

Brasília, ida y vuelta... 60 años después

Brasília, ida e volta... 60 anos depois

Brasília, round trip ... 60 years later

AUTOR

**Fernando Toda
Iglesia***

ftoda@usal.es

* Catedrático de Traducción Literaria y Audiovisual de la Universidad de Salamanca (USAL, España).

RESUMEN:

En 1962, Eduardo Toda Oliva, Cónsul de España en Río de Janeiro firmó el reportaje "Brasília, ida y vuelta" para la revista *Blanco y Negro*, de Madrid (España). Fruto de un viaje que realizó para visitar el terreno destinado a la construcción de la futura sede de la Embajada de España en el país, el texto reúne sus impresiones sobre la capital en construcción. Además de la reproducción del reportaje original, el presente artículo aporta fotografías inéditas del periplo, cedidas por Fernando Toda, catedrático de Traducción de la USAL, que en este año de celebración de los 60 años de la fundación de Brasília, la *Revista de Estudios Brasileños* tiene el honor de publicar por primera vez.

RESUMO:

Em 1962, Eduardo Toda Oliva, cônsul da Espanha no Rio de Janeiro assinou a reportagem "Brasília, ida y vuelta" para a revista *Blanco y Negro*, de Madri (Espanha). Fruto de uma viagem que realizou para visitar o terreno que havia sido destinada à construção da futura sede da Embaixada da Espanha no país, o texto reúne suas impressões sobre a capital em construção. Além da reprodução da reportagem original, o presente artigo traz fotografias e inéditas do périplo, cedidas por Fernando Toda, catedrático de Tradução da USAL, que neste ano de celebração de 60 anos da fundação da cidade a *Revista de Estudios Brasileños* tem a honra de publicar pela primeira vez.

ABSTRACT:

In 1962, Eduardo Toda Oliva, Spanish consul in Rio de Janeiro, signed the report "Brasília, ida y vuelta" for the magazine *Blanco y Negro*, Madrid (Spain). As a result of a trip to visit the land that had been destined for the construction of the future headquarters of the Spanish Embassy in the country, the text brings together his impressions of the capital under construction. In addition to the reproduction of the original report, this article features unpublished photographs of the journey, provided by Fernando Toda, professor of Translation at USAL, which, in this year of the 60th anniversary of the foundation of the city, *Revista de Estudios Brasileños* is honored to publish for the very first time.

El 21 de abril de 1960 se inauguró oficialmente Brasilia, la futura capital del país que entonces se llamaba Estados Unidos do Brasil, y pasaría a llamarse República Federativa do Brasil a partir de 1968.

En julio de 1961, Eduardo Toda Oliva (1915-1993), cónsul de España en Río de Janeiro, ciudad que aún ejercía en la práctica la capitalidad del país, viajó a Brasilia para conocer la situación en que se encontraba la nueva capital, aún en obras, y el terreno en donde se construiría la Embajada de España. Además de tener la obligación de preparar un informe para el embajador José Rojas y Moreno, iba con la intención de escribir un reportaje, ilustrado con sus propias fotografías. No era la primera vez que mi padre hacía algo así; aficionado a escribir y a hacer fotos, ya había publicado algunos artículos sobre lugares en los que había estado destinado. El que redactó a raíz de este viaje, titulado “Brasilia, ida y vuelta”, apareció en la revista *Blanco y Negro*, de Madrid, en junio de 1962. Como se puede ver por los titulares y las palabras recogidas de la prensa que cita, él se había estado informando y documentando sobre la nueva capital y lo que sobre ella se escribía desde más de un año antes. En este año en que se cumplen sesenta desde la inauguración, espero que su reproducción en la *Revista de Estudios Brasileños*, con las fotos que aparecían en el original, y algunas más que yo conservo, resulte de interés al ofrecer las impresiones y las imágenes recogidas por quien vio la ciudad recién nacida.

Mi padre, diplomático de carrera, había sido destinado a Río de Janeiro como Secretario Encargado de Asuntos Consulares de la Embajada de España en julio de 1959. Él llegó a Río a primeros de agosto de 1959 y mi madre, María Teresa Iglesia Hebrero, llegó con mi hermana mayor, mi hermano menor y conmigo hacia finales de septiembre. Era el tercer destino en el extranjero; el primero también había sido en Brasil, como cónsul en Porto Alegre, en 1950. Allí habíamos nacido mi hermana Teresa y yo, y allí se aficionó él a tomar el mate *chimarrão* que aparece en su mesa en las fotos en que se le ve en el consulado de Río de Janeiro (Imágenes 11 y 12). El segundo fue como Agregado Cultural en la Embajada de España en Santiago de Chile, en donde nació nuestro hermano Francisco. Después de casi cinco años allí, y un año y medio en el Ministerio de Asuntos Exteriores en Madrid, se produjo el traslado a Río. A mediados de 1962 sería destinado al Consulado de España en Los Ángeles (California, Estados Unidos), lugar de nacimiento de nuestra hermana María de los Ángeles, y posteriormente ocuparía puestos en Londres (Inglaterra), Madrid (en la Escuela Diplomática), Buenos Aires (Argentina), Southampton (Inglaterra) y Argel (Argelia), su último destino antes de la jubilación.

Según veo en el cuaderno en el que apuntó los datos de sus viajes como diplomático (desde el primero, de Madrid a Porto Alegre), la excursión a Brasilia la hicieron en el coche de mi padre, un Chevrolet Impala de 1960. Además de él iban: José María Navarro Martín (Agregado Laboral), José Miguel Soria Marco (funcionario del Consulado) y Vicente Lirola Ruiz, de quien no indica profesión o cargo. Del primero, sé que tenía unos hijos con los que a veces jugábamos. Creo que no conocí al segundo, pero sí me acuerdo bastante bien del tercero. Vicente Lirola no formaba parte del personal diplomático, pero tenía bastante relación con el consulado; su trabajo, creo recordar, estaba relacionado con la importación y exportación. Él era de Valencia y su esposa, Carmen, de Granada, y llevaban muchos años en Brasil; mis padres trabaron una buena amistad con ellos. Mi madre mantuvo correspondencia con Carmen durante toda su vida después de irse de Río de Janeiro, y se vieron en alguna ocasión. Cuando yo viajé a Brasil en 2001 para asistir como profesor de la Universidad de Salamanca a un congreso en São Paulo, nos pusimos en contacto, y vi a Carmen en Río; Vicente ya había muerto. Él aparece en una foto del reportaje de mi padre, con ropa oscura y gafas negras, frente a unos tenderetes callejeros de la Ciudad Libre, el llamado “Núcleo Bandeirante”, donde vivían los obreros, a unos 25 kilómetros de la capital.

PALABRAS CLAVE

**Brasil; Brasilia;
España;
Consulado;
Embajada.**

PALAVRAS-CHAVE

**Brasil; Brasilia;
Espanha;
Consulado;
Embaixada.**

KEYWORDS

**Brazil; Brasilia;
Spain; Consulate;
Embassy.**

De aquellos años en Brasil, recuerdo pasar algunos domingos con Carmen y Vicente y otras personas en una casa con piscina en la Barra da Tijuca (a unos 40 kilómetros al oeste de Río); que Vicente preparaba allí una sabrosa paella, y que tenían un Volkswagen “escarabajo”. Cuando nos vimos en 2001, fui con Carmen en coche a Grumari, más al oeste de Río, y pasamos por la zona de la Barra da Tijuca. Lo que entonces era campo, o más bien selva, con algunas casas, ahora era una gran urbanización, a la que se llega por autovía. Habían pasado casi cuarenta años.

