

HOJE, NA REALIDADE, MUITA INCOMPETÊNCIA

Pelo plano inicial, as cidades-satélites somente seriam construídas depois que Brasília atingisse de 500 a 700 mil habitantes. Mas a previsão não funcionou: previa-se uma população de 500 mil habitantes apenas em 1980 e hoje

Brasília já caminha para atingir um milhão de habitantes, dentro de poucos anos. E com o crescimento demográfico vieram os carros determinando profundas alterações no

plano viário da cidade. Mas nem sempre os administradores contaram com criatividade e competência suficientes para sugerir alterações adequadas no planejamento de um Niemeyer e de um Lúcio Costa.

Fundamentalmente, seguindo-se a projeção adotada sobre o crescimento de Brasília (500 mil habitantes até 1980), as modificações que hoje estão se introduzindo em sua estrutura básica não seriam necessárias, pois o traçado original continha disposições capazes de suportar aquele fluxo de desenvolvimento.

Entretanto, diante do imprevisível, isto é, o crescimento desordenado da população, a inexistência de uma política real em termos de controle dos fluxos migratórios e a caracterização de Brasília como cidade nitidamente motorizada, (apresenta um dos maiores índices de automóveis por habitante comparável aos das maiores cidades dos Estados Unidos), conduziu fatalmente às modificações, às vezes sem o necessário planejamento e a aquiescência dos criadores de Brasília. Não raro com incompetência.

Sem ainda ter sido concluído, o traçado original, face às necessidades prementes, principalmente no setor viário, teve ao longo desses 16 anos diversas modificações básicas.

Tomando-se por exemplo o traço que deu origem ao Plano Piloto, observa-se que a partir do início do Eixo Rodoviário Sul (Eixão), na sua extremidade Sul, a atual administração, lançando mão do concurso de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, está introduzindo importante alteração no traçado com a construção do Trevo de Triagem Sul, um conjunto de sete viadutos que se encarregarão de coletar e distribuir o tráfego proveniente das cidades-satélites, da Península Sul e dos próprios centros comerciais e administrativos.

A função circulatória, descaracterizada no Eixo Rodoviário pelas notórias deficiências de acesso e escoamento, obrigou, ao longo desses anos ao uso sistemático dos eixos auxiliares, de menor capacidade circulatória e incapazes de atender à demanda do tráfego, embora facilitem o acesso às áreas residenciais.

Somente agora, pressionado pelas crescentes dificuldades de circulação dos 110.000 veículos que trafegam por Brasília, é que o Governo do Distrito Federal se volta para o problema, criando soluções satisfatórias, embora incompreensíveis do ponto de vista arquitetônico projetado inicialmente.

Lúcio Costa, há seis anos, comentando o que vinha sendo feito em Brasília, considerou que em parte o Plano Piloto vinha sendo cumprido satisfatoriamente. Segundo o urbanista, o plano, em obediência ao estipulado no edital de concorrência, previa que, uma vez atingido o total de 500 a 700 mil habitantes, seriam criadas cidades-satélites integradas no planejamento da área circunvizinha, tendo ocorrido precisamente o contrário.

A cidade ainda é apenas um arquipélago urbano, ainda está vazia, e os núcleos periféricos criados inicialmente para acolher a população que afluiria aos canteiros de obras e não se dispunha a regressar, transformaram-se em pseudocidades satélites, desintegradas de qualquer planejamento conjunto, o que representa uma anomalia urbanística fundamental.

No ponto de cruzamento dos eixos originários ao Plano Piloto, a situação atual é completamente adversa à concepção inicial, tendo sido feitas radicais transformações com a recente reforma da Estação Rodoviária. O grande centro de diversões previsto, representado hoje pelo conjunto de edi-

ficadas Venâncio, perdeu-se em sua finalidade precípua, e a grande área fronteiriça, tanto do lado Norte como do Sul é até agora um grande parque de estacionamento.

