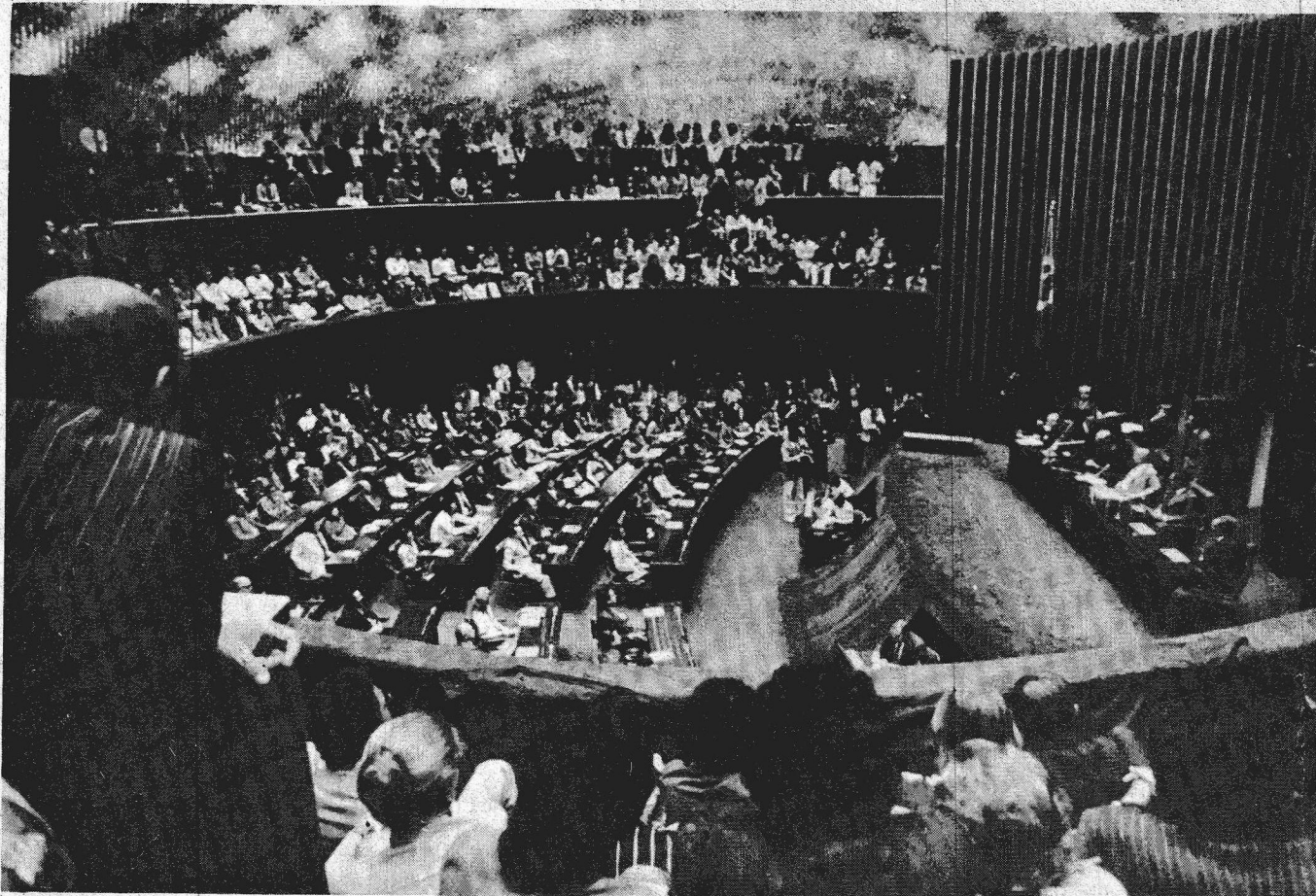


Lúcio Costa propõe mais obstáculos na W2



O público voltou a lotar ontem as galerias do Senado para o "Painel nº 1" do Seminário sobre os problemas urbanos de Brasília.

Com a presença do arquiteto Lúcio Costa e abrindo os debates do 1º Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, o presidente da Comissão do Distrito Federal, senador Cattete Pinheiro, dirigiu, ontem, no Senado, a apresentação do Painel nº 1 Confronto Entre o Planejamento Urbano e a Realidade de Hoje: Perspectivas para o Futuro.