Mientras ellos se fueron de viaje a Brasilia, nosotros nos quedamos con mi madre en un chalé que alquilaron para esas vacaciones escolares de invierno en Teresópolis, a unos 100 kilómetros al norte de Río de Janeiro, también en el estado que entonces se llamaba de Guanabara. Allí llegó mi padre al regreso de su viaje. En su cuaderno aparece el siguiente itinerario, realizado entre el 1 y el 10 de julio de 1961:

Río – Juiz de Fora – Santos Dumont – Congonhas – Belo Horizonte – Três Marias – Paracatu – Brasília – Belo Horizonte – Juiz de Fora – Teresópolis – Río.

Aunque en su reportaje dice que de Río a Brasilia había, según los mapas de carreteras, 1.263 kilómetros, es decir que la ida y vuelta serían 2.526, en el cuaderno está apuntado un total de 2.980 para el recorrido que hizo. No hay más información, de modo que no sé exactamente cuáles fueron las etapas, los posibles desvíos y los sitios en donde pararon a dormir, ni cuántos días se quedaron en Brasilia. Me imagino que nos contaría todo eso al llegar a Teresópolis, y posiblemente llevara un diario con más detalles, pero si fue así, ya no lo tenemos. Nuestra madre, que conservaba este y todos los reportajes y artículos publicados por mi padre - como se aprecia aquí, pegados en álbumes -, murió en 2015, y mis recuerdos de lo que él nos contó son pocos. Sé que nos habló de algunos tramos de carretera (imagino que en esos primeros 600 kilómetros de carretera estrecha que menciona), que discurrían por lugares en los que era necesario que cuadrillas de hombres contuvieran la vegetación a machetazos, periódicamente, para que no invadiera el asfalto. También tengo en la memoria una anécdota en la que uno de los otros tres viajeros, que regresaba al coche tras una parada, llegaba rodeado de un halo de mosquitos en torno a la cabeza, de modo que, según mi padre, casi parecía que llevara una gran boina negra. Curiosamente, de las muchas cosas que contaría, esas dos se me han quedado grabadas. Mi padre pasó algunos días con nosotros en Teresópolis antes de regresar al trabajo en el Consulado.

Más adelante, en Río, nos enseñó fotos y proyectó las diapositivas que había hecho, algunas de las cuales aparecieron en su reportaje. Recuerdo oírle explicaciones sobre los novedosos edificios recién acabados, como los del Palacio del Congreso, con sus cúpulas semiesféricas para el Senado y la Cámara de Diputados, cóncava y convexa, respectivamente, que nos resultaban sorprendentes, y otros que aún estaban por acabar. Entre estos estaba la catedral de Nossa Senhora Aparecida, también obra de Oscar Niemeyer - planificador de Brasilia con Lucio Costa y arquitecto autor de la mayor parte de sus edificios públicos - que había sido iniciada en 1959, pero que no se terminó hasta mayo de 1970, cuando fue dedicada. Como se puede ver en la foto que encabezaba el reportaje en *Blanco y Negro*, y en algunas de las que aquí publicamos, en 1961 aún quedaba mucho por hacer, pero ya se alzaban hacia el cielo, como dedos de unas manos, las columnas curvas de hormigón que forman la cubierta de esa insólita catedral sin fachada. Vista así, todavía sin el acristalamiento, resulta aún más evidente que el logotipo del Centro de Estudios Brasileños de la Universidad de Salamanca está inspirado en ella. Como indicaba el pie de foto de entonces, la nave de la catedral queda bajo tierra y en 1961 aún no se podía visitar.

Para quienes conozcan o visiten - aunque sea virtualmente - la Brasilia de hoy, los contrastes con algunas de las cosas descritas en el reportaje resultarán llamativos. Al saber que en 1961 la ciudad ya tenía entre 100.000 y 150.000 habitantes, mi padre se preguntaba: “¿dónde vive tanta gente?”. Hoy Brasilia ha sobrepasado los tres millones, lo que la convierte en la tercera ciudad más populosa de Brasil, y la visión que ofrece tras un “rodaje” de sesenta años difiere bastante de la de esa capital recién estrenada y sin acabar que ellos vieron.

Uno de los lugares que visitaron, obligado para ellos, era el lote asignado a la Embajada de España. En aquel momento, como se ve en las fotos, lo único que existía en él era el cartel que indicaba que esa parcela, la

44, estaba adjudicada a España. El gobierno brasileño había donado a cada una de las naciones acreditadas un terreno de 25 mil metros cuadrados con la obligación de construir allí su sede diplomática. Sin embargo, pasarían más de diez años hasta que la Embajada se trasladase a Brasilia, y aún más hasta que fuera inaugurada su sede propia. La cancillería se estableció en la nueva capital a partir del 12 de abril de 1972, cuando presentó credenciales el Embajador José Pérez del Arco. En un principio funcionó en un piso en la *superquadra* residencial 309 del ala sur, y la residencia era en una casa alquilada en la zona del Lago Sul. El traslado de la cancillería y la residencia a la sede definitiva, el edificio proyectado y construido por el arquitecto Rafael Leoz, se produjo a finales de septiembre de 1975, y la inauguración oficial fue en abril de 1976, coincidiendo con el 16º aniversario de la inauguración de Brasilia. Una historia “vvida desde dentro” del proyecto y la construcción e inauguración del edificio se puede leer en el “Anecdotario” escrito por José Toral Goyanes, canciller de esa Embajada durante treinta y cinco años, en el libro *Rafael Leoz, arquitecto de la Embajada de España en Brasil*¹. A él me remitió amablemente a principios de 2020 el Consejero Cultural de la Embajada, Rafael de Górgolas, quien además me facilitó numerosas fotos de la inauguración, de entre las cuales reproducimos aquí una en que se ve al arquitecto, Rafael Leoz, con el embajador, José Pérez del Arco. El antecesor inmediato de este, Emilio Pan de Soraluze, había defendido ante el Ministerio de Asuntos Exteriores el proyecto de Leoz, que finalmente fue adjudicado en 1972, comenzándose las obras en 1973. Además de lo que contienen los capítulos de ese libro, se puede ver información sobre este novedoso edificio, basado en lo que Leoz llamó el “hiperprisma” como unidad volumétrica básica, con fotos y planos, en Urbipedia, Archivo de Arquitectura [https://www.urbipedia.org/hoja/Embajada_de_Espa%C3%B1a_en_Brasilia].

Como queda dicho, en 2001 regresé a Brasil, casi cuarenta años después de haberme marchado de Río con mi familia. Fue para participar en un congreso sobre traducción e interpretación celebrado en el Centro Universitário Ibero-Americano (UNIBERO), fundado en 1971 por el Dr. Julio García Morejón, leonés y antiguo alumno de la Universidad de Salamanca. En ese viaje también fui a conocer Porto Alegre, mi ciudad natal, y volví a ver Río de Janeiro. Hubiera querido visitar Brasilia, pero no resultaba posible en esa ocasión.

