



O Plano Piloto de Lúcio Costa

“Status”, ou cabeça, tronco e rodas

A FINAL, Brasília é uma cidade humana ou profundamente artificial? É neurotizante ou berço de uma nova e sadia civilização, como previram santos e profetas?

Ao completar, na próxima quarta-feira, 16 anos de existência legal, Brasília continua uma cidade em construção que apresenta problemas de velhas cidades, e ainda não dissipou essas dúvidas.

Uma das frases mais famosas sobre Brasília — “uma cidade onde o habitante tem tronco, membros e rodas” — define, na opinião do arquiteto Elvin Dubugras, ex-presidente dos Arquitetos do Brasil — seção do DF, e com inúmeras obras na Capital da República, o principal problema urbano da cidade.

— Todas as soluções tentadas em Brasília — construção de viadutos e de via expressa com Taguatinga, principal cidade-satélite, tem como objetivo facilitar o tráfego de veículos. Assim, cresce o número de automóveis em circulação e deverão ser apresentadas novas soluções para facilitar sua locomoção, gerando um círculo vicioso que deforma a cidade, pois, nenhuma das medidas se constitui verdadeiramente em uma solução — explica Dubugras.

Para ele, enquanto são adotadas “medidas paliativas, o principal do problema, de difícil solução, não é encarado: Brasília está cercada por cidades-dormitórios e favelas, cuja população diariamente se locomove para o Plano Piloto para trabalhar, e não tem para isso um sistema eficiente de transporte de massa.

Insensibilidade

— É um problema social. Quanto mais pobre o cidadão, mais longe do seu local de trabalho e mais caro paga pela condução. É preciso, entre outras medidas, criar condições de trabalho para os moradores das cidades-satélites e proporcionar um sistema barato e eficaz de transporte de massa.

Dubugras, um dos pioneiros da construção de Brasília, critica a “insensibilidade dos sucessivos administradores da cidade”.

— É triste — afirma — ver uma cidade com apenas 16 anos apresentando problemas de cidades velhas.

Disse que compreende hoje a posição “de distância” assumida pelo urbanista Lúcio Costa.

— A gente fala, luta, briga e, infelizmente, não é ouvido. Fala-se, por exemplo, em humanizar o setor comercial da cidade, onde é mais agudo o problema do trânsito, e até hoje não proibiram a circulação interna de automóveis. Enquanto se fala em humanizar aquele setor, reduz-se a vegetação e amplia-se as áreas de cimento armado.

O psicólogo Geraldo Servo, do Conselho Federal de Psicologia, que se diz “um apaixonado pela cidade”, afirma que o automóvel em Brasília “é mais do que em qualquer outra cidade do País uma condição de “status”.

— A procura de “status” é um fenômeno mundial, mas ela adquire em Brasília proporções exacerbadas, vindo, em primeiro plano, o automóvel — acrescentou.

— O psicólogo defende a concentração de esforços para a criação de um sistema de transporte de massas eficaz em Brasília.

— Ao contrário do que ocorre em outras cidades brasileiras, quem anda de ônibus em Brasília é pobre e marginalizado — afirma.

E rebate a tese de que Brasília é uma cidade neurotizante.

— Pelo maior contato familiar — todos podem almoçar e jantar em casa — é natural que os conflitos latentes aqui se afofrem, mas eles não são, de forma alguma, provocados pela cidade. Ao contrário o ritmo calmo de vida de Brasília tende aproximar as pessoas.

Cidade aberta

Geraldo Servo afirma ainda que pelo fato de não ter ainda tradição, Brasília proporciona ao homem “uma sensação menos condicionada e mais aberta, repercutindo no psiquismo dos habitantes que, na realidade, são menos neuróticos que os moradores das grandes cidades brasileiras”.

A “abertura” de Brasília, em sua opinião, é reforçada por sua topografia e por sua arquitetura, que acentuam “a capacidade de percepção espacial das pessoas aqui criadas, conforme comprovam vários testes realizados”.

— A percepção do global, nas pessoas criadas em Brasília, é superior à do detalhe. Isto contrasta, sobretudo, com a percepção do homem criado no Rio de Janeiro e em São Paulo — explica, acrescentando que as pessoas nascidas e criadas em Brasília “sofrem menores influências do passado e são mais despreocupadas, sem tabus e sem preconceitos.

Subemprego

Brasília é uma cidade sem problemas técnicos graves, mas os problemas sociais continuam crescendo de forma preocupante, especialmente nas cidades-satélites, onde a maioria da população depende do subemprego e, por isso, vive em estado de pauperismo.

Essa constatação é do sociólogo Fernando Correia Dias, professor da Universidade de Brasília. Segundo ele, é difícil uma avaliação profunda da cidade, em termos socio-

lógicos, porque a estrutura criada por Lúcio Costa ainda não foi suficientemente testada.

