

Brasilia-patrimonio: ciudad y arquitectura moderna que enfrentan el presente

Brasilia-heritage: a modern city and architecture that challenge the present

Recibido: 3 de octubre de 2012. Aprobado: 24 de abril de 2013

Eduardo Pierrotti Rossetti

Centro Universitario de Brasilia, Brasil.

✉eduardo.rossetti@uniceub.br

Arquitecto y urbanista, Magíster en Arquitectura y Urbanismo y doctorado en Arquitectura y Urbanismo de la FAU-USP. Actualmente es profesor e investigador del curso de Arquitectura y Urbanismo de UniCEUB (Brasilia) y colaborador del Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (PPGAU-FAU) UnB, donde desarrolla investigación de posdoctorado. Se ha desempeñado como técnico de la Superintendencia del IPHAN en el Distrito Federal y como integrante del cuerpo docente de la Escola da Cidade (São Paulo). Es autor de diversos artículos sobre arquitectura brasilera y sobre Brasilia, incluido el libro *Arquiteturas de Brasília* (2012).

Versión revisada del artículo homónimo presentado en 2º Enanparq (Natal, Brasil), septiembre del 2012.

Resumen

Este artículo tiene como objetivo dar continuidad a los estudios sobre Brasilia, con especial interés en las cuestiones relativas a la preservación del patrimonio moderno de Brasilia. Por tratarse de una ciudad pensada desde una perspectiva optimista y utópica, enfrentar su situación actual y reflexionar sobre el presente, se convierten en tareas fundamentales. Comprender los nexos arquitectónicos de Brasilia es importante para guiar una reflexión crítica acerca de nuestra propia modernidad y ampliar el campo epistemológico de la arquitectura. Es necesario explorar las tensiones dentro de la idea general de ciudad, encarando la realidad urbana, para debatir alternativas, encontrar nuevas posibilidades e identificar valores que permanecen. Por lo tanto, es preciso investigar los desafíos técnicos, los aspectos simbólicos y las demandas funcionales referentes a la conservación y preservación de su arquitectura moderna.

Palabras clave: Brasilia, preservación, patrimonio, arquitectura moderna, ciudad moderna.

Abstract

The purpose of this article is to compliment previous studies on Brasilia. It has special interest in questions relative to the preservation of Brasilia's modern heritage. Recognising that the city was conceived from an optimist and utopian perspective, that it confronts its current situation, and reflects on the present are the article's fundamental tasks. To understand Brasilia's architectural heritage is paramount in order to guide a critical reflection about our own modernity and to broaden the epistemological field of architecture. It is necessary to explore the tensions of the general idea of the city, whilst confronting urban reality, in order that alternatives can be discussed, new possibilities found, and staple values identified. However, it is essential to research new technical challenges, symbolic aspects, and the functional demands that pertain to the conservation and preservation of the city's modern architecture.

Key words: Brasilia, preservation, heritage, modern architecture, modern city.



Globos sobre la Explanada de Ministerios, 2 de septiembre, Día de la Independencia

*Se da por supuesto que las locuras de la Ciudad forman parte
de la razón de Estado.
Jules Ferry, 1868¹*

¹ "Comptes Fantastiques d'Haussmann",
citado en Benjamin, *Passagens*, 170.

El presente artículo tiene como objetivo abordar algunas cuestiones relacionadas con la preservación y el patrimonio moderno que contiene Brasilia, considerando la forma urbana y sus arquitecturas. Pensar en Brasilia es pensar en la ciudad que se definió como imagen, como lugar y como símbolo a través de la arquitectura. Las fotografías de la construcción, las grabaciones de los campamentos de obras, los recuerdos de los candangos (personas que trabajaron en la construcción de Brasilia), el ritmo frenético de la construcción, la inauguración mítica, los palacios cristalinos y el inmenso horizonte del Cerrado se amalgaman y funden en una percepción compleja de lo que la ciudad-capital representa hoy a través de su arquitectura. Todo esto, además de las transformaciones políticas, sociales, económicas y culturales que esta capital experimentó en sus cincuenta años constituyen una etapa de largo proceso histórico que se vislumbra para una ciudad-capital.