Ya jubilado, en mis planes para el año 2020 tenía previsto un nuevo viaje a Brasil, que incluía una visita de varios días a la capital. Hacia el final de su reportaje, mi padre afirmaba que “Brasilia no es del presente. Por tanto, no vale enjuiciarla ni valorarla ahora. Brasilia es del futuro”. Sesenta años después, yo sentía una gran curiosidad por visitar esa Brasilia “del futuro”, la de nuestro presente, pero en abril de 2020 el futuro se ha vuelto muy incierto, y no solo en lo que a viajar se refiere: la pandemia del nuevo coronavirus, con la devastadora enfermedad covid-19, ha alterado la vida en todos los órdenes en casi todo el mundo, causando muchas muertes y dañando gravemente la economía. Él hablaba de la “magnífica, histórica misión” que tendría Brasilia en años venideros; la que debemos tener todos ahora, en todas partes, es la de reconstruir, y de mejor manera que antes, todo lo que se ha venido abajo tan súbitamente. Ojalá sea así. Algún día, espero que no muy lejano, iré a Brasilia.

NOTAS

¹ Embajada de España en Brasil. (2012). *Rafael Leoz, arquitecto de la Embajada de España en Brasil*. Brasília: Briquet de Lemos Livros.

IMÁGENES

Imágenes 1-10. Artículo "Brasília, ida y vuelta", en la revista *Blanco y Negro*, de 1962.

Imágenes 11-12. Eduardo Toda Oliva, el autor del reportaje en su despacho del Consulado de España en Río de Janeiro (Brasil). Fuente: Archivo personal.

Imagen 13. El arquitecto, Rafael Leoz (a la izq.) y el Embajador, José Pérez del Arco, el día de la inauguración de la Embajada.

Imágenes 14. Columnas curvas de la cubierta de la catedral de Brasília.

Imágenes 15-16. placio del Congreso Nacional.

Imagen 17. Eduardo Toda en el solar de la futura Embajada.

Imagen 18. José M^a Navarro, Vicente Lirola y José Miguel Soria.

Imagen 19. "Superquadras" en construcción.

Imagen 20. Palacio del Planalto, sede del Ejecutivo.

Imagen 21. La catedral, inacabada.

Imagen 22. Avenida W-3 en la zona comercial y de servicios. Es la misma que aparece en el reportaje (Imagen 4).

Imagen 23. La Ciudad Libre o Núcleo Bandeirante. Es la misma que aparece en el reportaje (Imagen 5).

Imagen 24. Eduardo Toda en la Ciudad Libre.

Imagen 25. Obreros (llamados *candangos*) llegando a las obras desde la Ciudad Libre.

Imagen 26. Monumento a los *candangos* (Bruno Giorgi, 1959).

Imágenes 27-28. Embajada de España en Brasília, obra de Rafael Leoz.

BLANCO Y NEGRO

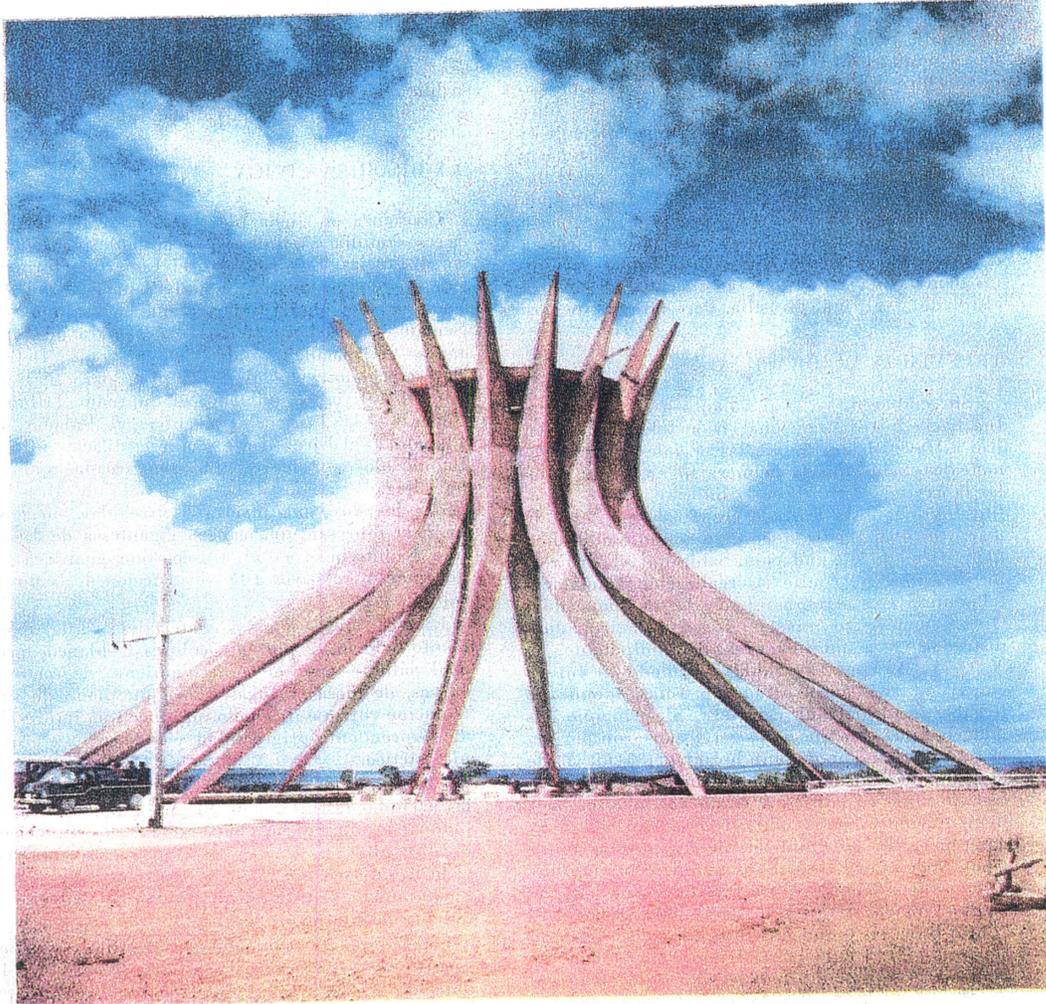
Revista semanal ilustrada fundada en 1891 por D. Torcuato Luca de Tena

AÑO LXXII. MADRID, 9 DE JUNIO DE 1962 N.º 2.614

Vista del conjunto del edificio del Congreso, con las cúpulas del Senado y de la Cámara de Diputados, en la plaza de los Tres Poderes, centro neurálgico del Plano Piloto de Brasilia. En páginas interiores publicamos un reportaje en color y negro sobre este tema, del que es autor Eduardo Toda Oliva.



Imagen 1.



Cúpula de la catedral, cuya nave circular subterránea está todavía en construcción.

BRASÍLIA, IDA Y VUELTA

Por Eduardo TODA OLIVA

SEGUN los mapas de carreteras, de Río de Janeiro a Brasilia hay 1.263 kilómetros; o sea, ida y vuelta, 2.526. ¡En coche parecen 25.000! Los primeros 600 kilómetros son de carretera estrecha, atiborrada de curvas y camiones; los otros 600 y pico, de todo lo contrario: gran

Imagen 2.

BRASILIA

autopista rectilínea y tráfico escaso. Hasta Belo Horizonte tiene atractivos: la serranía de Petrópolis, el santuario de Congonhas, una posible escapada a Ouro Preto, dormida en sus glorias del siglo XVIII. En adelante, salvo la notable obra hidroeléctrica de Tres Marias, el único aliciente es pisar el acelerador. Durante horas y horas no hay más que meseta cubierta de monte bajo, con ralos boscajes y un solo horizonte circular. Por toda distracción, a cada 100 ó 150 kilómetros, un puesto de gasolina, bienvenido como un faro en calma chicha, y las nubecillas verdiazules de los periquitos dando vida a un cielo tan inacabable como el altiplano. Y al final, Brasilia. Pero no anticipemos.

