

LIMITES DA RESISTÊNCIA

Moraes de Castro
Especial para o **Correio**

Ofato de ter vivido, protagonizado e assistido esses quarenta anos de Brasília como cidadão, arquiteto e testemunha da sua implantação e crescimento talvez nos remeta a uma condição um tanto ambígua em que ao mesmo tempo que nos "autoriza" a emitir conceitos e opiniões — pela experiência — também nos limita pelos sentimentos de afeição (bairrismo mesmo) e os de frustrações pelas perdas que a cidade tem sofrido no processo de sua história, perdas que muito a prejudicaram. (...)

A dicotomia "cidade projetada versus cidade planejada" está em debate nos dias de hoje. Exemplos clássicos, recentes e claramente identificáveis são justamente Brasília e Curitiba. A referência se faz necessária porque para tentar entender o que ocorre em Brasília é preciso compreender também que não houve um processo de planejamento nos moldes clássicos e científicos que auxiliasse seu pleno desenvolvimento. Do traço original, desenvolvido até certo ponto, não resultou um aprofundamento do desenho detalhado que permitisse alcançar pormenores até do mobiliário urbano, e de outros aspectos, que também contribuísse para definir seus contornos finais.

Curitiba, cidade que não foi projetada, recebeu nos últimos trinta anos um processo de planejamento metódico, definido e constante. Aqui houve, sim, um providencial Código de Obras, que se antecipava na proteção de aspectos do plano original e que fiscalizou razoavelmente durante poucos anos. De tão rígido e por defasagem, desatualizou-se, mas continuou valendo. A frágil fiscalização e a falta de zelo administrativo e incompreensão do plano da cidade ensejaram a fraude ao referido código. Na prática, quase tudo passou a ser "permitido".

Dirigida durante trinta anos por prefeitos ou governadores "amigos de caserna" nomeados por manejo político, por compadrio e beneplácito pessoal do poder central, Brasília careceu de sensibilidade dos governantes que "tocaram a obra", de maneira geral, de forma executiva, muitas vezes autoritária e sem prestar atenção ou satisfação a seus habitantes, criadores e intérpretes e aos estudiosos do fenômeno urbano. O pouco tempo de governos democráticos ainda não permitiu muito a compreensão plena de Brasília, principalmente devido à polarização ideológica no contexto político local, nos últimos dez anos, que em muitos aspectos importantes têm prevalecido sobre os reais interesses da cidade.

Mas Brasília resistiu. Do ponto de vista da consolidação da idéia básica e do conceito do urbanismo modernista, considerando-se a força das injunções políticas, das agressões e deformações sofridas, Brasília resistiu e sobreviveu. As escalas propostas por Lúcio Costa se mantêm identificáveis, ainda que sob risco. O traçado básico original está claro e preservado. No entanto, há que se guardar outros aspectos fundamentais, como a relação espacial entre a "cruz arcada" do plano e o lago. Ou seja, este vazio, esta distância entre os elementos urbanísticos fundamentais deve ser intocável. Todavia a utilização inadequada da orla do lago já ameaça e começa a deteriorar esta relação.

A posição e a relação volumétrica dos edifícios, e suas escalas, têm que ser respeitadas e preservadas. A qualidade espacial e arquitetônica do conceito da Superquadra têm que ser mantidos e reencontrados, ainda que muitas já estejam comprometidas por desfigurações. Há que garantir-se que a área característica fundamental de Brasília se-

ja reconhecida no momento e no futuro como o "centro histórico" da capital.

Do ponto de vista das intervenções urbanas, no processo prático de sua execução, a necessária distância entre a razão e a paixão geralmente não tem sido alcançada. A correlação de forças entre os executores das políticas de intervenções e os defensores intransigentes de uma obediência rígida aos cânones do plano original resultaram no que hoje se vê, pois muito se podia (e se pode ainda) fazer com bom senso sem agredir princípios da preservação e do patrimônio, mas também muito foi feito "escapulindo" ao controle e à razão, consolidando-se pequenos e grandes erros, alguns deles irreversíveis. (...)

Todos temos absoluta certeza de que os criadores da cidade não a pensaram para que convivesse, por exemplo, com os milhares de veículos estacionados e circulando intensamente na plataforma superior da Rodoviária, sobrecarregando a estrutura, deteriorando a paisagem urbana e pondo vidas em risco. Certamente que não. Tem sido grande a resistência aos estudos de soluções urbanísticas que possam utilizar os espaços entre os acentuados desníveis existentes no setor central da cidade. Naqueles locais poderia alojar-se toda a demanda de veículos que estacionam no centro, de forma protegida, aproveitando-se os desníveis que estorvam a circulação de pedestres e eliminando os taludes, lucrando com a criação de novos espaços públicos com melhor qualidade. O arquiteto João Filgueiras, o Lelé, fez isto magistralmente no conjunto de edifícios Camargo Correa no SCS. O arquiteto Milton Ramos, em outra situação, resolveu igualmente de forma excelente com solução arquitetônica e urbanística de alta qualidade ao adequar o edifício administrativo e de serviços incorporado ao Teatro Nacional absorvendo o

desnível e reinterpretando o talude construtivamente. Por que não generalizar soluções desse tipo? (...)

O caminho do diálogo, da co-participação, do respeito aos princípios do plano original, mas principalmente o respeito aos cidadãos, com visão elevada que permita

encontrar uma desejável flexibilidade no planejamento para intervenções adequadas às necessidades da cidade, será muito melhor do que como está. Iniciativas isoladas, de órgãos públicos, empresas e até de pessoas, executando pequenas intervenções com cortes inadequados de partes de taludes, criação de passagens, "escadinhas" e estacionamentos improvisados, feitos à revelia, têm se multiplicado e vão conformando péssimos espaços que contradizem os conceitos da conservação do Patrimônio da Humanidade. Que dizer dos grandes cartazes nas empenas de edifícios?

Um redesenho da área central, buscando definir o futuro para a grande área de espaços ainda vazios do Setor de Autarquias Norte, por exemplo, não será nocivo ao plano original como é deparar-se hoje com "estacionamentos" sobre jardins e canteiros, enlameados, áreas "privatizadas" à revelia por órgãos governamentais, empresas estatais e particulares etc. etc. (...)

Brasília tem sido forte e tem resistido (como o estóico povo brasileiro), mas tudo tem limites. Dá para mudar, basta querer.

MORAES DE CASTRO É PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO PAN-AMERICANA DE ASSOCIAÇÕES DE ARQUITETOS E EX-PRESIDENTE DO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL — SEÇÃO DF.

LEIA O ARTIGO NA ÍNTEGRA NA INTERNET: WWW.CORREIOWEB.COM.BR