Dos trabalhos, participaram como conferencistas, apresentando proposições as mais diversas para os problemas do Distrito Federal, o professor José Carlos Coutinho, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, o engenheiro Geraldo Roberto Orlandi, da Secretaria de Viação e Obras do GDF, o professor Aldo Paviani, do Departamento de Geo-Ciências da Universidade de Brasília, o economista Gilberto Sobral, da CODEPLAN e o engenheiro Cloraldino Soares Severo, presidente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte - GEIPOT.

PLANEJAMENTO

O professor José Carlos Coutinho, primeiro conferencista a apresentar proposição sobre os temas discutidos, entende que os problemas da infra-estrutura e dos equipamentos comunitários, do trânsito e dos transportes urbanos, das cidades-satélites e da especulação imobiliária sobre os imóveis urbanos, são pressões que vão comprimindo, cada vez mais, camadas da população, num verdadeiro processo de expulsão e estratificação que precisa ser conduzido com os instrumentos adequados.

Para o professor Coutinho, os habitantes de Brasília, motivados pelo interesse que têm pela cidade e pressionados pelos problemas que enumerou, agem isoladamente, nos mais diferentes setores da vida comunitária, na procura de soluções. Essas ações, quase sempre conflitam-se, atendem a interesses isolados e, por serem ações dispersas, deixam lacunas e necessitam de cobertura.

Sua proposição, bastante original no setor, foi a criação de um Sistema de Planejamento, que coordenasse essas ações, para que não se transformem em ações pragmáticas, empíricas e improvisadas. Os interesses individuais seriam canalizados para que se formem, através de um sistema de planejamento, uma mentalidade coletiva capaz de chegar a médio e longo prazo aos problemas e encaminhamentos corretos para as dificuldades que Brasília enfrenta. O sistema teria setores técnicos, setores decisórios, setores executivos e, por último, a síntese da originalidade de sua proposição, um sistema de consulta, o mais abrangente possível.

PARTICIPAÇÃO

Observando que toda população tem que ver na sua cidade o fruto de um esforço coletivo de construção e conquista do seu ambiente, o professor Coutinho, afirmou que isso não pode ser imposto, mas conquistado a partir dos anseios, das aspirações e das reivindicações da população. "Uma cidade deve conter os seus mecanismos e esses mecanismos repousam, exatamente, no esforço da sua população, no seu trabalho, na sua consciência e na unificação de seus objetivos e das suas aspirações".

Dentro do sistema de reivindicações seria instituído, em caráter permanente, juntamente com os mecanismos de consulta, órgãos técnicos que pudessem levar aos poderes decisórios, alternativas de soluções que contenham aspirações populares que possibilitem as melhores decisões para Brasília. Para que esse sistema de avaliação - *feed back* - possa se dar continuamente, o professor Coutinho frisou ser necessário que se institua um sistema de coordenação de controle, pois dessa forma seriam conjugados esforços para que dentro de prazos curtos e custos baixos, fosse possível obter-se o melhor rendimento e aferição de maiores benefícios para a cidade.

VERSATILIDADE

Já o engenheiro Geraldo Orlandi, da Secretaria de Viação e Obras do GDF, fez uma retrospectiva, desde o tempo em que Brasília foi criada, em 1957. Afirmou que os encarregados de construir Brasília já conseguiram, em linhas gerais, equacionar as diretrizes da sua expansão e, que, a maioria das críticas são provocadas pelo desconhecimento das proposições iniciais do Plano Piloto e dos problemas que enfrentam os técnicos do setor.

As pressões econômicas e financeiras foram colocadas como as principais dificuldades na obtenção de soluções adequadas. Cotejou Brasília com o resto do país, que na época da criação da cidade, iniciava o chamado "desenvolvimento brasileiro", observando que a cidade viu mudar seus próprios objetivos, de cabeça administrativa a polo de desenvolvimento e foi obrigada a sucessivas adaptações.

Lembrando que Lúcio Costa afirmou não pretender prosseguir no desenvolvimento da ideia apresentada senão, eventualmente, como mero consultor, Orlandi notou que Brasília teve também de se adaptar ao repentino desenvolvimento brasileiro, sendo que essa tarefa cabe aos técnicos que a ela se dedicam atualmente. Geraldo Orlandi apresentou a Brasília atual, que no seu entender ainda é um vasto canteiro de obras. Numa otimista, disse que a cidade poderá receber o futuro, pois para ele foi criada. "Brasília é dotada de grande versatilidade" - concluiu.



