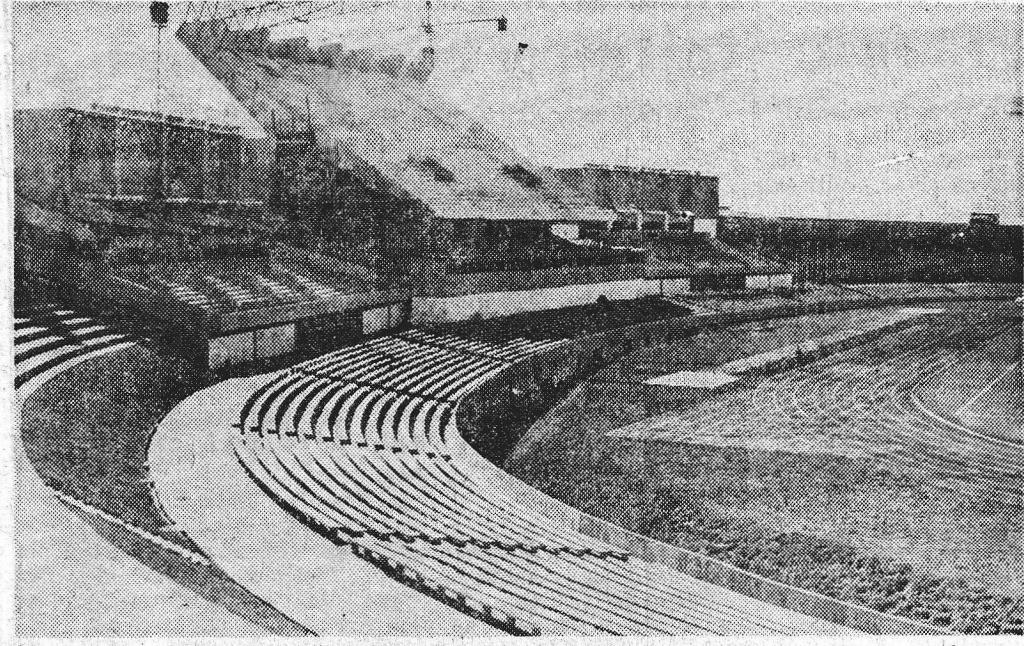
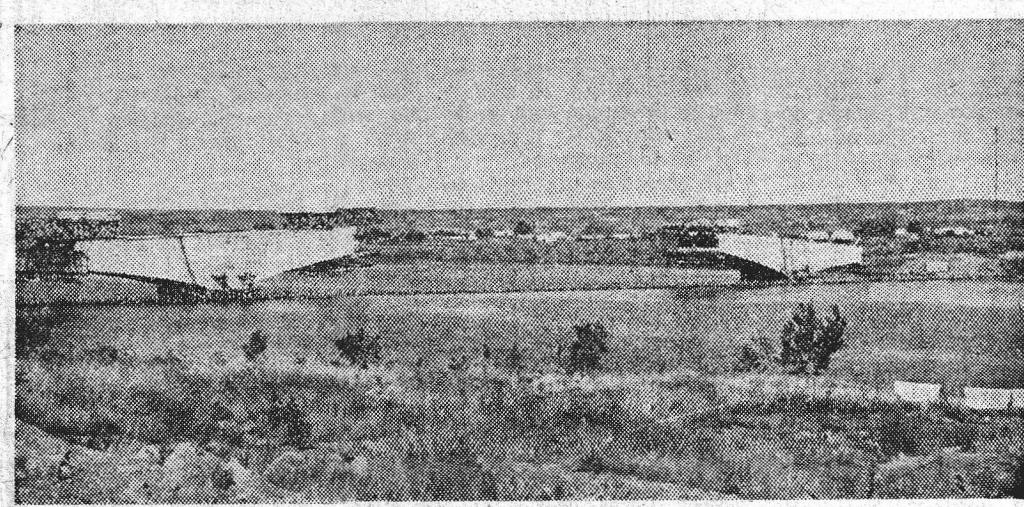


