

# DF se distancia dos seus idealizadores

Fernando Bizerra Jr.

TIAGO FARIA

Quando planejaram o projeto arquitetônico e urbanístico de Brasília, os arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer optaram por uma cidade com um “desejável caráter monumental”, que fosse “nova, livre e aberta, disciplinada sem ser rígida”. Já o presidente da República, Juscelino Kubitschek, preferiu outra definição: estava sendo criada uma cidade “para o automóvel”.

Às vésperas de completar 41 anos de idade, a capital federal cresceu e, como a maioria dos filhos, está cada vez menos parecida com o que seus pais esperavam dela. Agora, com metrô saindo do centro do Plano Piloto - uma boa desculpa para deixar o automóvel na garagem - e com várias distorções ao projeto original, Brasília encontra-se conflitante entre o que é Patrimônio da Humanidade e as modificações cobradas pela população, pelos empresários e pelo Governo.

Nos anos 60, estava ainda longe a idéia de que as quadras comerciais do Plano Piloto teriam um número tão grande de invasões de áreas públicas, os conhecidos “puxadinhos”. Os comerciantes usam o espaço que seria do pedestre para abrigar mesas e tornar o espaço comercial mais amplo. Na semana passada, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitacional do Distrito Federal (Sedur) determinou a medida de quatro metros além do que hoje é considerado legal como uma solução para a polêmica.

A medida tenta encontrar um meio termo entre as expectativas de comerciantes e preservacionistas, mas é vista com desconfiança pelos moradores. “Não queremos a cidade engessada, mas também temos medo dos problemas que uma abertura total possa causar”, afirma o presidente do Conselho Comunitário da Asa Sul, Inácio de Loiola Gubert. A idéia do Governo deve virar projeto de lei e ser enviada à Câmara Legislativa do DF.

Os comerciantes gostaram da proposta, mas querem ainda mais alguns metros. “Precisamos de 6 metros”, pede Carlos Magno, presidente da Associação Comercial do DF (ACDF). “A decisão do Governo é uma evolução natural, porque a

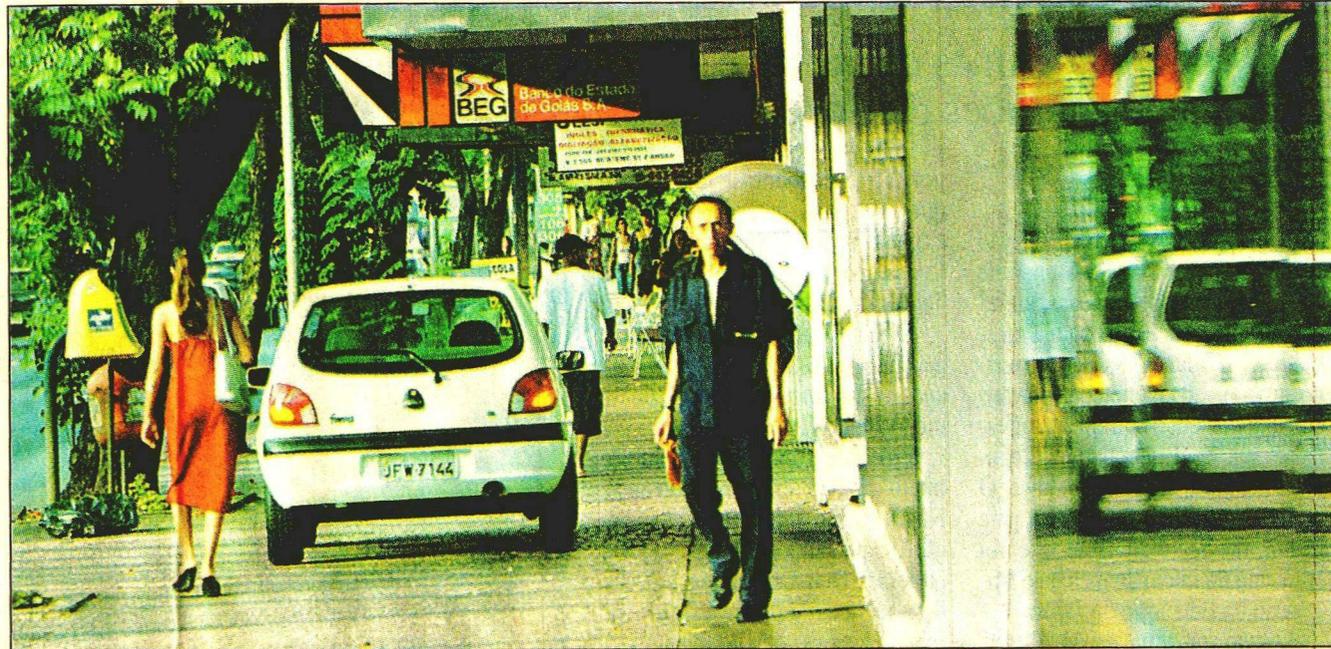
população cresceu, a cidade cresceu e as lojas não podem continuar do mesmo tamanho”, argumenta. A ACDF está pedindo o aumento do tamanho dos comércios das quadras do Plano Piloto há 15 anos.

No início de Brasília, não somente os “puxadinhos” estavam fora de cogitação como havia uma proposta exótica de que as fachadas das lojas deveriam estar voltadas para o interior das quadras, e não para a pista de circulação de veículos. A própria função dos comércios locais mudou com o tempo. Criados para abastecer unicamente as quadras, alguns passaram a atrair um número grande de clientes de outras localidades, como os estabelecimentos da rua dos restaurantes (404/405 Sul). De acordo com estatística da Sedur, cerca de 33% dos frequentadores de quadras comerciais do Plano Piloto vêm de cidades-satélite.

Como resultado, surge um outro problema: a dificuldade de encontrar vagas para carros em estacionamentos e o congestionamento de veículos provocado em horários de pico. “Para cada avanço de 3 metros em área pública, é preciso criar mais 25 vagas. Não há condições para tudo isso”, calcula Inácio de Loiola.

No plano original, a W-3 Sul deveria ser voltada para abrigar lojas de comércio varejista. A via, que era o principal centro comercial da cidade, sofreu decadência nos anos 80 e 90, com a proliferação de shoppings. Atualmente, sofre com a estagnação e com a profusão de pousadas e residências. Nos anos 80, o gabarito das casas passou a aceitar mais um andar.

**Crescimento** - Se no Plano Piloto as distorções são muitas, nas cidades-satélite o crescimento populacional acelerado deu às paisagens contornos de cidade grande e desordenada. Logo nos primeiros anos de existência, Brasília já contrariava a proposta inicial de Lúcio Costa, de que seria impedida a “enquistação (inclusão) de favelas, tanto na periferia urbana quanto na rural”. A função da Companhia Urbanizadora seria prover “acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população”. Os arquitetos entendiam que as cidades-satélite seriam inevitáveis, mas apenas depois da saturação das áreas edificáveis no Plano.



A W3, pensada para ser o principal ponto comercial, não tem estacionamento e sofreu a decadência nos anos 80 e 90