

BRASÍLIA

20 ANOS DEPOIS

As formas arquitetônicas de Brasília mantêm ainda muito de glamour dos seus primeiros anos, porém, seus habitantes já não exibem o ar heróico dos pioneiros da década de 50. A cidade cresceu de modo acelerado, e os seus um milhão e duzentos mil habitantes já não parecem ter a mesma tolerância dos primeiros candangos. As deficiências de transportes coletivos, as carências habitacionais, a inexistência de oportunidade de lazer para a maioria de sua população, os poucos eventos culturais, a preencher o seu dia-a-dia, fazem de Brasília uma comunidade onde os mais pobres já exibem um pronunciado senso de insatisfação e impaciência com a cidade que ainda parece pertencer ao futuro. Mais do que promessas, exigem melhores condições de vida e aspiram a uma maior parcela de participação na administração da cidade.

Ao longo dos seus 20 anos de existência a "Capital do Futuro" vem aos poucos assemelhando-se cada vez mais às demais comunidades brasileiras, e a esperança de que o seu rígido planejamento a tornaria uma comunidade mais democrática, mais inovadora e mais confortável de viver, vai-se dissipando aos poucos. Sobre tudo nas cidades-satélites que hoje abrigam cerca de três quartas partes do Distrito Federal; foi sobretudo essa Brasília periférica que cresceu nos últimos 20 anos.

O plano-piloto retém quase todos os privilégios em termos de melhores e mais numerosos serviços públicos, maiores oportunidades de lazer e melhor infra-estrutura viária. Para ali acorrem, vindos de cidades-satélites distantes até 40 quilômetros, os trabalhadores e os estratos médios-baixos e baixos do funcionalismo.

Na realidade, longe do sonho dos seus utópicos idealizadores e planejadores, Brasília vem sendo construída sob a forma de núcleos que se estratificam e hierarquizam com enormes diferenças de renda, privilégios e bem-estar. Tal hierarquia se orienta basicamente em função das distâncias do plano-piloto, ou seja, quanto mais longe mais pobres são as comunidades e quanto mais pobres mais gastam tempo e dinheiro com transporte, contam com menos e piores serviços públicos, dispõem de menores oportunidades de lazer e menor segurança pública. A imagem futurística da cidade se preserva apenas nas formas ousadas de sua arquitetura, de alguns dos seus prédios públicos, em algumas mansões à beira do Lago Paranoá.

Ao tentar construir uma urbe adequada à era da máquina, implantou-se no plano-piloto uma concepção nova de urbanismo, onde a cidade se subjugava ao automóvel, onde a ênfase absoluta era na rápida circulação de veículos que transitam em avenidas quase sem cruzamentos. As suas superquadras residenciais formadas por conjuntos de blocos de apartamentos são comunidades servidas por escolas, pequeno comércio, serviços mais urgentes e clubes de vizinhança. Constituem-se juntamente com o setor habitacional individual — que são áreas privilegiadas às



Domingo passado, a primeira festa dos 20 anos de Brasília reuniu quase 50 mil pessoas

margens do Lago (artificial) Paranoá, — em oásis onde as classes média e superior se enclausuram, embora também já se notem grandes diferenças entre superquadras.

O resultado dessa concepção linear onde tudo circula fácil desde que seja do Sul para o Norte ou vice-versa, é uma cidade onde se anda rápido desde que se tenha automóvel, onde não existem problemas sérios de estacionamento; mas onde as pessoas não têm locais onde caminhar sem riscos e onde inexistente acesso às margens do lago, quase inteiramente privativos de residências e clubes.

Vinte anos depois de formalmente inaugurada, a cidade ainda está incompleta, com áreas na chamada Asa Norte e nos setores habitacionais individuais do Lago ainda por construir. Contudo

já se percebe uma clara irritação pelo planejamento que encapsula a cidade numa camisa-de-força. A monotonia dos prédios com formato semelhante, a compulsiva igualdade do layout das superquadras, conjuntos e setores, deixam poucas possibilidades à expressão urbanística da nossa cultura e da nossa época. É uma estrutura lógica mas sem espírito, já que este é expressão de forças espontâneas, é uma cidade fria onde tudo tem seu lugar mesmo antes de existir, é um monumento à civilização da máquina numa cultura ainda por mecanizar. É uma utopia.

