

UM AVIÃO COM VÔO SEGURO

Idealizada há 40 anos, Brasília mantém rota de preservação e usa a condição de patrimônio como piloto-automático

Igor Germano e
Philo Terzakis
Da equipe do **Correio**

O calendário marcava o dia 11 de março de 1957. Rodeado por livros, croquis e papéis espalhados pelo quarto de seu apartamento no Leblon, no Rio de Janeiro, o arquiteto e urbanista Lúcio Costa dava os últimos retoques no projeto para a nova capital.

A idéia, que começou a ganhar forma durante uma viagem solitária de navio dos Estados Unidos ao Rio de Janeiro, recebia os contornos definitivos. Às 8h da noite do dia 12, em cima da hora, o projeto foi entregue à comissão julgadora.

Entre as 26 propostas apresentadas para a nova capital, a de Lúcio foi a escolhida. Três anos depois, pessoas de carne e osso estavam caminhando sobre os traços cartesianos imaginados pelo urbanista. “A cidade, que primeiro viveu dentro da minha cabeça, se soltou, já não me pertence — pertence ao Brasil”, declarou em 1990.

O valor histórico e cultural de Brasília foi definitivamente reconhecido em 1987, quando, por meio de uma resolução da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), a cidade entrou para a lista das cidades tombadas como patrimônio da humanidade; o primeiro monumento do século XX a alcançar esse *status*.

Brasília é a mais jovem cidade protegida internacionalmente, possui a maior área urbana tombada do mundo, mas corre o risco de perder os traços originais que a distinguem entre milhares de outras cidades do planeta.

Em 37 anos, como não poderia deixar de ser, a cidade sofreu as consequências das mudanças no Brasil e no mundo. O Distrito Federal cresceu vertiginosamente como um pólo de atração de migrantes. O processo continua, agora em direção à Região do Entorno. O Plano Piloto continua sendo uma ilha de prosperidade cercada por problemas sociais.

Ao contrário do que parece, as leis distritais e federais de tombamento não são uma garantia de que a cidade está a salvo de pressões políticas, econômicas e sociais. A resolução da Unesco serve mais como um reconhecimento da importância da cidade como patrimônio histórico e cultural da humanidade; as leis federais têm suas limitações.

Na prática, o futuro de Brasília está nas mãos dos deputados distritais, do governador, da população e de todos os que têm consciência do valor de Brasília — muito mais do que nas leis de tombamento.

O problema, comum em áreas urbanas tombadas, continua. Conciliar a preservação do patrimônio cultural com as necessidades de mudanças — legítimas ou não — é o desafio para as próximas décadas.

PLANANDO A MIL

METROS DE ALTITUDE

O morador de Brasília tem direito a 180 graus de céu e 360 graus de horizonte. A localização da cidade explica o privilégio. O Plano Piloto foi construído bem em cima da Bacia do Paranoá — o ponto mais alto do Planalto Central. O lago que abraça o traçado urbano em forma de avião está exatamente a mil metros acima do mar.