En el 2012 se celebraron los veinticinco años de la inscripción de Brasilia en la Lista del Patrimonio Mundial (Unesco), así se celebraron los veinte años del Decreto Federal 314 de 1992, que regula su *tombamento* (acto de reconocimiento del valor cultural de un bien), al definir un enorme territorio que se extiende desde la Estrada Parque Indústria e Abastecimento (calle Parque Industria y Abastecimiento) (EPIA) hasta las orillas del lago Paranoá.

El *tombamento* singular de Brasilia se estructura a través de la definición y de la lógica de las cuatro escalas que figuran en el Decreto

Federal: *escala monumental*, *escala gregaria*, *escala residencial* y *escala bucólica*. La misión latente de transmitir de manera transgeneracional el poder simbólico de Brasilia está representado en su *escala monumental*, con sus palacios, sedes de gobierno y espacios cívicos. La geometría del Plan Piloto y su inserción en la geografía del territorio, la intensa forestación y la estrecha relación con el lago Paranoá demarcan la *escala bucólica*. Al mismo tiempo, la *escala residencial*, con supercuadras y otras áreas residenciales, y la *escala gregaria*, con las actividades de servicios y comercio, deben garantizar el funcionamiento diario y la dinámica de la propia ciudad. Con tales categorías, este *tombamento* también insta nuevos parámetros para pensar la conservación y la preservación de la arquitectura moderna y del urbanismo moderno.

Es necesario evaluar los problemas y las demandas actuales que inciden hoy en día y que continuamente incidirán en este bien cultural, que es una ciudad. Esto requiere una visión no conservadora sobre la dinámica y su funcionamiento. Si se adopta una postura conservadora, se corre el riesgo de comprometer el análisis de los valores del bien cultural, al restringir todo el potencial de su funcionamiento pleno como hecho urbano, que puede incluso disminuir el vigor de su modernidad arquitectónica original.

Brasilia no puede concebirse solo por los instrumentos convencionales de preservación en relación con otras ciudades históricas. Aunque se trate de la Capital Federal, Brasilia también presenta características inherentes a la dinámica de ciudades brasileñas con ciclos históricos de abandono de los espacios y transformación de las actividades humanas implantadas en su territorio, que resultan de las propias transformaciones económicas, sociales, culturales y tecnológicas ocurridas en los últimos cincuenta años. Por consiguiente, su preservación exige una visión más amplia, que incluye la escala de la planeación urbana, extrapolando el tamaño del área *tombada* y considerando las áreas urbanizadas contiguas al Plan Piloto, incluso la dinámica regional inherente a una capital, es decir, la planeación urbana del Distrito Federal tiene implicaciones sobre la conservación del Plan Piloto.²

2 Este hecho hace eco de los principios de la Carta de Washington, de 1986.



Palacio del Congreso Nacional, entre las vías del Eje Monumental y el cielo



Museo de la Ciudad, Supremo Tribunal Federal y el Panteón de la Patria con la Plaza de los Tres Poderes al fondo

La arquitectura monumental de Brasilia está concentrada a lo largo del Eje Monumental y define una porción de la estructura urbana del Plan Piloto dedicada a las actividades de carácter representativo del Gobierno Federal. En este espacio urbano se encuentra la producción arquitectónica más notable y reconocida, justamente por tratarse de edificios con una gran carga simbólica de representación de los poderes, cuyas imágenes son ampliamente difundidas por los medios de comunicación: Congreso Nacional, Palácio do Planalto (sede del poder ejecutivo), el Supremo Tribunal Federal, además de la perspectiva de la explanada de los ministerios. Más allá de esto, una capital exige edificios para muchas otras actividades de representación: autarquías, embajadas, sedes bancarias, sedes de empresas públicas, organismos e instituciones, nacionales y extranjeras. Se trata de otro conjunto de arquitecturas que son importantes para el funcionamiento de la ciudad; pero que no poseen la misma carga simbólica de carácter monumental. Desde su inauguración, Brasilia presencia la instalación de una gran variedad de edificios que actualmente conforman un conjunto heterogéneo de arquitecturas que complementan el sentido de capitalidad que Brasilia debe enunciar, organizar y actualizar.

