

As críticas e sugestões dos técnicos

O urbanista Lúcio Costa, o "pai do Plano Piloto" de Brasília, voltou à cidade que criou, depois de 10 anos de ausência. Abriu o primeiro seminário para discutir, no Senado, os problemas da cidade que tem pouco mais de 14 anos.

Na segunda-feira, ele falou sozinho e mostrou alguns erros e apontou soluções. Na terça, ouviu os técnicos de Brasília e participou das discussões.

Mas, o que falaram e sugeriram esses técnicos?

Geraldo Orlandi justificou os problemas de trânsito de Brasília dizendo que, em 1957, o Bratinha uma indústria automobilística. Gilberto Sobral acha que a cidade deixará de ser um canteiro de obras mais cedo do que se pensa. José Carlos Coutinho disse que os técnicos ficam indecisos: considerar Brasília uma cidade nova ou uma cidade velha?

Para Aldo Paviani, Planaltina e Brazlândia vão continuar sem muita importância porque são antigas. Cloraldino Severo falou até de um estudo para unir a W/3 Sul à W/3 Norte com uma passagem por baixo do Eixo Monumental. Dércio Garcia lembrou a marginalização dos economistas e sociólogos no planejamento e execução da cidade.

O repórter Ijalmar Maia Nogueira, que acompanhou todos os debates, apresenta nesta reportagem um resumo do que falou cada um desses técnicos. À esquerda as razões do seminário e quem são esses técnicos.



Paviani, Coutinho, Garcia e mais três. Cada um mostrando problemas e fazendo sugestões

Orlandi: os sinais de trânsito foram previstos no início

Geraldo Orlandi entende que Brasília teve que se adaptar. A cidade nova, simples e arrojada, foi dimensionada para o futuro que, no entanto, tinha parâmetro daquele tempo.

Para fazer um confronto entre o plano original e a realidade de hoje, Geraldo Orlandi lembra o ano de 1957, "tão próximo no tempo e tão distante em termos de desenvolvimento brasileiro". Lembra ele que Brasília foi projetada antes de haver no Brasil a indústria automobilística, quando a realidade brasileira apenas indicava a existência de ideias desenvolvidas.

O confronto colocado por Orlandi não chega a propor temas para debate. Chama a atenção para uma nova realidade que, já nos primeiros anos de implantação da cidade, teria apresentado características imprevistas, diante de suas características inovadoras que criavam barreiras de difícil transposição. Como se não bastasse o surpreendente progresso brasileiro, disse ele, que derruba e supera os planejamentos, Brasília também por vezes nos apresenta sua face de enigma, sua figura de incógnita.

Segundo Orlandi, as críticas feitas ao trabalho dos técnicos encarregados de construir Brasília devem-se ao desconhecimento dos problemas e até mesmo ao desconhecimento das proposições iniciais.

— Os que hoje combatem os sinais de trânsito na W3 Sul, como uma inovação profanadora, ignoram que o próprio Lúcio Costa os preconizavam em seu relatório inicial. Do mesmo modo, desconhecem o plano piloto aqueles que combatem a localização do setor esportivo, "camping", autódromo e o parque municipal de recreação — equipamentos previstos. E aqueles que exigem estacionamentos na exata medida, ignoram que isto é impossível.

Declarou ainda que a cidade apresenta face severa, e por vezes herética, aos técnicos incumbidos de levá-la adiante. "É pesado o trabalho de bem construí-la". No entanto, admite — acreditando contrariar uma ideia muito difundida — que Brasília é dotada de grande versatilidade. "A rigidez de suas linhas mestras apenas disciplinam".

— Nós, os técnicos, aprendemos e julgamos ter apreendido a versatilidade de Brasília. Acreditamos ter conseguido equacionar, em linhas gerais, as boas diretrizes para sua expansão — cujos detalhes e aplicação prática somente o excelente, porém imprevisível futuro brasileiro nos dirá.

Sobral: é preciso modificação para evitar desemprego

Através de um estudo minucioso, que apresenta previsões estatísticas projetadas até o ano de 1983, Gilberto Sobral procurou demonstrar um modelo que equacione a estrutura ocupacional da economia de Brasília e sua perspectiva nos próximos dez anos.

Nesse estudo, Gilberto mostra que a

ocupação de mão-de-obra no setor da construção civil vai decrescer à medida que Brasília for sendo construída. Atualmente, 40.000 pessoas — que corresponde a 17% da população economicamente ativa — se dedicam às atividades desse setor. Cerca de 200.000 pessoas — considerando-se aí o tamanho médio da família (cinco membros) no Distrito Federal — dependem da renda gerada na construção civil.

Considerando o "vertiginoso crescimento" do setor, o estudo conclui que Brasília "mais cedo do que se pensa, deixará de ser um imenso canteiro de obras", chegando a ocupar apenas 21.000 trabalhadores — 5,4% da população economicamente ativa — no ano de 1983. Para essa previsão, a Codeplan considerou constante a tecnologia adotada hoje. Podem surgir novas técnicas que acelerem o processo e diminuam significativamente o número de operários ocupados.

Ao final de 1974, a população do Distrito Federal estará em torno de 760.000 habitantes, dos quais 254.000 comporão a força de trabalho, que se distribuem em sete principais grupos de atividades: prestação de serviços, com 24%; administração pública, 19%; construção civil, 17%; serviço social, 11%; comércio de mercadorias, 10%; transporte, comunicações e armazenamento, 5% e indústria de transformação com 5%.

