

Urbanista quer convívio melhor no Plano Piloto

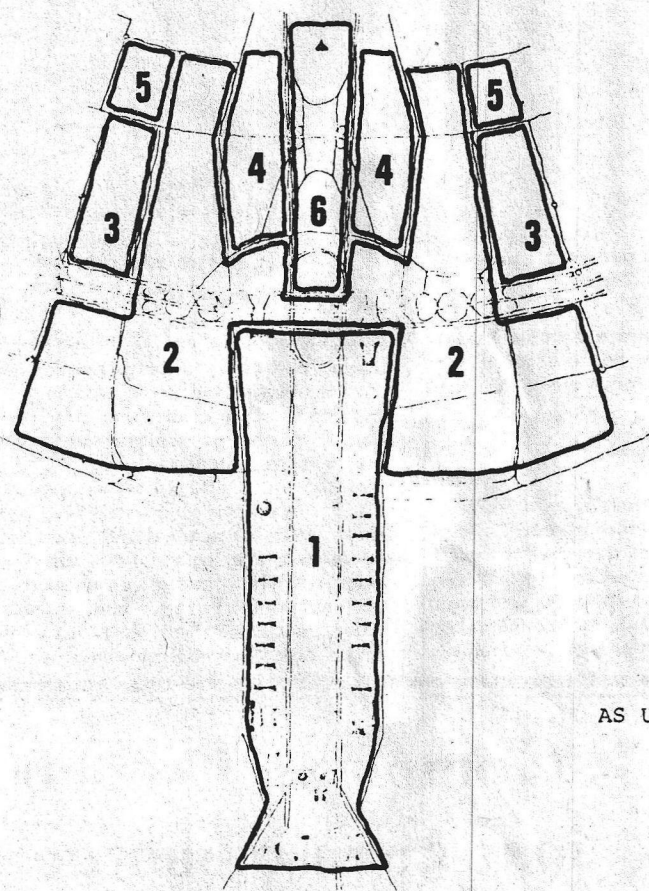
A limitação de veículos no centro urbano de Brasília e a proposta de concentração das atividades

geradoras de maior animação urbana a distâncias compatíveis com deslocamentos realizados

a pé são algumas das proposições levantadas pelo Professor Frederico de Holanda, do

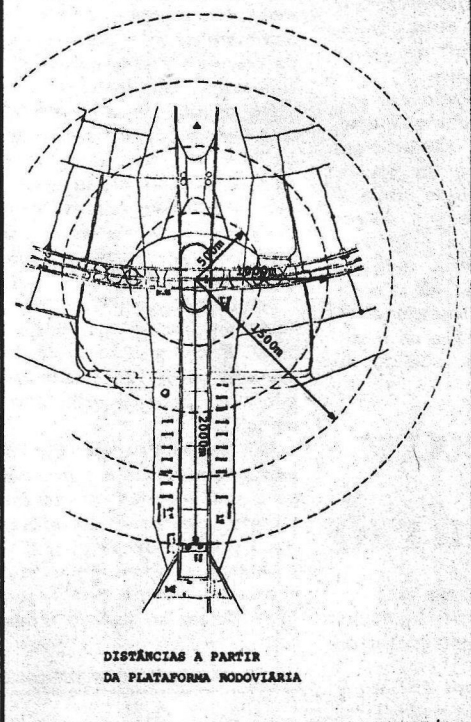
Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, para transformar o centro de Brasília,

num ponto de agradável vivência comunitária, sem os atuais conflitos do ator social - o homem - com a cidade.