O "Espaço Cultural" continua em obras e Brasília permanece sem qualquer vida cultural



O estádio se amplia, mas o Ceub dificilmente consegue atrair público



A Ponte Costa e Silva é mais um aspecto de uma cidade em construção

Lúcio Costa acha que Brasília já não depende dos criadores

Brasília (Sucursal) — "Brasília já não é uma criança que precisa da companhia dos pais para sobreviver e caminhar. Ela é uma moça que, como tal, tem e cria os seus próprios problemas". Foram estas as palavras do arquiteto Lúcio Costa, 72 anos, ao reencontrar ontem a cidade que planejou e que não via desde a inauguração.

Convidado a participar do I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, Lúcio Costa chegou à capital às 11h20m de ontem, sem demonstrar maior emoção, e seguiu para o Hotel Nacional depois de uma rápida visita à cidade. Recusando-se a comentar as modificações introduzidas no seu plano urbanístico — "Digo tudo no Seminário" — limitou-se a observar: "Valeu a pena; sinceramente; valeu a pena".

Uma transformação

Recebido no aeroporto por suas filhas Maria Elisa e Maria Helena e pelo Senador Catete Pinheiro, Lúcio Costa embarcou em um carro oficial que o levou ao Hotel Nacional. Antes, porém, deu uma rápida volta pela cidade, passando pela Esplanada dos Ministérios e pela Praça dos Três Poderes. Gesticulando muito, observando com atenção os edifícios e fazendo perguntas sobre obras que não conhecia, gastou no percurso apenas 10 minutos.

A Brasília que ele encontrava depois de 14 anos, planejada e construída para ser uma esnécie de paraíso urbanístico, já não é atualmente a cidade que idealizou com Oscar Niemeyer. Contaminada pelo homem, ela sofre de poluição, engarrafamento de trânsito, solidão e desquites. A cidade que deveria ser apenas o tracado do Plano Piloto multiplicou-se com o surgimento dos aglomerados de Guará (I e II), Ceilândia e Taguatinga, e sua população superou em mais de duas vezes as previsões dos técnicos.

Criada para ser uma cidade de sem classes, Brasília equiparou de início todos os seus habitantes. Em um mesmo bloco da Asa Sul moravam Ministros, millionários, profissionais liberais, contínuos, motoristas e funcionários modestos que recebiam os seus apartamentos do Governo. A especulação imobiliária promoveu uma espécie de seleção natural: o pobre vendeu os apartamentos a bom preço, mu-



Lúcio Costa ao chegar a Brasília: com ele, as filhas Maria Helena e Maria Elisa e as netas

dando-se para o Guará, Ceilândia, Taguatinga e outros centros, e melhorando de vida com a transação (esses apartamentos chegam hoje a custar Cr\$ 1 milhão).

Prejuízos

A descontinuidade dos governos do Distrito Federal resultou em novas distorções no lago e em alguns problemas sérios. O Teatro Nacional ainda não está sendo utilizado, com goteiras e em abandono total, e só agora o Governo resolveu terminar a sua reforma. O lago Paranoá, que seria uma grande fonte de lazer, está poluído, sem que se tenham adotado medidas concretas para saneá-lo. A maior parte da Asa Norte não tem telefone. A ponte sobre o lago — que não estava prevista no plano inicial — teve a sua construção abandonada depois de um insucesso técnico, e um dos Governadores, ao invés de concluir-la, preferiu construir uma outra, a curto prazo, com fins promocionais.

Sem ter quase futebol, pois o Ceub ainda não chegou ao nível médio do esporte nacional, Brasília possui dois campos para esse esporte. Tem um autódromo de luxo, onde raramente se vê um carro, enquanto as

atividades culturais caminham a passo de tartaruga.

