

Brasília, 16 anos. Velhos problemas na cidade nova.

O senador J. Catunda — Para onde quer Vossa Excelência levar a Capital Federal?

O senador Nogueira Paranaguá — Para o planalto de Goiás, que já está demarcado para esse fim.

O senador J. Catunda — Sair do Rio de Janeiro para Goiás?

O senador Nogueira Paranaguá — Vou demonstrar a Vossa Excelência.

O senador J. Catunda — Vossa Excelência pode demonstrar por palavras. Praticamente, tenho fé em Deus que nunca se há de fazer semelhante disparate.

(Dos anais do Senado Federal, volumes III e IV, página 204, sessão de 9 de dezembro de 1905).

● No entanto, a mudança se fez. E desde o dia 21 de abril de 1960, Brasília — hoje com 800 mil habitantes — é a capital do País. Uma cidade que, na verdade, ainda é desconhecida pela maioria dos brasileiros, pois, em seu conjunto, difere inteiramente da impressão deixada pelos cartões-postais, quase exclusivamente dedicados a mostrar pormenores de suas belezas arquitetônicas.

As colunas curvas e requintadamente desenhadas dos palácios da Alvorada, do Planalto e do Itamarati, insistentemente fotografadas e filmadas e exibidas fazem supor uma Brasília complicada, com ruas e edifícios extremamente luxuosos e permitem a suposição de um traçado urbano monumental e complexo, difícil de entender.

Dai a surpresa do visitante ao constatar que toda a grandeza de Brasília se baseia, paradoxalmente, na sua simplicidade. Pois a capital federal é uma cidade de traçado urbano extremamente simples, como sugeriu seu fundador, o ex-presidente Juscelino Kubitschek.

Dois eixos

Nasceu — na definição de Lúcio Costa, seu criador — “do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos que se cruzam em ângulo reto, ou seja o próprio sinal da cruz”. Mas Lúcio Costa logo verificou que a topografia do local onde seria construída a capital (5 850 quilômetros quadrados no Planalto Goiano) exigia algumas adaptações a sua cruz.

E um dos eixos foi se arqueando, tomando a forma das asas de um pássaro. Este eixo — observou o urbanista — correspondia, exatamente, às vias naturais de acesso, por rodovia, ao território do Distrito Federal. Dai a idéia seguinte de dar-lhe a tarefa de “eixo rodoviário”, ou, nas palavras de Lúcio Costa, “a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais”.

Ao outro eixo, Lúcio Costa reservou à parte administrativa da cidade que iria ser a capital do País: ao longo dele, foram construídos os prédios dos ministérios, o edifício do Congresso Nacional, a sede do Governo do Distrito Federal, o Teatro Nacional, a torre de televisão e reservados locais para o setor cultural.

Evolução

Como a parte residencial era, evidentemente, bem maior que a administrativa, o desenho inicial da cruz acabou evoluindo para a forma de um avião. O eixo administrativo semelhante a fuselagem, e o eixo residencial representando as duas asas, curvas, grossas, mais extensas que a fuselagem.

A idéia fundamental do arquiteto, porém, permanecia respeitada: com os dois eixos que se cruzavam, cada um destinado a uma função urbanística, separava-se inteiramente a parte residencial da cidade de sua área administrativa.

O eixo administrativo tem seis quilômetros de comprimento e 350 metros de largura. O eixo residencial é ainda mais extenso: seis quilômetros para cada “asa”.

No cruzamento dos dois eixos, Lúcio Costa localizou a estação rodoviária, construída sobre uma plataforma e liberta do tráfego que não se destina ao estacionamento no local.

Nos quatro lados da rodoviária, foram localizados os setores de diversão, comercial, bancário e hoteleiro.

Desta forma, a cidade ficou dividida ao meio pelo Eixo Monumental em duas “asas” residenciais. Em qualquer dos eixos não há cruzamentos de tra-

fego, pois o único que poderia existir foi resolvido com a construção da plataforma rodoviária que liga a Asa Sul à Asa Norte.

Nova vida

A idéia inicial se completou, com o detalhamento urbanístico das áreas residenciais, que previu a criação de superquadras, vias de serviço, pomares, igrejas, escolas, cinemas e comércio, nos dois lados do eixo residencial e em qualquer das asas, observando critérios de uniformidade de construção e urbanização.

Embora de traçado simples, Brasília exigiu para a sua construção um esforço que ainda não terminou, 16 anos depois da inauguração. Cerca de 20 por cento do Plano Piloto permanecem em obras ou a construir, segundo dados do próprio Governo do Distrito Federal.

De início, a construção de Brasília parecia impossível para a maioria dos brasileiros. Até para os que acorreram ao canteiro de obras, entusiasmados com a propaganda oficial, na esperança de encontrar novas perspectivas de vida.

Candangos

No entanto, esses trabalhadores, em sua imensa maioria, nunca chegaram a morar na cidade que construíram. Desde o início, o plano de Lúcio Costa foi considerado “utópico” pelos administradores da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), justamente na parte em que previa a distribuição de apartamentos populares aos “candangos”.