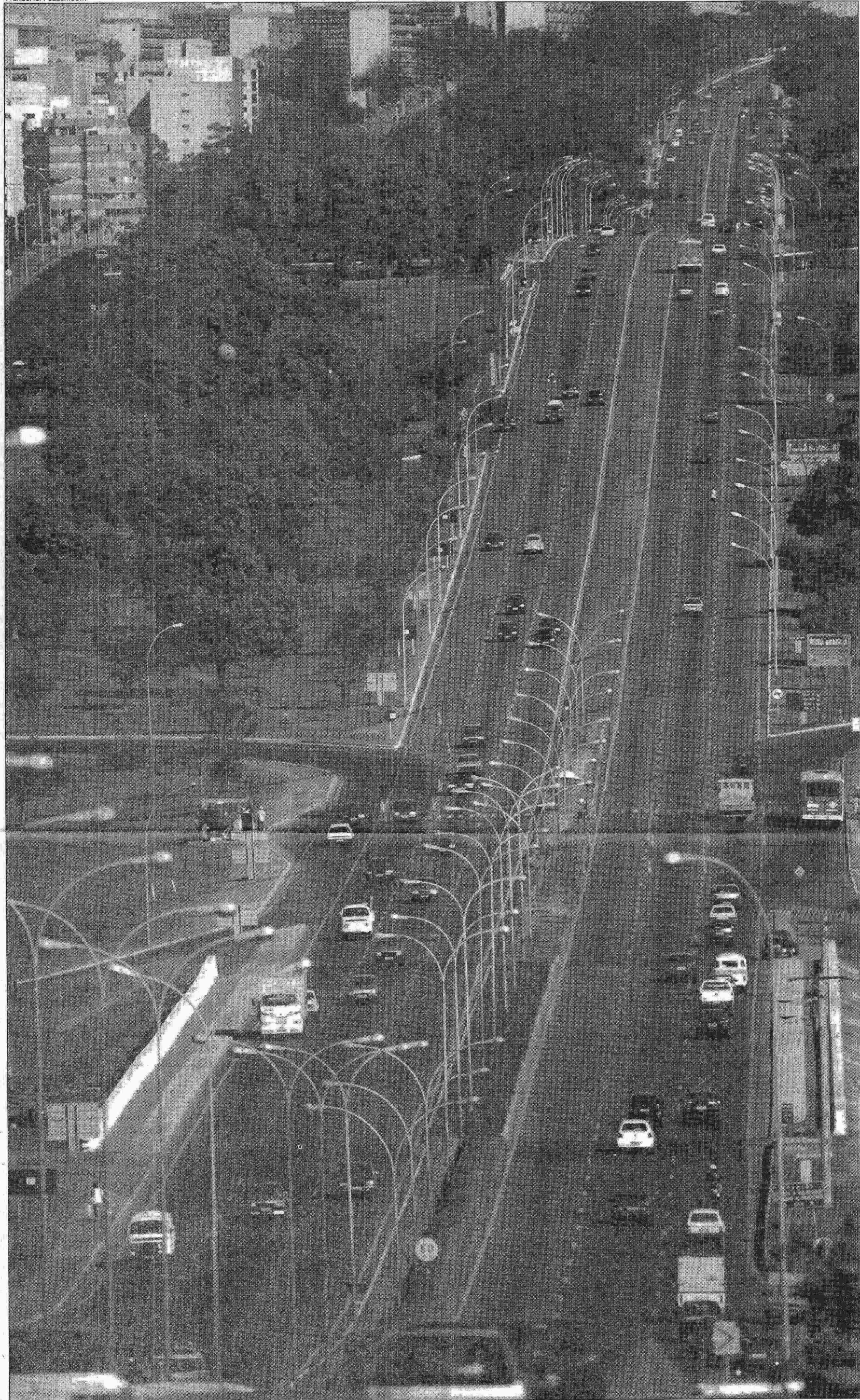
“É um lugar sagrado”, garante o arquiteto Cláudio Queiroz. Sagrada ou não, Brasília cresceu. Colecionou problemas comuns aos centros urbanos, mas com uma diferença. Ganhou, em 1987, um bode expiatório para todos eles: o tombamento do Plano Piloto, que passou a fazer parte do patrimônio da humanidade.

Trânsito caótico, comércio espremido, falta de estacionamentos, invasões de áreas públicas? Culpa do tombamento, dizem os críticos. Eles afirmam que a cidade está engessada, que foi tombada cedo demais, que é impossível conciliar o desenvolvimento de Brasília com a leis de tombamento.

A briga é travada nas ruas e na Justiça. Aqui e ali, há sempre alguém querendo driblar as regras. Os comerciantes acham que têm pouco espaço e invadem as calçadas. Moradores inventam seus quintais em terrenos públicos. Na Câmara Legislativa, deputados aprovam leis que mandam o tombamento às favas. Governadores criam decretos que descaracterizam a cidade.

Boa parte das críticas ao tombamento parte de empresários do setor imobiliário. “Ele é bom no atacado porque preserva Brasília. Mas as cidades mudam. Nas invasões, por exemplo, o problema está feito e ninguém vai passar o trator por cima delas”, opina o empresário Edvaldo Vasconcelos, dono da

Wanderlei Pozzembom



Arquitetos e urbanistas do Instituto do Patrimônio Histórico não permitem que se mexa nas linhas básicas do projeto de Brasília, como o Eixão Norte

ALGUMAS MUDANÇAS DECOLAM, OUTRAS NÃO

ACAMPAMENTO DA TELEBRASILIA

Não pode ser regularizado. A antiga invasão está dentro da área verde prevista no projeto original. A área, próxima do Lago Paranoá, deve ter baixa densidade demográfica.

ESTACIONAMENTO DENTRO DAS SUPERQUADRAS

Pode ser expandido desde que mantido o limite de 55% do espaço reservado às áreas verdes nas superquadras. Alcançado esse limite, a alternativa é a construção de estacionamentos subterrâneos.

ÁREAS COMERCIAIS

É proibido invadir áreas públicas nos comércios locais do Plano Piloto. Novos estacionamentos podem ser construídos, com a aprovação do Iphan. Esgotado o limite, pode-se construir estacionamentos subterrâneos. Nas quadras 700, o comércio pode vir a ser regularizado nas casas voltadas para a VV3 sul.

SUPERCONDÔMINIOS

As leis do tombamento não permitem o fechamento das quadras, em nenhuma hipótese. É vetada a construção de guaritas na entrada das quadras e de cercas que impeçam a passagem de pessoas embaixo dos blocos.

