

9-11-74

Uso do espaço urbano em Brasília

Arquiteto Frederico de Holanda

Há dois momentos a observar numa análise de Brasília, análise necessária e ainda incipiente. O primeiro parte das propostas contidas no Plano Piloto de Lúcio Costa, dos princípios que estabelecem as dimensões de seu urbanismo. O segundo, estuda a cidade atual, fruto que é das idéias lançadas quando de sua conceção e das injunções políticas, sociais, econômicas, que informaram sua implantação, nestes quase 18 anos de história.

Será difícil, por vezes, separar um momento do outro. Em que medida as contradições verificáveis, hoje em seu espaço já estavam, explícita ou implicitamente, contidas na proposição original? Em que medida as transformações pelas quais tem passado o Plano o ferem em sua essência? Sem procurar nos limites deste artigo responder diretamente a estas indagações, tentaremos reunir alguns elementos que nos parecem mais vinculados ao segundo aspecto da questão inicialmente colocada: Brasília, hoje, é uma idéia construída em asfalto, concreto, vidro, aço. O processo ao longo do qual sua construção se efetiva, incorpora à idéia primeira uma carga de informações necessariamente ali não contidas de início. Como se tem dado esse "acréscimo"? No sentido do enriquecimento daquilo que antes foi apenas esboçado por Lúcio Costa, ainda que tal esboço definisse com extrema clareza a estrutura da cidade a surgir? Ou no sentido de seu empobrecimento, do impedimento quanto à efetivação das potencialidades presentes no conceito inicial?

Tomemos as várias escadas dos espaços que compõem o Plano Piloto: a escala simbólica/monumental, que confere à cidade seu caráter de capital nacional, sede dos poderes da República; a escala gregária, de convívio coletivo, na interseção dos dois eixos, onde se agrupam os setores de diversões, comercial, bancário, hoteleiro; a escala do coloquial, ao longo do eixo rodoviário, nas superquadras residenciais; finalmente a escala bucólica, no "cerrado" periférico.

Capital nacional e cidade dimensionada para a vida cotidiana, Brasília tem de resolver na articulação e na natureza mesma de seus espaços, essa contradição. O monumento, presente e claramente perceptível, deveria se diluir oferecendo-se em maior intimidade ao usuário, à medida em que este passasse da primeira impressão à distância, ao contato mais direto com os elementos que o materializam. Neste processo de aproximação a informação manter-se-ia constante, e por isso mesmo seguidamente renovada e estimulante.

Tal não ocorre. A Esplanada dos Ministérios, hoje, é um espaço para ser percebido à distância, de fora. Sem dúvida, as visuais da Plataforma Rodoviária, ou da Torre de TV, em direção à Praça dos Três Poderes, são emocionantes, inesquecíveis. Sem dúvida, essa é uma experiência rara, única mesmo, no urbanismo moderno. A clareza e a força desse espaço, lhe conferem uma legibilidade excepcional dentro da estrutura urbana.

Entretanto, encontra-se incompleto. Apenas duas alternativas são oferecidas àquele que o utiliza, cotidianamente ou não: a percepção à distância ou o interior dos edifícios que o compõem. Ao mero passante, o espaço se torna agressivo, desconfortável e inexpressivo. Não existem quaisquer elementos que induzam, ou mesmo permitam, uma relação interpessoal. Na ânsia de reencontrar a escala perdida, não há outra escolha senão penetrar em suas edificações. Entre o seu interior e o espaço do entorno imediato não há qualquer graduação. Os edifícios se esgotam nas claras empenas cegas e nas brilhantes cortinas de vidro que caem até o chão, numa pureza formal extrema. E curiosamente surgem fechar e proteger, em seu interior, atividades inacessíveis para habitante comum.

Algumas indicações que possivelmente minorariam o problema, dependendo de como fossem traduzidas concretamente em espaços edificados, chegaram a ser esboçadas por Lúcio Costa, no Relatório do Plano Piloto: uma placa interligaria os blocos ministeriais, criando áreas de sombra e locais próprios a implantação de pequenos restaurantes, livrarias e papelarias, locais de descanso, etc. Isto não existe.

A transição para um ambiente urbano com outras características se dá abruptamente na Plataforma Rodoviária, conjunto edificado dos mais significativos. O mais importante nó de circulação do Plano, a Rodoviária foi concebida não só como elo de ligação entre os eixos Rodoviários e Monumental, mas como ponto central do espaço pensado na escala gregária. Neste, porém, o empobrecimento do conceito inicial é flagrante.

Os Setores de Diversões, particularmente, deveriam claramente se destacar da estrutura urbana pelo tipo de escala de seus espaços. Locais definidos para o convívio, o encontro, o bate-papo, deveriam possibilitar esses comportamentos, através dos equipamentos e atividades neles localizados. Hoje, o ambiente geral pouco ou nada tem a ver com a atmosfera pensada na proposta.