O trânsito, que não previa engarrafamentos nem sinais, é hoje dos mais confusos, responsável por um grande número de acidentes. Um embaixador brasileiro observou há pouco tempo que Brasília parece simbolizar o orgulho do país pela sua indústria automobilística, tal o número de veículos que possui e o conforto que se dá aos automóveis. Quanto ao pedestre, não tem sequer calçadas em grande parte da área urbana.

O Cine Brasília, o melhor há alguns anos, está fechado à espera de reforma. O Museu da Praça dos Três Poderes, em mau estado de conservação, limita-se às inscrições históricas gravadas em suas paredes de mármore.

A voz do dono

Brasília tem ainda outras características das cidades convencionais. Há fila no INPS, na Caixa Econômica, e no Hospital Distrital o panorama é semelhante ao dos pronto-socorros de qualquer lugar do país. Mas a corrida aérea para os fins de semana no Rio parece ter diminuído de intensidade, e a cidade conseguiu fixar sua população, vindas de todos os

cantos do Brasil. Talvez por causa dos seus próprios defeitos.

Para o ex-diretor da Novacap e autor da *História de Brasília*, Ernesto Silva, "a cidade planejada pelo Lúcio Costa é uma. Esta de hoje é outra. Fugiram completamente ao plano, por interesse, medo ou falta de conhecimento. Está tudo errado. A W-3, por exemplo, não previa casas comerciais e bancos, como hoje. E aí está a razão dos congestionamentos. Para isso tinham sido planejados os setores bancários e comerciais".

O ex-diretor da Novacap acrescenta que "os homens que dirigiram Brasília durante todos esses anos vieram para cá sem amar a cidade. E sem amor, dedicação e conhecimento do planejamento não é possível fazer nada. Está tudo mutilado. Brasília não é uma cidade modelar. É apenas uma cidade nova".

Mas Lúcio Costa, no primeiro reencontro com a "sua" cidade, não parecia desanimado: "O sacrifício valeu a pena", ele dizia já no Hotel Nacional. "Brasília ajudou o Norte e o Nordeste a serem brasileiros." E depois de caminhar pelo hall do hotel e de arriscar, da porta, uma olhada para longe: "E, Brasília está bonita.

Pena que não seja a época dos verdes".

Debates

Lúcio Costa é a grande atração do I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, com início previsto para amanhã e devendo prolongar-se até o próximo dia 21. O Seminário vai reunir arquitetos, engenheiros, prefeitos, professores e técnicos para, num amplo debate, estudar e apresentar sugestões para os problemas que, aos 14 anos, a Capital já enfrenta.

Durante o Seminário, o Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes — Geipot — vai apresentar um estudo inédito sobre os problemas viários de Brasília, ao mesmo tempo em que montará uma exposição de 50 painéis, mapas, plantas e fotografias sobre o Distrito Federal.

Entre as entidades oficiais que já se inscreveram para participar do Seminário estão a Universidade de Brasília, o Ministério do Interior, a Secretaria de Planejamento da Presidência da República, o Geipot, a Coordenação do Desenvolvimento do Planalto — Codeplan — todos os Secretários do Governo do Distrito Federal e o Instituto Histórico e Geográfico de Brasília.

O Seminário será inaugurado amanhã às 9 horas no Auditório Milton Campos, localizado no edifício do Congresso Nacional, com uma conferência de Lúcio Costa: Considerações em Torno do Plano-Piloto de Brasília. Outras palestras previstas são O Governo e a Comunidade, pelo engenheiro Henrique Brandão Cavalcanti, secretário-geral do Ministério do Interior (dia 12); Humanização da Cidade, pelo engenheiro Jaime Lerner, Prefeito de Curitiba (dia 13); A Formação de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano, pelo professor Miguel Alves Pereira, presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil (dia 21); e Brasília, uma Realidade Urbanística e Administrativa do País, pelo ex-Prefeito do Distrito Federal, engenheiro Plínio Cantanhede.

Além das conferências, haverá painéis de discussões dos quais participarão professores da Universidade de Brasília, representantes de classes empresariais e do clero, arquitetos e economistas especialmente convidados.