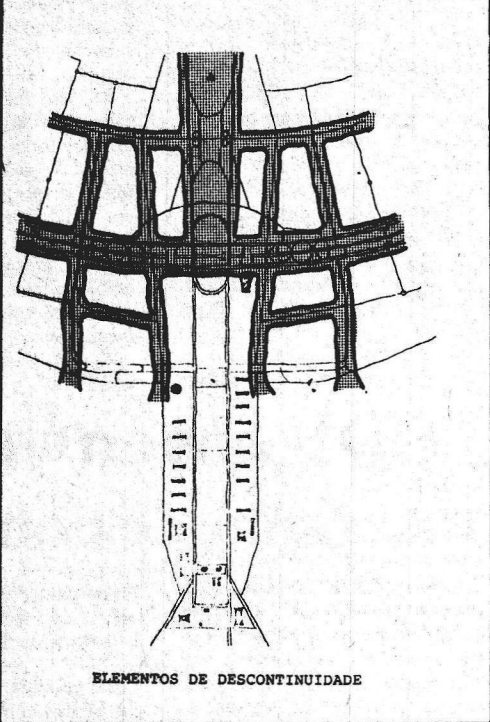


AS UNIDADES ESPACIAIS

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1 - setores culturais, Esplanada dos Ministérios e Praça dos Três Poderes | 4 - setores hoteleiros |
| 2 - espaços para diversões, comércio e serviços | 5 - setores de rádio e tv |
| 3 - setores médico-hospitalares | 6 - Parque |



DISTÂNCIAS A PARTIR DA PLATAFORMA RODOVIÁRIA



ELEMENTOS DE DESCONTINUIDADE

O problema dos estacionamentos no Setor Comercial Sul é uma das indicações mais evidentes da crise do centro urbano de Brasília, crise que, segundo os técnicos, deve perdurar por muitos anos mais, em função das soluções buscadas, e que, longe de alcançarem o conjunto, se restringem a dificuldades pontualmente localizadas.

Em sua monografia sobre "O Centro Urbano de Brasília", o Professor Frederico de Holanda admite, como hipótese, que o "centro da cidade ainda deixa muito a desejar, como o espaço propício ao intercâmbio sócio-cultural, em sua acepção mais ampla", além das dificuldades que enfrenta, em razão de soluções que "acabam por prejudicar ainda mais a sua qualidade ambiental".

Integrante do corpo docente do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Frederico Holanda registra "a tendência atual de destruir, no centro da capital, os espaços livres que se esboçavam como interessantes espaços entre vários setores, pela implantação de soluções inadequadas para os entroncamentos viários, como é o caso mais flagrante o complexo de viadutos ligando as duas W/3s que sacrificaram a fonte luminosa e a praça adjacente.

Salientando, na sua introdução ao trabalho, que as "colocações feitas devem alimentar a discussão sobre a controversa, complexa e sem dúvida importante experiência urbana que é Brasília", o professor lembra o caráter hipotético das posições assumidas, necessárias, segundo ele, "para servir de base ao lançamento de uma pesquisa mais aprofundada sobre o tema".

OS SETORES DO CENTRO

Limitando o centro de Brasília às unidades especiais compostas pela Esplanada dos Ministérios, a Praça dos Três Poderes, os setores médico-hospitalares, hoteleiros, de rádio e televisão, os espaços para diversões, comércio e serviços e mais o parque entre a plataforma rodoviária e a Torre de TV, Frederico de Holanda se propõe uma prospecção, inicialmente, em função da ocupação norte/sul.

Nestes termos, é grande o desequilíbrio entre esses setores: enquanto o Setor Comercial Sul se apresenta ocupado em termo dos seus 84 por cento de seu limite de saturação, o norte que lhe corresponde não tem uma só projeção construída.

Cobrindo, uma área total de solo urbano de 488,74 hectares, a área total de construção das edificações deve se situar por volta dos 1.358.000 metros quadrados, com índices de construção apresentando-se entre 0,12 e 0,53, os quais, se comparados aos de outras cidades, revelam uma diferença significativa, atribuída, à generosidade do sistema viário e dos espaços livres de Brasília.

Segundo refere o arquiteto em sua obra, "tomando os índices do projeto atual, conclui-se que a saturação do centro se dará a cerca de 4.714.000 m² de área de construção, sendo que a presente ocupação não ultrapassa os 30 por cento desse total".

Se antes de atingir a metade da ocupação possível o centro de Brasília, revela tantas dificuldades é de se presumir que, caso não sejam encontradas respostas a altura, os problemas irão se cronificando, com um consequente desajuste entre o setor social e o seu centro urbano.

De acordo com pesquisa efetuada, o professor admite que o número de empregos da área se situa por volta dos 63 mil, o que significa a razão de um emprego para cada 21,50 m² de área construída. E, conforme, amostra realizada no Setor de Diversões Norte, ele pôde indicar uma frequência média diária de 20 mil pessoas, ou seja, uma viagem para serviços gerada por cada 3 metros quadrados de área construída.