Aqueles setores são construídos na verdade por dois grandes edifícios que mantêm péssimas relações com o seu entorno, abrigando atividades que mais desvirtuam, a cada dia, a intenção primeira. Escritórios e/ou agências financeiras, cujas repercussões no espaço urbano são radicalmente diferentes daquelas provocadas por equipamentos que abrigam atividades vinculadas basicamente ao lazer recreativo e/ou cultural, pago ou não, determinam outro tipo de "animação" urbana, geram outro tipo de comportamento que não a relação interpessoal franca e "descompromissada". O tratamento das "praças de pedestre" localizadas sobre a Plataforma, hoje imensos estacionamentos, não resolverá o problema. Apenas equipar essas praças, no sentido de atrair pessoas em busca de um tipo de convívio que outros locais da cidade não favorecem, é uma medida evidentemente fadada ao fracasso. Essas praças são hoje estranhos vazios em meio a conjuntos de edifícios voltados basicamente para atividades burocráticas ou comerciais sofisticadas. A menos que se modifique o uso dos atuais edifícios e, concomitantemente, a natureza dos espaços que eles geram, poder-se-á ter o até agora inexistente "coração" da cidade.

Os interiores desses setores, particularmente o Setor de Diversões Sul, vieram a constituir uma das piores arquiteturas que poderemos encontrar em Brasília, ou alhures. A tradução espacial das palavras de Lúcio Costa, quando se refere às vielas das cidades históricas, à rua do Ouvidor, às *piazzetas italianas*, resultou num sem número de becos escuros, mal dimensionados e mal ventilados, que expulsam em vez de convidarem o passante à permanência. Os dois conjuntos de edifícios estão fechados sobre si mesmos como que ignorando, ou mais, desrespeitando a qualidade espacial do seu entorno. Comportam-se como "squisitas verrugas" coladas à Plataforma Rodoviária.

Que dizer então dos mediocres edifícios que se constroem aos quilos ao longo das superquadras residenciais? Os *princípios urbanísticos* definidos para esses locais, (limitação de gabaritos, obrigatoriedade de pilotis, espaço interno livre da circulação intensa de veículos, equipamentos coletivos integrados aos blocos residenciais) transformaram-se em parâmetros estéreis. Repetem-se as soluções ao longo das duas asas residenciais, independendo das características topográficas ou de orientação de cada local específico.

Dois momentos básicos devem ser observados ao fazermos qualquer análise de Brasília: o primeiro, relativo às propostas originais de Lúcio Costa. O segundo, relativo ao aspecto atual da cidade. É este último que Frederico de Holanda analisa hoje, dando prosseguimento à série de artigos sobre Arquitetura que o *Jornal de Brasília* vem publicando semanalmente.

Surgem enormes garagens ao nível do solo, bloqueando por vezes quase um lado inteiro das superquadras. Encontram-se edifícios absolutamente idênticos em várias quadras do Plano, com graves prejuízos para a legibilidade de espaço (já se disse que Brasília não precisa mais de arquitetos, pois tudo nela está definido...). E ultimamente, por absurdo que pareça, já se impede a livre circulação de público pelos pilotis, quer através de proibição expressa que expeditos fiscais tratam de fazer cumprir, quer pelo simples fechamento dessas áreas, transgredindo os índices máximos permitidos por lei, para ocupação por parte das torres de circulação vertical ou dos espaços da zeladoria. É compreensível: mais área construída, mais altos os custos, maiores os lucros...

Se examinarmos finalmente a escala bucólica - a paisagem natural circundante - verificaremos que também aí o uso do espaço deixa a desejar. A grande maioria da população não tem acesso à privilegiada orla do lago, uma vez que esta foi praticamente ocupada por clubes privados, cujo acesso é limitado às mais altas faixas de renda. Nenhum tratamento para uso coletivo foi realizado neste espaço, no sentido de permitir seu desfrute irrestrito. Há indicações de que hotéis de alto luxo serão localizados em áreas ainda disponíveis. Quando se deseja respirar os "ares do campo", as opções estão localizadas a grandes distâncias do Plano, como os parques das Águas Minerais ou do Gama (este atualmente poluído).

As preocupações acima colocadas giram em torno do que nos parece um dos aspectos básicos a considerar na organização do espaço das nossas cidades: a apropriação e uso deste espaço pela grande maioria de seus habitantes. A acentuada queda na qualidade dos ambientes urbanos, com consequências evidentes no tipo de uso que se faz destes ambientes, já beira em alguns casos, como no Rio de Janeiro, o limiar do irrecuperável.

Nunca é demais lembrar também que a "insanidade" (consciente e deliberada, daí as aspas) que orienta as atitudes dos que encaram as cidades e seus componentes como simples produtos rentáveis, é responsável em grande parte pela brutalização da vida urbana. E, em Brasília, apesar do forte controle que o Plano estabelece quanto à ocupação do seu espaço, os reflexos daquelas atitudes já tão evidentes. Nunca é demais voltarmos a estes aspectos, na ânsia de identificarmos as linhas de conduta que possam levar à construção de uma cidade mais humana.