

# Uma Brasília diferente do planejado

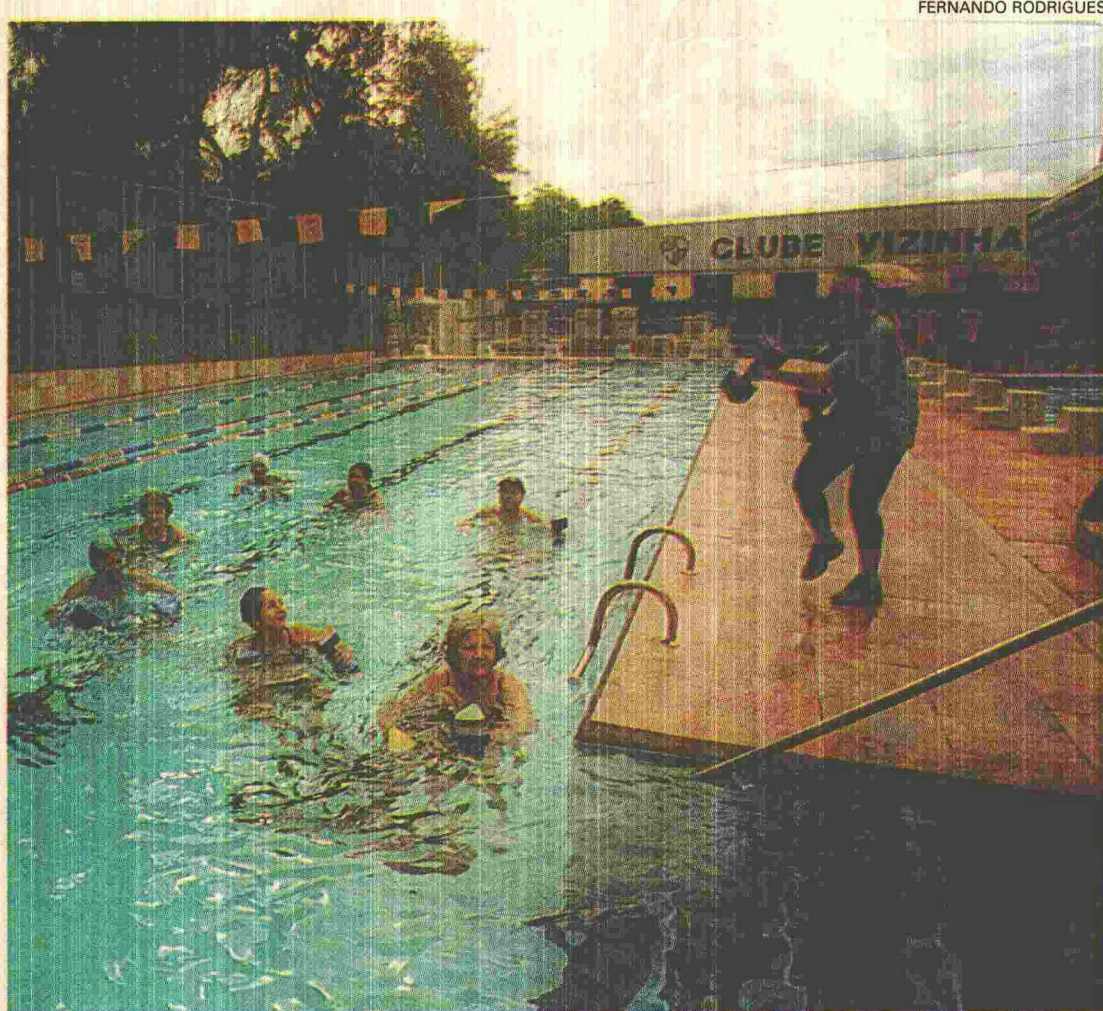
Plano Piloto projetado por Lucio Costa não foi totalmente implementado, passou por mudanças e sofre desvirtuamento

GIZELLA RODRIGUES

**D**izem os brasilienses – e os que visitam a capital federal – que Brasília é feita para carros, pois não há gente nas ruas. O ditado, porém, não seria real se o projeto do Plano Piloto da cidade tivesse sido seguido à risca. Ao pensar nas superquadras, o urbanista Lucio Costa imaginou que, logo ao lado de casa, o morador teria acesso a todos os serviços básicos, sem tirar o carro da garagem. Acontece que, 45 anos depois da inauguração da capital, o plano de Lucio Costa não está totalmente implementado.

Ao projetar as superquadras, Lucio Costa introduziu um novo conceito de morar: uma sequência contínua de quadras residenciais emolduradas por faixas verdes densamente arborizadas que proporcionariam ao brasiliense uma invejável qualidade de vida. Na mente do urbanista, e no plano que ele desenhou para a capital, o conjunto de quatro superquadras e suas entrequadras formaria uma Unidade de Vizinhança, que teria atividades educacionais, culturais, religiosas, desportivas, de lazer, de saúde e de administração, além do comércio local.

**TUDO EM VOLTA** – Assim, nos fundos da quadra, o morador encontraria mercearia, diferentes lojas de comércio, bares e restaurantes. Dos lados da unidade de vizinhança estaria o cinema, a escola, o posto de saúde, o clube, o posto policial, a agência dos Cor-



Apenas um clube de vizinhança foi construído, na 108/109 Sul: projeto previa seis unidades

reios, a área de esportes, o posto de gasolina, o templo religioso e, em alguns casos, uma biblioteca. Tanto na Asa Sul quanto na Asa Norte.

No projeto de Brasília, por exemplo, estava previsto a implementação de seis clubes da vizinhança, 28 escolas-parque e 14 cinemas. No entanto, apenas um clube funciona na 108/109 Sul e, das 28 escolas, cinco foram efetivamente feitas. Dois cinemas foram construídos, o Cine Bra-

sília, na 106/107 Sul, e o Cine Karin, na 110/111 Sul, mas o Karin foi desativado. O mesmo acontece com a maioria dos lotes projetados por Lucio Costa. Apenas os das igrejas – exceto o da 311/312 Norte, que ainda está vazio – e os dos postos de combustível foram totalmente ocupados.

Parece que o urbanista pensou em tudo para fazer de Brasília um melhor lugar para se viver. Para evitar o tráfego de passagem e o grande fluxo

de veículos perto das residências, ele quis interromper o trânsito nas vias W1 e L1, entre as quadras. Assim, uma em cada quatro quadras seria fechada. Todas as quadras da Asa Sul obedecem essa ordem. Na Asa Norte, porém, a EQN 104/304 e a EQN 112/312 continuam abertas. Além de conter o trânsito, são nessas interrupções que se encontram as agências dos Correios, as creches, as bibliotecas e os postos policiais.

## Iphan pede conclusão

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) quer pressionar o GDF para concluir o Plano Piloto. De acordo com a chefe da Área Técnica do Iphan, Vera Ramos, a complementação do projeto é importante para preservar a cidade e justificar o tombamento. "O projeto urbanístico é o objeto do tombamento", explica Vera.

Em setembro, o Iphan se reuniu com a Secretaria de Segurança para pedir a legítima ocupação dos 16 lotes destinados à polícia nas entrequadras. Atualmente, oito estão vazios e sete são ocupados por associações de policiais ou por apoios administrativos da secretaria. Ou seja, não se caracterizam como uma prestação de serviço à comunidade. Apenas um, o da 208/408 Sul, é ocupado com uma atividade útil para a comunidade: a Delegacia de Combate ao Crime Organizado (Deco).

Para a diretora de Preservação de Brasília, Lúcia Adjuto Botelho, as mudanças nas ocupações das áreas, ou os lotes vazios, não comprometem completamente o projeto de Lucio Costa. "O plano inacabado não é culpa da má vontade do governo. A própria cidade mudou, o contexto é de uma outra época."

