

# REVENDO BRASÍLIA

O Jornal do Fórum ouviu arquitetos, críticos de arquitetura e antropólogos sobre alguns dos mais polêmicos temas de planejamento urbano em Brasília: expansão urbana, política de habitação, sistema de transportes, adensamento e integração entre arte e arquitetura. Eles analisam os problemas e as perspectivas de Brasília para os próximos anos.

## EXPANSÃO URBANA

A política de expansão urbana de Brasília é um dos pontos mais polêmicos no debate sobre planejamento na cidade. Para o professor Aldo Paviani, coordenador do Neur — Núcleo de Estudos Urbanos da Universidade de Brasília, a política de assentamentos se constitui em um caso exemplar de antiplanejamento. Ele lembra que 70% dos empregos do Distrito Federal estão no Plano Piloto. A política de assentamentos agrava ainda mais os problemas decorrentes da centralização da oferta de empregos no Plano Piloto. "Não existe nenhum plano-diretor para esta expansão. Os assentamentos são múltiplos e disseminados. Isto cria distâncias brutais a serem vencidas para chegar ao trabalho. Outra consequência é uma grande elevação de custos para implantação de infra-estrutura. O que justifica o Gama a 50km de Brasília nos anos 60?"

A professora Maria Elaine Kohlsdorf, do Departamento de Arquitetura da UnB, observa que o modelo de urbanização por descontinuidade só agrava os problemas de segregação social já existentes em Brasília: "Ele é um modelo caríssimo. Encarece inclusive a terra privada. Você acaba pagando pela área pública disponível". E o antropólogo James Holston, autor de *Brasília: A Cidade Modernista*, lembra que o governador Joaquim Roriz, durante a campanha para as últimas eleições a governador de Brasília, afirmou ser uma vergonha o fato de um brasileiro não ter um lugar onde morar em seu próprio país: "Mas a questão essencial é onde e em que condições o brasileiro vai morar" — comenta Holston. "E isto não foi colocado na política de assentamentos. Não adianta colocar o trabalhador a 60km do Plano Piloto, sem emprego, sem escolas, sem saneamento. Isto gera consequências extremamente

graves. A violência é uma das consequências". A arquiteta Vera Bosi chegou a trabalhar nos primeiros estudos sobre assentamentos para erradicar as favelas em Brasília. Mas, ela reconhece que a maneira como foi implantada, a solução dos assentamentos se transformou em um problema: "O fluxo migratório cresceu de forma absurda em Brasília. Sem planejamento econômico, os assentamentos transformaram-se em focos de violência".

## POLÍTICA HABITACIONAL

A revista *Veja* publicou, recentemente, matéria revelando que um apartamento em Brasília pode custar quase o mesmo preço que um apartamento em Miami. Como se explicam fatos como este? O modelo de baixa densidade de habitação é o da terra cara — observa a professora Maria Elaine: "O governo teria de soltar as terras ao mesmo tempo para que toda a população tivesse acesso. Em Brasília, a terra só se torna acessível quando é ilegal". Maria Elaine ressalta que o modelo de

doação de lotes é o mais caro: "O mais barato seriam as habitações coletivas. Mas isto não dá voto."

Para Frederico Holanda, as distorções na política habitacional do Distrito Federal tornam-se evidentes no fato de que quase metade dos recursos de financiamento da Caixa Econômica foram destinados a grandes empreiteiros da cidade. Não existe uma política habitacional que atenda à demanda das múltiplas faixas da população. Ele cita experiências de financiamento de material de orientação técnica para construção, realizadas pelas prefeituras de São Paulo, Recife e Olinda: "Isto nunca foi feito em Brasília. Não é preciso fazer uma revolução. A prefeitura de Olinda não pertence ao PT. E, no entanto, as pessoas de baixa renda podiam trocar uma porta, através de financiamento, para pagar em 20 anos. Durante a gestão de Erundina em São Paulo, as cooperativas tiveram recursos para financiar os seus projetos. Mas isto é muito difícil, pois no Brasil existe uma tradição muito forte de destinar os recursos públicos para as empreiteiras. A política habitacional é concentradora de renda".

E a arquiteta Vera Bosi levanta dúvidas sobre a própria existência de uma política de habitação em Brasília. Uma política de habitação necessita estar articulada a uma política de planejamento urbano: "Em Brasília, primeiro se faz o assentamento e depois se vê o que é possível planejar. Política de habitação não é só dar lote. É preciso dar lote, emprego, saúde, acesso ao trabalho".

## SISTEMA DE TRANSPORTES

O sistema de transportes de Brasília é considerado um dos mais caros do País e um dos mais deficientes em termos de qualidade dos serviços. Até que ponto o metrô representará uma solução para o sistema de transportes do DF? O professor Aldo Paviani sustenta que o metrô foi uma solução precoce. E apresenta dados: Brasília conta com, no máximo, um milhão e 700 mil habitantes. São Paulo só teve metrô com oito milhões de habitantes: "O sistema de transporte de Brasília poderia ser melhorado com uma frota de ônibus diversificada, comenta Paviani. O metrô é caro e dá uma solução parcial, não cobre a cidade inteira. O grande problema é que ele consagra o modelo centralizador. O metrô antecipou-se ao futuro, onerando o futuro. A solução agora é realizar um planejamento correto das linhas de ônibus como alimentadoras do metrô".

