

# Do plano original às mutações nesses 20 anos

Inaé Amada

Brasília completa 20 anos e ainda não atingiu sua maturidade. Se por um lado se pode considerá-la uma cidade acabada, pronta, por outro a grande quantidade de problemas que ainda restam a resolver deixa a impressão de que nunca poderemos dizer que está completa.

Se se compara a cidade atual com o plano original criado por Lúcio Costa saltam aos olhos as gritantes diferenças. Para uns deturpações, para outros uma simples adequação à nova realidade, que se impõe. De qualquer maneira poucos são os que hoje vêm nessas mudanças um fato exclusivamente negativo. Para o superintendente da Novacap, Edison Grossi de Andrade, arquiteto formado pela UnB, o maior problema que Brasília enfrentou e ainda enfrenta é a falta de um plano-diretor de implantação do projeto original. Já para o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, seção DF, Marco Antônio Galvão as maiores deturpações surgidas na cidade foram originadas pela falta de apoio e atenção dos sucessivos governos, que não souberam estabelecer uma escala de prioridades reais.

Apesar de aparentemente contrastantes, tanto o depoimento de Marco Antônio quanto o de Grossi coincidem nos pontos principais, o que não deixa de ser uma boa surpresa, pois afinal, nos dá a impressão de que pela primeira vez há uma convergência de opiniões que será, evidentemente, muito útil a Brasília.

Para Marco Antônio, não existe nada contrário à preservação de alguns espaços, mesmo que originalmente não previstos, como é o caso do espaço cultural criado a partir da Escola Parque, da 308 sul. Atualmente, se se fosse seguir o projeto original de Lúcio Costa, seria preciso haver ali uma reforma. No entanto, tudo o que se gerou naquele lugar já faz parte do patrimônio cultural de Brasília, não havendo, portanto, motivo para alterar sua conformação física.

Por outro lado, construir um autódromo no setor de esportes, como foi feito há poucos anos atrás, não teria, segundo a visão do



CLAUDIO ALVES

Até o sistema viário do Plano Piloto teve de ser modificado por causa da superpopulação de automóveis e do imprevisível crescimento demográfico de 10 por cento ao ano.

presidente do IAB-DF, nenhum sentido. «Não tenho certeza, mas creio que esse autódromo só foi utilizado para corridas de Fórmula-1, uma única vez. E gastaram-se ali milhões de cruzeiros. Agora, quando todos sabemos que o Hospital de Base da Asa Norte — 3º HDB — está parado por falta de recursos, inventam de concluir o estádio de futebol. Não é coerente».

Sobre esse aspecto do problema, Grossi, superintendente da Novacap, vê-se obrigado a concordar com Marco Antônio. E vai mais longe: «O grande problema enfrentado por todos os governos é o da prioridade. E errou-se muito em não consultar a população sobre as suas prioridades. Neste governo, por exemplo, houve uma reunião com os moradores da Península Norte para que fosse feita, em comum, uma lista de obras prioritárias para a região. A reunião foi ótima. Soubemos quais eram as prioridades daquela população e elas vão ser cumpridas dentro da medida dos recursos do GDF. Mas as coisas não são assim tão simples. Nessa reunião alguém levantou o problema da ponte sobre o lago, que até aquele momento não havia sido mencionado. E pronto. Queremos a ponte, porque ela é imprescindível etc. Foi quando o governador, que participou do encontro, foi obrigado a colocar a situação um pouco mais clara: «A verba que temos para a Península Norte é de 8 milhões de cruzeiros. Para construir a ponte não dá nem para o projeto. Mas dá para asfalto, escolas, meio-fio...» Hoje, a população do Lago Norte não reclama nenhuma ponte. Quem reclama a ponte são as imobiliárias.

«Estas consultas, ao nível das cidades satélites, vêm sendo feitas através de contatos constantes com os administradores regionais. No Gama, por exemplo, a grande queixa era a erosão. Deve-se levar em conta que, nesse caso específico, a situação se complica um pouco. As obras para contenção da erosão são caríssimas. Estamos investindo agora 20 milhões de cruzeiros para fazer parques dois quilômetros de tubulação para captação pluvial. Serão precisos, ao todo, 120 milhões, só nessa fase de captação pluvial.

Marco Antônio alerta para um dado importante. As cidades satélites não estavam previstas no plano original de Brasília da forma como foram constituídas. Estavam previstas sim, mas para serem construídas a partir do momento que se esgotasse a capacidade habitacional do Plano Piloto. Mas o Núcleo Bandeirante, que era um acampamento provisório, acabou se transformando em cidade, e surgiu Taguatinga sem que ninguém pudesse fazer nada em sentido contrário. De qualquer maneira, o presidente do IAB-DF não cre que as cidades-satélites sejam um problema em si mesmas. «Faltaram apoio e atenção dos governos para os problemas que geravam necessidades reais à população. Fica claro no exemplo do autódromo a incoerência da política».

Um caso típico dessa incoerência, segundo Marco Antônio, é o edifício Rádio Center. Ele foi aprovado, construído, ocupado. E só aí, depois que todo mundo falou, o Governo resolveu se mexer. Processos de um e outro lado e acabou concluindo pelo despejo dos atuais ocupantes. «Foram mesmo despejados? Não. Não foram. Hoje em dia, aquela área da W-3 Norte é um local de constante congestionamento de trânsito e fica muito perigosa nas horas de maior movimento. O que me pergunta é o seguinte: Se se esvaziar o Rádio Center, existirão rádios, televisões e coisas afins em número suficiente para ocupá-lo? Pois é. O erro foi ter permitido sua construção. Agora fica difícil consertar».

De qualquer maneira, parece a Marco Antônio que, pela primeira vez está havendo um movimento de participação concreta do IAB-DF junto ao governo. Ele explica que o Instituto foi procurado pelo secretário de Serviços Públicos, Geraldo Maciel, que acenou com a perspectiva de vir a consultar o órgão para dar seguimento ao PEOT — