

A extravagante Brasília de que (ainda) escapamos

Barca, viadutos na W3 e até lata gigante de Coca Cola. Tudo poderia existir hoje

DARSE JÚNIOR

Brasília poderia ser bem diferente do que é hoje, se alguns projetos sugeridos para a cidade tivessem se concretizado. Os traços de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer ganhariam contornos que tornariam a geometria da cidade muito pouco semelhante ao que se vê atualmente no coração do Plano Central.

No lugar da tão festejada (e premiada) Ponte Juscelino Kubitschek, no Lago Sul, haveria um terminal de transportes, onde balsas fariam a travessia de pessoas e veículos. Em meio ao ritmo frenético do dia-a-dia, os moradores do bairro seriam obrigados a curtir um passeio lacustre, cabelos ao vento, bonito visual e pelo menos 40 minutos para fazer a travessia que hoje consome menos de três, quando o trânsito está livre.

O Lago Norte ganharia uma segunda ponte que cortaria a Península ao meio. Os moradores das quadras QI 9 a QI 16 economizariam pelo menos 15 quilômetros em qualquer saída do bairro.

O trânsito por vezes caótico do centro da cidade não existiria. Ou, ao menos, seria deslocado para a ponta sul do Eixo Rodoviário - o Eixão. Um projeto apresentado pelo então se-

nador José Roberto Arruda - hoje deputado federal (PFL-DF) - previa o deslocamento do foco comercial da cidade para o final da Asa Sul. Ou seja, o centro nervoso de Brasília não estaria concentrado nos setores Bancário e Comercial Sul, como hoje, mas na ponta do Eixão Sul, perto de onde funciona a Sociedade Hípica de Brasília.

A Avenida W3 Sul seria um arremedo do Eixão, com vários viadutos subterrâneos cortando a pista. Não haveria semáforos, mas "tesourinhas". A cidade ganharia um bonde ou metrô de superfície, que cortaria toda a região. Haveria um grande terminal na Rodoferroviária, onde a integração entre bondes e ônibus seria feita.

Por último, mas não menos importante ou inusitado, os brasilienses teriam o prazer de ter, temporariamente, uma gigantesca lata de Coca-Cola no horizonte da cidade. Isso mesmo: a empresa propôs pintar o Ginásio Nilson Nelson, gratuitamente, se pudesse, durante o período de realização da obra, envolver o ginásio com uma estrutura de 300 metros de altura, reproduzindo a lata do refrigerante. A obra dominaria a paisagem da cidade, pois seria maior do que a Torre Eiffel e aproximadamente 100 metros mais alta do que a Torre de TV.



1 Uma "latada" no coração

Talvez o projeto mais inusitado já apresentado para Brasília seja a colocação de uma lata gigante de Coca-Cola - com 300 metros - no Eixo Monumental. Isso mesmo: uma enorme lata bem no coração do Plano Piloto, no local onde está o Ginásio Nilson Nelson. A proposta surgiu da própria empresa, que se dispôs a pintar, gratuitamente, o ginásio de esportes se, em contrapartida, a administração da cidade permitisse que a enorme lata fosse colocada em volta do ginásio enquanto o trabalho estivesse sendo realizado. A Torre de TV, com seus pouco mais de 200 metros de altura, ficaria apequenada se a proposta fosse aceita. "É um absurdo, um disparate, ainda bem que a proposta foi barrada", reage Carlos Magalhães, integrante do Conselho de Preservação de Brasília, órgão que impediu a realização do projeto. "Imagina se o Coliseu romano fosse tampado, ainda que temporariamente, por uma lata de Coca-Cola ou um símbolo do McDonald's", compara. O presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, seção Distrito Federal, Sérgio Brandão, concorda: "É uma aberração, ainda bem que o conselho vetou". Quem encaminhou o projeto ao governo foi a subsecretária de Urbanismo do DF, Eliana Klarman. Ela foi procurada pela reportagem exaustivamente, mas não retornou as ligações.

2 Baiano propôs viadutos subterrâneos na W3

A Avenida W3 Sul, localizada entre as quadras 700 e 500, poderia ser bastante diferente. No lugar dos semáforos, poderiam existir viadutos subterrâneos, como no Eixão, se o projeto do baiano Elmo Serejo Farias, que governou a cidade de 27/03/74 a 28/03/1979, tivesse saído do papel. Para confusão ainda maior dos turistas, as famosas tesourinhas se multiplicariam, segundo o projeto. O objetivo dos viadutos era desobstruir a avenida, como ocorre hoje no Eixão. A ausência de semáforos permitiria que o trânsito fluísse melhor.

No entanto, o alto custo dos viadutos subterrâneos inviabilizou a concretização da idéia de Elmo Serejo. "Elmo foi um grande inovador, basta vermos o Parque da Cidade, que originalmente havia recebido o nome de seu filho Rogério Piton", elogia Paulo Castelo Branco. "Se o Parque não tivesse sido construído, com certeza haveria prédios no local, e lá poderia ser hoje um enorme condomínio fechado", comenta. "Pena que tenha faltado verba para a realização do projeto previsto para a W3. O trânsito da cidade estaria muito melhor", acredita.

3 Em vez da Ponte JK, barcas e gôndolas para passeios

No lugar do cartão-postal que é a Terceira Ponte, considerada recentemente a mais bonita do mundo, pela Associação de Arquitetos da Pensilvânia (EUA), Brasília poderia ter um terminal de balsas que fariam a travessia de carros e pessoas do Setor de Clubes Sul até o Lago Sul. O trajeto que hoje demora menos de três minutos, quando o trânsito está livre, demoraria, pelo menos, 40 minutos. A idéia surgiu há cerca de cinco anos. "Chegamos até a estudar a capacidade de navegação do lago", lembra Paulo Castelo Branco, um dos autores do

projeto, em parceria com Carlos Magalhães. "Analisamos até a possibilidade de levar as pessoas ao Paranoá ou a localidades mais distantes", comenta. As pessoas pegariam o bonde e seriam conduzidas para o terminal aquático. De lá, cruzariam o lago para onde desejassem. Assim era o pensamento de Paulo Castelo Branco e Carlos Magalhães. O terminal de transporte abriria ainda novas possibilidades para a cidade: os brasilienses poderiam dispor de gôndolas e fariam passeios no melhor estilo de Veneza, na Itália.

4 Ex-secretário prefere bonde, em vez do metrô

Quando era secretário de Obras do governo José Aparecido, em meados da década 80, Carlos Magalhães, hoje no Conselho de Preservação de Brasília, propôs a criação de um bonde ou um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), espécie de metrô de superfície que cruzaria toda a cidade e chegaria aos pontos mais distantes, como Sobradinho. Haveria um terminal na Rodoferroviária, onde ocorreria a integração entre o bonde e os ônibus. "A construção sairia muito barata e resolveria o problema do trânsito da cidade, mas há certos

governantes que preferem fazer construções faraônicas e gastar muito dinheiro", critica Carlos Magalhães. O ex-secretário de Segurança do DF Paulo Castelo Branco era outro dos adeptos da construção do bonde. "O projeto é muito bom e barato", defende Castelo Branco. De acordo com ele, resolveria, ou, ao menos, diminuiria bastante o problema do alto fluxo de tráfego de carros. "A ligação entre as diversas cidades estaria garantida e não seriam necessários tantos veículos na rua", completa.

5 Senador queria que o centro ficasse no sul

No final dos anos 90, o então senador José Roberto Arruda propôs o deslocamento do centro comercial, hoje localizado no Setor Comercial Sul, para o final do Eixo Rodoviário Sul - Eixão - onde hoje funciona a Sociedade Hípica de Brasília. A justificativa era, mais uma vez, o caótico trânsito do local. "Ora, o projeto mata a concepção original de Brasília. Se o centro é deslocado, uma nova cidade é criada", comenta o ex-secretário Paulo Castelo Branco. "O centro é o coração de uma cidade", completa.

"As pessoas precisam ter mais respeito pela arquitetura de Brasília. Esta cidade tem pedigree", diz Ernesto Silva, único diretor vivo da primeira Novacap. "É preciso lembrar que é uma cidade tombada pelo Patrimônio Histórico e Cultural. Temos uma responsabilidade mundial de manter o monumento Brasília", completa. O autor da lei, o hoje deputado federal José Roberto Arruda (PFL-DF), foi procurado pela reportagem para comentar seu projeto, mas não retornou as ligações.

6 Esta ponte não une, divide

Um projeto muito polêmico é a quarta ponte. Ela sairia do Setor de Clubes Norte, chegaria ao Lago Norte na QL 10, cortaria a Península ao meio e chegaria no Setor de Mansões Norte. A obra, segundo pioneiros e entendidos do assunto, está prevista desde o início da cidade. "Quando uma cidade planejada começa a ser construída, já se estuda para onde ela crescerá, por isso a idéia da ponte do Lago Norte já existia", diz o arquiteto Carlos Magalhães, que chegou a Brasília em 1959, já foi membro do Conselho de Preservação do GDF e, atualmente, é membro do Conselho Curador de Oscar Niemeyer. Apesar de prevista desde os primórdios, a ponte nunca saiu do papel. Foram os próprios moradores que barraram a realização do projeto, sob a alegação de que a ponte os deixariam mais vulneráveis à violência urbana. Atualmente, a Península só tem uma saída, fato que dá aos moradores maior sensação de segurança. "Mas acredito que, cedo ou tarde, os moradores vão dar o braço a torcer, pois a ponte é inevitável", pondera Paulo Castelo Branco, advogado e ex-secretário de Segurança. No final da década de 90, novamente a questão voltou à tona, mas a população, mais uma vez, se opôs à obra, por meio de um abaixo-assinado. De acordo com a assessoria de imprensa da Administração Regional do Lago Norte, o dinheiro que seria investido na construção acabou destinado a outras obras no bairro, como a ligação entre as quadras.