

Rachaduras no concreto

OBSERVANDO BRASÍLIA SEM EXOTISMOS, O ANTROPOLOGO JAMES HOLSTON VÊ A CIDADE COMO SÍMBOLO DA FALÊNCIA URBANISTA

SEVERINO FRANCISCO

O antropólogo americano, James Holston, esteve de passagem por Brasília, esta semana. Ele veio à cidade para participar de dois debates sobre o seu livro. *A Cidade Modernista — Uma Crítica de Brasília e sua Utopia* (Ed. Companhia das Letras): um na Universidade de Brasília e outro no Hospital Sarah Kubitschek.

Na verdade, o debate realizado no Hospital girou em torno do tema da alta incidência de acidentes de trânsito em Brasília, que Holston atribui, em grande parte, ao próprio traçado urbanístico da cidade, concebida em pleno delírio modernista da velocidade. James é professor de Antropologia da Universidade da Califórnia. Mas divide o seu tempo entre os Estados Unidos e o Brasil, pois é casado com uma brasileira. Com *A Cidade Modernista*, James produziu o mais completo estudo sobre Brasília já publicado no País. Ele não viu a cidade com lentes exóticas. Brasília é tomada como caso exemplar da falência do urbanismo e da arquitetura modernista no planeta. E, nesta entrevista ao *Jornal de Brasília*: Holston fala da utopia dos anos 60 até as contradições dos anos de Brasília nos anos 90.

O Plano Piloto — "Eu diria que as contradições que Brasília vive hoje já estavam embutidas no planejamento original da cidade. E, neste sentido, quando os arquitetos e urbanistas responsáveis pelo planejamento afirmam que a realidade brasileira e o capitalismo derrubaram o projeto igualitário de Brasília, eu discordo deles completamente. Isto está presente tanto no urbanismo de Lúcio Costa quanto na arquitetura de Oscar Niemeyer. O modernismo como movimento de arquitetura e urbanismo tinha como noção básica romper com a história e fazer o novo. E por isto era atraente tanto para a esquerda como para a direita. Ambos queriam conter o caos do capitalismo, que havia gerado tanta desordem e tanta miséria. E, obviamente, esta utopia tinha um significado ainda maior para o Terceiro Mundo".

Plano Piloto II — "O projeto de romper com a miséria no plano original de Brasília começa precisamente com a deshistorização. E não só da história local, do Brasil, mas na negação mesmo do que é esta história. Lúcio Costa sacou muito bem que o projeto de Brasília pertencia ao campo da mitologia e não ao da história. Era um projeto para negar o resto do Brasil. Ele apresentou brilhantemente o projeto de Brasília como uma mitologia. Não revela nenhum detalhamento sobre o planejamento da cidade. O Plano Piloto é um movimento de gênio. O que fala é a voz do poeta, a voz épica, adequada para se suprimir a história. O Plano Piloto já nasceu tombado desde sempre. Isto significa uma dominação racional do futuro sobre o presente. O problema é que a história não se coloca fora. É impossível eliminar o fato de que Brasília seria construída por brasileiros".

Cidades de Rebeldão — "Sempre foi preciso utilizar os mecanismos da repressão para afastar o perigo daquele Brasil indesejado na capital. Eu acho que a história da criação das cidades satélites ainda não está bem contada. Não existia lugar para os que construíram Brasília no plano. As cidades satélites surgiram de movimentos de rebeldão. Não foi o governo que concedeu nada. Os candangos travaram uma luta contra este destino, em uma rebelião violenta, sangrenta, árdua, mas vitoriosa. Embora só tenham conseguido espaço na periferia".