TELEVISION DE BRASILIA

Sin embargo, yo —al volante— sí anticipaba. Iba hacia Brasilia con una visión telefabricada en Río a través de la Prensa, las postales y los cortometrajes. Sabía que la primera sugestión de instalar la capital de Brasil en el interior la hizo Hipólito José da Costa Furtado en 1808 y que, el 9 de marzo de 1956, el Presidente Juscelino Kubitschek había firmado su fundación. Sabía que él —“Creator Brasiliae”— confió su realización fundamentalmente a tres cerebros: Lucio Costa, planeador; Oscar Niemeyer, edificador; Israel Pinheiro, administrador, y a una entidad omnipotente, la N. O. V. A. C. A. P. Sabía que, dado su futuro emplazamiento, en el Estado de Goiás, adonde no llegaba ferrocarril ni carretera, al principio los materiales de construcción se transportaron por vía aérea; que la mano de obra hormigueó ávida desde el dramático Nordeste hacia el nuevo Eldorado de trabajo; que se edificó a ritmo vertiginoso, para inauguración a cuatro años vista. En mi cabeza se entrecrocaban las opiniones de los propios brasileños. Para unos, “Brasilia, puntapié al pesimismo” (*O Cruzeiro*, 7-V-60); “Brasilia, un “show” de cemento armado” (*Manchete*, 21-IV-60); para otros, “poca Brasilia y mucha Juscelinópolis” (*Mundo Ilustrado*, 30-IV-60); para algunos, “la ciudad del tendrá...”, “el mayor chantaje del siglo” (*Correio da Manhã*, 26-V-60). Estaba expectante y confuso. ¿Cómo sería en realidad?

ESQUEMA DE BRASILIA

Mi primera impresión fué de deslumbramiento. De noche, al culminar una loma, apareció fantásticamente iluminada, como un enorme lago de plata suspendido en el vacío. Mi segunda impresión, al sol, fué de enormidad.

Brasilia es una ciudad cerebrada por iniciativa oficial. Urbanísticamente, se trazó conforme a un plan científico; funcionalmente, como una yuxtaposición de “micro-urbes”; socialmente, como una ciudad clasificada.

El plano piloto tiene la forma de un avión a reacción con alas delta, en el que la carlinga son los ministerios; las alas, el “Eixo Rodoviário”; la cabina de mandos, la plaza de los Tres Poderes, y el chorro impulsor, la Ciudad Libre.

LA BRASILIA CIVICA

Comienza en dicha plaza magna, a la que dan acceso amplias avenidas en formidable persecución de distancias. En el centro, el Congreso, formado por un bloque horizontal —el Plenario— del que emergen dos cúpulas ciegas: una boca abajo —el Senado—, otra boca arriba —la Cámara de Diputados—. Capacidad total: 2.200 personas. Detrás, dos rascacielos gemelos de 27 pisos para servicios administrativos. A un lado, el Supremo Tribunal Federal —la Justicia—; al otro, el Palacio del Planalto —el Ejecutivo—; ambos, edificios planos, flanqueados por las esbeltas semiarcadas que ya han llegado a constituir el símbolo de Brasilia. Entre los dos, una maciza T irregular, en cuya fachada sobresale una cabeza gigantesca de Juscelino Kubitschek: es el Museo, que guardará los documentos relativos a la construcción de la nueva capital.

Este conjunto, por los materiales —hierro, cemento, vidrio—, por los colores —blanco, gris, azul pálido—, por el ensamblamiento de rectas y curvas, de masas y fugas, sobre un plano de sustentación rojizo e ilimitado, produce una impresión de sorprendente originalidad y una curiosa armonía estética.

Alrededor, las dimensiones pierden sentido. En las avenidas las hileras de coches se desvanecen en puntos; los Ministerios, once rectángulos simétricos de diez pisos, huyen en dos filas confluyentes en el horizonte urbano, y en las enormes zonas intermedias, nada —ni flor, ni estatua, ni surtidor— quiebra la infatigable magnitud.

Forman parte también de la Brasilia cívica, el Teatro, semisubterráneo trapezoide inacabado, la Estación Rodoviaria, grupos escolares y la Catedral, a medio construir, paralizada.

¿La Catedral? Al europeo, acostumbrado a ver las viejas catedrales—Colonia, Saint Paul, Notre-Dame, Milán, Burgos...—siempre levantadas en lugar preferente, espiras y cruces sobresaliendo del caserío, la Catedral de Brasilia, o mejor dicho, lo que se ve de ella—osamenta de cúpula a ras de suelo—le causa una impresión desconcertante. Tanto por su situación—al final de los Ministerios—, como por su edificación—subterránea—. La nave circular, de 70 metros de diámetro y capacidad para 4.000 personas, está hundida a tres metros bajo tierra. Con el remate de la cruz, la cúpula no alcanzará la altura del décimo piso del edificio oficial vecino. La Catedral de Brasilia, desplazada



Avenida W-3, en la zona comercial, arteria que canaliza la vida activa, dinámica, de la nueva capital.

BRASÍLIA

del centro monumental, rebajada a nivel de catacumba, es un enigma...

Recorriendo la urbe cívica en coche, me sentía hombre de otro planeta. Sólo autos, autos, autos. Ansiaba ver seres humanos andando, paseando, al alcance cordial. Cuando me parecía vislumbrarlos, negreando por las avenidas o contra los asépticos edificios, al acercarme ya se habían sumido en el cemento gris o en el polvo rojizo de la inmensidad. Tenía la sensación de que en esta zona todos éramos hombres-volantes, sin pies, con carteras en vez de brazos, conectados unos con otros solamente por las antenas de las radios. Pensé que en Brasilia la medida de longitud es el coche; la de tiempo, el kilómetro.

En busca de mis semejantes, me metí ciudad adentro, hasta dar con la:

BRASÍLIA VIVA

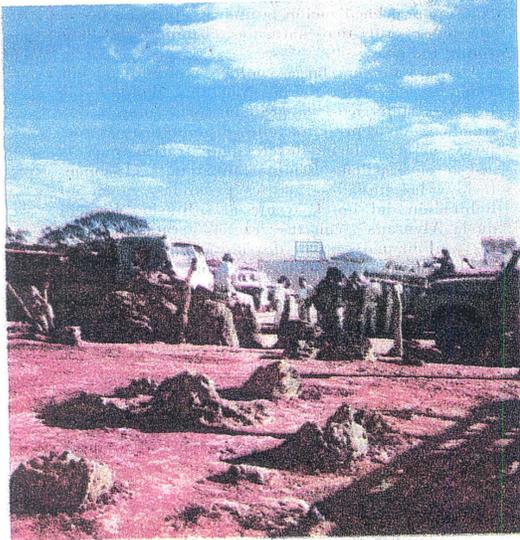
Ya en la "Estação Rodoviária", nudo de confluencia de la bien trazada red de comunicaciones, vi gente de cerca: colas esperando autobuses, restaurantes llenos, tiendas con algún turista, de Río, naturalmente. Luego, hoteles de imponentes dimensiones—Nacional, Brasilia Imperial, que con el Brasilia Palace son los tres principales—; pistas telemétricas, pistas sobre puentes, pistas haciendo

ochos, construcciones en andamiaje, bosques de farolas de neón, enormes porteros quemados. Por todas partes, grúas funcionando, tractores en acción, camiones trasegando obreros, trepidación de máquinas, jadeo de motores. Ni el canto de una voz ni el tañido de una campana. Ni un banco para el paseante ni un árbol para el perro. Y entre el asfalto y el cemento, entre el verde raquítico y alguna palmera desflecada, tierra roja, que en la época seca es polvo de minio y durante las lluvias tropicales, barro a medio hervir.

