

Brasília deve voltar à concepção básica

O crescimento das grandes cidades deixou de ser orientado em função da escala humana e passou a ser dirigido para a escala do automóvel, o que não permite se fale mais hoje em dia em cidades feitas para o homem. Essa observação foi feita ontem pelo prefeito de Curitiba, arquiteto Jaime Lerner, quando se dirigiu aos participantes do I Seminário de Estudos dos Problemas de Brasília.

HOMEM E MÁQUINA

Reportando-se à experiência que vem sendo feita na capital paranaense, Jaime Lerner salientou que a diretriz básica de todo o planejamento hoje em fase de execução, foi a de abandonar a improvisação e buscar-se soluções para os problemas do presente e do futuro próximo, procurando, ao mesmo, reorientar o crescimento da cidade, para evitar grandes cirurgias urbanas.

Isso, segundo disse, levou a uma visão global e integrada dos problemas de circulação, abrangendo desde a comunicação visual e iluminação diferenciada, até os terminais de passageiros, transporte de massa e hierarquia viária.

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

BRASÍLIA

Após mencionar, com a ajuda de projeção cinematográfica, tudo aquilo que vem sendo feito em Curitiba com o objetivo de devolver a cidade aos seus habitantes, o arquiteto Jaime Lerner analisou, de uma maneira global, os problemas de Brasília, cidade que já habitou, ressaltando, de início, que é preciso se dar à capital federal a oportunidade de uma implantação definitiva, o que, entende, só virá com o tempo.

Partindo da convicção de que Brasília já é uma realidade irreversível, Lerner observou que a felicidade da

concepção não corresponde à sua implantação e seu detalhamento.

Exemplificando, citou a falta de pontos de encontro em todas as escalas, a falta de continuidade dos aglomerados residenciais, os grandes espaços vazios da Asa Norte a preencher, a localização aleatória da grande parte da população, a separação de classes flagrante e significativa nos núcleos vizinhos ao Plano Piloto e o desvirtuamento da concepção de determinadas vias, todos, no seu entender, pontos negativos que estão a merecer a devida correção.

HUMANIZAÇÃO

Outro aspecto da cidade que Lerner condena é a separação do pedestre com o automóvel, ou sua convivência exacerbada, conferindo ao veículo vantagens consideráveis em detrimento do pedestre.

"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 não motorizado chega a ser brutal. As áreas de pedestre, em que pese não estarem concluídas, e mesmo quando concluídas, parecem ilhas".

O prefeito de Curitiba entende que é preciso, com urgência, retomar a concepção básica da cidade ou então reestudar a região, para não comprometer ainda mais o planejamento original e, principalmente, para retomar a procura da escala do homem.

"É preciso partir de uma escala, trabalhada em ter-

mos de cenário e dar-lhe conteúdo humano. Talvez firmar uma nova concepção para o problema de circulação, 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 deva ceder, perder sua importância" - acrescentou.

Por mais de uma hora, o prefeito de Curitiba respondeu perguntas dos participantes do Seminário e pessoas que se encontravam no plenário.

PARTICIPAÇÃO

Um arquiteto assinalou que o Seminário tem demonstrado a importância fundamental da participação ativa da população, na gerência dos negócios de sua cidade. Observou-se que a boa saúde da cidade, espaço e vida urbana, só podem ser assegurados e mantidos, através do tempo, mediante uma vigorosa atividade política, por parte dos cidadãos. E indagou ao sr. Jaime Lerner se em Curitiba se manifesta algum tipo de movimento no sentido da organização em Associação de moradores de bairros, ou similares, com o objetivo de reivindicar melhorias, sugerir medidas, resistir a iniciativas prejudiciais da administração ou ao mau uso do espaço urbano?

Disse o prefeito que é muito grande a colocação da participação da comunidade entre uma cidade tradicional e o caso de Brasília. Mas que essa participação existe, principalmente através da Câmara dos Vereadores. A população não fica alheia ao que acontece na cidade. E que é incentivada a criação de Centros Comunitários.

ONIBUS EXPRESSOS

Respondendo a uma indagação do advogado Edmundo de Melo Batista, esclareceu o sr. Jaime Ler-

ner que o projeto de ônibus expresso em Curitiba está em implantação e é uma saída, em termos de transportes, para as cidades médias brasileiras. Explicou que o custo é pouco mais do que do ônibus tradicional. Mas entende que o transporte de massa deve ser subvençionado pelo Governo, quer na sua implantação, que é considerado custo-social, quer também na operação.

HUMANIZAÇÃO

O universitário Eduardo Augusto Marinho perguntou se não é uma utopia a humanização das cidades.

Acho - respondeu o prefeito - que não é uma utopia, à medida que nós tentarmos fazer alguma coisa no sentido de contrariar essa tendência. Entendo que já existe um consenso nas grandes cidades brasileiras de que a humanização da cidade é um ponto fundamental. Acredito que a atuação que se está fazendo em algumas cidades tem levado à humanização.

O arquiteto Ricardo de Aratana afirmou que Brasília foi concebida humana e desumanizaram-na e o processo continua. Para exemplificar, citou modificações como cruzamentos no trânsito, na W-3, Sul, e sinais luminosos. E indagou: como humanizaremos as cidades se poucos conhecem o sentido da palavra "humanizar"?

O prefeito de Curitiba disse que não conhecia Brasília, em detalhes, para discutir aspectos, e que não tinha comentários a fazer a respeito.

Afirmou o Sr. Jaime Lerner que um consenso que existe, hoje, relativamente ao planejamento de uma cidade, se funda em três aspectos importantes: a devolução do centro ao pedestre; a prioridade do transporte coletivo; e a utilização dos terminais de transporte de massa como indutores do crescimento da cidade.