

Frederico Flósculo Pinheiro Barreto é arquiteto e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB desde 1993. Graduou-se na Universidade Federal do Ceará em 1981 e foi arquiteto do Ministério da Educação de 1982 a 1985. Mestre em Planejamento Urbano, é doutorando do programa de pós-graduação do Instituto de Psicologia.

– Que futuro o senhor projeta para Brasília?

– Projetando um cenário conservador para Brasília, haverá uma ocupação urbana desordenada na cidade em cerca de 20 anos. Isso porque o Governo do Distrito Federal (GDF) não tem feito a atualização de planos urbanos. Tivemos um grande padrão de crescimento de Brasília desde sua origem, com o acréscimo de assentamentos. Só que isso foi feito como se eles fossem anexos de um processo burocrático. É mais ou menos assim: depois que o processo é iniciado, um advogado faz um apenso, e um outro burocrata faz mais um. Depois, somam-se ao documento os cálculos de um contador, o juiz manda pagar, alguém manda revisar, e o processo vai engordando, engordando. Brasília está assim. Daqui a outros 47 anos, ela não vai ser uma cidade de boa qualidade, pelo contrário: será uma Cidade do México gigantesca e piorada e se confundirá com o entorno numa mancha uniforme. Isso é o que, com certeza, acontecerá se os governos continuarem no mesmo passo, incrementando o mau planejamento e as ações desconcertadas.

Quando começa esse processo de degradação da cidade?

– Ele começa com o plano de Lucio Costa. Ao mesmo tempo em que ele fez um projeto de extraordinária excelência, equilibrado entre funções urbanas e levando em conta até aspectos ecológicos – que anteciparam em 40, 50, 60 anos as melhores propostas que hoje são discutidas no mundo –, a Brasília de Lucio Costa é uma cidade do futuro e já realizada. O criador de Brasília tornou o Plano Piloto um objeto sagrado.

Mas o plano de Lucio Costa não foi implantado sem passar por modificações.

– O plano foi submetido a diversas mudanças. Sempre houve espaço para consertos e alterações. Aquela Brasília que conhecemos em 1957, depois do concurso, era muito menor e mais delicada. A Brasília de Lucio Costa foi ampliada pela faixa das 400, pela criação de seis novas áreas no centro urbano. O projeto inicial não tinha setores hoteleiro, de rádio e televisão, médico-hospitalar, nem de autarquias. Esses setores, entre outros, eram necessários, mas criaram um impacto e um mosaico de zoneamentos exclusivos muito complexos para uma cidade que não tinha sido concebida dessa forma. Não faltou mudança, mas todas elas foram baseadas apenas no Plano Piloto. E é como se a inteligência se desvanecesse na medida em que se afasta do centro. As cidades criadas em volta do Plano receberam tratamento parecido com aquele dado às Cohabs (Companhias de Habitação), com bairros fora do padrão. Como urbanista responsável, Lucio Costa não se pronunciou e prevaleceu a decisão burocrática. E o burocrata trabalha na linha do menor esforço. A licitação é pelo menor preço, tudo pelo menor custo. Como resultado, se estabelece um padrão de urbanismo no Plano Piloto, e outro, terrivelmente ruim e não discutido, no entorno. Os bairros de Brasília foram feitos da forma mais autoritária possível.

Quer dizer que o que foi feito com a intenção de melhorar a capital só piorou a cidade?

– Há uma série de modificações que só foram contraproducentes. O próprio Lucio Costa, figura maravilhosamente contraditória, ao fazer um documento chamado

“Brasília ainda pode virar Cidade do México piorada”

Aos 47 anos, Brasília começa a dar sinais de esgotamento. Os problemas de transporte e segurança são os mais evidentes, mas o professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB) Frederico Flósculo Pinheiro Barreto aponta outras falhas que podem comprometer o futuro da cidade. Em entrevista à UnB Agência, o arquiteto critica a maneira como o crescimento da capital federal é conduzido, e discute os limites do projeto inicial de Lucio Costa, além de analisar as mudanças pelas quais ele passou depois de ser escolhido. O projeto do Plano Piloto não foi implantado exatamente como

Lucio Costa previa e isso pode comprometer Brasília nos próximos anos. Áreas residenciais e setores de comércio que, de fato, faltavam ao plano, foram agregados à estrutura inicialmente proposta. Mas esse processo foi conduzido de maneira desordenada, piorando um projeto que já tinha suas falhas. E a cidade pode ficar bem pior. Segundo Flósculo, daqui a outros 47 anos, se o governo não tomar algumas atitudes, Brasília se tornará uma "Cidade do México gigantesca e piorada". O professor lembra que a capital federal não se resumia a um projeto urbano. "Ela teve planos pilotos em áreas como educação, saúde e segurança", afirma

o arquiteto, que critica: "Apesar disso, temos uma atitude de cópia do Rio de Janeiro e de algumas experiências de baixa qualidade realizadas em outras capitais". Flósculo também comenta a situação das escolas públicas do DF – tema de uma pesquisa que ele desenvolve no momento –, e explica por que o projeto de revitalização da W3, selecionado há cinco anos, ainda não foi implantado. Ele coordenava o projeto vencedor, composto por equipe de 11 psicólogos que o ajudou a pensar em aspectos que extrapolavam a arquitetura para propor uma maneira diferente de encarar a W3. Mas, por enquanto, nada foi feito.

ROBERTO FLEURY / UNB AGÊNCIA



“ A Brasília de Lucio Costa é uma cidade do futuro e já realizada. O criador de Brasília tornou o Plano Piloto um objeto sagrado.

