Esse otimismo, que dá “margens de alegria” ao menino, essa

era a aspiração, levava a se declinar Brasil com Brasília como modelo analógico para outras cidades e regiões do país.

Brasília foi então planejada no entusiasmo das grandes produções sistêmicas, que perseguiram modelos uniformes. Lúcio Costa defendia o sentido social dessa padronização avessa à diferenciação das unidades. Em texto inédito de 1981, publicado recentemente no Caderno 2 do jornal *O Estado de São Paulo*¹¹, afirma que

[...] dar morada ao homem – a todos os homens e suas famílias – é o desafio da Era Tecnológica. A chamada ‘massificação’ é uma fatalidade histórica decorrente do fato de já ser tecnicamente possível dar à totalidade das pessoas condições condignas de morar. A morada do homem comum há de ser o ‘monumento-símbolo’ do nosso tempo, assim como o túmulo, os mosteiros, os castelos, os palácios o foram em outras épocas. Daí ela ter adquirido – seja de partido horizontal, como nas superquadras das áreas de vizinhança de Brasília, ou vertical, como nos núcleos condominiais da Barra -, simplesmente por seu tamanho, pela volumetria do conjunto e pela escala, essa feição de verto modo ‘monumental’.

A sensibilidade político-social de Lúcio Costa fez com que ele se preocupasse com a arquitetura presa ao solo nacional, sob mediação de seu sentido social, tendo como ponto de partida a experiência histórica do país. Pretendia que essa experiência não se enredasse em apropriações elitistas, que tendem a desconsiderar essa experiência com base no trabalho popular e a valorizar as importações desvinculadas do solo brasileiro. Entretanto, é de se perguntar: a “massificação” apontada em seu discurso acima teria de ser necessariamente uma “fatalidade histórica”? A popularização não implica fatalmente em homogeneização, como se observa hoje nas construções produzidas em escala, quando se prevê diferenças em cada unidade habitacional. Padronizar pode significar excesso para quem necessita de menos espaço e falta para quem esse espaço for insuficiente, se nos ativermos a critérios puramente econômicos, para além do gosto estético.

A cultura brasileira, por outro lado, tem padrões estéticos próprios e também sua operacionalidade quando contempla a diversidade, que acaba por ser espartilhada em projetos unificadores. É o que vem ocorrendo na experiência histórica de Brasília, onde a diversidade vai se imiscuir cada vez mais em seu desenho arquitetônico, em decorrência da afirmação da mestiçagem brasileira e de perspectivas híbridas no plano global. Há uma produtividade interna nessa maneira de ser, em que os opostos se imbricam, sem fusão unipolar. Esse fato, a produtividade a partir do combustível da

¹¹ O Estado de S. Paulo, São Paulo, 27 de fevereiro de 2002. p. D3.

diferença, nada tem a ver com um preconceito oposto, bastante difundido, em relação às cidades brasileiras: a ausência de planejamento urbano.

O tempo mítico da modernidade

Erguia-se, assim, uma capital sem a continuidade histórica de outras cidades brasileiras e já com a forma de um dos artefatos mais identificados com a modernidade. A cidade, como o avião na perspectiva do Menino dos contos de Guimarães Rosa, que observa seu entorno aéreo, aparentemente parece parado nesse tempo moderno. É essa uma das imagens mais significativas do último conto de *Primeiras estórias* – “Os Cimos” -, no qual reaparece a mesma personagem da primeira narrativa, o Menino, que retorna de avião a Brasília:

O avião não cessava de atravessar a claridade enorme, ele voava o vôo – que parecia estar parado. Mas no ar passavam peixes negros, decerto para lá daquelas nuvens: lombos e garras. O Menino sofria sofrado. O avião então estivesse parado voando – e voltando para trás, mais, e ele junto com a Mãe, do modo que nem soubera, antes, que assim era possível.¹²

Não é, nessa imagem de “Os Cimos”, o avião que parece percorrer os espaços, mas as nuvens. Elas criam a ilusão de que são elas que se movem aos olhos do menino. Projetam-se aqui as carências do Menino: a ausência da Mãe, doente, razão de seu afastamento para Brasília, em companhia dos tios. Talvez se possa estender essa significação, afirmando-se que essa cidade projetada, imersa na temporalidade mítica da modernidade vanguardista, o avião “parado voando”, procura canalizar o tempo em função das tensões que a perturbam no presente – um futuro problemático (carência emotiva, carência de origem) que se faz latente no tempo presente, como se estivesse envolvido numa espécie de *continuum* temporal.