A razón de las crecientes demandas y de la dinámica inmobiliaria del Plan Piloto de Brasilia, este conjunto de arquitecturas constantemente se está transformando, frecuentemente se está sustituyendo por nuevos edificios, transformando la ciudad con nuevas arquitecturas, pero alterando también su paisaje. La concepción de los sectores centrales del Plan Piloto —sector comercial, sector hotelero, sector de autarquías, sector bancario, sector de entretenimiento...— tiene una expectativa de mayor densidad, mayores alturas y mayor variedad formal para construir un *skyline* futuro, cambiante e impredecible. La concepción de los sectores centrales predice en la acumulación, en la masa construida y en el juego volumétrico de sus edificios, el contrapunto adecuado para la escala monumental de representación exclusiva del poder federal concentrado en el Eje Monumental. A su debido tiempo, este contraste justificaría la definición de una *escala gregaria* que se contraponen, adecuadamente, a la *escala monumental*.



Columnas del Supremo Tribunal Federal y el Palacio Planalto



Arcada del Ministerio de Relaciones Exteriores, Palacio Itamaraty

El ámbito de la arquitectura residencial del Plan Piloto de Brasilia corresponde al que se denomina *escala residencial*, que en gran parte se caracteriza por las supercuadras, a pesar de que existan otros sectores residenciales ubicados en otras áreas de Brasilia —cruzeiro, octogonal, vila planalto, sudoeste y, más recientemente, el noroeste—; sin embargo, dadas las particularidades de los modos de vida modernos, las arquitecturas de las supercuadras son preponderantes. La organización del esquema del Plan Piloto preveía que las dos alas residenciales —las alas norte y sur— establecerían un ajuste adecuado en su escala urbana con la dimensión física y simbólica del Eje Monumental.

Las supercuadras se concibieron para mantener la jerarquía necesaria sin romper la grandiosa disposición urbanística de la estructura urbana implantada en el territorio. En el argumento del mismo Lucio Costa, se trata de una estrategia de distinción en la que “lo monumental y lo doméstico se mezclan en un todo armónico e integrado”. Por otro lado, las arquitecturas de las *escalas residencial y gregaria* deben garantizar el buen funcionamiento cotidiano y la dinámica de la ciudad, fomentando la animación urbana que esta ciudad requiere, con niños en las escuelas, heladeros, misas, panaderías, supermercados, zapaterías, cafés, meseros, universitarios, lustrabotas, taxistas...

Sin embargo, a las críticas de las premisas modernistas de la concepción de Brasilia se les parece haber escapado un hecho singular: puesto que la ciudad entera fue inventada a la vez, la ciudad entera también envejecerá a la vez! Previendo esto, Lucio Costa astutamente enunció que Brasilia no se haría más vieja, sino antigua. Hoy en día, la arquitectura modernista de Brasilia está insertada en un proceso complejo que influye en los cambios en los patrones de consumo, los hábitos sociales, las rutinas de trabajo y el mismo vivir en la ciudad y sus espacios, utilizando sus espacios. Aquí la utopía fue construida y lo moderno, si no se convirtió en eterno (como cosa *tombada*), envejece, abriendo la posibilidad de ser sustituido por nuevas arquitecturas.³ Este hecho lleva a pensar en la preservación de las numerosas arquitecturas modernas y en la conservación de Brasilia en el momento actual.

