

# O mito do imexível

CARLOS R. MOURA

Engenheiro civil e presidente do Clube de Engenharia de Brasília

**P**lano piloto em urbanismo é o equivalente ao protótipo na engenharia mecânica; ou seja, é um modelo preliminar a ser desenvolvido e aperfeiçoado. A imutabilidade do Plano Piloto de Brasília é, portanto, um mito. Sua alteração começou, ainda durante a construção, sob o comando do próprio Lucio Costa, quando lhe foram acrescidas novas quadras, a leste e oeste, alargando-o e tirando-lhe, inclusive, o perfil original, nitidamente linear.

Em verdade, os projetos urbanísticos não são estáticos; podem e devem sofrer as modificações necessárias, decorrentes da própria dinâmica evolutiva urbana. O que precisa ser mantido é o princípio conceitual que norteou seu idealizador: o de conferir à nova capital a magnitude de civitas concomitante com a qualidade de vida da urbe. Imperiosa, também, a preservação das quatro escalas fundamentais que caracterizam Brasília: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

São exatamente essas escalas que nos garantem a excelente qualidade de vida que usufruímos em Brasília, reunindo nesta capital as condições de convivência como nas cidades do interior, ao mesmo tempo bucólica e própria ao devaneio e à especulação intelectual, nas palavras do mestre Lucio Costa. É uma cidade que consegue agrupar sua função administrativa com as funções de lazer, de morar, de trabalhar, num conjunto harmonioso.

Essas reflexões acorrem-me a propósito do próximo término das obras de construção da biblioteca e do museu, significando a conclusão do Conjunto Cultural da República, no Eixo Monumental. A par da evidente satisfação provocada por esse enriquecimento vivencial, ocorre uma preocupação causada pelo aumento do fluxo de veículos, em função desses novos pólos geradores. A crescente-se a demanda de tráfego ocasionada pelo exercício da vocação natural do turismo cívico, agora facilitado pela ampliação do Centro de Convenções, e estarão configuradas as condições para futuros congestionamentos de trânsi-

to, cujo nó górdio acontecerá bem em frente ao Palácio do Planalto, onde duas pistas de mão única se juntam em uma só de mão dupla.

Quando concebida esta capital federal, como núcleo urbano de caráter administrativo, com cerca de 500 mil habitantes apenas, a Praça dos Três Poderes seria o final do Eixo Monumental. A via de mão dupla serviria somente como ligação entre os dois palácios presidenciais: o Planalto, escritório de trabalho, e o Alvorada, residencial. Hoje, essa pista, além de acessar os anexos da Presidência da República e uma guarnição do Corpo de Bombeiros, abriga o Espaço Oscar Niemeyer, o Museu das Metas e, futuramente, o Memorial Israel Pinheiro, hoje em construção. Outrossim, a duplicação da Via L-4, Sul e Norte, e a Ponte JK, bem como a expansão urbana entre a Vila Planalto e o Palácio da Alvorada, aduziram novas funções à referida via.

Assim, impõe-se, como solução de problemas futuros já previsíveis, o prolongamento da Via S-1 (perna do Eixo Monumental que dá mão no sentido Rodoviário —Congresso) mergulhando por baixo da Praça dos Três Poderes. A meu ver, não haverá perda da monumentalidade inerente e imprescindível ao logradouro mais importante do país. Será uma adaptação que não influirá negativamente no tombamento, trazendo, pelo contrário, um ganho de simetria ao Eixo Monumental que terá duas pernas em toda a sua extensão, deixando de lembrar um saci.

Acredito que o Iphan e os demais órgãos de planejamento urbanístico estão imbuídos deste espírito inovador de Brasília, que se dispõe a enfrentar o dilema assinalado, em 1987, por Lucio Costa: "De um lado, como crescer assegurando a permanência do testemunho da proposta original; de outro, como preservá-la sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem". É preciso manter as características conceituais da civitas e da urbs, mas sem perder de vista a necessidade de atualização e da correção de possíveis disfunções, como essa incompletude do Eixo Monumental, que pode e deve continuar com a pista de mão única para além da Praça dos Três Poderes até a L-4 Sul, como já acontece com a perna do lado norte até a Via L-4 Norte.