Depois desses 16 anos é que se retoma o plano original com relação àquele setor, com a anunciada construção das praças (duas) em frente a cada conjunto (Venâncio e Nacional), eliminando-se sensivelmente a corrente de tráfego que existe no local e dando o verdadeiro sentido urbanístico preconizado por Lúcio Costa.

O que não foi feito até agora, embora estivesse previsto, foi o estabelecimento de um sistema de tráfego para caminhões, tanto em relação aos Eixos Monumental e Rodoviário, com cruzamentos sinalizados, embora sem interferir com a estrutura destinada aos demais veículos, bem como uma rede de vias para o trânsito local dos pedestres.

Nesse aspecto, somente agora, contando com o concurso do Ministério dos Transportes é que se preconizam meios adequados para o tráfego de pedestres, evitando-se o conflito entre homem e máquina.

As vias de acesso ao Setor Comercial Sul, destinadas aos caminhões, apenas recentemente foram reativadas (são as denominadas ruas de serviço), e se destinam aos movimentos de carga e descarga, utilizando-se o subsolo dos edifícios locais.

O Plano dava ênfase ao problema do estacionamento, sobretudo no Setor Comercial Sul. Contudo foram construídos conjuntos de edifícios naquele local sem estacionamento subterrâneo, assim como em vários ministérios, suprimindo-se igualmente o estacionamento corrido em toda a extensão da Esplanada, aos fundos.

Na Esplanada observam-se novas mutilações do Plano de Lúcio Costa, desde o gigantesco mastro da Bandeira, que não estava previsto até o abandonado Teatro Nacional (que só agora será concluído), passando pela incorreta distribuição dos Ministérios, de acordo com o traçado original.

Ainda no setor da Esplanada-Estação Rodoviária, o plano destacava a necessidade de um melhor aproveitamento para aquela área, havendo projeto para o entrosamento dos sistemas local, regional e interurbano, com um serviço de transporte de primeira qualidade (segundo concepção de Lúcio Costa), com manutenção impecável e a adoção do sistema de transferências para não onerar indevidamente os usuários.

Numa consideração generalizada do que estava previsto com relação às superquadras de Brasília e do que existe atualmente, na própria concepção de Lúcio Costa ao analisar as distorções existentes, surgem três aspectos importantes: As áreas de vizinhança, novas quadras não projetadas, e moldura verde.

Quanto ao primeiro aspecto, o plano estabelecia que nas áreas de vizinhança, constituídas por quatro Superquadras, fossem atendidas as diferenciações de padrão econômico vigentes, a fim de possibilitar, ainda que em quadras diferentes, a moradia num mesmo setor de funcionários de todas as categorias ou assalariados de vários padrões. Entretanto, os administradores, considerando o fato uma utopia, resolveram vender antecipadamente

todas as quadras a pretexto de tornar o empreendimento autofinanciável, desfazendo-se assim da oportunidade de por em prática uma urbanização capitalista socialmente aceitável, já que, diluindo uniformemente as diferenças, evitaria a divisão da cidade em áreas ricas e áreas pobres.

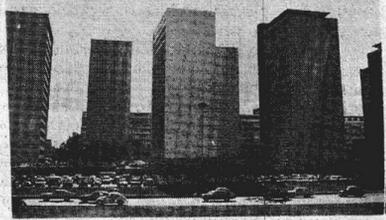
No segundo caso, o plano propunha o recurso a determinados arquitetos ou a abertura de concurso público para a urbanização e edificação das quadras que não fossem projetadas pela Divisão de Arquitetura e Urbanismo, mas, segundo Lúcio Costa a própria Coordenação para o Desenvolvimento de Brasília (CODEBRÁS) passou a lamentavelmente, construir em grande escala ao longo do eixo rodoviário-residencial, edifícios vulgares de aparência suburbana e coloração imprópria.