Segundo Lúcia, a maioria dos lotes vazios acabou se transformando em playgrounds, quadras de esportes

ou grandes gramados. "Assim, eles acabam sendo usados pela comunidade, como Lucio Costa queria. Eu tenho uma avaliação muito positiva de Brasília. Temos uma boa qualidade de vida. Diria que 80% da ideologia do plano está cumprida."

O Iphan, porém, tem outra opinião. E cobra do GDF a complementação do plano. "Não estamos pedindo nada de absurdo. Só queremos que se cumpra a lei", ressalta Vera Ramos, que promete continuar, ano que vem, as reuniões com o governo. "Vamos procurar cada secretaria responsável pelo lote. Completando esse plano, o governo proporcionará ainda mais qualidade de vida para Brasília, que já é campeã no Brasil", relata.

A secretária de Desenvolvimento Urbano, Diana Motta, reconhece a necessidade da complementação e garante que o governo tem intenção de fazê-la. Mas também diz que implementar tudo que Lucio Costa previu é tarefa difícil. "Isso dependeria de uma ação conjunta do governo local e federal, além de recursos financeiros. Mas o plano está paulatinamente sendo concluído e temos vontade de deixar Brasília pronta. A própria Esplanada dos Ministérios é prova disso", diz, referindo-se ao Complexo Cultural da República, que deve ser inaugurado ano que vem.

## Destinação equivocada

A Diretoria de Preservação de Brasília da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh) está finalizando um amplo estudo que pontua as ocupações das entrequadras. De maio a setembro de 2004, técnicos percorreram todas as entrequadras das asas Sul e Norte para verificar como está, na prática, o Plano Piloto de Lucio Costa.

O **Jornal de Brasília** teve acesso ao estudo. E constatou que a Brasília de hoje é bem diferente da projetada nos anos 60. De uma maneira geral, os lotes não-construídos permanecem vazios, como 23 de escolas-parque e os cinco de clubes de vizinhança. Mas é possível encontrar desvirtuamentos, como a construção de lojas do McDonald's e de templo da Igreja Universal do Reino de Deus em áreas destinadas a atividades culturais e sociais.

A ampliação das atividades nas áreas reservadas para os cinemas no plano de Lucio Costa foi permitida em 1987. Assim, empreendimentos de outras manifestações culturais e de atividades sociais poderiam ser construídos nesses lotes. Isso justifica, por exemplo, a instalação de posto de saúde na 114/115 Norte e de delegacias nas 204/205 Sul e Norte, ambos de caráter social.

O comércio, para dar apoio às atividades culturais, também pôde se instalar a partir de 1997, desde que ocupasse uma área de 40% do lote. Mas, no caso do McDonald's, apenas a loja foi construída e o projeto cultural, condição para aprovação do projeto, nunca saiu do papel. Nada, entretanto, permitiria a construção do templo da Igreja Universal na 212/213 Sul. O projeto foi aprovado como um ginásio – atividade de lazer prevista na mudança – e depois foi modificado, fazendo com que uma suntuosa igreja fosse erguida no local.

**Escolha E tenha de realiz**

No Banco do Brasil e pagar um pouquinho e a contratação é ir nos terminais de Central de Atendimento basta apresentar seu compra. Tudo simple

bb.com.br Central de Atendimento BB 4004 0001 Capitais 0800 729 0001 Demais localidades



lane@jornaldebrasil.com.br



## EDITORIAL

# Conservadorismo sem limites

Na última reunião do ano, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central manteve o conservadorismo e reduziu a taxa Selic em 0,5 ponto percentual, para 18% ao ano, apesar do desempenho negativo da economia brasileira no terceiro trimestre deste ano. Desde o início da semana, pairava entre os analistas a dúvida sobre o tamanho do corte nos juros. Com o BC sob a avalanche de acusações de exageros na política monetária, até integrantes da base aliada do governo criticaram a redução de apenas 0,5 ponto.

