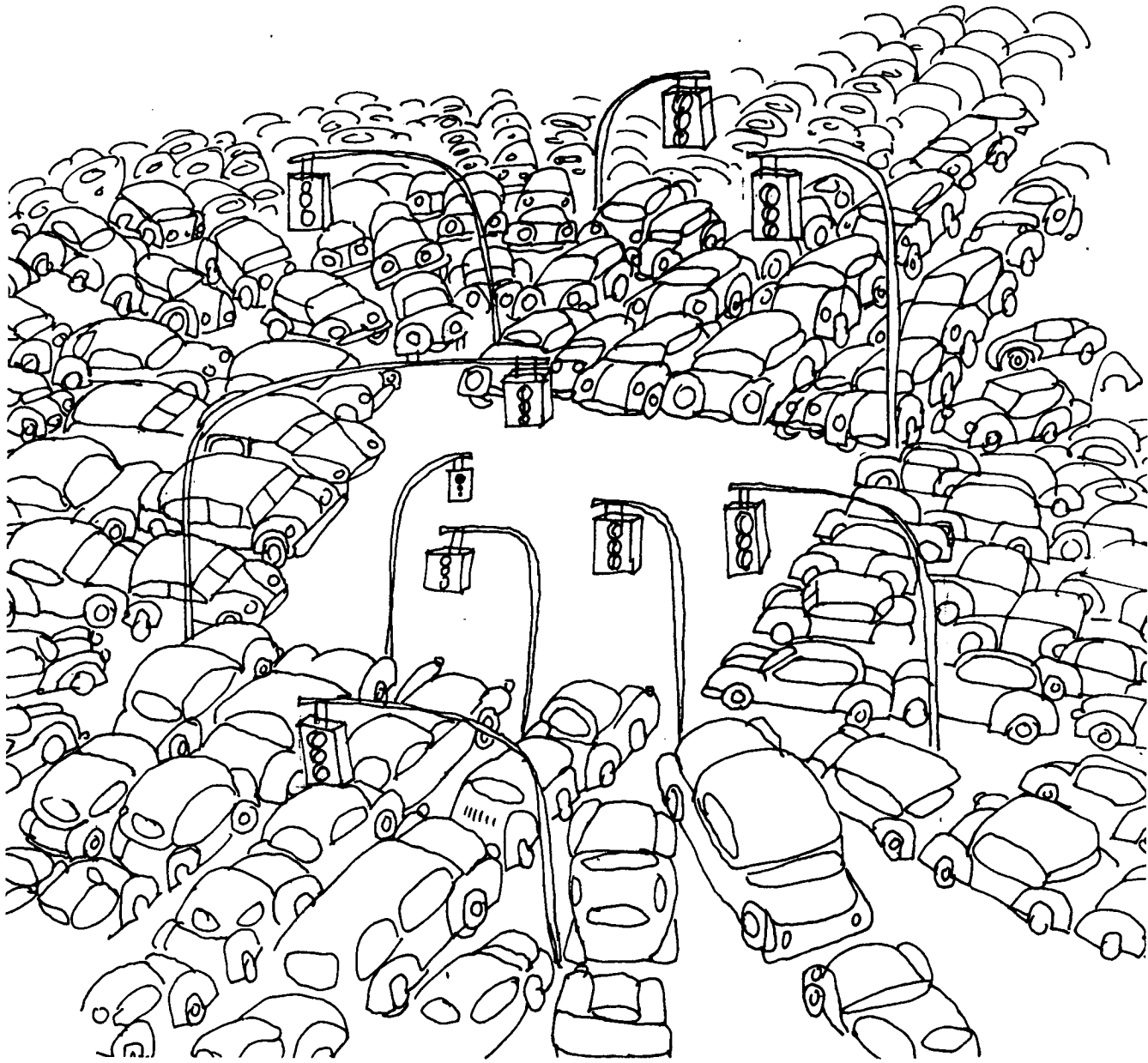


A hora é de corrigir os defeitos

Texto de Carlos Simões



A sinalização luminosa fica bem na cidade tradicional, de quarteirões, de ruas que se entrecortam... Foge, todavia, ao esquema de Brasília, cujo arcabouço circulatório comporta audácia e despreza mediocridade. O que se fez na Avenida W/3 parece de tamanha ingenuidade e de incrível ausência de criatividade, que a qualquer pessoa vem idéia de situação provisória. Chega a ser impossível acreditar na perenidade de tantos semáforos e cruzamentos - aqueles deixando de funcionar continuamente e estes surgidos como obra de feiticheiro principiante. Um e outro flagrantemente ultrapassados pelos trevos e passagens de nível, que apontam, inclusive, passarelas em curva ou soluções dignas de uma cidade que nasceu da consciência de nossa responsabilidade perante o futuro.

Desde o princípio da construção, Brasília vem sofrendo distorções no seu plano urbanístico. Por exemplo: o setor comercial deveria localizar-se no ângulo sul-oeste do cruzamento dos eixos, junto à plataforma rodoviária. Seria constituído por galerias, mas acabou em edifícios de muitos elevadores. Por seu turno, as superquadras teriam comércio próprio, organizado em pequenas lojas, onde se instalariam mercearias, açougues, confeitarias, etc., cujos fundos se voltariam para as pistas de tráfego. Na Avenida W/3, se localizariam os armazéns. Mas, na implantação, baralhou-se tudo, advindo consequências perturbadoras, que acabaram nos tradicionais verde, amarelo, vermelho dos sinais usados no mundo inteiro.

Na Esplanada, os Ministérios militares foram propostos formando praça autônoma, e os demais ordenando-se em sequência, de maneira que o último seria o da Educação, vizinho ao setor cultural, com biblioteca, museus, institutos e o mais. A Novacap, talvez pelas dificuldades financeiras, fugiu ao padrão concebido sem pecado.

Em relação ao trânsito, é dramática a situação. Foram introduzidas modificações decorrentes da sistemática de implantação e dos hábitos trazidos pela população oriunda das cidades tradicionais. A respeito, esta observação se impõe:

— Automóvel e pedestre estariam separados, e, quando aquele se aproximasse das zonas a este reservadas - interior das superquadras e vias de acesso a elas - tráfegariam em pistas interrompidas, que não permitiriam alta velocidade. A travessia das pistas seria feita sempre por passagens subterrâneas e não haveria circulação de pedestres ao lado delas. Tudo foi por água abaixo, quando não se executou o plano para o tráfego de caminhões e ônibus. O usuário do transporte coletivo teve de ser trazido para os locais onde trafegava os seus ônibus e, daí a servi-lo com passeios e calçadas, foi um passo. Como ocorre em toda parte, as passagens subterrâneas deixam de ser usadas. E a guerra entre veículo e pedestre vai fazendo suas vítimas, como se nada de especial houvesse sido preparado para o trânsito da cidade.

O crescimento do número de veículos juntou-se aos erros de implantação, enquanto os motoristas colaboravam nos desacertos que conduziram à abertura da Avenida W/2 e ao formulário crítico que faz das artérias do Setor Comercial Sul imensos parques de estacionamento, enquanto os edifícios vão subindo e mais carros aparecendo. Junto ao Palácio do Comércio, um terreno que poderia ser transformado em área de estacionar vai acomodar mais um prédio de gabarito que as investidas imobiliárias ditarem.

Enquanto isso, o calor vai alcançando índices cada vez maiores. Tarda a arborização, que deveria dominar os espaços vazios, conforme reportagem anterior, na qual o Senador Cattete Pinheiro propõe a transformação de Brasília em cidade-jardim. Aliás, a respeito da sugestão, este repórter recebeu várias cartas. Uma delas, do jornalista Wolney Milhomem, admite que as árvores para sombrear a Nova Capital sejam frutíferas em vez de ornamentais. Explica ele:

— A primeira Constituição Republicana já determinava que se mudasse o eixo de comando brasileiro para o nosso âmagio geográfico. Floriano Peixoto, fiel ao texto legal, compôs a missão Cruls, que delimitaria a figura geométrica da Nova Capital, ao abrir-se a década de 90, do século pas-

sado. Evidentemente, o laudo de Cruls, coerente com a época, não se dilatava, além das considerações técnicas, no ângulo rigorosamente climato-botânico. E o chão virtualmente desnudo, não obstante o apreciável índice de cursos de água perene, sugeria uma face desértica, asperamente clara, em sua tropicalidade seca. Juscelino Kubitschek fez a cidade. Todavia, por armar-se de enganosa lente azul, não atentou para a necessidade básica de erguer uma cidade-bosque, que não acolhesse apenas a fauna humana. Mas a outra fauna: a alada.