Sentimento Pionero — "Nas entrevistas que realizei, os candangos falam da construção de Brasília com muita nostalgia como um tempo de solidariedade fraterna. Mas ela foi gerada por um regime de trabalho extrema-



James Holston acredita que as contradições que Brasília vive hoje já estavam embutidas no planejamento original da cidade

Regina Santos

virou espaço de esportes. E não é só em Brasília que isto ocorreu. Em muitas cidades americanas também é assim. O espaço "verdezado" não é o espaço da liberdade arriscada. O perigo e o risco fazem parte da democracia. Só o risco garante a democracia. E o esporte é interiorizado como corpo bonito. As pessoas se disciplinam para obter o corpo bonito e usam o espaço público para exibir esta disciplina".

Tombamento de Brasília — "Acho muito importante o fato de que os brasilienses gostam muito da cidade. Não sentem a falta da rua e querem que Brasília permaneça como está: tombada. Aí está um problema difícil para se pensar. Obviamente são os cidadãos que devem decidir a relação que querem manter com a cidade. Mas eu só comentaria que tombar Brasília representa um custo extremamente alto ao longo do tempo. Porque isto seria congelar uma situação de extrema estratificação, uma das mais brutais do mundo, simbolizada pela separação entre o cinturão verde do Plano Piloto e o resto de Brasília. Não dá para colocar os pobres sempre de fora. Só com repressão, discriminação, cachorros, grades de segurança".

Acidentes de trânsito — "Eu acho que uma dica de que tudo não está muito bem no reino é a alta incidência de acidentes de trânsito no Plano Piloto. É a violência no espaço público que

virou uma terra de ninguém. A alta incidência de acidentes de trânsito resulta do cruzamento de duas coisas. O modelo urbanístico gerou estes espaços enormes, retos, de alta velocidade dentro de áreas residenciais da cidade. Brasília é uma cidade de traçado urbanístico desenhado para o carro e não para os pedestres. Este tipo de urbanismo surgiu a partir de um delírio da velocidade, que era a matéria-prima do modernismo. O segundo fator é o problema da cidadania. Falta não só em Brasília mas em todas as cidades brasileiras respeito para com o cidadão anônimo das ruas. A democracia precisa ser vivida. É no carro, no metrô e no ônibus que se dá a experiência pública moderna. A democracia não é só votar".

Espaço público e espaço de elite

— "O urbanismo moderno em Brasília rompeu com a contraposição entre espaço privado e espaço público. Em Brasília temos a soma de três espaços: espaço privado, terra de ninguém e espaço de elite. O ParkShopping tem 200 guardas. É, obviamente, um espaço privado. Estacionamento é terra de ninguém. Os espaços de elite dependem de privilégios anteriores: de carro, dinheiro, status social. São as superquadras, os clubes, os shoppings. As áreas verdes do Lago Sul são um bom exemplo de como o espaço público vira espaço de elite. Isto é roubo do domínio público, pago pelos recursos dos brasileiros de todas as partes do País".

Lago Sul — "O artigo 20 do Plano Piloto recomendava que a área onde se localiza o Lago Sul devia permanecer desocupada, com o objetivo de funcionar como reserva de lazer para toda a população".

Assentamentos e invasões — "São um desdobramento das contradições geradas pelo projeto original de Brasília. Significa também o ciclo óbvio de legalização do irregular presente em toda a história brasileira. Significa a continuidade do processo de estratificação social criado desde o início da história brasileira. Este processo de invasões começou com a Cidade Livre e com a Vila Sara Kubitschek (transferida para a atual Taguatinga). Os assentamentos confirmam o padrão de urbanização de Brasília de manter os pobres bem longe, em condições inadequadas e até inumanas, longe do trabalho e de toda a estrutura urbana, quando o Plano Piloto ainda está meio vazio. Este ciclo onde o ilegal fica legal é uma estratégia das elites desde os tempos da colônia. A novidade é que, nos últimos 30 anos, no Brasil, os pobres aprenderam o jogo dos mestres".

