

BRASILIA, I PRIMI 50 ANNI

Celebrato mezzo secolo di vita della capitale all'Università di Udine: ne parliamo con Aldo Aymonino ordinario di Composizione architettonica e urbana.

Carolina LAPERCHIA

«Tre anni e quattro mesi, per essere davvero precisi. Tanto è stato infatti il tempo necessario per costruirla ex novo, esattamente quanto serve al giorno d'oggi in Italia per farsi dare semplicemente l'autorizzazione a edificare una palazzina di soli quattro piani». Non ha alcun dubbio a riguardo il prof. Aldo Aymonino, ordinario di Composizione Architettonica e urbana allo IUAV di Venezia e che proprio di recente, durante la

soltanto per gli architetti di tutto il mondo ma anche per i turisti che annualmente si recano in visita alla capitale così da poterne ammirare le bellezze dell'architettura moderna – Brasilia, pensata in origine per spostamenti su mezzi pubblici e privati, e non pedonali, si concretizza fattivamente in un esempio compiuto e funzionante di un'idea di città del moderno. Un'altra cosa che poi pochi sanno è che il XX è uno dei secoli in cui sono state fondate più città nel mondo ma Brasilia è una delle pochissime a rivestire un doppio ruolo,

quello di realtà costruita ex novo e di capitale allo stesso tempo, esattamente come alcune città africane e Islamabad, in Pakistan».

Professore, facciamo un passo indietro. Qual è il percorso che ha poi portato alla nascita di quella che oggi viene considerata come una delle sole quindici realtà urbane di nuova fondazione progettate nel '900?

«Dobbiamo partire dalla Costituzione Brasileira del 1891 che già prevedeva lo sposta-

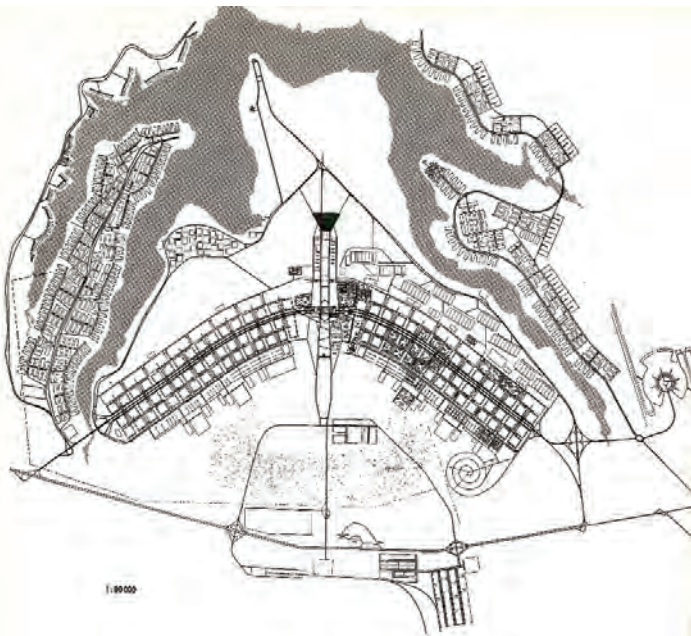


conferenza organizzata dal Corso di Laurea in Scienze dell'Architettura dell'ateneo di Udine, ha celebrato i primi 50 anni di Brasilia. Oltre 18 mila giorni di vita quelli della capitale pianificata del Brasile, costruita a tempo di record dal 1956 al 1960, e ancora oggi rarissimo esempio di insieme architettonico urbano del XX secolo; anni portati splendidamente che nonostante le polemiche a volte feroci legate soprattutto a un'immagine considerata estrema e alquanto metafisica della città, hanno comunque permesso a Brasilia l'inserimento, a buon diritto, nella Lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO. «Le motivazioni di ciò sono presto spiegate – precisa il prof. Aymonino che proprio durante la conferenza ha passato in rassegna gli edifici che costituiscono ancora oggi elemento di attrazione non