Lúcio Costa: "Antes de ser reformulado, o Plano Piloto precisa ser concluído".

AS CIDADES SATÉLITES

Professor do Departamento de Geo-ciências da Universidade de Brasília, Aldo Paviani apresentou trabalho sobre as cidades-satélites, afirmando que elas que apresentam maior desenvolvimento, são as que apresentam também maior relação de dependência do Plano Piloto, uma vez que não possuem capacidade para auto-alimentar o processo de seu desenvolvimento.

Com o seu trabalho, realizado em conjunto com a professora Ignez Costa Barbosa, do mesmo Departamento, pôde constatar que, diariamente, 60.707 pessoas deslocam-se ao Plano Piloto e os restantes 21%, para Taguatinga e Núcleo Bandeirante, não havendo uma interação significativa entre as cidades-satélites, porque estas não possuem equipamento suficientes.

SOLUÇÕES

Para o desenvolvimento do processo, nas quais o planejamento poderia interferir, Paviani propõe dar-se continuidade ao processo, mediante o mecanismo da criação de novos núcleos semelhantes aos já existentes ou distritos industriais localizados distantes do centro, embora reconheça que esta opção agravaria ainda mais os problemas apontados.

Uma segunda opção, seria evitar os problemas citados - elitização residencial do Plano Piloto e preços mais elevados dos terrenos e imóveis de Brasília do que nos núcleos periféricos - pelo encurtamento das distâncias entre os núcleos e o centro, dando continuidade à ocupação espacial. Desta forma, se criaria uma área metropolitana tradicional com os problemas inerentes às mesmas.

A possibilidade da formação de uma rede urbana no Distrito Federal, mediante o reforço do equipamento dos núcleos periféricos, consolidando-se como verdadeiras cidades que, progressivamente, absorveriam a respectiva força de trabalho, na medida em que esta fosse liberada pelas obras de construções de Brasília.

PERSPECTIVAS

Gilberto Sobral, economista da CODEPLAN, esclareceu que em 1978 teremos um modesto incremento da absorção de mão-de-obra excedente, pelas atividades agrícolas, enquanto prevê um aumento de 2% no nível de emprego na Indústria de Transformação e no ramo do Comércio.

O conjunto de atividades denominadas "prestadores de serviços" e que abrange os setores voltados para o turismo, diversões, rádio, televisão, jornalismo, conservação, reparação e instalação de máquinas e veículos, deverá, no entender de Sobral, merecer as maiores atenções, porque representa grande potencial de absorção de mão-de-obra.

GEIPOT

Outro conferencista, o engenheiro Cloraldino Soares Severo, presidente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte - GEIPOT -, apresentou um estudo sobre transportes urbanos do Distrito Federal, no qual identificam-se soluções para os problemas considerados críticos no atual sistema, apresentados como causa de congestionamento de tráfego e de acidentes de trânsito.

A equipe técnica do GEIPOT que elaborou o estudo, chegou a conclusão de que os atuais problemas de tráfego do Plano Piloto, podem ser corrigidos mediante obras de engenharia de tráfego, sem prejudicar a obra do Plano.

AS OBRAS

O estudo de GEIPOT, cuja execução demandaria aproximadamente 20 meses a um custo relativamente baixo, adota como premissa básica que não deve haver cruzamentos entre as grandes vias de tráfego, permitindo-se, entretanto, obras de retificação no traçado dos sistemas coletor e local para uma melhor distribuição do trânsito, além da implantação de "onda verde" e sinais com defletores.

Identificados os pontos de estrangulamento no Plano Piloto, o estudo indica uma série de modificações que, segundo os técnicos, poderiam resolver o problema, compreendendo trevos, balões, viadutos e passagens de níveis.

AS MEDIDAS

Ao lado desse programa de obras, Cloraldino Soares enumerou as seguintes medidas, que devem ser adotadas pelas autoridades como meio de chegar a uma solução para os pro-

blemas de tráfego: racionalização da circulação do tráfego urbano; melhoramento dos atuais serviços de transportes coletivos; estruturação dos serviços de estacionamento público e redimensionar a atual localização dos postos de abastecimentos de combustível.

