

# O planejamento moderno é indispensável

Luiz Philippe Torelly

O reconhecimento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade, pela Unesco, única cidade contemporânea possuidora dessa distinção, nos dá a medida da relevância da obra de Lúcio Costa, marco do urbanismo moderno.

Entre reconhecimento e o fato de sermos Capital da República do Brasil, confere a Brasília uma singularidade ímpar, seja no contexto nacional, seja no contexto mundial.

Pela primeira vez um governo, por reconhecer que a cidade deve ser apropriada coletivamente e, portanto, pensada coletivamente, convida a população a participar de um amplo debate acerca do presente e do futuro de Brasília.

Este debate, que terá como fórum a

elaboração do plano Diretor de Ocupação Territorial, já em curso, e dos Planos Diretores Locais, pretende instaurar de forma permanente, através dos Conselhos Locais de Planejamento - mecanismo de participação popular previsto na Lei Orgânica do Distrito Federal — um processo contínuo de pensar e planejar o Plano Piloto e nossas demais cidades.

Planejar é, antes de mais nada, antever e diagnosticar problemas, suas causas e mobilizar recursos e esforços para corrigir e transformar positivamente as situações indesejáveis e socialmente injustas. Portanto, planejar deve ser prática constante, processual, instrumento de governo capaz de ma-

ximizar os investimentos públicos e dirimir os conflitos decorrentes das ações dos diversos agentes produtores do espaço em prol, principalmente, daqueles marginalizados no seu direito de acesso aos bens e serviços urbanos.

Brasília foi uma cidade projetada, mas não planejada. Ao longo dos anos, alguns princípios de seu projeto já se mostram inadequados à dinâmica cotidiana da cidade. Dois deles gostaria de abordar neste artigo: O sistema viário calcado na técnica rodoviária e a excessiva setorização.

Todos os dias, principalmente nas horas de "rush" assistimos a desabada velocidade dos automóveis ao longo dos eixos rodoviários sul e norte

e de outras vias urbanas. O número de atropelamentos e acidentes é enorme e os pedestres esperam longos minutos para empreitar uma perigosa travessia.

Brasília tem hoje um automóvel para cada três habitantes, situação bem diversa da de 35 anos atrás. É imprescindível que as vias deixem de ser rodovias e se tornem ruas urbanas onde o pedestre tenha prioridade e o automóvel sofra as restrições necessárias, como em qualquer outra cidade.

A setorização excessiva tem provocado, principalmente na área central, grandes engarrafamentos de tráfego e a degradação precoce dos Setores Comercial Sul e de Diversões Sul. Imaginem quando os Setores Comercial

Norte e Bancário Norte estiverem prontos? Nossa área central estará permanentemente congestionada, deixando de cumprir sua função primordial de coração da cidade, onde os cidadãos se encontram para exercer a cidadania em seu conceito mais amplo.

O reconhecimento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade é uma distinção que sem dúvida devemos ampliar e consolidar. Contudo, a conceituação moderna de tombamento, principalmente em se tratando de uma cidade, não pode ser uma concepção estática, engessadora.

A manutenção do arcabouço do Plano Piloto e de suas escalas: monumental, habitacional, gregária e bucólica

nos parece fundamental. Porém, partindo do pressuposto que uma cidade é apropriada coletivamente, nada mais justo que a participação da sociedade dê-se no processo de planejamento e gestão desta mesma cidade.

Algumas questões, a exemplo das duas apontadas, merecem o debate público para subsidiar a ação governamental. Se o tempo demonstrou que o Plano Original é repleto de qualidade e acertou evidenciou, também, a necessidade de alguns ajustes necessários, que sem dúvida contribuirão para a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Presidente do IPDF