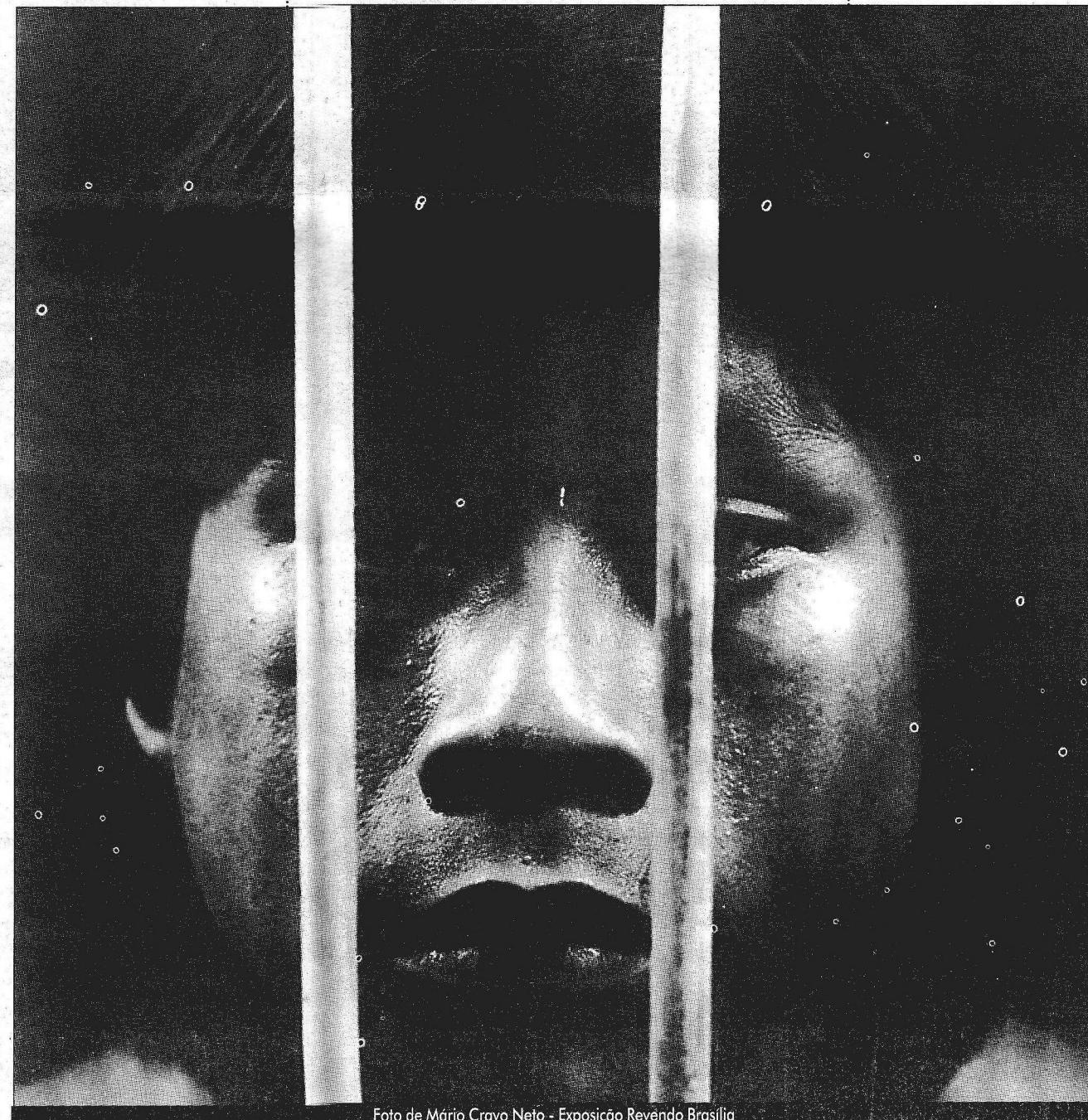


Foto de Mário Cravo Neto - Exposição Revendo Brasília

## ARTE E ARQUITETURA

Uma das singularidades de Brasília em relação à maioria das outras cidades é a tentativa de integrar arte e arquitetura. Entretanto, a utopia de integrar arte e arquitetura foi atropelada por um regime militar e a arte passou a ocupar o último plano na escola de prioridades de gestão da cidade. Esta utopia fracassou? Qual a sua perspectiva no futuro? Para o antropólogo James Holston, a utopia modernista de arte e cidade não fracassou. Muito pelo contrário: ela teve efeitos poderosos no mundo inteiro: "O que fracassou foram as intenções sociais originais, observa Holston. Através da arte está implícita a noção de que a arquitetura não é mera técnica. Ela precisa interagir com os habitantes, a prática, o dia-a-dia dos homens. Não é só artes plásticas mais tradicional. As novas técnicas de computação abrem novas perspectivas para a interação entre arte e cidade".

