

Os pilotis de Brasília



Por RODRIGO DE FARIA*

O plano Piloto de Brasília possui uma singularidade ainda hoje surpreendente

Os Pilotis dos blocos residenciais das Superquadras situadas nas Asas Sul e Norte de Brasília, como concebidos no Plano Piloto urbanístico elaborado por Lucio Costa, são uma marca indelével da vida nessa área nobre de todo o Distrito Federal. Junto às enormes áreas verdes dessas superquadras conformam o que, no documentário [*Brasília, contradições de uma cidade nova*](#) suavemente conduzido pela voz de Ferreira Gullar, foi denominado de “o reino da vida familiar confortável”, garantindo às crianças amplas áreas de recreação e esporte.

A permeabilidade e integração entre esses espaços livres com Pilotis dos blocos residenciais e as imensas áreas verdes conferem ao conjunto residencial do Plano Piloto de Brasília uma singularidade ainda hoje surpreendente. Além de representar, não se pode negligenciar, uma orientação à questão fundiária que desmonta a concepção de posse privada da terra urbana ou urbanizável, o grande ativo da especulação imobiliária desde, para ficar no seu marco jurídico-legal, a Lei de Terras de 1850.

Na história das ideias urbanísticas não era a primeira vez que a proposta de elevação dos edifícios definia a organização arquitetural da composição urbana. Nos estudos para o plano urbanístico da “*Cité industrielle*” de Tony Garnier, elaborado entre 1901 e 1904, já apareceram alguns indicativos de liberação do térreo em algumas áreas que, no entanto, são mais passagens que, de fato, espaços de permanência. Por isso, obviamente, estão muito distantes da condição alcançada com a concepção de Brasília.

Outro exemplo internacional relevante não só por sua qualidade arquitetural, mas, sobretudo, por trabalhar a relação do edifício com as áreas livres geradas pelo uso dos Pilotis, é o complexo habitacional Narkomfin desenvolvido por Moisei Ginzburg e Ignaty Milinis no final da década de 1920, portanto, no contexto da revolução russa. Além, é claro, de significar um dos mais potentes exemplos de concepção de um novo modo de morar que respondia aos desígnios dessa revolução.

Poderíamos também considerar, agora para situarmos algumas experiências nacionais, o projeto arquitetônico para o Ministério da Educação e Saúde (MES) no Rio de Janeiro, de 1936, também sob a coordenação de Lucio Costa, como marco estrutural das ideias arquitetônicas no uso dos pilotis. Ou ainda, o magnífico e esplendoroso “vão livre do MASP” como projetado por Lina Bo, desde há muito tempo, um dos espaços urbanos mais emblemáticos da capital paulista, talvez do Brasil, mesmo que, neste caso, o vão não seja definido por um conjunto de Pilotis, mas por um par estrutural localizado nas extremidades do bloco de cristal e concreto pretendido.

Conceitualmente, portanto, não me parece estranho pensar que a ideia seja a mesma em todos esses exemplos, ainda que em Brasília os Pilotis definam fundamentalmente a paisagem urbana das áreas residências e, no caso do MASP ou do MES, para ficar nos exemplos brasileiros, de áreas com outras funções, inseridas nas dinâmicas do cotidiano apressado de ambas as capitais, Rio e São Paulo. E são conceitualmente as mesmas se partimos do pressuposto da liberação de um “vazio”, que

a terra é redonda

de vazio não tem nada, pois é muito mais um “espaço entre”, componente essencial dos edifícios e da paisagem urbana, dinâmico em seus usos e apropriações.

No caso de Brasília, como é possível observar nas imagens captadas pelo documentário *Brasília, contradições de uma cidade nova*, essas áreas livres somadas às imensas áreas verdes eram usadas cotidianamente, mesmo que por uma pequena parcela da população. Aos trabalhadores e às trabalhadoras da construção da nova capital, quase todos imigrantes e pobres, a realidade cotidiana habitacional sempre foi muito distinta e precária. Até porque, para a elite burocrática e política, esses homens e mulheres que transformaram uma ideia em realidade construída, deveriam ser transferidos para áreas distantes do “reino familiar da superquadra”. O que de fato ocorreu, especialmente pela campanha de erradicação de invasões.

Com o processo de expansão urbana e metropolização de Brasília ao longo da segunda metade do século XX, mas especialmente no atual século XXI, a área residencial do Plano Piloto, particularmente aquelas definidas pelas Asas Sul e Norte, não só continuou muito limitada em relação aos que tinham e tem condições de nelas habitar, como tem uma ocupação muito abaixo da sua capacidade construída em termos de unidades de habitação. Portanto, não é de todo exagerado afirmar que uma das contradições dessa cidade nova que é a capital brasileira, seja a profunda e radical segregação socioespacial.

O que não significa dizer que essa segregação seja consequência do seu projeto urbanístico, pois é uma representação das contradições de todo um país. Situação essa agravada e amplificada desde que o Brasil entrou em rota de desmonte das políticas públicas de caráter social e econômicas que foram implementadas, algumas delas, ainda sob coordenação de Ruth Cardoso à época dos governos FHC, mas sobretudo nos governos de Lula e Dilma Rousseff.