Hoy en día está en curso un Plan de Preservación del Conjunto Urbanístico de Brasilia (PPCUB), con la hercúlea tarea de definir parámetros urbanísticos relacionados con el área *tombada*, con miras a su conservación. El PPCUB se presenta como consecuencia de las disposiciones legales establecidas por el Decreto 299/2004 del Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), con el fin de integrar la conservación de ciudades históricas con la planificación urbana y territorial. En el caso de Brasilia, se trata de una oportunidad para calificar los términos sobre la conservación, insertando a la ciudad en un debate con la perspectiva urbana más compleja e integrada con todo el Distrito Federal. El *tombamento* de Brasilia es un hecho. Formal y oficialmente, se rescata que el *tombamento* se debe tomar como un

3 En el 2011 se produjo la implosión de dos edificios modernistas en el sector hotelero sur para la construcción de dos nuevos hoteles.



Cuartel General del Ejército en el Plan Piloto de Brasilia



Vista nocturna de Brasilia

factor inherente a toda reflexión urbana para planificar el territorio del Plan Piloto y del Distrito Federal. El *tombamento* de Brasilia no se puede tomar asumir una mera cuestión contra la cual, o a pesar de la cual, se pretende planear, proyectar o reflexionar.

La ciudad es algo vivaz, un hecho mutante y que representa tensiones sociales e históricas; también es un lugar resultante de la diversidad. En el caso de Brasilia, una capital que cuenta con una perspectiva temporal singular, pero incluida precozmente en la Lista del Patrimonio Mundial, para pautar la reflexión debe ser importante tener como referencia los criterios establecidos por la Unesco: se trata de una obra única y de un notable y ejemplar conjunto arquitectónico y urbano.

Por consiguiente, ante el patente valor de conjunto, no se debe pensar en un “hacer ciudad”, digamos, *ad hoc*, con proyectos arquitectónicos y con proyectos urbanísticos puntuales, desarticulados, con obras y alteraciones varias sin conexiones sistémicas, con intervenciones sin correlaciones con un proyecto de planeación urbana consistente, o con una planeación de escala regional efectiva. De todos los debates que han tenido lugar en los últimos años bajo el lema de las celebraciones del quincuagésimo aniversario de la inauguración de la ciudad, surge la seguridad de que su conservación está intrínsecamente vinculada con la planeación urbana y regional, lo que corrobora una cuestión ya legitimada en la Carta de Washington, en 1986. Así, por ejemplo, es necesario reconocer el valor estructurador de la EPIA, sus áreas adyacentes, así como las áreas protegidas o de interés ambiental que delimitan el área *tombada*, para vislumbrar el Plan Piloto en un territorio ocupado más amplio y dinámico, y repensar su inserción a escala regional.

En este sentido, Marco Aurélio Andrade de Filgueiras Gomes rescata que la “preservación” y el “urbanismo” son “prácticas” que nacieron simultáneamente en el siglo XIX, con aproximaciones y distanciamientos resultantes de los procesos históricos. Aunque las áreas históricas corresponden a una pequeña fracción del área urbanizada del mundo, en este siglo XXI, que es un “siglo urbano”, estas seguirán siendo referencias importantes en la formación nacional y en la identidad cultural, porque integran la memoria y recobran valores sociales e históricos. Es necesario volver a pensar sobre lo que se *tomba* o no, teniendo en cuenta que no siempre es posible mantener los usos originales de los edificios *tombados*. Incluso cuando se mantiene el mismo uso, hay cambios en la manera de usar, en las demandas que inciden sobre el edificio para que este pueda mantener sus mismas funciones.

En el caso de Brasilia, los edificios monumentales tienen usos indiscutibles; sin embargo, el número y la importancia de los anexos deben repensarse —incluso simbólicamente—, ya que el Gobierno Federal tiene la posibilidad constante de expandirse con nuevas sedes, nuevos servicios: ¿en qué sector, dónde? ¿Fuera del Plan Piloto? Preguntas como estas también sirven para pensar en el grueso del área construida del área *tombada* que está en las supercuadras. Con excepción de