Tomando por referência o Setor Comercial Sul, suas proporções e frequências, teríamos uma geração de 452 mil viagens por dia para serviços, 45 mil das quais previstas para a hora do pico, dado suficiente para demonstrar a elevada participação do setor nos momentos do "rush".

Segundo essa linha de suposição, o Professor concebe, na hora do grande movimento, que a soma de viagens de serviço e de emprego resultaria em 76.700, das quais, no máximo, 52 por cento se dando em automóvel particular, e os 48 por cento restantes por transporte coletivo.

FALTA INTEGRAÇÃO

Um das dificuldades encontradas pelo professor em relação ao centro urbano é sua falta de

homogeneidade, criada em função do próprio espaço físico como da rigorosa especialização de uso (diversões, bancos, escritórios), gerando uma série de "ilhas funcionais".

Assim, a mobilidade pessoal é grandemente entravada - assinala - em evidente contradição com a proposta de franco acesso de grandes massas de população ao próprio coração do centro, representado pela plataforma rodoviária, que organiza os principais setores especializados em torno de si.

Explica ele que metade da área construída no centro é ocupada por serviços públicos, vindo a seguir os espaços para serviços de negócios e financeiros. O comércio varejista, serviços pessoais e diversões ocupam a fração insignificante de 7,1%, quase comparável aos 5,1 e 5,0 abrangidos pelas atividades de alojamento e saúde.

Há que notar, também, que a excessiva concentração do comércio varejista e diversões nos conjuntos "Venâncio" e "Nacional" e na plataforma rodoviária esvazia, segundo o arquiteto, os demais setores de atividades dinâmicas características de áreas centrais.

Além do mais, segundo ele observa, a concentração dessas atividades em edifícios do tipo "shopping center" parece inadequada ao centro da cidade, pelo pequeno efeito de animação que gera nos espaços urbanos, e das limitações que impõe à improvisação, à informação e permanência de pessoas. A não ser as vias de circulação, não resta espaço às pessoas para instituírem os grupos, as conversas, os pagos.

COMO UM TODO

Tomando o centro como um todo, Frederico de Holanda verifica que as atividades desenvolvidas, no caso particular de Brasília, são bastante diversificadas. Têm lugar, ali, um sem número de ações sociais necessárias à sua dinamização: o poder político, as manifestações culturais, o lazer urbano, a prestação de serviços pessoais, de alojamento de negócios e financeiros, o consumo de bens materiais, a produção de informações (imprensa falada e televisada).

Registra ele, também, "a presença de espaços para reuniões de massa (contudo, subutilizados) e locais que se afirmam como pontos de encontro aos fins-de-semana (a feira de artesanato, por exemplo), os quais, segundo salienta, se "não vierem a ser ocupados pela sofisticação crescente (e equivocada) dos nós viários, poderão constituir importantes elementos integradores dos vários setores".

Do ponto-de-vista do acesso, considera o professor que, ao atual modo de locomoção, a saturação das vidas do centro se daria muito antes daquela dos espaços edificáveis. Assim, esses acessos estariam inteiramente congestionados quando estivessem edificados apenas 68 por cento da área de construção total prevista, o que se dará em menos de 15 anos.

REESTRUTURAÇÃO

A monografia do professor, como não poderia deixar de ser, abrange o centro em seu todo, com as especificações e detalhamentos desejáveis, e, em função dos problemas apresentados, ele alinha hipóteses que poderiam ser consideradas num plano de reestruturação do setor.

Entre suas proposições está a que limita o número de automóveis no centro, evitando-se a destruição de espaços de uso coletivo por parques de estacionamento, e adequando-se o modo de locomoção à disponibilidade do sistema viário de acesso ao local, com a adoção de um sistema de transporte de massa.

Outra proposta é feita no sentido de concentrar as atividades geradoras de maior animação urbana a distâncias compatíveis com deslocamentos realizados a pé, a partir da estação Rodoviária, consolidando-a como fundamental elemento organizador do centro.

Salientando a necessidade de desdobramento de todos os objetivos em finalidades específicas, Frederico de Holanda expõe a necessidade de um processo de planejamento contínuo, sistemático e global para a área, de forma a identificar em caráter permanente os problemas a resolver, e as medidas a implantar e avaliar.

Sem isso - ele conclui - "a cidade continuará a sofrer as consequências de medidas isoladas que criam problemas muito mais graves do que aqueles que se propunham resolver".