Os milhares que aqui vieram enfrentar, a princípio chocados, esta cidade sem praças, de avenidas sem nomes, de prédios sem números e de ruas sem esquinas, mas aos poucos tratam de se amoldar ou de se resignar ao seu burocratismo urbano, pois Brasília também

oferece oportunidades de trabalho e níveis salariais muito acima das regiões de onde provêm seus habitantes, sobretudo no Nordeste e de Minas. Além do mais, os 20 anos da cidade não permitiram ainda o surgimento de "donos" estabelecidos; não se formaram ainda "famílias tradicionais" e os indivíduos mais influentes da comunidade — o estrato superior do Governo federal — mudam não só a cada novo período administrativo, mas também com as naturais oscilações políticas. Sendo uma cidade de migrantes que romperam parte dos seus vínculos familiares ao chegar aqui, estes formam e reforçam uma estrutura social muito mais permissiva e com níveis de mobilidade social bem superiores aos do país e onde as aspirações são mais altas. Aqui a vida social se organiza fundamentalmente em torno da unidade familiar

nuclear e sobre esta recaem todas as pressões que a solidão e o habitat diferentemente impõem ao indivíduo. Disso resultam tensões que ora reforçam, ora enfraquecem a estrutura familiar. Dessa forma sobrevivem as uniões mais sólidas.

Após 20 anos de existência, a cidade parece descortinar novas possibilidades de desenvolvimento. Entre segmentos cada vez maiores de população, inclusive dos seus governantes, parece sedimentar-se uma consciência crítica sobre a experiência do seu planejamento rígido, como também um crescente esforço de participar na gestão dos interesses comunitários através da implantação de "prefeituras" em superquadras e no setor residencial do Lago Norte.

Um balanço de Brasília enquanto experimento urbano não pode ser feito conjuntamente com o projeto que através dela visava ampliar nossas fronteiras econômicas. O resultado da experiência de Brasília enquanto projeto de afirmação da capacidade do homem tropical em realizar a ocupação de áreas inóspitas maximizando o uso daqueles recursos que nos eram então abundantes — a terra e a mão-de-obra — parece plenamente favorável. Contudo é necessário repensar Brasília enquanto utopia urbana. A ingênua expectativa de que um harmonioso planejamento do espaço e a disciplina do seu uso permitiria alterar estruturas ditadas pela nossa cultura e história, parece plenamente descartada. Na realidade, tomou-se o efeito pela causa, e criou-se uma estrutura urbanística que ao não refletir nossa realidade, segregou no isolamento das cidades-satélites o trabalhador e o pobre. Mais do que favorecer a integração dos diferentes grupos sociais, a ordenação burocratizante do espaço urbano da cidade legitimou, sob os auspícios do planejamento, formas de discriminação antes não conhecidas no nosso país.

Não obstante o reconhecimento universal do gênio dos seus idealizadores e planejadores, estes não poderiam captar todos os detalhes e riquezas da nossa herança e experiência urbana. Na verdade, Brasília parece muito mais um esforço de negar qualquer relevância à experiência do nosso passado urbano.

Deveras ao invés de refletir nossa cultura, ela arrisca-se em projetar a idéia do futuro, um futuro cujas formas urbanísticas e arquitetônicas não fazem sentido sequer com o nosso presente. Brasília encerra uma lição do autoritarismo da nossa época, onde o Estado autolegitima-se como supremo planejador das nossas vidas e do futuro dos que nos sucederão. Até que ponto podemos consentir n'outras Brasília? Até que ponto pode-se admitir como sensato conceder a quem quer que seja o direito de planejar a forma das cidades do futuro? A decadência do automóvel não retira da atual forma de Brasília muito da sua funcionalidade? Quem podia prevê-la 20 anos atrás? Quem pode prever os próximos 20 anos?