Fué en las avenidas W-1, W-2, W-3, W-4, L-1, L-2, donde encontré la vida cotidiana, popular: el comercio, el mercado, la oficina, el taller, el Banco. La vida de los que trabajan y de los que ven trabajar. La vida de los brasileños y la de los inmigrantes; de los traficantes y los aventureros; de los hombres de empresa entusiasmados con el futuro de Brasilia y de los burócratas roídos de "saudade" de Copacabana; de los "candangos" con manos constructoras y de los políticos del "week end" de cinco días; la vida de las mujeres, tan escasas aún, en pleno paraíso...

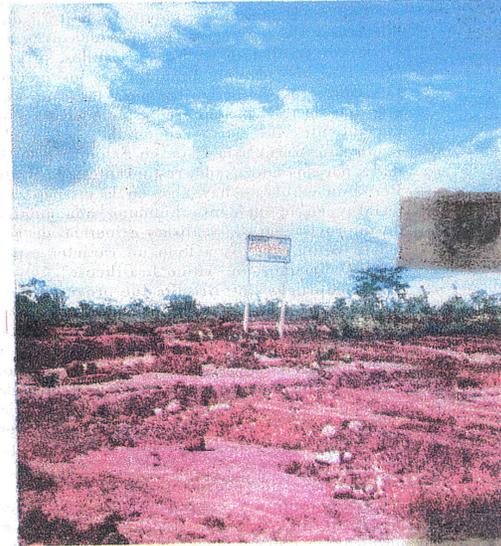
En estas avenidas, en general, un lado se destina a tiendas, el otro a oficinas, consultorios médicos, notarías, seguros, etc. Aquí están los bares y restaurantes, extranjerizantes unos—"Denny's", "Cavarelle", "Bolonha"—, otros con sabor del país

Imagen 4.



Lonja, al aire libre, de contratación de mano de obra, fletes, transportes, en la bulliciosa Ciudad Libre.

En la Ciudad Libre, aunque faltan alcantarillado y aceras, hay de todo: mercado público, pastelería china y puestos invisibles de parada de ómnibus. Y... naturalmente, «candangos» a espera de trabajo.



Lote de terreno número 44, correspondiente a la Representación diplomática de España en Brasil, en la Gran Avenida das Nagoes, bordeando el lago.

A veces, la Ciudad Libre ofrece perspectivas que parecen sacadas de viejas películas del «Far West».

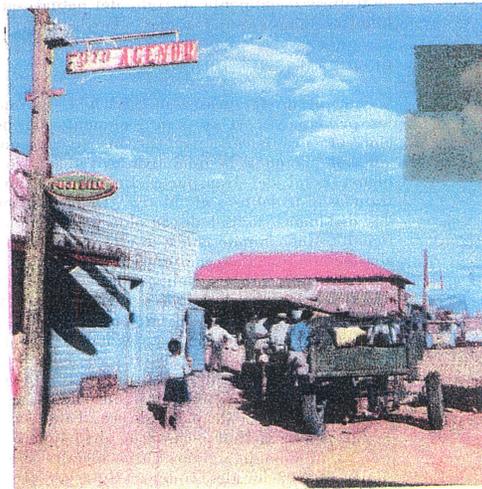
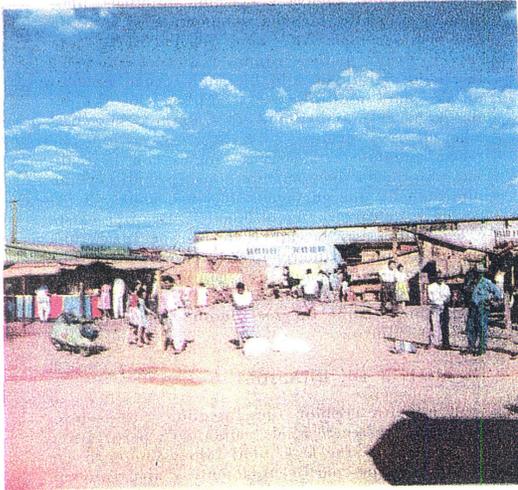


Imagen 5.

BRASILIA

—“Xuá”, “Macumba”—; alguna “hoite”, uno o dos cines. En las aceras, la mezcolanza es asombrosa: diversidad de colores, atuendos, procedencias. Por los negritos limpiebotas, los mercachifles callejeros de ballenitas para las camisas, los guardias de tráfico, uno cree estar en Río; por los dependientes de ciertos comercios con el abigarrado muestrario a la vista, en Salónica o en Bagdad; por los mozos de restaurantes, en Galicia. Pero, sin embargo, hay algo en la estructura material y en el elemento humano, una amalgama de improvisación, de realismo e inercia, de acción y entelequia, que da a todo un carácter especial, propio, diríamos un “ritmo brasiliense”.

Se comprueba que Brasilia fué proyectada como conglomerado de “micro-urbes” que, formadas por diversos sectores—industrial, comercial, habitacional—reunieran cada una viviendas, tiendas, mercado, iglesia, escuelas, diversiones, con autonomía y autoabastecimiento, para integrar, dentro de la vastísima área total, unidades comunales completas. Cuando me dijeron que la población oscilaba entre los 100.000 y los 150.000 habitantes, me dije, ¿dónde vive tanta gente?

Conforme a los proyectos, hay “Habitación popular”, de diminutas casas geminadas; “Bloques de los Institutos” (IPASE, IAPI, IAPETEC, etc.) uniformes colmenas de vidrio de diversas capacidades; “Sector de Habitación Individual” para pisos y departamentos de iniciativa y propiedad particular, en solares de 500 a 1.400 metros cuadrados; “Mansiones” (Park Way) destinadas a residencias señoriales, con amplios terrenos en las afueras del lago. Como puede deducirse, a pesar de que avanzadas mentes concibieron Brasilia para un futuro socialmente distinto del actual, en realidad es también una ciudad clasificada.

PROBLEMAS DE BRASILIA

Este, el de la escasez de vivienda, es uno de los principales. Al constante aumento de población procura hacerse frente construyendo más y abriendo mano a la iniciativa privada. Otro problema es el del transporte. En Brasilia no hay tranvías ni trolebuses ni “Metro”. Dadas las tremendas distancias, la red de autobuses aún no es suficiente. Relacionado con éste está el problema del abastecimiento. Las comunicaciones por avión y por carretera son excelentes, pero como todavía no existen zonas industriales y agrícolas periféricas, las dificultades que se salvan son complejas. También van revistiendo cierta gravedad los problemas derivados de la inmigración, no sólo extranjera, sino nacional, de nordestinos, frente al decrecimiento de las actividades constructoras y consiguiente amenaza de paro obrero. Tampoco debe descartarse la actual escasez de diversiones. Aunque ya funcionan algunos clubs sociales y asociaciones internacionales, como el Rotary y el Lyons,

como por su localización la nueva capital no ofrece alrededores turísticos naturales, el peligro del tedio ronda todavía.