Campanario y Catedral de Brasilia

la *unidad de vecindad*,⁴ actualmente hay una equivalencia en la protección de todas las demás supercuadras del Plan Piloto, independientemente de sus cualidades arquitectónicas y urbanísticas. Este hecho exige una atención especial, que merece un mayor estudio, ya que hay bloques y supercuadras con arquitecturas excepcionales que podrían tener mayor protección, mientras que muchas otras supercuadras o bloques no cuentan con atributos únicos y pueden ser sustituidos por nuevos edificios. De esto se deduce que es necesario operar con otra "tabla" de diferenciación de los grados de preservación de los edificios dentro del área *tombada*, puesto que no todas las arquitecturas necesitan o deben mantenerse, a pesar de que el modelo, los pilares y la proyección deben permanecer como factores clave para la preservación de la escala residencial del conjunto urbanístico, como señala el Decreto.

4 Esta *unidad de vecindad* está formada por las supercuadras 107, 108, 307 y 308.

Ante los cambios actuales de los modos de vida y de las estructuras familiares, nuevos perfiles de residentes pueden venir a habitar las supercuadras y revitalizar los usos de los edificios a través de reformas de las proyecciones hoy en día existentes. En la medida en que ciertos patrones de consumo o de calidad de vida estimulan a las familias a residir en condominios y casas individuales en grandes lotes, los apartamentos de las supercuadras pueden convertirse en unidades menores, adensando el Plan Piloto y fomentando la vida urbana, las actividades comerciales y los servicios. Dicha reflexión precisa debe extenderse también a las cuadras 700. El Memorando de Viena aborda estas preocupaciones, atento a las transformaciones necesarias del espacio urbano con la inclusión de arquitectura contemporánea en tejidos históricos.

La Carta de Washington también señala el impacto negativo de la circulación de vehículos en un centro histórico, con la necesidad de que exista una planeación de los medios de transporte para comparar los desplazamientos por este territorio y sus conexiones con las áreas urbanas adyacentes, sin comprometer la forma urbana del centro histórico. El trazado vial del Plan Piloto estructura su forma urbana, y el sistema de carreteras es una de sus características más llamativas. Ante esto, el flujo y el transporte de masa en el Plan Piloto podrían



Sector bancario visto desde la Plataforma de Rodoviária del Plan Piloto

estar muy bien articulados con otras modalidades de transporte, entre estas el metro, el microbús, etc., considerando una infraestructura de terminales y flujos que tuviera en cuenta incluso el transporte acuático en el lago Paranoá.

El crecimiento vertiginoso de la flota de vehículos que circula en el Plan Piloto se está divulgando sistemáticamente en los medios de comunicación, lo que exige reflexiones y acciones más consistentes para revertir un caos inminente, ya experimentado por otras ciudades brasileras. Recientemente se reportó que el plan de transportes fue aprobado. Desconozco el proyecto, y no puedo afirmar qué tipo de impacto tendrá en el área urbana *tombada* o en los edificios *tombados*. Independientemente de la Copa del Mundo o de cualquier evento, el hecho es que, hoy en día, a pesar del generoso trazado vial, ¡Brasilia carece de un sistema de transportes públicos consistente con una Capital!

En virtud de las extensas áreas verdes del Plan Piloto de Brasilia, otra cuestión importante sobre la cual se debe pensar es diferenciar las *áreas verdes* de las *áreas no ocupadas*, protegidas por un cuidadoso análisis de los usos de los espacios públicos para diferenciar también el “uso” del área pública de la “ocupación” o “invasión” del área pública. Más que precisar los términos, esta revisión puede detectar espacios vacíos y diferenciar las áreas verdes de las áreas no ocupadas para calificar los espacios habitables en la ciudad —con mobiliario urbano—, y no solo para alimentar el furor del mercado inmobiliario bajo tales pretextos. Entre las áreas públicas de amplio interés colectivo y gregario, es necesario reevaluar la orilla del lago Paranoá y planear la implantación de la infraestructura de ocio y entretenimiento, para fomentar el uso colectivo, público y popular, como recientemente lo logró el *deck* cercano al puente de Braghetto. Únicamente campañas y acciones de educación patrimonial sistemáticas podrán aclarar las cuestiones mencionadas, así como mejorar la calidad del debate en la opinión pública, diferenciando lo que es *agresión, infracción e irregularidad* de las reglas y de las normas urbanísticas en relación con el área *tombada*, como si todo esto fuera equivalente.