Com o golpe de 2016 ardilosamente arquitetado com a anuência e interesse do ocupante do Palácio do Jaburu à época, e sua posterior e desastrosa “ponte para o futuro” – mais parecida com uma “pinguela” tal qual anotado pelo mesmo FHC –, e o avanço do extremismo político e ultraliberal do ministro da economia que não foi capaz de apresentar um único projeto de desenvolvimento econômico ao país, avançamos e aprofundamos a tragédia social. Milhares de famintos e famintas estão novamente a perambular pelas ruas das cidades brasileiras em busca de um prato de comida. O desastre econômico e social promovido pelo fascismo bolsonarista, respaldado economicamente pelos moderninhos liberais da Faria Lima que nada entendem de política pública, mas penas de especulação financeira, foi tão profundo que até mesmo certa classe média com formação superior também foi atingida pelo tsunami que destruiu o país.

Desde então, a pobreza voltou novamente a ocupar as esquinas, avenidas e áreas livres de nossas cidades. O Brasil voltou ao mapa da fome. Miseráveis sem trabalho, sem formação profissional, sem moradia, sem saúde, sem nada, perambulam pelas ruas de uma país que tenta se (re)construir. Paradoxalmente, esses mesmos miseráveis são os que, de alguma forma, ao ocuparem todos os espaços das cidades em busca de algo para comer, estão “usando” essas mesmas cidades. Eles literalmente habitam as/às cidades e fazem dela, de seus espaços livres, a possibilidade de algum tipo de abrigo, enquanto o restante da população, especialmente os mais ricos, estão cada vez mais ausentes das cidades, trancafiados em seus condomínios, shoppings, academias e todo tipo de espaço que seja possível cercar e receber a alcunha de “espaço vip”.

Essa situação degradante, essas contradições expostas como feridas abertas de um país cujas elites se recusam a compreender a necessidade de uma profunda redistribuição da renda, também já pode ser observada nos Pilotis de Brasília, muitos transformados em abrigo noturno para os miseráveis sem casa, sem trabalho, sem comida. O “reino da vida familiar” é hoje, ainda que de forma pendular, a única possibilidade de abrigo para um contingente cada vez maior da população que, durante o dia perambula pelas vias de Brasília e, durante a noite, encontra ali algum tipo de refúgio.

É esse o espaço possível para quem busca algum lugar para dormir sobre o chão gelado e o vento fresco que percorre as quadras residenciais durante a madrugada. É uma população que está no limite mais profundo da indigência, desprovida de qualquer tipo de atenção e que tenta sobreviver sem saber se, ao amanhecer, estará viva e respirando, seja porque morreu de fome, de frio ou de algum tipo de violência.

E por que falar desse “espaço-entre” definidor dos blocos residenciais das superquadras? Os Pilotis de Brasília, da cidade nova criada com a promessa da redenção do país, são o que de mais público se pode experimentar quando se trata de áreas urbanas residenciais. Os Pilotis de Brasília são a antítese da segregação promovida pela expansão de imensas áreas “anti-urbanas” muradas que caracterizam os condomínios em Brasília e no Brasil. Os Pilotis de Brasília são a utopia da cidade aberta e não segregada e que hoje é ocupada pelos que só tem a cidade para viver. A despeito de seus possíveis usos originários, os Pilotis de Brasília estão passando por uma transformação que é consequência de seu uso como abrigo e morada noturna de quem não tem mais nada. Impossível não reconhecer que essa possibilidade, ainda que não concebida, é resultado de uma decisão do próprio projeto urbanístico.

Por outro lado, e infelizmente, uma série de dispositivos estão sendo implementados para impedir o uso livre dos Pilotis de Brasília, como, por exemplo, a proliferação de “cercas vivas” que, se não impedem a passagem pelos blocos, se definem claramente com uma tentativa de imposição de algum tipo de barreira. Esses dispositivos não são algo novo, estão à disposição de quem pretende cercear, controlar e impor algum tipo de barreira arquitetônico-urbana especialmente orientada a impedir o uso e permanência dos que são considerados indesejados e perigosos, fundamentalmente os miseráveis que vivem nas cidades.

Feliz a nação que tem nas suas cidades, qualquer cidade, a dimensão mais profunda da experiência vida aberta, sem barreiras e sem muros. O Brasil certamente não é hoje um país feliz, ainda que nossas cidades sejam a única possibilidade de vida de uma enormidade de homens, mulheres e crianças abandonados e abandonadas pelo seu próprio país. Os Pilotis de Brasília, com toda certeza, não lhes negarão abrigo, a contragosto da parcela da população brasileira que acredita que a solução para os problemas das cidades brasileiras seja a construção de muros. A solução para os problemas das cidades brasileiras, da violência urbana, da exclusão socioespacial passa pela geração e distribuição de renda, pelo trabalho, pela educação. Até quando o país seguirá optando pela construção de muros?

Rodrigo de Faria é professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB.

A Terra é Redonda existe graças aos nossos leitores e apoiadores.

Ajude-nos a manter esta ideia.

[CONTRIBUA](#)