Después de una larga vuelta de circunvalación, viendo la Avenida de las Naciones, donde están los lotes simétricos, en gran mayoría solares, destinados a las representaciones diplomáticas extranjeras; el aeropuerto, de creciente tráfico, pues la red aérea brasileña es importantísima, y el cementerio y las ciudades satélites próximas, ya en mi habitación del hotel, frente al solitario “Palacio de la Alvorada”, con sus gráciles arcadas peculiares y el blanco caracol de su capilla diluyéndose en la lejanía crepuscular, me puse a pensar en Brasilia. Debí adormilarme un tanto, porque las imágenes vistas y las ideas suscitadas por ellas se atropellaban y superponían en loco galope dentro de mi memoria, como en una película que se titulase:

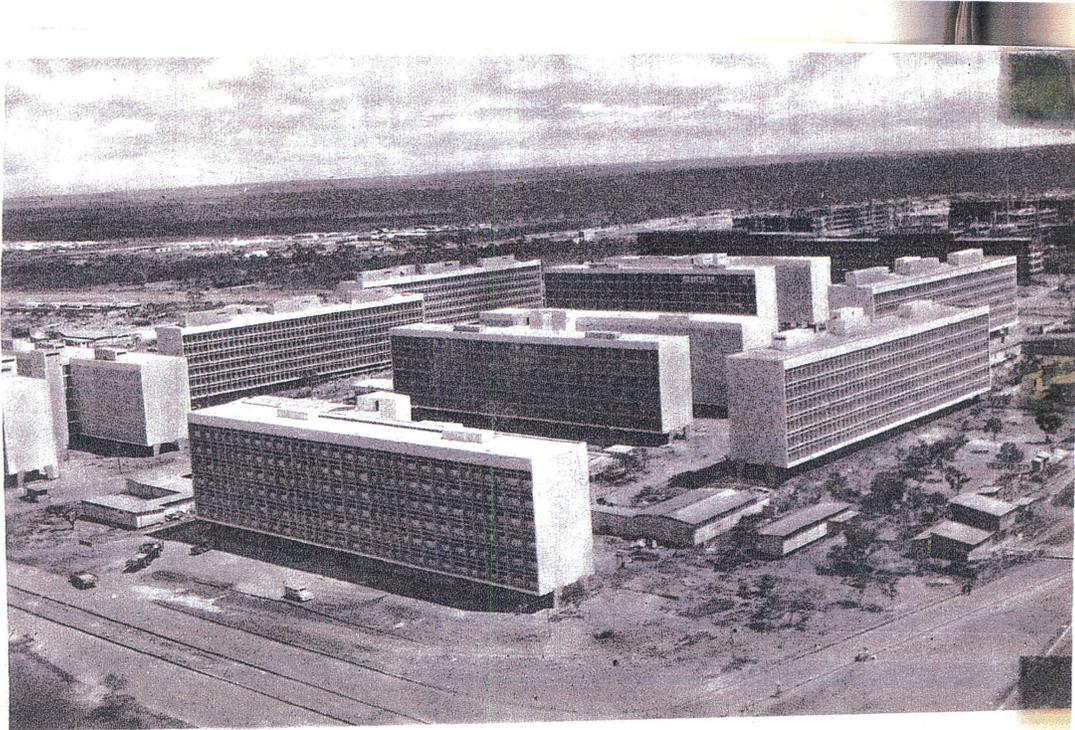
BRASILIA, CARRERA DE OBSTACULOS

Obstáculos naturales y obstáculos artificiales. Localización: en tierra poco productiva, escasa de agua, sin cinturón verde, agrícola, inmediato, sin previas comunicaciones terrestres. Doble verticalidad: hacia arriba, rascacielos; hacia abajo, edificaciones subterráneas (con sus problemas de excavación, cimentación, luz y aire, filtraciones e inundaciones) en terrenos estatales de una planicie inmensa y sin movimientos sísmicos. Artificialidad: lago artificial (trabajos de desviación de un río, peligro de lento agotamiento de caudal); jardines artificiales (panes de césped traídos hasta en avión). Vertiginosidad: construcción acelerada con materiales—piedra y mármol sintéticos, plásticos, vidrio—de fachada momentánea, pero de dudosa longevidad. Ante tanto espacio libre, tanta luz en torno, parece como si en ocasiones los obstáculos hubiesen sido buscados y aun creados adrede, para multiplicar y complicar los problemas y hacer más brillante el trabajo o la genialidad de resolverlos.

Confrontando estas circunstancias con la realidad, uno queda sinceramente tan sorprendido como admirado de que en menos de cinco años y a pesar de esta carrera de obstáculos, Brasilia exista y sea lo que es: “la capital de la esperanza”, una ciudad en pie, en marcha, en acción irrefrenable, “corazón de un gigante que comienza otra vida” (*O Cruzeiro*, ed. español, V-60). Y entonces uno se pregunta: ¿qué fuerzas fueron capaces de mover esta empresa?

EL MOTOR DE BRASILIA

El espíritu creador fué Juscelino Kubitschek; la fuerza constructora, el “candango”, pero el motor de Brasilia fué la Ciudad Libre. Comenzó con unos barracones para campamento y abastecimien-



Arriba, bloques de las llamadas «superquadras», en el sector habitacional, en vías de edificación. Abajo, el Brasilia Palace Hotel, frente al lago artificial, centro de turismo y reunión social de Brasilia.

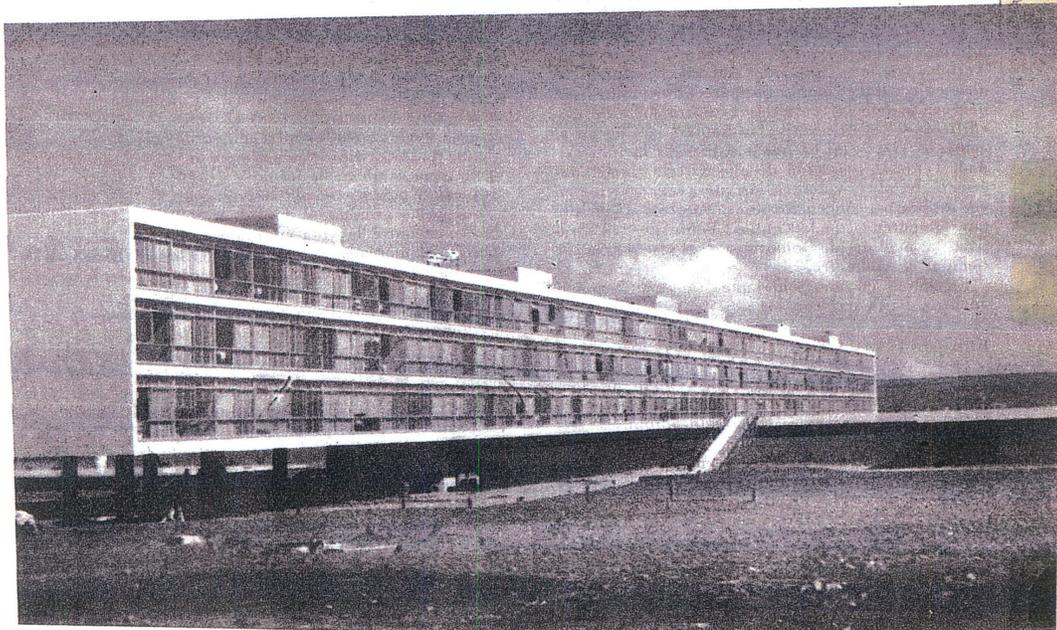


Imagen 7.