“ Estabelece-se um padrão de urbanismo no Plano Piloto, e outro, terrivelmente ruim e não discutido, no Entorno.

“ A gente critica os donos das empresas de ônibus, mas um exame da cidade mostra que é impossível ter um sistema de transporte bom.

Brasília Revisitada em 1987, propôs vários setores novos, entre eles, o Sudoeste e o Noroeste. Isso é o que chamo de tiro no pé. Esses setores estão na bacia do Paranoá, colados ao Plano Piloto, e engrossam as Asas. Só que Brasília é uma cidade linear, feita de retas. Se isso fosse estendido ao Plano Piloto inteiro, a cidade seria linda. Imagine o Plano Piloto multiplicado por 12, por 20, por mil. Essa idéia é genial. O próprio Lucio Costa parece tê-la tido em um momento, mas depois esqueceu. Não é bom engrossar as linhas de uma cidade assim, pois ela acaba virando um núcleo só. Quando isso acontece, é preciso corrigir as vias, senão ficam congestionadas. E quando vier o Setor Noroeste é que vamos ver o que é bom para a tosse.

Qual o impacto dessa política para as cidades do Entorno?

– A Ceilândia, por exemplo, teve quase 20 intervenções pontuais de pequenos novos loteamentos sem qualquer nexo com seu pro-

jeto inicial. Ceilândia é uma Cidade de Deus 2. Até hoje, apesar de ser maior do que a maioria das capitais brasileiras, ela não tem equipamento de cultura. Não tem teatro, cinema, casa de cultura. Tem apenas uma biblioteca, que é de chorar. A grande tendência é de uma miséria planejada na periferia. Além disso, uma das coisas mais clamorosamente ruins do urbanismo brasileiro foi feita em Planaltina, que é uma cidade tradicional: preexistia Brasília em mais de um século e foi se tornando, ao longo dos últimos 50 anos, um mosaico de partes urbanas independentes. É como se fosse um carro em que o carburador serve ao motor, mas não tem nada a ver com o distribuidor. Só que, num carro, pelo menos, o carburador e o distribuidor exercem uma função. A terra do DF foi loteada pelo próprio governo com a extraordinária e péssima inserção dos 600 condomínios irregulares.

Os problemas de transporte também surgem junto com

Brasília?

– Os transportes dependem de como a cidade está organizada. Em cidades tradicionais, como Salvador e Porto Alegre, quando um morador vai comprar roupa ou consertar um sapato, ele corta a cidade inteira em três viagens. Atravessa bairros ricos e pobres, passa por indústrias, pelo lago da cidade, pelo rio. É comum que ele, ao longo de um dia, tenha entrado em contato com várias regiões. Em Brasília, temos uma distribuição tão segregada, que existem pessoas que moram em Planaltina e nunca foram a Ceilândia, que moram no Plano Piloto e não conhecem o Gama. É muito caro transportar-se em Brasília, como é caro ter uma empresa de transportes. Claro que a gente critica os donos das empresas de ônibus, mas um exame da cidade mostra que é impossível ter um sistema de transporte bom numa região tão segregada.

De que forma essa segregação se manifesta?

– Brasília tem atividade urbana e econômica centralizadas. O Plano Piloto concentra nove décimos das oportunidades de trabalho no setor Público Federal. Além disso, quando Guará, Gama, Ceilândia e Taguatinga foram fundadas, não receberam órgãos públicos do DF. Todos os outros planos que concorreram com o de Lucio Costa para Brasília colocavam a rede de órgãos federais em todos os novos lugares. Era impossível, nas outras versões, crescer Brasília sem crescer a capital. No entanto, Lucio Costa criou um espaço capital e uma grande periferia em volta. Aqui há apenas um espaço especial e sagrado, enquanto os outros são indiferenciados e sem importância.

Como o senhor avalia o metrô no DF?

– É inadequado por várias características da cidade. A decisão de construí-lo foi muito prematura, pois esse tipo de transporte exige maior concentração populacional. No caso do Plano Piloto, o metrô devia percorrer a W3. Se isso acontecesse, haveria maior densidade de utilização e serviria à cidade de maneira totalmente diferente. Mas resolveram passar o metrô ao longo do nada, pelos jardins do eixo rodoviário. Por isso, não vai funcionar nunca. O metrô só será necessário no dia em que Taguatinga, Ceilândia e Samambaia forem mais diversificadas em termos de atividade.

Mas o transporte não é o único problema da cidade.

– Claro. Brasília começa como um projeto que não é apenas urbano. A capital teve planos pilotos em áreas como educação, saúde e segurança. Não faltaram grandes idéias de planejamento inicial. Brasília significou uma renovação urbana para um modelo brasileiro inteiro. Era a nossa antiga Curitiba, um lugar onde surgem as grandes idéias, os experimentos urbanos que serão copiados; uma cidade onde a gente vai para aprender a transportar, a pensar áreas de lazer público e até a fazer escola. Onde está Brasília, aquela cidade linda que deveria ser exemplo disso? Ela se acabou em algum lugar. E os nossos dirigentes não têm um décimo do brilhantismo dos curitibanos, dos baianos, dos gaúchos. A gente está em uma situação complicada.

O senhor coordenou o projeto de revitalização da W3 vencedor do concurso nacional proposto para a via. O que ele propunha?

– O projeto defendia o fortalecimento da comunidade e a instituição de um corredor cultural. Há uma coisa extraordinária sobre a qual o projeto da W3 repousa, o projeto das prefeituras comunitárias. É aí que o governo deveria investir. A comunidade está se oferecendo de forma afetuosa ao governo. Os melhores anos da vida de Brasília estão passando.