

# Projeto inovador, mas polêmico

■ Mesmo depois de 34 anos, Brasília continua sendo discutida com muita paixão

Ao completar 34 anos, Brasília tem uma população quatro vezes superior à que deveria alcançar no ano 2000. O projeto urbanístico de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, inspirado nas linhas retas de Le Corbusier, previa uma cidade de 500 mil habitantes na virada do século. Hoje, Brasília já tem 2 milhões. O projeto urbanístico inovador, concebido como moldura de um modelo socializante, até hoje provoca polêmicas.



A verdade é que Brasília não poderia ser mesmo um exemplo totalmente bem-sucedido de planejamento, dentro de um país sem planejamento. A cidade, hoje, é o resultado híbrido do que sonharam Lúcio Costa e Oscar Niemeyer e dos efeitos do avassalador processo de urbanização que marcou as três últimas décadas. Um processo que desfigurou não apenas Brasília, mas a maioria das cidades grandes e médias do país.

O diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Cláudio Villa de Queiroz, que há 17 anos trabalha com Oscar Niemeyer, defende o planejamento da Capital, apesar de reconhecer que a realidade nem sempre cumpre o que escreveram e desenharam seus criadores. "A ausência de planejamento, em uma cidade projetada como Brasília, faria com que a especulação tomasse conta do cenário humano", afirma.

A multiplicação das populações urbanas nas últimas décadas, como não poderia deixar de ser, atingiu fortemente Brasília. A promessa de novas oportunidades de trabalho e a qualidade de vida relativamente melhor proporcionada pela condição de capital provocaram um peculiar processo de crescimento peri-

férico em Brasília. Enquanto numa cidade como o Rio as classes altas dividem o mesmo espaço físico com as classes pobres, em Brasília surgiu o fenômeno das cidades-satélites, expulsando-se para longe do Plano Piloto os menos favorecidos. O ex-secretário de Viação e Obras de Brasília, engenheiro José Carlos Melo, afirma que o projeto foi utópico e ignorou um dado muito simples: as pessoas que vieram para o Planalto Central a fim de construir a nova capital continuariam morando na cidade depois de sua inauguração. E, de fato, terminada a obra, os trabalhadores da construção civil, os candangos, não voltaram a suas cidades.

As cidades-satélites, é verdade, estavam previstas no projeto original de Lúcio Costa e Niemeyer. Mas seriam erguidas depois do preenchimento dos espaços urbanos e residenciais do Plano Piloto. Ceilândia foi o exemplo típico do

processo de remoção para a periferia. Aliás, as três primeiras letras do nome dessa satélite foram herdadas da antiga Comissão de Erradicação de Invasões (CEI). Ceilândia está para os governos militares assim como Samambaia está para o governo Roriz.

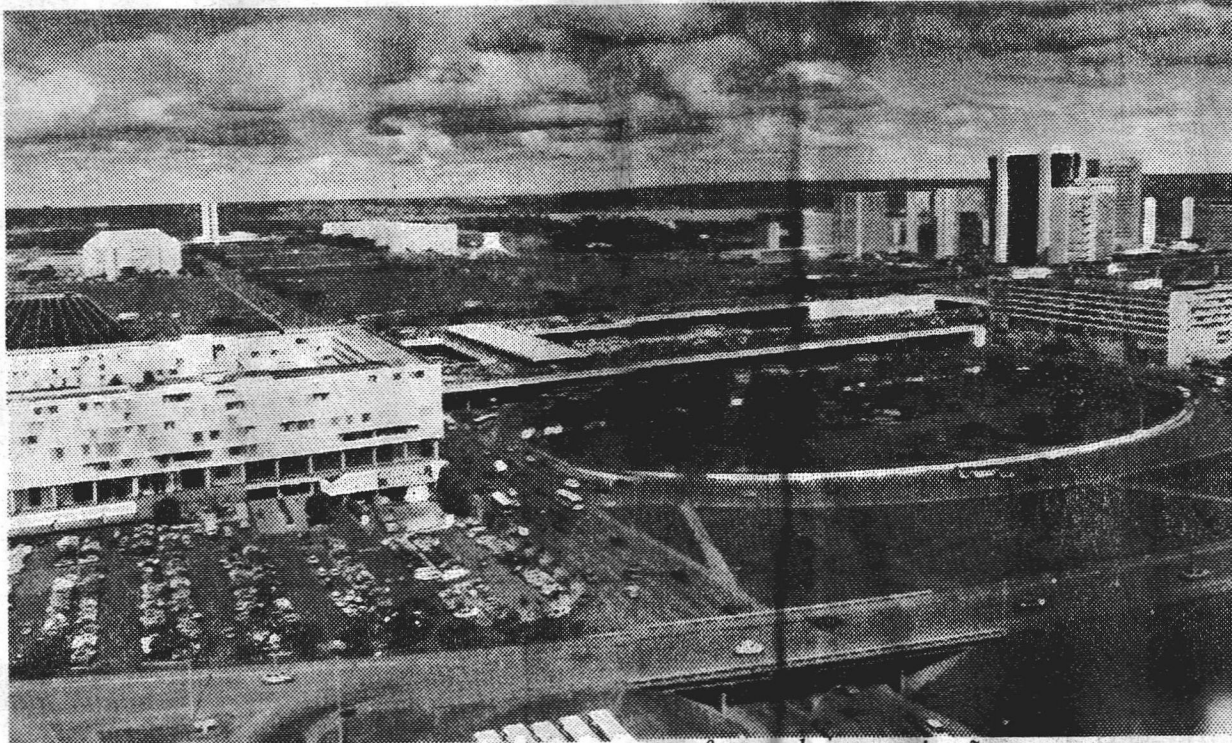
O fato é que as satélites surgiram sem nenhum planejamento e muito distantes do Plano Piloto. A baixa densidade populacional encarece as obras de infra-estrutura e o preço do transporte urbano. Um morador de Brazlândia precisa tomar quatro ônibus para chegar ao Lago Norte, por exemplo. Os preços das passagens são os mais altos de todo o país, por causa das grandes distâncias.

O tombamento do Plano Piloto pela Unesco pode ter salvo a cidade de um processo de descaracterização que se tornaria irreversível por causa da especulação imobiliária e

da explosão urbana. Cláudio Queiroz adverte que esse mesmo processo de explosão urbana começa a colocar em risco as satélites. A migração, acha ele, provocará um colapso na infra-estrutura dessas cidades, comprometendo até seu abastecimento de água.

Melo e Queiroz concordam que o tombamento foi uma decisão acertada, mas fazem ressalvas à interpretação que lhe é dada. Para Queiroz, não se pode ter uma leitura rígida da medida. preciso dar à população liberdade para aperfeiçoar a cidade. O tombamento protegeu o que ele tecnicamente chama de quatro escalas: a administrativa, a residencial, a bucólica e a gregária. Melo concorda, mas ressalva: "O urbanismo de Brasília foi excessivo em sua linearidade. O espaço urbano de Brasília é cortado por uma via expressa de alta velocidade, e isso não acontece em nenhuma cidade do mundo."

F. Gualberto/Macro



O Eixo Monumental: tombado pela UNESCO para evitar futuras descaracterizações