DÉRCIO MUNHOZ

Economista da Universidade de Brasília, Dércio Munhoz entende que uma programação de obras eliminaria as "ondas migratórias", como também os períodos de escassez de mão-de-obra, evitaria as pressões nos custos dos materiais, os inevitáveis desequilíbrios nos setores de transportes, educação, saúde, saneamento e habitação, permitindo que Brasília, ao considerar os aspectos humanos que se interrelacionam ao seu desenvolvimento, proporcione estabilidade no emprego e uma boa qualidade de padrão de vida.

NOVAMENTE EMOCIONADO

- Como é que pode? Como é que vocês conseguiram fazer tanta coisa? A impressão que eu levo é de espanto. É fantástico, é uma coisa comovente sentir esta cidade viva, como está. Brasília é bela. Brasília tem tudo para ser uma grande cidade.

Esta manifestação incontinente e entrecortada por choro convulso, de Lúcio Costa, ao intervir nos debates travados no decorrer do Painel número 1, agradecendo ao Senador Cattete Pinheiro por o "ter obrigado a fazer esta última visita a Brasília".

- Agradeço muito. Não voltarei mais a Brasília mas levo comigo grande satisfação - disse ainda Lúcio Costa, encarecendo a todos para que empenhem o máximo interesse na continuação do Seminário.

LOUVORES

No início de sua intervenção, o autor do Plano Piloto manifestou sua satisfação por sentir que as questões estão sendo bem encaminhadas nos debates do Seminário, de modo que as soluções devidas possam ser remetidas, com lógica, à coordenação necessária.

- Apreciei muito as áreas focalizadas, mas entendo necessária a criação de um organismo que coordene, articule e preveja, tal como o previu o Professor Coutinho, pois noto que há uma certa descontinuidade e as coisas correm com desconhecimento de vários departamentos e de várias entidades que deveriam estar antecipadamente informadas.

DISTRITO INDUSTRIAL

Durante os debates, o Sr. Gilberto Sobral esclareceu que a CODEPLAN realizou estudos para a localização e zoneamento de um novo Distrito Industrial, pois o SIA "está saturado, proibitivo e inacessível à pequena e média empresas, em face da especulação imobiliária".

E esclareceu que o estudo é uma contribuição, cabendo a decisão ao Governo se aceita ou não ou se encomenda trabalho de outra natureza, em vista das recomendações de Lúcio Costa no sentido de que as indústrias devem ser localizadas além do 2º anel protetor do Plano Piloto. Indicou que a CODEPLAN também realizou estudos para a localização de futuros centros urbanos, pressupondo a saturação das atuais cidades satélites.

AVENIDAS W/1 e L/1

Respondendo à pergunta do Sr. Vicente Araújo, Presidente da Associação Comercial, sobre a possibilidade de eliminar as interrupções nas W/1 e L/1 Sul, assim como o alargamento da W/4, Lúcio Costa considerou que essa medida constituiria "um disparate completo", porque a área de vizinhança "é elemento fundamental da proposição de Brasília".

- Séria o fim, seria um desastre romper as áreas de vizinhança com a W/2, que precisa até de novos obstáculos e de pequenas construções de interesse local, a fim de que haja, realmente, um sentido residencial local, sossegado.

LOTEAMENTOS

O Sr. Geraldo Orlandi negou a existência de quaisquer estudos para intercalar novos loteamentos nos já existentes, devendo-se a notícia à má interpretação dos fatos.

Quanto à existência de prédios comerciais e escritórios entre as Avenidas W/4 e W/5, disse haver exagero, pois é permitido à entidade proprietária do terreno apenas a construção da sede, destinando 30% da área para salas que abriguem serviços públicos e ministração de cursos de datilografia, línguas e similares. "Lojas, jamais", enfatizou.

ASA NORTE

Intervindo novamente, Lúcio Costa disse ter notado que grande quantidade de quadras da Asa Norte estão bloqueadas por "universidades ou não sei que entidade". Entende que tais áreas não podem ficar retidas indefinidamente, pois impedem a conclusão da Asa Norte que, a seu ver, deve preceder a expansão urbana para o futuro Lago São Bartolomeu.

Ao finalizar, disse constatar a existência de duas correntes, aparentemente contraditórias. Uma que acha o Plano Piloto intocável e outra que entende deve ser reformulado, de acordo com as necessidades.

Entende que o Plano Piloto deve ser concluído, primeiro, dentro das proposições originais e só então se pensar em reformulações. - Isso não impedirá, no entanto, que haja grandes inovações na cidade, uma vez que sejam mantidos os pontos básicos do plano original - concluiu.