La cuestión de la sectorización del Plan Piloto de Brasilia se confunde en parte, hoy en día, con la falta de un diseño urbano más consistente para cada uno de los sectores urbanos y de sus condiciones actuales de uso, incluida la falta de integración entre ellos. A pesar de los ajustes necesarios entre la ordenación urbana macro del Plan Piloto, con el diseño urbano de cada sector, hoy en día es necesario revertir la situación de abandono con el espacio público y resolver con un proyecto de diseño urbano más cuidadoso y atento a la accesibilidad de los ciudadanos, con paseos, aceras, bancos, iluminación, estacionamientos de bicicletas, vías para bicicletas, luz, paisajismo, arreglos topográficos, etc., que proporcionen el uso pleno del espacio urbano y que sea consistente para favorecer una vida urbana contemporánea. En este sentido, una observación más atenta fácilmente revela que incluso la Explanada de los Ministerios padece la conservación de sus espacios

públicos y de su paisajismo, con falta de infraestructura y cualidades espaciales, así como la falta de mobiliario urbano.

Para que una reflexión sobre la preservación de la ciudad y de su arquitectura pueda usar la base documental, también es necesario invertir en la conservación de archivos, documentación y material gráfico relacionado con los proyectos arquitectónicos, garantizando el acceso a dicha información para otras generaciones. Información valiosa de los proyectos arquitectónicos, las acciones de implementación de la ciudad y de las actividades de planeación de la Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) se encuentran en el Archivo Público del Distrito Federal. Esta documentación valiosa requiere un edificio técnico y simbólicamente adecuado para guardar su acervo, ya que la documentación se considera parte del valor patrimonial de un bien. Adicionalmente a esto, es necesario pensar en las cuestiones técnicas de la conservación de los materiales de construcción de las arquitecturas de Brasilia, especialmente el concreto reforzado, el herraje de marcos metálicos y los materiales industrializados ampliamente utilizados, como perfiles y chapas metálicas, cerámicas para piso y de revestimiento, vidrios, alfombras, además de los muebles y de las obras de arte integradas. Recientemente esta lista se amplió al considerar las arquitecturas en madera (caso de Catetinho) y el barro de las casas rurales que permanecen en el territorio del Distrito Federal.

Ante todo esto, en el contexto de una ciudad *tombada* y con un patrimonio arquitectónico singular, entiendo que es necesario equiparar la tensión entre lo que efectivamente se transforma y en detrimento de lo que supuestamente se pierde. Un abordaje lúcido y crítico acerca de la dinámica urbana y la preservación de Brasilia se ha construido poco a poco a través de tesis, artículos y debates académicos; por lo que se ha vuelto imprescindible para balizar y hacer referencia a las reflexiones sobre los destinos de la ciudad.⁵ Al mismo tiempo, en este proceso de abordaje crítico, entiendo que es necesario tener el valor de reconocer el valor histórico y simbólico del Decreto 314/1992 del IPHAN, pero también de repensar y realizar un abordaje cuidadoso de sus limitaciones y sobre su alcance como instrumento efectivo de preservación del Plan Piloto de Brasilia —ahora articulado con el Decreto 68/2012 del IPHAN, recientemente lanzado, y que define el entorno de la cosa *tombada*—.

Desde esta perspectiva crítica, entiendo que también es necesario investigar las tensiones entre el ideario general de la ciudad y el proyecto urbano consolidado, con el fin de discutir nuevas alternativas y posibilidades. Hoy en día es posible reconocer cuánto contienen las arquitecturas de Brasilia de experimentación, así como es posible reconocer cuánto contiene de experimentación la arquitectura de Niemeyer en Brasilia. Para desplegar el debate sobre la arquitectura hoy en día, es necesario rescatar de manera crítica los nexos de las experiencias arquitectónicas en Brasilia, sus estrategias y procedimientos. Estos nexos son estratégicos para reinventar las relaciones con la historia y pueden referirse a la acción proyectiva y a la gestión del espacio urbano.