mento della capitale da Rio de Janeiro in un luogo non meglio precisato del Planalto Central, la zona centrale del Brasile. Lo spostamento doveva assecondare una ragione di ordine pratico e un'altra di ordine invece simbolico ossia, collocare il centro del Governo in posizione equidistante dal perimetro del paese e spostare il baricentro significativo del paese stesso dalle coste, che in realtà erano semplicemente il prodotto della cultura coloniale spagnola e portoghese che aveva stabilito i propri capisaldi sulla costa, essendo il mare la principale autostrada del commercio dell'epoca. La Costituzione del Brasile rimane tuttavia lettera morta fino al 1956 quando diventa Presidente della Repubblica Juscelino Kubitschek, strano personaggio di origini familiari centro europee, come denunciano le troppe k del

suo cognome. Armato di una visione morale, etica ed epica, Kubitschek fa campagna elettorale per diventare Presidente dicendo che una volta eletto avrebbe innanzitutto avviato il processo per la costruzione di Brasilia. Nel 1956 egli vince le elezioni e inizia a dare avvio al suo progetto, quello di costruire un luogo particolare, una sorta di vero e proprio Eden attorno alla città di Belo Horizonte, sulla costa del lago di Pampulha».

Nato dalla fertile sinergia tra il Presidente Kubitschek, l'architetto Oscar Neumeier e l'urbanista Lúcio Costa, il progetto della nuova capitale trova realizzazione nel brevissimo spazio di un quinquennio, nel cuore della foresta amazzonica e il piano urbanistico elaborato è piuttosto particolare. A quali logiche doveva rispondere e quale il messaggio da comunicare?



«Lúcio Costa realizza un piano molto funzionale e altamente simbolico della città, pur avendo sempre negato di averle voluto dare una forma specifica e strategica. Molti positivisti vi hanno comunque visto la sagoma di un uccello, di un aeroplano o di una croce curva. La forma si concretizza comunque in una sorta di gesto primigenio finalizzato a marcare e segnare il territorio. Rispetto a questo gesto è quindi interessante analizzare il modo in cui vengono disposte le emergenze e il tessuto stesso di questa città che è senza un passato ma che forza il tempo per lanciarsi verso il futuro come una scommessa veramente illuminista».

Professore come si presenta quindi Brasilia, oggi, agli occhi del visitatore?

«Ciò che spicca immediatamente è il lunghissimo asse monumentale est-ovest, di 8 km, che collega la stazione centrale alla piazza dei tre poteri e su cui sono addensati tutti gli edifici rappresentativi; vi è poi un altro asse, nord-sud, lungo il quale sono invece

nate le abitazioni e i servizi. A seconda della direzione seguita per percorrere Brasilia, si ha la forte sensazione di attraversare due mondi quasi separati che tuttavia si incrociano in un preciso giunto cardanico rappresentato dalla stazione di interscambio tra macchine e autobus. Questo è un messaggio potentissimo che sta proprio a indicare che Brasilia è una città pensata in funzione del movimento, dei trasporti del XX secolo, del tempo a venire, e non secondo la struttura dei secoli precedenti».

Numerose sono state negli anni le critiche mosse al piano urbanistico. Quali i suoi limiti maggiori?



«Direi che questi risiedono proprio nella purezza del suo disegno. Brasilia è una specie di monade al cui servizio ci sono invece alcuni sobborghi che tuttavia non si possono avvicinare al "plano piloto" perché tutelato dall'Unesco. Il disegno è perfetto e funziona al suo interno ma poi registra comunque un forte distacco dai sobborghi stessi che tuttavia servono a far funzionare la città, caratterizzata da un fortissimo pendolarismo».



Nato a Roma il 15 giugno del 1953 Aldo Aymonino insegna dal 2000 all'Università IUAV di Venezia come professore ordinario.

Dal 1984 è Guest Critic per le Università di Waterloo e Carleton (Canada) e quelle di Washington State e Cornell (Stati Uniti) nel Rome Program. Attualmente è Visiting Professor presso la Waterloo School of Architecture, la Toronto University (Ontario, Canada) e la Cornell University (N.Y., USA). È progettista consulente del Consorzio "Venezia Nuova" per la realizzazione delle opere a terra del sistema di barriere mobili per la salvaguardia della laguna di Venezia (Progetto MOSE). Dal 1999 fa parte dello studio Sette Engineering con Francesco Aymonino, Marina Cimato, Attilio De Fazi e Flavio Trinca.