Comenta Wolney Milhomem que, por decorrência lógica, os botânicos em nada puderam optar, ao insinuar a moldura panorâmica própria ao Eden, "um prado de Deus que floresceu sob a música das aves; entre o Tigre e o Eufrates". E salienta:

— Obviamente, se foram levantados os monstros de cimento e ferro, plantaram-se árvores ornamentais, mas infutíferas. E os pássaros cantores, por não poderem coexistir com a paisagem estéril, permaneceram domiciliados em determinadas concentrações verdes, nas cercanias. Eles queriam vir. Mas temiam não sobreviver. Tinham razão. Essa orientação, de estética sem poesia, prevaleceu. E vêem-se aí largos tapetes de gramas, numa horizontalidade verde. É uma espécie de epiderme da cidade que influi na fotogenia do cartão-postal. Em outras posições do quadro urbano vêem-se (volto a sublinhar) uma serva rala de plantas ornamentais. E há as árvores frutíferas, que somente nascem aqui e ali, no ritmo de milagrosa espontaneidade. E não chegam a instruir uma filosofia de beleza, de irrecusável influência no campo ecológico. E vivem por viver, em estranha clandestinidade. Tão raras que são! Por não perceber-lhe a escassa presença, a passada não vem. Ora, nenhuma cidade do mundo é habitada apenas pelo gênero humano. Em Brasília, o pássaro poderia ser um sonoro parceiro do homem, como se o seu canto caísse na alma de nós outros, viventes racionais, tal um pinga de mel... E assim, não se pensou em ecologia. E a arquitetura, como ciência agreste, abdica do encanto, do poema, para

consumar-se na frieza tediosa da prancheta".

A sugestão de árvores frutíferas, para atrair os pássaros, é discutível. Todavia, ela é válida para mostrar que a população está atenta ao que se realiza na sua cidade, ainda mais quando vê colocarem-se, na faixa central da W/3 aqueles tanques de cimento-amianto contendo vegetais que têm a presença anulada pelos canteiros improvisados... os quais deviam ser retirados dali, ou jamais terem sido colocados onde estão.

O Governo atual, com a sensibilidade já demonstrada,

poderia retomar a implantação de obras previstas no plano original, corrigindo aquilo que fosse possível e acrescentando detalhes que se conformassem com a genialidade do urbanismo brasileiro, que foi conseguido à custa de esforço, conforme este depoimento de Oscar Niemeyer:

— Hoje, com Brasília fixada, quase esquecemos o que nos custou sua realização. Os obstáculos sucessivos que surgiam, as campanhas odiosas que se armavam umas sobre as outras, com o fim de paralisá-la, e isso sem levar em conta os problemas normais que uma

Aparecia, no traçado original de Brasília, apenas um cruzamento: o dos dois eixos, que a genialidade do urbanista ultrapassou com a grande plataforma de tráfego em três níveis - um, no sentido leste-oeste; dois, no sentido norte-sul. A técnica rodoviária sugeria soluções novas para o problema do trânsito.

No setor residencial, prevalecia o sistema de vias de acesso interrompidas, para evitar a alta velocidade e os cruzamentos. Isso compeliu à implantação de trevos e passagens de nível inferior; mas o pedestre circularia, também, pelo interior das superquadras e quadras, evitando a prática de caminhar em calçadas laterais às vias destinadas a viaturas. A proposição era simples:

- Brasília seria fundamentalmente sem ruas, na acepção comum do termo, porquanto o acesso aos estabelecimentos comerciais se faria pela face voltada para os prédios residenciais; nunca pelo lado das pistas de tráfego intenso. O Plano Piloto de Lúcio Costa venceu pela singeleza, pela harmonia, pela ausência de arrogância do autor (que se comparou a um maquis do urbanismo); principalmente, pela proposição de conciliar o singelo e o

monumental, o humano e o funcional. É evidente que, no desdobramento, surgiriam adaptações. Até modificações. Contudo, aquelas, como estas, deviam ser inteligentes e encaixadas no contexto do espírito da Nova Capital. O que se viu foram fórmulas de engenhosidade duvidosa, de mau gosto, reproduzindo padrões clássicos prenhes de conceitos e idéias anti-Brasília.

A presente reportagem está longe de ambicionar polêmica. Seu objetivo é despertar a atenção para a retomada do monumental, mediante a adoção de providências que substituam, com urgência, as soluções improvisadas, que enfeiam e descaracterizam a "Cidade do Século".

obra dessa natureza acarreta, longe de tudo, sem estradas, perdida no sertão hostil, que parecia nos repelir, mas que cumpria ocupar, para ele levando, dentro dos prazos mínimos estabelecidos, o progresso e a civilização... Era de esperar que, com a cidade construída e louvada em todo o mundo, nossas tarefas se tornassem mais simples e o trabalho realizado merecesse um pouco de respeito e compreensão. Depois da inauguração da Capital, até hoje, são constantes as tentativas de desvirtuá-la, no seu conteúdo de cidade moderna e atualizada".