O *continuum* modernista, no projeto arquitetônico, não estava preocupado com essas questões. Acreditava-se no processo e em seu sentido político-social, carregando assim múltiplas temporalidades para o tempo presente. No caso particular do projeto de Brasília, Lúcio Costa procurou associar às perspectivas abertas por um Le Corbusier, os estudos que realizou sobre o urbanismo e a arquitetura popular em Portugal e no Brasil, desde o período colonial. O urbanista não aceitava os hábitos das elites brasileiras que se inclinavam apenas à cópia dos modelos externos. Em Brasília, contribuições

¹² “Os Cimos”, p. 153.

modernistas como as de Le Corbusier eram mediadas pelo que o urbanista e o arquiteto abstraía dessa experiência histórica popular.

Há toda uma confluência sinérgica para relevar a imagem de Brasília, pois a nova capital mais do que um projeto urbanístico constituiu à época uma hipótese de construção do país, símbolo da esperança de modernização. Eram os tempos eufóricos de Juscelino Kubitschek, mas o desejo de integração do país, através da construção de uma nova capital é anterior e vem desde os tempos coloniais. O traçado é que vai ser diferente, substituindo as linhas barrocas por outras, identificadas com o racionalismo sistemático modernista. Seriam assim racionais e sistemáticas? O otimismo de Guimarães é relativo e parece desconfiar desse projeto, afeito a perspectivas ingênuas e ambiências aéreas, como as que marcam o imaginário do Menino.

Uma idéia antiga

É de se recordar, como informa Mário Pedrosa em seus ensaios sobre Brasília, que os inconfindentes mineiros já tinham em seu projeto de libertação de Portugal a idéia de construir a capital num ponto do interior do país. Depois foi a vez de o principal ministro de D. João VI, Tomás Antônio Vilanova Portugal, defender a necessidade de se construir uma capital para o país que fosse distante do litoral. Sonhava com um império americano se necessário fosse separado de Portugal, à época sob domínio francês. Com a independência, José Bonifácio, talvez influenciado com o exemplo da cidade de Washington, nos Estados Unidos, também projetou a construção de uma nova capital. Na República, esse projeto ganhou forma, com sua inclusão na constituição do país; delimitou-se então a área escolhida no planalto central. Após a ditadura de Getúlio Vargas, a nova constituição democrática de 1946 reintroduziu o projeto e estabeleceu a data para a transferência da sede do governo para o dia 21 de abril de 1960. Uma data curiosa por ser véspera do dia comemorativo de nosso “batizado”, na perspectiva dos portugueses, e data evocativa do rompimento dos laços coloniais, simbolicamente predicado a Tiradentes.

Como se vê, o hábito de se procurar um centro político numa região inabitada e virgem sempre fez parte dos sonhos de atores históricos importantes, preocupados com o destino do país. É de raiz colonial essa inclinação modernizadora: a reprodução em terras brasileiras dos modelos simbólicos da metrópole, identificados com a “civilização”. A relevância da construção de Brasília não se estabelecia a partir da

experiência histórica das cidades do país, mas da abstração dessa experiência em modelos abstratos, em conjunção com os modernos, veiculados pelo campo intelectual supranacional, no caso, da área de arquitetura. É de se recordar que nossas cidades coloniais adaptaram modelo europeu, com a transplantação do barroco para o Brasil – uma experiência que se “aclimatou” aos trópicos e passou a figurar em nosso imaginário como pertencente a nossa maneira de ser, isto é, a nossa “natureza”. Evidentemente, essa “natureza” não possui nada de essencialista, sendo toda ela uma construção histórica.