Para a Novacap, era impossível colocar numa mesma superquadra operários e funcionários, como queria o idealizador de Brasília. Assim, a partir de 1958, as populações que se haviam estabelecido nas chamadas “invasões” (terrenos ilegalmente ocupados, onde os “candangos” construíam toscos barracos de madeira para morar) começaram a ser transferidas para Taguatinga — a primeira das cidades-satélites de Brasília, situada a 26 quilômetros do centro do Plano Piloto.

Manoel Borges, capixaba de 50 anos, funcionário da Prefeitura de Taguatinga, viu tudo de perto na época.

— O pessoal da Novacap chegava, arrancava os barracos da Cidade Livre, e madeira e os moradores iam tudo junto, nos caminhões, para o cerrado bruto, à beira do córrego Taguatinga. Chegava lá, descarregava, demarcava um terreno de cem metros, e os fiscais diziam: isso é seu agora.

Foi assim que começou a cidade, cujas construções e letreiros pintados em cores berrantes das lojas em nada lembram o estilo arquitetônico requintado do Plano Piloto.

Taguatinga

Agora, Taguatinga passa dos 150 mil habitantes e seus moradores gostam de ostentar o título de “cidade que mais cresce no Brasil”, repetido diariamente pelos “disc-jóqueis” dos programas de rádio. Sua estrutura urbana, porém, nada tem de semelhante com a do Plano Piloto. Da mesma forma, as outras cidades-satélites — Sobradinho, Brasília, Planaltina, Gama, Núcleo Bandeirante, Ceilândia e Guará — também só apresentam ligeiras semelhanças com o Plano Piloto no traçado de suas avenidas, nas quais estão presentes os trevos para evitar cruzamentos.

Lúcio Costa só previa a instalação das cidades-satélites depois do preenchimento de todas as áreas residenciais do Plano Piloto. Por isso, Israel Pinheiro, então presidente da Novacap, não o consultou sobre a criação de Taguatinga. A cidade foi crescendo sem qualquer orientação, primeiro perto do

córrego Taguatinga, onde seus habitantes se serviam de água. Depois, a partir da instalação dos serviços de água encanada, os administradores preferiram localizá-la numa região mais alta, onde hoje fica o centro da cidade, semelhante a quase todos os centros de cidades brasileiras: pracinha arborizada, coreto, prédio da Prefeitura, cinema principal, hotéis e avenida comercial partindo da praça.

Sobradinho, construída a partir de 1960 é mais bem desenhada, com ruas mais bem arborizadas, mas quase sem vida própria, pois a maioria dos seus habitantes continua trabalhando no Plano-Piloto.

Há o Gama, a 40 quilômetros do Plano-Piloto, também cidade-dormitório, Guarã, com 50 mil habitantes, a mais próxima do Plano-Piloto, habitada por pequenos funcionários e segmentos da classe média que desistiram de viver no Plano-Piloto, devido à especulação imobiliária. Ceilândia, a última cidade-satélite, fundada em 1971 pelo próprio Governo do Distrito Federal para abrigar os favelados das “invasões” do IAPI e Vila Tenório (83.000 pessoas que sobreviviam do subemprego no Plano-Piloto).

Duas cidades goianas que, antes de Brasília, não passavam de povoados quase abandonados, também foram alçadas à categoria de “satélites” de Brasília: Brasília e Planaltina. A antiga “Cidade Livre”, que deveria ser destruída após a construção de Brasília, acabou permanecendo como “satélite”, só mudando de nome: é o Núcleo Bandeirante, cuja maioria da população também vive dos empregos no Plano-Piloto.

Prioridade

As cidades-satélites foram, apenas, a primeira das distorções do plano de Lúcio Costa que, hoje, consagradas pelo uso, criaram uma situação inesperada pelo urbanista: sua cidade “utópica” coexistindo com uma outra cidade, a “cidade real”. O próprio Lúcio Costa rendeu-se a essa coexistência, quando aceitou fazer uma modificação fundamental dentro do próprio território do Plano-Piloto, a quem dedicava atenções especiais. Tudo começou por interferência de Israel Pinheiro.

Estabelecendo as prioridades de construção, ele decidiu concluir primeiro a parte monumental da cidade, deixando para o fim os grandes movimentos da terra necessários à instalação do setor comercial previsto por Lúcio Costa para as áreas laterais da rodoviária. Onde, porém, se estabeleceria o comércio da cidade?

Israel examinou a planta do Plano-Piloto e decidiu que as lojas, bares, restaurantes e estabelecimentos comerciais poderiam se localizar na W-3, uma das vias de serviço das superquadras.

A W-3 segundo o plano original serviria apenas para o estabelecimento do grande comércio atacadista, que não poderia ser localizado nos prédios do setor comercial.

Mas Israel Pinheiro achou que ela poderia ser “a rua comercial” da cidade, lembrando que esse tipo de rua existe em todas as cidades brasileiras. E determinou que a própria sede na Novacap fosse construída na W-3. Ao redor dela, surgiram logo bancos, lojas, bares, restaurantes e um pequeno comércio varejista.

Logo depois, Israel Pinheiro determinou também a construção de casas populares, do outro lado da W-3, para abrigar a população que se havia deslocado para Brasília.