Em 1970, Lúcio Costa ainda via esperança para corrigir aquela falha, pois ainda existiam dezenas de Superquadras por construir. No seu conceito, o teor arquitetônico de um prédio não depende do seu custo, depende, sim da presença de um arquiteto que na verdade o seja. Fica, contudo, a pergunta: ainda há tempo de corrigir?

E finalmente, o plano determinava: que as quadras deveriam ser emolduradas por uma densa cortina verde de árvores de porte, no duplo propósito de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio ou lazer, independentes da arborização interna e resguardar as edificações das vias de tráfego, com a vantagem ainda de escondê-las em parte, no caso, infelizmente confirmado, da sua má qualidade. Os 20 metros exigidos para a consecução desse plano lá estão, mas passados 16 anos, os enquadramentos ainda estão por definir, embora Lúcio Costa já tivesse feito essa advertência há seis anos.

Repassando-se declarações do urbanista Lúcio Costa, encontra-se um texto deveras interessante em resposta a uma pergunta sobre qual seria a solução urbanística para evitar o nascimento de favelas em torno de Brasília, além de promover a integração das cidades-satélites com o Plano Piloto.

— O cineasta Joaquim Pedro de Andrade, disse então Lúcio Costa, fez um documentário sobre Brasília falsamente intitulado *Contradições de uma nova cidade*, quando na verdade deveria chamar-se *Contradições de um país em desenvolvimento*. O simples fato de transferir a capital, não poderia alterar da noite para o dia a realidade brasileira. Enquanto o planejamento nacional e, conseqüentemente, o problema da habitação, for baseado na aceitação passiva do fato de a população do país compor-se de duas partes, uma de pessoas e outra de "sub-pessoas", essa aberração continuará; o próximo recenseamento, para ser válido, deveria consignar esta dupla categoria de gente. É uma indignidade "planejar" conjuntos residenciais urbanos com unidades de 25 a 30 metros quadrados para famílias compostas de cinco a oito indivíduos, rádio inclusive, pois não se trata apenas de espaço, o problema é também sonoro. Esse "mínimo" deve ser o maior possível, ou seja, da ordem de 42 a 50 metros quadrados, ainda que a amortização do capital leve 50 anos ou mais. É aí que reside a verdadeira segurança nacional.



ATÉ A ILUMINAÇÃO FOI ALTERADA

— A iluminação de Brasília está confusa, cheia de manchas, sem a clareza feérica que deveria caracterizá-la. "A afirmação de Lúcio Costa mostra o distanciamento dos projetos iniciais da iluminação de Brasília.

Pelo projeto inicial, a W-3, que seria uma via secundária, teria, em vez dos grandes postes de intensa luminosidade, uma iluminação mais tênue, intensificada pela luz das vitrinas e dos luminosos.

A Praça dos Três Poderes teria palmeiras imperiais iluminadas por projetores. O espelho d'água, as palmeiras e os edifícios iluminados dariam à Praça, a "sensação de suspense e de serena grandiosidade."

O projeto previa ainda a iluminação discreta de postes baixos (semelhantes às das praças do interior) para as superquadras. A Esplanada dos Ministérios, a iluminação seria feita pelos postes na faixa central, além dos projetores de luz que destacariam as fachadas dos ministérios.

O Setor mais iluminado seria o de Diversões, iluminada hoje apenas pelos letreiros publicitários de gás neon. O projeto de colocação de luminárias, a exemplo do Setor Hoteleiro Norte, ainda não atinge o Setor de Diversões.

Prevê-se atualmente a substituição dos postes, conhecidos como "tácos de folge", pelos postes de aço e de luminária redondas. Essa substituição, abrangendo toda a cidade, justifica-se por serem, os novos postes de fabricação nacional, mais baratos e de maior poder de iluminação.

Para as superquadras, diferente do plano original que previa a variação de cores entre elas, a iluminação deverá não só receber melhores, como passará a existir em algumas delas, até hoje não beneficiadas pelo sistema de iluminação.