De todos estes setores, nota-se uma gradativa elevação na absorção de mão-de-obra no setor de serviços. Esse fato é considerado "animador" por Gilberto Sobral, mas sabe-se que este setor tende a se saturar com rapidez, principalmente nas regiões de economias pouco dinâmicas, como é o caso de Brasília.

Sobral acha que a modificação da estrutura econômica — necessária para enfrentar, no futuro, o desemprego e suas consequências — "será alcançada através da programação, institucionalizada por efetivo sistema de planejamento implantado". Os instrumentos e mecanismos a serem utilizados nesse planejamento ficaram vagos no estudo de Sobral. Mas ele cita a ausência de planejamento na transferência dos funcionários como causa de um desequilíbrio no sistema produtivo da economia local, que favorece a especificação imobiliária e estimula a intensificação do fluxo migratório para Brasília.

Paviani: já somos 753 mil, mas 70% vivem nas satélites

Vários aspectos dos problemas relacionados com o aumento da população e sua distribuição no Distrito Federal foram colocados pelo professor Aldo Paviani, como "indagações que surgem a respeito de como o processo de organização de espaço interfere, ou interfere, no planejamento inicial" de Brasília.

A população do Distrito Federal como um todo, tem tido um vertiginoso aumento, disse Paviani, tanto sob o ponto de vista de migrações para o Distrito Federal, quanto sob o próprio incremento vegetativo dessa população, de tal forma que hoje conta-se com cerca de 753.000 pessoas, das quais 205.000 residem no Plano Piloto e 70% está distribuída entre as cidades-satélites.

O Plano Piloto se destaca por ter uma elevada participação da mão-de-obra na administração, seguida de serviços, indústria e atividades sociais. As cidades-satélites têm boa parte de sua mão-de-obra ativa no setor industrial, seguido quase sempre de serviços. Nessa situação, destacam-se o Gama, Taguatinga e Sobradinho. Brazlândia e Planaltina permanecerão por longo tempo ainda como núcleos de pouca significação, por serem localidades antigas e de tradição agrícola

Severo: o Geipot estudou o ponto que é mais crucial

Cloraldino Severo apresentou vários estudos elaborados pelo Geipot, enfatizando a necessidade de dividir o problema em duas partes, que seriam a região metropolitana e o Plano Piloto. Na realidade as sugestões de Geipot restringiram-se a problemas específicos da cidade matriz, como chamou Lúcio Costa, merecendo aparte de um estudante presente ao painel que considera Brasília como uma região, e não como uma cidade sem conexão com os núcleos urbanos vizinhos.

O local considerado "mais crucial de todos" e que mereceu estudo do Geipot é a interseção da W3 Sul e W3 Norte com o Eixo Monumental. A primeira solução apresentada seria manter a interseção como está, com sinalização, sem dar continuidade à W-3.

Na segunda solução, seria dada continuidade à W-3, através de passagens inferiores utilizando "parte da imensa área que existe no centro".

Outros pontos do Plano Piloto foram também estudados. Todas as sugestões do Geipot estão expostas no salão negro do edifício do Congresso Nacional.

Garcia: quais são as perspectivas de planejamento?

Com 14 anos de inaugurada, alguns aspectos do desenvolvimento de Brasília são vistos como efetivamente desanimadores. A cidade foi projetada e discutida agora sobre a necessidade de preservação integral do planejamento original, mas "sempre houve, como continua havendo, pleno e total alheamento com relação aos problemas sócio-econômicos inerentes à construção e consolidação da cidade. Os economistas e sociólogos foram colocados à margem do diálogo — se é que houve diálogo".

O professor Dércio Garcia, ao lembrar inicialmente a marginalização de economistas e sociólogos no planejamento e execução de Brasília, considera a cidade concordando com a abordagem do professor Paviani — como uma região que sofre o impacto de grandes contingentes humanos. Pouco otimista quanto à possibilidade de se planificar uma cidade com características tão instáveis, Garcia indaga sobre as perspectivas de

planejamento, ao que ele mesmo responde: "praticamente nenhuma". Admite, porém a possibilidade de haver uma programação das obras da construção civil, levando-se em conta a disponibilidade de mão-de-obra e adequação dos demais fatores locais. Só assim seriam eliminadas as "ondas migratórias" e os períodos de "escassez de mão-de-obra", evitando também as pressões nos custos de materiais e gerando — em consequência indireta — um possível equilíbrio nos setores de transportes, educação, saúde, saneamento e habitações.

Coutinho: Brasília é uma cidade nova ou cidade velha?

O professor José Carlos Coutinho colocou, logo de início, um problema que é de definição, quando se considera Brasília no seu atual estágio, para efeito de intervenção no sentido de atualizar o seu plano.

— Aparece desde logo uma dicotomia, um dilema para os planejadores, que seria considerar Brasília como uma cidade nova ou como uma cidade velha, uma vez que, como cidade nova, ela ainda não se realizou plenamente, não cumpriu tudo a que se propunha.

Como cidade velha, explica Coutinho, Brasília já apresenta hoje todos os sintomas de que padece uma cidade qualquer, que tenha suas origens, inclusive, nos períodos coloniais da nossa história.

No caso de se partir para a hipótese de "cidade velha", "existe a tentação de se aplicar em Brasília técnicas de planejamento quantitativas, ou técnicas importadas, sem considerar aqueles compromissos iniciais significativos pelo fato de ser uma cidade proposta". Assim, o professor Coutinho vai além — considerando antes os mais diversos problemas, como habitações e criação de atividades econômicas —, e propõe a criação de um órgão, um sistema de planejamento para que as soluções se transformem em ações pragmáticas ou improvisadas.

NÓS
ESTAMOS
ESPERANDO
VOCÊ