Como humanizar a cidade? Lerner responde

Lerner, que falou da importância dos transportes na vida de uma cidade...

Jaime Lerner, o prefeito de Curitiba, mostrou ontem no Senado o que se deve fazer para humanizar Brasília. Depois de falar do que foi feito em sua cidade, ele apontou a necessidade de devolver o centro ao pedestre. O automóvel deve dar lugar ao ônibus. Acha que uma cidade que cresce em função do automóvel não pode ser humana.

...foi ouvido por um auditório lotado de autoridades, técnicos e estudantes

Fotos de: Guilherme Romão

O arquiteto Jaime Lerner, prefeito de Curitiba, declarou ontem, no Seminário sobre problemas urbanos do Distrito Federal, que a fase de consolidação de Brasília já passou e que o importante agora é a retomada à procura da escala do homem. Afirmou que o consenso existente hoje em relação ao planejamento de uma cidade se fundamenta em três aspectos: a devolução do centro ao pedestre, a prioridade do transporte coletivo e a utilização dos terminais de transportes de massa como indutores do crescimento da cidade.

Abordando o tema "Humanização da cidade," Lerner traçou sua análise crítica de Brasília, fazendo antes uma exposição sobre o trabalho realizado em Curitiba - considerado o mais importante trabalho urbanístico já realizado em cidade não planejada previamente.

— O que se procurou foi não moldar a cidade para o automóvel, mas conciliar as suas exigências com as necessidades, as aspirações e as perspectivas humanas da cidade.

Sobre Brasília, disse ele que é preciso partir de uma escala trabalhada em têrmos de cenário e dar-lhe conteúdo humano. Partir das necessidades de integração, dando a todos os habitantes os meios de circulação que possibilitem essa integração.

— Acredito que é fundamental uma nova conceituação para o problema de circulação em Brasília, onde o automóvel dê lugar ao transporte coletivo, onde o transporte de massa possa integrar toda a população - não só do Plano Piloto como da região - e onde a mentalidade rodoviária deve ceder, perder sua importância.

Afirmou que a partir do momento em que o crescimento das cidades deixou de ser orientado em função da escala humana e passou a ser dirigido para a escala do automóvel, não se pode mais falar em cidades feitas para o homem. Elas se desumanizaram porque deixaram de ser pensadas e planejadas para o homem. "Os caminhos que facilitam e simplificam os acessos são os caminhos que os próprios pedestres desenham com seus passos, restabelecendo a ordem natural das coisas.

Esses caminhos são comuns nos gramados de Brasília e uma das soluções tentadas tempos atrás foi cercá-los com arame farpado. Mas a grotesca paisagem que resultou disso só conseguiu irritar e ofender aos pedestres, que não cedendo os seus direitos liberavam os caminhos cortando os arames".

Em Curitiba foi possível planejar dentro de uma perspectiva de previsão tendo como preocupação básica a humanização da cidade, que já se colocava entre as oito maiores do Brasil. Buscou-se então não apenas desenvolver obras que solucionassem problemas do presente ou do futuro, mas sobretudo reorientar o crescimento da cidade, para evitar "grandes cirurgias urbanas" - os loteamentos multiplicavam-se anteriormente ao sabor da oferta e da procura.

Dentro dessa maneira de ver as coisas, frisou Lerner, buscou-se motivar a população no sentido de que assumisse a sua própria cidade e de que cada habitante pudesse se sentir parcela ativa de uma comunidade humana e não apenas o espectador passivo de um determinismo urbano.

Ao fazer sua crítica, o arquiteto Jaime Lerner declarou que nenhuma análise sobre Brasília poderia ser feita sem o conhecimento dos fatores que levaram a sua implantação, sem a vivência necessária na cidade, e sobretudo, sem que se dê a Brasília a oportunidade de uma implantação definitiva - que não se faz em uma década. Eis os pontos colocados por Lerner:

— O modelo finito e acabado de Brasília, tão criticado, é ao mesmo tempo "aberto" e "flexível". A organização "nucleada" funde-se com o desenvolvimento linear dos eixos. A felicidade da concepção não corresponde à sua implantação e seu detalhamento.

— Brasília exige um sistema urbano que não se limite à área do Plano Piloto. A localização aleatória de grande parte da população, a separação flagrante de classes, o desvirtuamento da concepção de determinadas vias, a ausência de pontos de encontro que deveriam ser parte da primeira fase a ser concluída e a ocupação intensa fora do Plano Piloto com o espaço da Asa Norte a preencher, constituem falhas de implantação e não de concepção.

— A falta de pontos de encontro em todas as escalas - monumental, cotidiana e gregária - e a falta de continuidade nas áreas de encontro constituem uma certa ingenuidade no detalhamento que a implantação parcial ressalta ainda mais. Essa falta de continuidade existe em todos os setores do comércio de vizinhança nas superquadras.

— A procura exagerada da W/3, além da deturpação básica na sua implantação se deve ao fato de nela existir continuidade.

— A separação do pedestre com o automóvel, ou sua convivência, confere ao veículo vantagens consideráveis em detrimento do pedestre. Nesse aspecto, a preocupação de Brasília chega a ser rodoviária. Se sua ocupação se restringisse ao Plano Piloto, esse problema não seria tão sentido, mas quando essa ocupação se estende à região toda. O tratamento ao pedestre chega a ser brutal. As áreas de pedestre, parecem ilhadas.

O I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, organizado pela Comissão do DF no Senado, prossegue hoje com a apresentação do painel número 2, relativo à institucionalização do planejamento urbano como processo e adequação do Plano Piloto original à realidade em evolução.