Dessa maneira, nossa experiência cultural, pela ânsia de as elites importarem a última moda do exterior, acabou por ser minimizada, sendo relegada a esse nível da “natureza”, em favor de modelos mais abstratos, considerados mais bem elaborados, que seriam próprios da “civilização”. O cerrado, como tudo que fosse do domínio da “natureza”, deveria ser dominado, reduzindo-se à terraplenagem, onde a cidade-avião deveria aterrar. Referências estéticas como às formas preexistentes, elaboradas e “naturais” do garboso peru de Guimarães Rosa, deveriam ser abstraídas num modelo impactante. O projeto – com suas formas geométricas – suprime a princípio o orgânico, que deve permear suas linhas estruturais. Melhor dizendo, se vale do orgânico (o peru) como matéria que adquire valor no projeto – um valor que se pretende estruturalmente agregado às linhas da moderna cidade-avião.

Ilhas e oásis de cultura e civilização

É de se inferir então, a partir dessas imagens de Guimarães Rosa, que o projeto de Brasília seria inequivocamente antinatural? Não é o que parece, pois a mensagem, na obra desse escritor, não se reduz dicotomicamente a esses pólos. Ela é ambígua e não é por acaso que um dos contos que nos servem de referência recebeu o título de “As Margens da Alegria”. A alegria, entretanto, tem margens e do alto, isto é, da posição como a de “Os Cimos” (título do outro conto) ela se torna bastante ampla. O escritor não deixa de acreditar no projeto, não obstante creditar-lhe atributos pouco nítidos, à maneira da perspectiva crítica que marca o conjunto de sua produção ficcional.

Os vãos da imaginação do Menino e seu otimismo fazem parte, na verdade, de um “princípio de juventude”, conforme enunciado por Ernst Bloch: a vontade de experimentar o novo que tem embalado o homem em todos os tempos. É um sonho similar, por exemplo, ao que levou Leonardo da Vinci a projetar um objeto voador, que

veio a ser aperfeiçoado nos séculos seguintes, até o vôo de avião do Menino de Guimarães Rosa. Esse sonho é uma inclinação própria de nossa maneira de ser e pode se traduzir em projetos, como o de Brasília.

Reduzir, por outro lado, elementos de ordem cultural a biológicos ou a orgânicos, pode dar origem a perspectivas imobilistas. Formas naturais, como as do peru, associadas nessa leitura de “As Margens da Alegria” com as do avião, mantêm entre si relações complexas, simbólicas. São as formas naturais e, nesse caso, imagens portadoras de uma experiência histórica de adaptação às Américas que não podem ser desconsideradas pelo principal ator do projeto urbanístico de Brasília, Lúcio Costa. Mais do que mero alimento para a festa de administradores, registrado pelo menino, o peru, com sua forma emplumada, evocaria um alimento simbólico, a ser deglutido e incorporado nas formas abstratas do projeto. Se essa era a perspectiva, o traçado viria adensar-se para além dos frios limites verticais do cimento armado ou dos horizontais, talvez excessivamente quentes, das camadas de asfalto.

Brasília, com suas linhas geométricas de planos e esferas, seria uma ilha de civilização, transplantada para o planalto central. Se nos tempos coloniais se transplantavam projetos de cidades barrocas (a mais moderna para a época), em meados do século XX foi a vez da cidade futurista, a partir da sensibilidade do campo intelectual brasileiro. Essa imagem de ilha, pautada pela homogeneidade e cercada pelo “mar” árido do cerrado, é evocativa das efabulações utópicas - um correlato em filme negativo da imagem do oásis, levantada por Mário Pedrosa:

O território sobre que se ergueu nosso país era virgem, praticamente despovoado. Os portugueses o foram ocupando, artificialmente, plantando por sua vasta extensão, aqui e acolá, pequenos núcleos urbanos nas selvas. Verdadeiros oásis. Nesse sentido, Brasília se insere nessa tradição de ocupação do território através de vilas, fazendas, arraiais e cidades surgidas na selva bruta.¹³