Vista aérea del llamado «Núcleo Bandeirantes», conocido por Ciudad Libre, a 25 km. de Brasilia: actualmente, uno de los graves problemas sociales y urbanos que preocupan a la flamante capital.

to de las primeras brigadas obreras, el llamado "Núcleo Bandeirante". A medida que brasileños del nordeste, del centro y de la costa e inmigrantes de diversos rumbos, acudían a la llamada del trabajo o de la aventura, fué proliferando, como dunas con el viento, hasta convertirse en un hacinamiento humano—unas 30.000 almas—, un espectáculo turístico y un arduo problema social para la nueva urbe. La NOVACAP cedió terrenos en comodato y en seguida se establecieron comercios, sucursales de Bancos de todo el país, inmobiliarias, agencias de seguros, casas de cambio, hoteles, pensiones, tabucos; y para una población de sólo hombres, su "barrio chino". La Ciudad Libre vista desde el aire es como una rebanada de panal, abandonada sobre el llano. Parrilla de calles de tierra roja, casetas de madera, techos de cinc; no tiene aceras ni alcantarillado; la iluminación es por grupos electrógenos, y está a unos 25 kilómetros de Brasilia. Ya resulta tópico describirla como una reedición del "Far West" con "jeep" en vez de caballos. Indudablemente es un espectáculo, por el entrevero de razas y oficios, de negocios y quie-

Tenderetes con toda clase de mercancías; limpiabotas improvisados; medios de transporte primitivos: de todo hay en la Ciudad Libre, y todo contribuye a una tésitura humana de tranquilidad tropicalidad.

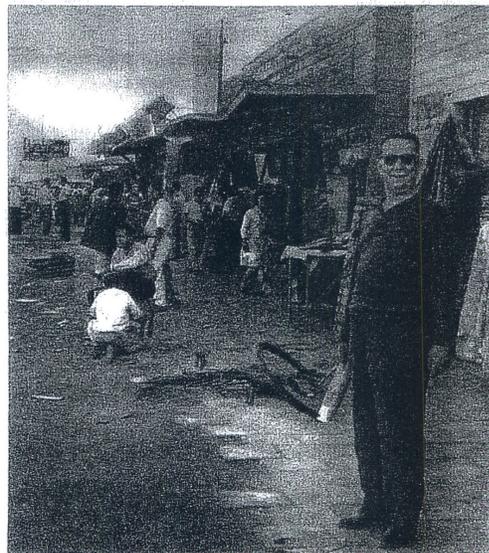
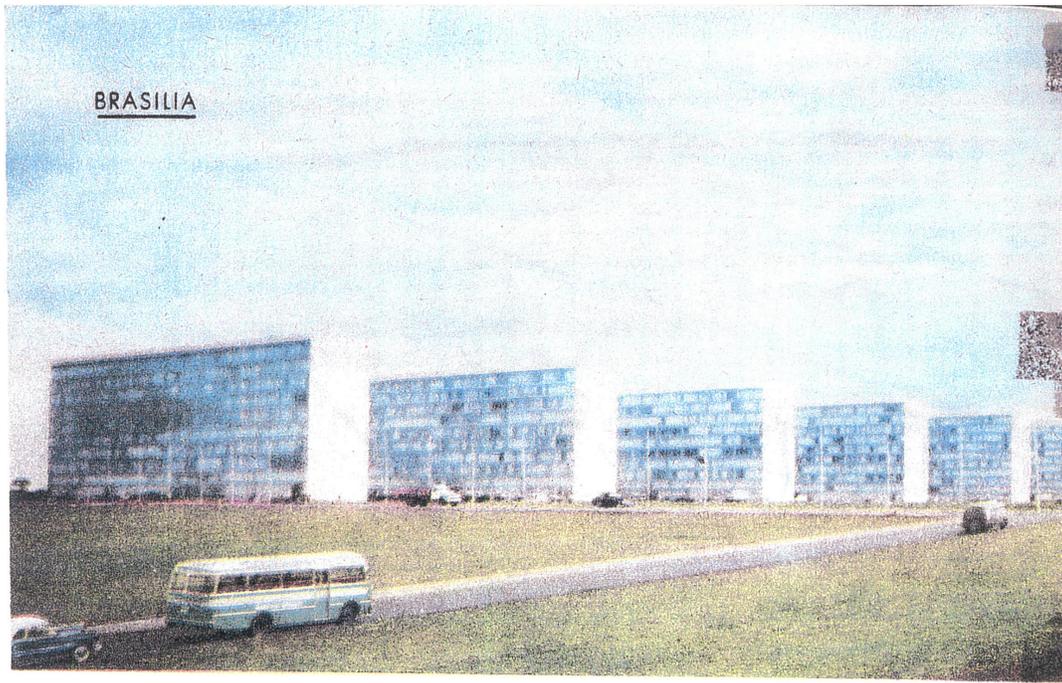


Imagen 8.



Los bloques de los Ministerios y organismos oficiales se alinean con maciza uniformidad en la Brasilia cívica, entre amplias avenidas y desolados parterres.



bras, de ilusiones y rapiñas; por el desarrollo de energías, cotidianamente renovadas, y de esfuerzo común, para hacer prosperar, saltando todos los obstáculos, una empresa brasileña de cara al mundo. Este dinamismo vital de músculos y técnica, de dinero y esperanzas, es el motor de Brasilia. Muy justamente ha quedado hecho símbolo de bronce, en la Plaza de los Tres Poderes, en el monumento a los "candangos".

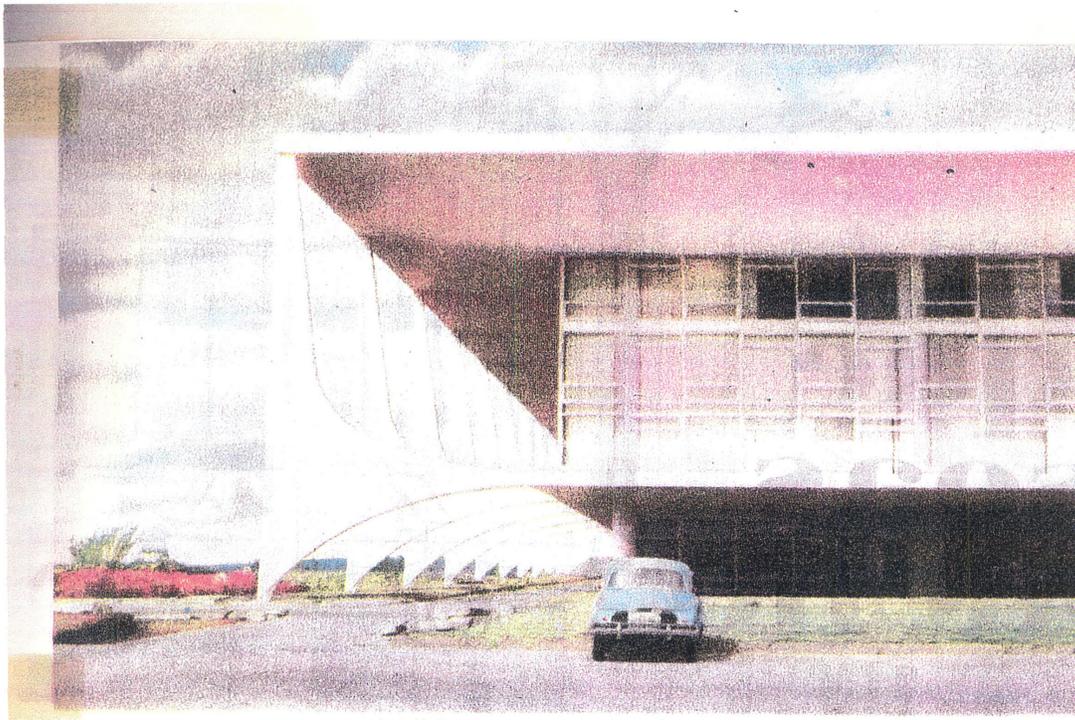
RETROVISION DE BRASILIA

Ya de vuelta hacia Río, por el espejo del coche contemplé Brasilia hasta que se desintegró en sus distancias. Y la retrospectiva me iba destacando aspectos y sugiriendo conclusiones.