Planejamento entre realidade e utopia

E, agora, 33 anos após a sua inauguração, como administrar o caos de uma Brasília real, produzida no limite da contradição entre a utopia e a história? James Holston esteve fora de Brasília nos últimos anos. Ele morou na cidade de 1980 a 1982 e sempre passa por Brasília. Mas, mesmo assim, não se nega a indicar algumas possibilidades para o debate. Em primeiro lugar, ele levanta a necessidade de se criar canais comunitários para os exercícios da democracia: "Isto seria, na verdade, uma retomada do plano original", comenta Holston. Uma das propostas do GTB (Grupo de Trabalho de Brasília) era criar uma representação com a participação de todas as superquadras".

A segunda idéia de Holston traz o rastro de um estopim de polêmica: "destombar" Brasília. Ele entende o tombamento do Plano-Piloto como patrimônio da Humanidade na perspectiva de dois motivos. O primeiro é de conservar a brutal segregação entre os ricos e os pobres. "Essa não merece comentário", observa Holston. O segundo motivo é a especulação imobiliária. Mas ele considera que esta não é a resposta mais adequada à situação. "Isto vai gerar problemas mais graves no futuro. A solução para se conter a especulação imobiliária é o pleno exercício da cidadania. É este exercício da cidadania que gera as regras para se controlar o mercado".

Holston defende a idéia de que o planejamento das cidades envolva o

Estado, os profissionais especializados, profissionais de outras áreas e os cidadãos comuns: "Os sociólogos, antropólogos, que têm pesquisas etnográficas sobre as condições existentes, poderiam dar uma contribuição importante. Mas os profissionais especializados não gostam disso. Eles querem soluções rápidas, mágicas, de uma bala só. Holston chama a atenção para a possibilidade da criação de uma câmara de vereadores de superquadras, que certamente usará os mecanismos de cidadania democrática para deixar o Plano Piloto como está: "É possível usar a democracia para segregar ainda mais. Isto também está ocorrendo nos Estados Unidos. Aí entra o papel do Estado no sentido de garantir a igualdade de recursos públicos".



Brasília é a soma de três espaços: o privado, a terra de ninguém e da elite

mente intenso e não das instituições democráticas. Desde este tempo Brasília sofreu com a falta de representatividade democrática".

Ausência de ruas I — "Em todas as sociedades que têm uma influência grega, latina ou europeia, a rua sempre foi não só uma metáfora, mas também uma metonímia, um espaço da expressão da política do povo e de uma sociabilidade, que significa, sobretudo a liberdade, com todos os riscos e perigo da palavra. A rua não é apenas o símbolo da política democrática, da rebelião, da revolução, mas também de liberdade social, da aventura, do perigo, do risco. Os urbanistas modernistas deste século quiseram

eliminar a rua, por motivos complexos. Primeiro porque sob o capitalismo selvagem, as ruas das cidades europeias se transformaram em espaços da miséria, decadência, doenças, acidentes de trânsito. As ruas eram no modelo clássico, uma referência limite entre o privado e o público: a fachada de um lado e a rua de outro. Os modernistas pretendiam criar uma sociedade inteiramente pública eliminando a rua, que representava a injustiça e desumanização capitalista".

Ausência de ruas II — "No plano original de Brasília, Lúcio Costa evita usar a palavra rua. Usa via de acesso ou arteria. As fachadas do comércio eram voltadas para o interior das superqua-

dras. Mas a população não aceitou e reverteu as fachadas para a rua. Não deu certo porque a eliminação da rua não gera um espaço público equivalente em outro lugar. Área verde não é rua. Para as crianças é muito bom. É claro que os pais adoram. E é bom ficar claro também que não sou contra áreas verdes. Elas são necessárias em qualquer cidade. O problema é que não substituem o espaço público politicamente significativo".

Eixos de lazer — "O que são os espaços públicos em Brasília? Áreas verdes, eixão e eixinhos, monumentais. São espaços sem continuidade. Estes espaços só são mais usados para o lazer, para o cooper. O espaço público