5 Se destaca la actuación del conjunto de investigadores o profesores vinculados a la FAU-UnB y que gravitan alrededor de Sylvia Ficher y Andrey Rosenthal Schlee, tomando a Brasilia como una temática absolutamente actualizada y necesaria para la reflexión de todo el campo de la arquitectura y del urbanismo.

6 Tafuri, *Teorías e historia de la arquitectura*, 242.

El proyecto es el campo de acción específico del arquitecto-urbanista; la instancia primordial de reflexión para responder siempre satisfactoriamente a las complejas demandas de la actualidad. El proyecto es el medio a través del cual los arquitectos-urbanistas dan una respuesta sensata y competente, pues demarcan el dominio de sus funciones y demuestran la necesidad de sus conocimientos para contribuir a equiparar el funcionamiento de la sociedad contemporánea. Tafuri considera el proyecto el designio máximo, la tarea ideal, incluso una misión, y hace hincapié en la singularidad de la arquitectura de interferir en las realidades del mundo y establecer posibilidades de nuevas prácticas sociales, nuevos valores culturales y nuevas dinámicas urbanas, ya que: "...insertar en la realidad un fragmento de utopía es un privilegio de la arquitectura...".⁶

Así, nuevas categorías para actuar, ver, analizar y pensar sobre Brasilia y sus arquitecturas deben rescatar los problemas de trabajar la forma y hacer de la forma el factor expresivo de la arquitectura; reiterar el valor relacional del espacio; explorar las permeabilidades dentro/ fuera, ciudad/edificio; evocar el valor de la terraza como un ambiente de vida y convivencia; valorizar la cuestión del paisaje, el significado del sitio y las condiciones geográficas; fortalecer el control de la luz, la importancia de la sombra, el sentido de abrigo; señalar al valor de la materialidad como una expresión constructiva del edificio; exigir atención con las tecnologías constructivas, pero también recobrar los dominios del concreto reforzado, iya sea revestido de mármol, ya sea evidente, ya sea pintado de blanco!

Por toda esta fortuna crítica, las perspectivas del proceso histórico de Brasilia hacen posible pensar en nuevas arquitecturas que sepan convivir con la modernidad inaugural de Brasilia, pero que logren realizar, hoy en día, lo que en el proceso histórico de consolidación de esta ciudad tal vez no haya sido posible hacer con mayor atención al proyecto. Después de todo, entre la macroescala y la microescala, es decir, entre la escala de la planeación regional y la escala del edificio inscrito en un lote, y entre la *escala monumental* y la *escala residencial* hay un *punto en común*, hay un inmenso lugar para la reflexión y para una práctica de proyecto, que al mismo tiempo se realiza en la escala del edificio y atenta al diseño de la ciudad. En otras palabras, pensar en una arquitectura que hace urbanismo.

Ante todo esto, Brasilia sigue instigando el desafío de proyectar, de preservar y de inventar. Así, el rescate crítico de los nexos de sus experiencias podrá ser útil para pautar una reflexión en el panorama de nuestra contemporaneidad y revelar otros nexos. Toda esta fortuna crítica debe ser instaurada mediante la dinámica de nuestro propio campo epistemológico, ya que mientras el debate internacional ya lanza miradas críticas al posmodernismo, aún tenemos mucho que hacer con las experiencias y con los resultados de nuestra propia modernidad.