Integrar arte e arquitetura é importante. Mas Ruth Zein, crítica de arquitetura da revista Projeto, não se esquece que Brasília não é só Plano Piloto. E, feita a ressalva, ela entende que Brasília teve um grande papel educativo: "Hoje podemos ser bastante críticos com a utopia da modernidade, entretanto, foi o advento de Brasília que balizou a implantação das regras da cidade moderna em todo o Brasil. Nos Planos Diretores de quaisquer cidades pequenas ou grandes". Para Ruth, Brasília é, ou poderia ser muito mais, um grande laboratório de urbanismo: "E temos aproveitado isto muito pouco, apesar do esforço isolado de alguns pesquisadores e pensadores de Brasília. Ao invés, perdemos tempo sendo contra ou a favor, assim preto ou branco. Continuamos a julgá-la por categorias externas a ela, a reclamar que Brasília não tem praia ou não tem esquina".

Para o arquiteto Claudio Queiroz, diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, o grande problema da interação entre arte e cidade em Brasília é a ausência de um projeto cultural para ocupar os espaços criados e idealizados: "O exemplo mais vivo disso são os espaços "banguelas" do setor cultural entre os ministérios, espaços concebidos para abrigar museus e bibliotecas. Brasília é um exemplo de integração entre arte e arquitetura. Se alguém cair de pára-quedas em cima das colunas da Catedral saberá que está em Brasília. Mas a arquitetura não pode resolver todos os problemas. Onde está um projeto cultural à altura desta arquitetura? Todo o Distrito Federal carece de projetos culturais".



Foto de Mário Cravo Neto - Exposição Revendo Brasília

Ao invés de construir o metrô, a prioridade em termos de planejamento urbano seria oferecer empregos perto da moradia, afirma a professora Elaine Kohlsdorf. Ela cita o ônibus e o bonde como soluções alternativas: "Agora, será preciso fazer uma costura, preencher os vazios com trabalho, habitação e serviços. Em que lugar do mundo você vê um metrô passando pelo cerrado?"

O professor Frederico Holanda menciona como alternativas ao metrô o melhoramento das linhas de ônibus e a criação de faixas exclusivas para ônibus. Frederico reitera que o metrô começa errado por três motivos: não era prioridade, não passa pelos eixos onde há empregos e foi implantado prematuramente: "O metrô passa nas entrequadras, onde há cinemas e clubes" — comenta o professor. E, agora, que o metrô é um fato, qual o seu destino? Diante da situação, Frederico afirma que existem três hipóteses para o futuro do metrô. Um: não vai rodar porque o custo é altíssimo. Dois: se rodar, a passagem será caríssima. Três: se rodar será o trenzinho do Brasil: "O Brasil inteiro vai pagar a conta. Este metrô não é viável do ponto de vista econômico".

## ADENSAMENTO URBANO

Adensar ou não adensar, preencher ou não preencher os espaços vazios existentes entre as cidades satélites ou entre as satélites e o Plano Piloto? Esta é uma questão que estará no centro dos debates sobre o planejamento urbano de Brasília nos próximos anos. Frederico Holanda, professor do Departamento de Arquitetura da UnB, se posiciona a favor do adensamento. Ele argumenta que Brasília possui, segundo o último censo, pouco mais de 1 milhão e seiscentos mil habitantes: "E se pegarmos uma linha circunscrevendo o Plano Piloto e as cidades satélites teríamos uma área onde caberiam 10 milhões de habitantes. Isto significa uma estrutura caríssima de ser mantida."

Para Claudio Villar Queiroz, diretor do Departamento de Artimetria e Urbanismo da UnB, a questão do adensamento tem de ser vista com muita cautela. A solução do adensamento está levando as cidades do Terceiro Mundo a condições desagradáveis para não dizer insuportáveis. Ele cita como

exemplo Rio e São Paulo: "As chuvas tropicais tem causado sérios danos a várias cidades brasileiras. Esta estrutura de grandes áreas verdes é um fator de economia para redes de escoamento de água no Plano Piloto. A qualidade de vida caiu muito nas cidades do Terceiro Mundo com o adensamento". Ele considera razoável a idéia de adensamento planejado entre as cidades satélites: "Mas é preciso assegurar a existência de grandes áreas verdes entre elas para que Brasília não se torne uma megalópole de condições áridas e desagradáveis.

O professor Aldo Paviani defende o adensamento do Distrito Federal. Mas entende que o Plano Piloto não deve ser modificado: "Adensar aqui significa consolidar o modelo de concentração de oferta de trabalho". Para a arquiteta Vera Bosi, o adensamento do Distrito Federal é um problema muito delicado. Seria necessário um estudo rigoroso para estabelecer os critérios: "Brasília foi criada para acionar o desenvolvimento do Centro-Oeste. O adensamento seria uma solução se já não tivessem sido criadas cidades com a disposição descontínua que tem hoje. Seria possível melhorar o desempenho do sistema viário, dos transportes, do saneamento. "Mas hoje, Vera tem dúvidas se o adensamento solucionaria os problemas da região: "O problema é econômico. Agora a solução é criar emprego para as pessoas próximo ao local que habitam".