Apesar de a Selic ter caído pelo quarto mês consecutivo, o Brasil continua ostentando, de longe, a maior taxa real de juros (descontada a inflação) do mundo, de 12,48%, praticamente o dobro da verificada na China, a segunda colocada (6,1%). Neste "ranking conservador", os demais classificados

estão assim: Turquia (6%), Cingapura (6%), China (4,3%), Índia (4,2%), Venezuela (3,4%), Polônia (3,4%), África do Sul (3,1%) e Austrália (2,8%).

Percebe-se, portanto, que o Brasil é o mais conservador de todos os países considerados conservadores. E um dos motivos que levou a equipe econômica a adotar uma política monetária mais dura foi o temor de que a recuperação econômica provocasse reajustes nos preços por parte da indústria. Essa pressão pode ser maior se a indústria não for capaz de atender toda a demanda.

Entre os trabalhadores, o sinal é de alerta. Há o temor de que, com o crescimento menor, por causa do arrocho dos juros, o desemprego aumente, sobretudo no primeiro trimestre de 2006, período ruim para o mercado de trabalho.

## Motos avançam, bicicletas param

EDUARDO TAVAREZ

O mercado brasileiro de duas rodas vem apresentando um grande avanço nos últimos anos, principalmente devido aos bons índices obtidos pela indústria de motocicletas. De outro lado, as vendas de bicicletas, cuja frota nacional beira 45 milhões de unidades, vivem um período de queda, infelizmente sem grandes perspectivas de crescimento.

Enquanto as motos encontram um terreno fértil em diferentes setores da população e nas mais distantes regiões do País, as bicicletas dependem de uma série de fatores que envolvem incentivos do poder público, como a construção de ciclovias, por exemplo. Sofrem ainda com a concorrência desleal de produtos estrangeiros, sobretudo os chineses.

O avanço das motos é evidente. Em novembro, a indústria registrou um total de 112.249 unidades fabricadas, crescimento de 17,3% em relação ao mesmo mês do ano passado. O mercado interno cresceu 11,5% no acumulado do ano, com um total de 939.682 motocicletas comercializadas, ante 843.027 no mesmo período de 2004. Ou seja, as vendas no Brasil ultrapassarão a barreira de 1 milhão ao final de 2005. Já a indústria de bicicletas deverá encerrar o ano com a produção entre 4,5 milhões e 5 milhões de unidades, uma queda de até 10% em relação ao volume fabricado no ano passado.

Adquirir uma moto de baixa cilindrada tornou-se mais acessível. Muitos usuários de bicicleta passaram a usar motocicletas como meio de transporte, seja nas grandes ou pequenas cidades. É o sonho de poder ir motorizado para o trabalho. O conturbado trânsito das grandes metrópoles, ao mesmo tempo que incentiva o uso das motos, inibe a utilização das bicicletas. Não há vias apropriadas para elas, que sofrem ao disputar espaço com carros, caminhões e ônibus. Já as motocicletas, muito mais ágeis, se saem bem em meio ao tráfego pesado e acabam sendo ideais para enfrentar distâncias maiores, principalmente onde as condições topográficas não colaboram.

Também é notório o aumento da utilização das motocicletas nas zonas urbanas e rurais de municípios menores, afastados das grandes cidades. Existe, inclusive, em muitas cidades do Nordeste brasileiro, a substituição dos jegues, muito utilizados para o transporte de pequenas cargas, pelas motocicletas. Até para conduzir o gado, o veículo de duas rodas vem ganhando o espaço.

Para as bicicletas, veículos de muita utilidade para o transporte principalmente em cidades menores e com predominância de terrenos mais planos, não há perspectivas nos grandes centros. Praticamente inexistem políticas para a construção de ciclovias voltadas aos trabalhadores. Embora haja exceções, como a implantação de estacionamentos para bicicletas em grandes estações de transporte coletivo da Zona Leste paulistana, onde os trabalha-