Plataforma de Rodoviária del Plan Piloto, sector bancario



Anochecer en la Plataforma de Rodoviária del Plan Piloto, observando la Torre de Rádio y TV



Grupo de jóvenes que pasan por la Plataforma de Rodoviária, con la catedral al fondo

El epígrafe de este artículo, proferido en el contexto de las transformaciones urbanas de Haussmann en París, afirma que “las locuras de la Ciudad forman parte de la razón de Estado”. Lejos de aceptar atávicamente los términos del epígrafe, se debe cuestionar si, de hecho y en qué grado, en el caso de Brasilia, “las locuras de la Ciudad forman parte de la razón de Estado”. Esto puede servir tanto para repensar el Estado como para restaurar la sanidad de la ciudad. Las razones del Estado deben cumplir con las expectativas y demandas efectivas de sus ciudadanos, al reformularse, equilibradamente, en acciones de gestión pautadas por la probidad, y al distanciarse de todo tipo de desvaríos y gestos arrogantes para efectivamente pensar, planear, hacer y mantener a la ciudad.

Brasilia es artificial y sigue siendo una incógnita. Como ya se afirmó otras veces, la constante de Brasilia es ser la ciudad-capital de Brasil y, al mismo tiempo, recobrar un momento de conquista de valores, que consolidó ideales colectivos de perseverancia, así como de autonomía del campo cultural y de la producción arquitectónica brasilera.

La reflexión actual sobre Brasilia-patrimonio debe, paradójicamente, operar con el mantenimiento de la fuerza espacial y simbólica original del Plan Piloto y tener en cuenta la dinámica de la ciudad y del Distrito Federal, incluir nuevas arquitecturas, así como reflexionar sobre los destinos y usos de la multiplicidad arquitectónica que configura la ciudad. Las perspectivas de la reflexión sobre su presente deben mantener la ciudad como un símbolo permanente de la modernidad y de la autonomía que guiaron su creación. Más allá de los primeros cincuenta años de una ciudad soñada en los años cincuenta, para ser plenamente vivida en el siglo XXI, desarrollándose ya en el presente, más allá de su futuro original.



Bibliografía

- Argan, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Ática, 2002.
- Bandarin, Francesco e Ron van Oers. *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*. Londres: Wiley-Blackwell, 2012.
- Benjamin, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: UFMG/São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.
- "Brasília 1960-2010: Modern Movement Universal Ideal". *Docomomo Journal* no. 43 (2010).
- Cataldo, Beth y Graça Ramos (org.). *Brasília aos 50 anos: que cidade é essa?* Brasília: Tema Editorial, 2010.
- Costa, Lucio. *Registro de uma vivência*. Rio de Janeiro: Empresa das Artes, 1995.
- Cury, Isabelle (org.). *Cartas patrimoniais*. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.
- El-Dahdah, Farès (org.). Lucio Costa: arquiteto. *Anais do Seminário*. Rio de Janeiro: Sholna, 2011.
- Ferreira, Marcilio Mendes y Matheus Gorovitz. *A invenção da superquadra: o conceito de unidade de vizinhança em Brasília*. Brasília: IPHAN-DF, 2007.
- Ficher, Sylvia y Andrey Rosenthal Schlee. *Guia de obras de Oscar Niemeyer: Brasília 50 anos*. Brasília: IAB-DF/Câmara dos Deputados, 2010.
- Frampton, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- Gomes, Marco Aurélio A. de Filgueiras y Elyane Lins Correa. *Reconceituações contemporâneas do patrimônio*. Salvador: Edufba, 2012.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Governo Federal. *Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação. Brasília*. Brasília, 2007.
- Kim, Lina y Michel Wesely. *Arquivo Brasília*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- Leitão, Francisco (org.). *Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (Seduma), 2009.
- Macedo, Danilo Matoso et al. (org.). *Brasília: roteiro de arquitetura, caderno de notas*. Brasília: FAU-UnB, 2011.
- Rossetti, Eduardo Pierrotti. *Arquiteturas de Brasília*. Brasília: Instituto Terceiro Setor, 2012.
- Tafari, Manfredo. *Teorias e história da arquitetura*. Lisboa: Presença, 1988.
- "Vienna Memorandum". En Francesco Bandarin y Ron van Oers. *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, 203-208. Londres: Wiley-Blackwell, 2012.