Em lugar do mar circundante de longínquas ilhas paradisíacas do imaginário utópico – é de se acrescentar -, afirma-se a secura do cerrado que envolve e isola esses espaços de perfeição, mas com uma diferença: num oásis, o lago é natural; em Brasília, o lago da “cultura de oásis” é artificial. O ideal da modernidade – o construtivismo – afirma-se assim por sobre a materialidade indistinta do pólo natural, que não constitui repertório de referência para o campo intelectual dessa tendência. As referências

¹³ PEDROSA, Mário. *Dos muros de Portinari aos espaços de Brasília*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1981. P. 318.

reportar-se-ão aos repertórios das cidades de outras regiões e, sobretudo, das imagens da cidade ideal conforme os modelos abstratos que tiveram origem em Le Corbusier.

Reproduz-se em Brasília a ânsia de modernidade de setores das elites brasileiras, que não queriam ser confundidos com atores de uma periferia retardatária. Se nos anos de 1930, informa Otilia Arantes:

[...] já se podia falar num ‘desejo dos brasileiros de ter uma arquitetura moderna’, com patrocínio do Estado e tudo, é na década de 50 que ela se torna realmente emblemática de um Brasil moderno – novamente, em jogo, o pano de fundo do debate nacional: passagem de Colônia a Nação, simbolizada, em plenitude retórica máxima, na fundação de uma capital. Num e noutro plano trata-se de uma ‘chave de abóbada’ (na própria expressão de Lúcio Costa ao defender a sua cidade, em 1967). Momento decisivo na rota ascendente de um povo subdesenvolvido; mas de um povo que reinventa sua capital ‘sob o signo da arte’. Coroamento cultural e sinal definitivo de maioria intelectual.¹⁴

O oásis simbólico da brasilidade também é construído substituindo a nossa diversidade (a física e a cultural) e esse fato assusta Guimarães Rosa. Enfatiza a desconexão de Brasília com a ecologia do cerrado. De um lado, a terraplenagem sobre a diversidade do relevo, da fauna e das plantas, para assim melhor receber o projeto arquitetônico (o avião); de outro, a canalização das linhas excêntricas das águas pluviométricas que assim não se dirigem a seus destinos naturais - as “veredas” que tanto entusiasmaram Guimarães Rosa, a ponto de figurarem no título de sua obra-prima, *Grande sertão: veredas*.

Diva Bárbaro Damato, em seu livro *Edouard Glissant: Poética e Política*, ao analisar a obra de ficção do também crítico da criouldade da ilha da Martinica, analisa as diferenças históricas entre as trilhas (analogamente, as nossas “veredas”) e as estradas construídas a partir de um projeto que vem de fora, sem relação com a continuidade histórica do local. Para a crítica, na trilha, os conhecimentos são feitos pouco a pouco cumulativamente:

Neste processo, os conhecimentos esparsos pouco a pouco se sedimentam criando um fundo, uma massa que afinal é obra de todos; a trilha igualmente resulta da acumulação, da repetição dos passos ao longo dos anos, das marcas, deixadas por aqueles que a percorreram num processo silencioso e repetitivo de apropriação./Como a trilha é feita por aqueles que a percorrem, ela está profundamente enraizada na vida da população local. Não é fruto de um projeto estranho, de um plano ordenador pré-existente. [...] A estrada pertence ao mundo da ordem, do tempo-lucro, da otimização, da racionalização, ao mundo

¹⁴ ARANTES, O. “Resumo a Lúcio Costa”, *Folha de S. Paulo*, São Paulo, Caderno Mais!, p. 11., fev. 2002.

do Além-mar. Ela foi secretada por outra história. Ela existe na ilha (Martinica) para servir aos interesses da cana (da Metrópole) e não da população.¹⁵

A crítica adverte que não há aqui um maniqueísmo simplório, pois há uma coexistência entre a trilha e a estrada. Estabelece-se o que poderíamos designar de um agenciamento entre os dois caminhos, aquele “natural”, caminho de terá a ser percorrido com os pés, e o outro, do asfalto, próprio para os automóveis e caminhões. Há uma interpenetração desses mundos, diríamos, na qual cada um permanece com um núcleo próprio. E a tendência, em termos de futuro, é a estrada adquirir aos poucos, pelas margens, o sentido de convivência social das trilhas – uma experiência cumulada aos poucos, por séculos. Essa seria analogicamente a trajetória histórica de Brasília: a introdução da heterogeneidade, pelas margens, penetrando nos espaços de homogeneização.