Correia Dias admite que o Plano Piloto — o coração da cidade — não tem problemas sociais, porque as soluções técnicas adotadas no planejamento global preveniram a maioria dos problemas que poderia surgir mais tarde. Para ele, os problemas do Plano Piloto são irrelevantes, apesar de pequenas distorções.

Uma dessas “pequenas distorções”, acrescenta o professor, é o fato de a cidade ter sido planejada antes da expansão da indústria automobilística. Daí, advieram pequenos problemas de estrutura viária. Mas esses problemas, acrescenta, são facilmente contornáveis em vista da flexibilidade da estrutura urbana de Lúcio Costa.

Nas cidades-satélites, entretanto, ele considera difícil encontrar soluções capazes de aliviar os problemas sociais. Acentua que as condições deficientes desses agrupamentos urbanos não são tão graves quanto às das favelas de outras grandes cidades brasileiras, mas necessitam de soluções.

Correia Dias afirma que, apesar das condições desconfortáveis de vida, algumas cidades-satélites — como Ceilândia, a menos favorecida delas — têm planejamento urbano razoável, com arruamento, escolas, policiamento, iluminação.

— Não há, aqui — prossegue — a intenção de segregar as favelas como em outras grandes cidades, em razão da especulação imobiliária. Então, as cidades-satélites têm fixação garantida e alguns serviços básicos podem ser oferecidos.

O sociólogo acha que o grande número de imigrantes que procura Brasília se constituirá em sério problema para o futuro. A maioria desses imigrantes, observa, não tem qualificação profissional e é atraída pela situação geográfica da cidade — uma abertura para o despovoado Centro-Oeste — e pelos atrativos da indústria de construção civil, ainda fortes em Brasília.

Segundo Correia Dias, essa massa de imigrantes representa um “dado favorável à região do ponto de vista cultural”: no futuro, assinala, haverá amálgama das culturas imigrantes e se formará, então a cultura própria da região brasileira.

Mas, do ponto de vista social, acrescenta, é difícil prever aonde levará essa imigração desordenada e inevitável.

— A construção civil — disse — tenderá, com o tempo, a perder capacidade de absorção de mão-de-obra desqualificada, pois o Plano Piloto, um dia, estará terminado. Essa limitação da área física do Plano Piloto é determinada até mesmo pela função primeira de Brasília. No futuro, Brasília estará “pronta” e quando isso acontecer muita mão-de-obra ficará desocupada.

Superado

O sociólogo afirma que Brasília nunca chegará a ser um pólo industrial.

— No máximo, poderá ser um pólo de indústrias leves. Continuarão predominando, sempre, os serviços terciários, o serviço público e a construção civil.

Correia Dias ressalta a preocupação que tem determinado a realização de seguidos seminários para reavaliar a função de Brasília. Segundo ele, todos já aceitam que o papel inicial da cidade — o de pólo administrativo — está superado.

O sociólogo, porém, não prevê soluções para o futuro, afirmando que é muito difícil avaliar, agora, o que resultará do “fosso crescente que caracteriza o desnível da qualidade de vida entre o Plano Piloto — onde os problemas sociais são inexistentes — e as cidades-satélites, que crescem continuamente, sem soluções vitais e definitivas”.

Cultura

A inexistência de uma cultura brasileira foi assinalada pelo jornalista Pompeu de Sousa, presidente da seção regional da Associação Brasileira de Imprensa. Para Pompeu de Sousa, “cultura não se cria por decreto nem na base de improvisação. Nasce, cresce e vive por si mesma e, a rigor, sua sedimentação é longa”.

— No campo da cultura popular, a principal festa de Brasília é a dos Estados, que é uma tentativa de transplante das festas juninas e não um fenômeno cultural brasileiro. A Festa dos Estados é, na realidade, um saudosismo gastro-filantropico promovido por uma entidade que se propõe a amparar os desamparados da cidade. O carnaval de Brasília é um pálido arremedo do carnaval carioca — acrescentou.

Pompeu de Sousa, defensor da fixação definitiva da Capital Federal, diz que a cidade foi construída para ser um pólo administrativo e essa função por si só, não é capaz de dotá-la de uma vida alegre e diversificada como o Rio de Janeiro, por exemplo.

— Brasília é uma cidade de funcionários públicos — disse — aos quais se acrescenta uma população de serviço para suprir as necessidades da população compulsória. O funcionalismo público já deu ao país expressões culturais como Machado de Assis e Carlos Drummond de Andrade, mas esse detalhe é mais um acidente pessoal do que um fato inerente às qualidades e à excelência do serviço público.