PROJETO ORLA

Até agora, somente o Pólo 3 (Pólo Cultural, próximo ao Palácio da Alvorada) foi aprovado. O Pólo 8 está sendo examinado com perspectivas de aprovação. Os outros nove pólos previstos no projeto ainda não foram examinados pelo Iphan.

TERCEIRA PONTE NO LAGO SUL

O Iphan ainda não foi solicitado formalmente sobre o projeto. Mas a idéia pode ser aprovada, desde que acompanhada de estudos relacionados à distribuição do tráfego e soluções para o problema.

Fonte: Iphan

construtora Aguiar de Vasconcelos.

O tombamento também é criticado por representantes do governo do Distrito Federal. “A medida foi positiva porque deu visibilidade e perenidade a Brasília. Mas a legislação é excessivamente restritiva. É preciso ajustar o Plano Piloto à dinâmica da cidade”, argumenta o presidente do Instituto de Planejamento Territorial e Urbano (IPDF), Philippe Torelly.

RIGOR QUE PRESERVA W3, EIXO E L2

Do outro lado das trincheiras estão os que lutam pela preservação do projeto original de Lúcio Costa. “A rigor, nenhuma cidade está pronta. Brasília é um caso específico, porque uma série de equipamentos urbanos não estava previsto no projeto original”, argumenta o coordenador da comissão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) em Brasília, Marco Antônio Galvão.

“A cidade não está engessada. No caso das vias urbanas, várias alterações são possíveis. Mas suas características básicas não podem ser alteradas. O acesso às quadras, os eixos, a W3 e a L2, por exemplo, não podem ser mexidos. O tombamento protege a qualidade de vida da cidade. Qualquer alteração não aprovada tem de passar pelo Iphan.”

“Brasília não é uma cidade doente para estar engessada. Aliás, nenhuma cidade está mais saudável do que ela”, garante o arquiteto Cláudio Queiroz, diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Para ele, os problemas no Plano Piloto surgem da falta de uma política habitacional e de transporte coletivo de qualidade. “Dizer que a cidade está engessada é um argumento dos especuladores que querem quebrar as normas democráticas. Quando não existem normas, ganha quem tem mais dinheiro.”

Cláudio ainda afirma que a conclusão de Brasília pode ser a saída para muitos problemas. No Plano Piloto, 35% dos terrenos para construções estão vazios. Projetada para abrigar cerca de 500 mil habitantes, a cidade tem menos de 350 mil. “Muita coisa pode ser melhorada com a conclusão das calçadas, dos setores culturais e das unidades de vizinhança.”

O arquiteto Carlos Magalhães, que participou da construção da cidade, também defende o tombamento. “A cidade não está engessada. Quem reclama são aqueles que têm interesses comerciais e eleitores. O tombamento é o freio de tudo isso.”

O INDISPENSÁVEL

APOIO DA POPULAÇÃO

O trânsito, todos concordam, é um dos maiores problemas da cidade. Para a filha de Lúcio Costa, Maria Elisa Costa, que também faz parte da comissão do Iphan em Brasília, há espaço para modificações no tráfego. “Ninguém quer vestir uma camisa-de-força na cidade, mas certas características não podem ser mudadas”, defende.

“O tombamento, que protege a cidade, não deve ser considerado a fonte de todos os problemas. É preciso preservar a concepção original da cidade. Se o centro histórico de Salvador não tivesse sido tombado nos anos 30, não poderia ser recuperado hoje. O apoio da população é indispensável para preservar o patrimônio.”

“O trânsito é um problema generalizado, presente nas principais capitais brasileiras”, lembra o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), Sérgio Parada.

“Se há uma pressão da sociedade para mudanças, as propostas devem ser discutidas. Brasília é uma cidade muito jovem que, com o tempo, vai se aprimorar. Mas espaço público é espaço público. Infelizmente, não tem existido disciplina por parte do poder público e da iniciativa privada para evitar as invasões.”

O tombamento também favorece o turismo, que, por enquanto, permanece pouco desenvolvido na cidade. O guia turístico belga Lucas Bekaert, que já esteve 15 vezes em Brasília, acompanhando grupos de turistas europeus, conta que as opiniões dos que visitam o Plano Piloto se dividem, mas todos ficam espantados com a cidade.

“Alguns turistas não gostam porque não encontram aqui o espírito das grandes cidades europeias”, diz Bekaert. “Outros gostam porque é uma cidade planejada, com muita *verdura* e segurança.”

“O tombamento é essencial para o turismo”, avalia o guia brasileiro-belga Dieudonné de Moitroux, que acompanha Bekaert. “Muitas pessoas têm interesse em conhecer a cidade mais moderna do mundo.”