No conto “As Margens da Alegria”, após o Menino se aperceber da morte do peru, ele vai ver o lago, no qual será construída a “grande cidade”. Nesse momento:

Tudo perdia a eternidade e a certeza: num lufo, num átimo, da gente as mais belas coisas se roubavam. Como podiam? Por que tão de repente? Soubesse que ia acontecer assim, ao menos teria olhado mais o peru – aquele. O peru – seu desaparecer no espaço. Só no grão nulo de um minuto, o Menino recebia em si um miligrama da morte. Já o buscavam: - ‘*Vamos aonde a grande cidade vai ser, o lago...*’¹⁶

Brasília tudo pretende canalizar, razão por que o projeto é motivado pelo encontro, a conjunção indistinta desses fios de água, sua totalização, num lago, imagem que materializa o supremo ideal da nova capital: planejamento racional e centralização. Não o horizonte na diversidade, pois afim da heterogeneidade que marca a natureza física e cultural do país, mas a imagem da neutralização dessas diferenças numa procura de síntese abstratamente concebida no projeto, as perspectivas de uniformidade e centralização, mesmo que menos colorida, que sempre atraíram a atenção dos principais intelectuais que pensaram o Brasil.

A lógica da padronização

Lúcio Costa e os principais atores do projeto de construção de Brasília estavam deslumbrados com o sentido social da produção em massa à moda antiga. A

¹⁵ DAMATO, D. B. *Edouard Glissant: Poética e Política*. São Paulo: Annablume, 1996. P. 224-229.

¹⁶ “As Margens da Alegria”, p. 10.

padronização industrial fordista, que vinha dos anos 30 do século passado, encontrava então contrapartida similar na construção de prédio através de módulos, balizados pelos mesmos moldes de construção, incluindo os detalhes. A poesia – e essa inclinação virá até a tendências vanguardistas dos anos 1950 – também se embalará na mesma direção, seduzida pelas repetições regulares, tijolo por tijolo. Impunha-se essa lógica da repetição modular, com movimentos previsíveis, acumulados, que imitavam a “lógica burra” dos movimentos acelerados dos computadores, que passariam a marcar o cotidiano de todos nós por sua produção em massa, dois ou três décadas depois.

Esse princípio modular, na arquitetura, procura obedecer a princípios de economia. Entretanto, essa padronização, conforme já foi apontado anteriormente, não atende no fundo a esses princípios, pois as necessidades de cada morador ou grupos deles são diferentes e o que seria planejamento racional acaba implicando falta para uns e excesso para outros. Logo, talvez seja mais conveniente e racional fugir-se dessa “lógica burra” das repetições modulares, que distanciam os projetos de suas interações com os usuários. Ao movimento de unificação deve-se justapor o da diversificação, mesclando-se na factura das próprias construções, tornando-as parecidas, mas diferentes.

Referências bibliográficas

- ARANTES, Otília. “Resumo a Lúcio Costa”. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, Caderno Mais!, p. 11, 24 fev. 2002.
- DAMATO, Diva Bárbara. *Édouard Glissant: poética e política*. São Paulo: Annablume, 1996.
- CANCLINI, Nestor García. *Culturas híbridas*. São Paulo: Edusp, 1998.
- COSTA, Lúcio. “Dar morada a todos é desafio da era tecnológica”. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, p. D3, 27 fev. 2002.
- PEDROSA, Mário. *Dos muros de Portinari aos espaços de Brasília*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- ROSA, Guimarães. *Primeiras estórias*. 47ª impressão. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, s/d.
- SCHWARCZ, Roberto. *Que horas são?* São Paulo: Companhia das Letras, 1989.