Brasilia, capital de un país geográficamente gigantesco, fué concebida a escala gigante: rascacielos, "superquadras", supermercados. Lo justifica su planeamiento para el porvenir, pero entraña el riesgo de que resulte una ciudad-monstruo, si continúa progresando a este paso, o una ciudad

El edificio, en construcción, del Hotel Nacional, segundo de los enormes hoteles con que contará Brasilia.

Imagen 9.



Palacio del Planalto, o de los Despachos, centro del Ejecutivo, en la plaza de los Tres Poderes; con la bella perspectiva de las medias arcadas, símbolo artístico de Brasilia.

deshumanizada, ciudad-esqueleto, si por causas imprevisibles se paralizara y cayera en marasmo.

Como consecuencia quizá de haberse encargado su realización principalmente a una exigua minoría, el libérrimo alarde de originalidad y de genialidad ha desbordado en las construcciones, en los gastos, en la estética y en el propio aspecto funcional, tan deseado y no siempre conseguido a causa de esos mismos excesos. Excesos que también se justifican en lo humano, porque ¡hay que ver lo que supone para “dos grandes” de la arquitectura tener manos y bolsa libre para crear una ciudad inédita!

Acaso por esto, a pesar de sus positivos aciertos y sus realizaciones originales, Brasilia adolece de monotonía. El imperio de las rectas, las moles cuadriculadas, la calidad y color de los materiales, la falta de elementos decorativos, escultóricos, pictóricos, la reiteración en la uniformidad estilística de las estructuras y en su masificación, producen a la larga cansancio visual y cierta inhibición artística.

Sin embargo, viendo ante el parabrisas y en el espejo retrovisor nada más que altiplano desierto, el mismo altiplano desierto que hace cinco años escasos existía donde ahora existe Brasilia, recordé

unos titulares leídos en Río: “Sólo el mundo y Brasilia se construyeron en tan poco tiempo” (*O Cruzeiro*, ed. español, V-60). Realmente, es una urbe brotada por generación espontánea, ciudad prodigio, ciudad relámpago, ciudad contra-reloj, ciudad recién nacida... Y recordé de nuevo: “El futuro ya tiene capital: Brasilia” (*O Cruzeiro*, 7-V-60).

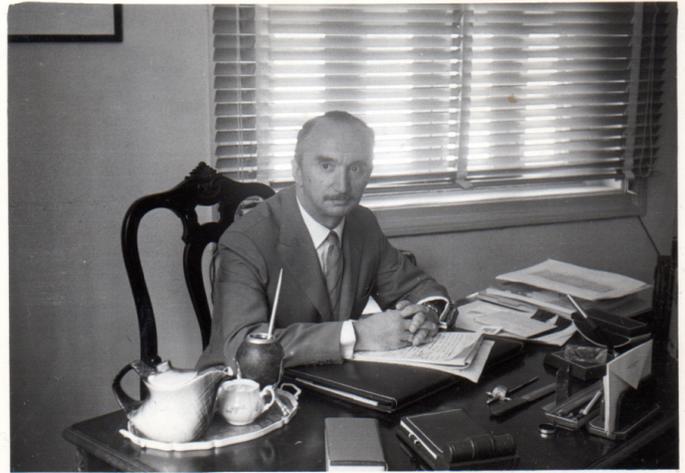
BRASÍLIA Y EL TIEMPO

Brasilia no es del presente. Por tanto, no vale enjuiciarla ni valorarla ahora. Brasilia es del futuro. Y tiene una magnífica, una histórica misión: la de ser el corazón vivo de un país gigante, para hacer afluir hacia su interior la múltiple vida brasileña, desde Fortaleza a Porto Alegre, desde Manaus a Río de Janeiro, y para irradiarla a su vez en todas direcciones por la nación, y más allá de las fronteras, más allá de los tiempos.

Si será o no capaz de realizar esta empresa, sólo Dios lo sabe. En todo caso, deseemos, con palabras de *O Cruzeiro*: “¡Que Dios tome cuenta de Brasilia!”

E. T. O.

(FOTOGRAFÍAS DEL AUTOR.)



Imágenes 11-12.



Imagen 13.



Imagen 14.

● BRASÍLIA, IDA Y VUELTA... 60 AÑOS DESPUÉS ●
FERNANDO TODA IGLESIA



Imagen 15.



Imagen 16.



Imagen 17.



Imagen 18.



Imagen 19.



Imagen 20.

● BRASÍLIA, IDA Y VUELTA... 60 AÑOS DESPUÉS ●
FERNANDO TODA IGLESIA



Imagen 21.



Imagen 22.

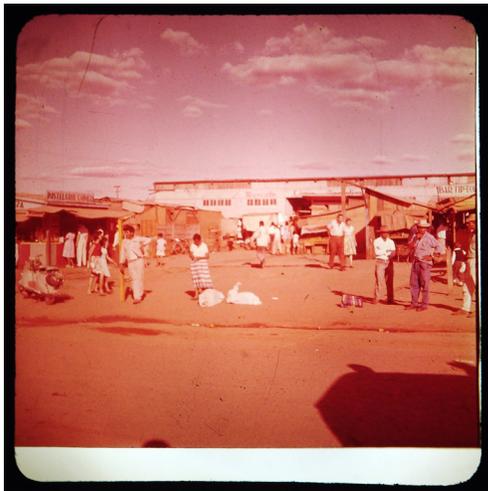


Imagen 23.



Imagen 24.

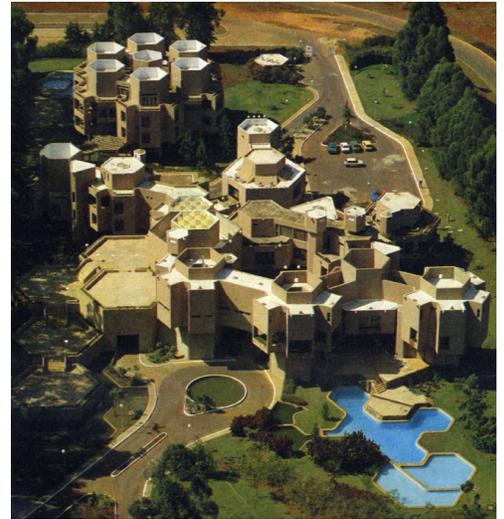


Imagen 25.



Imagen 26.

● BRASÍLIA, IDA Y VUELTA... 60 AÑOS DESPUÉS ●
FERNANDO TODA IGLESIA



Imágenes 27-28.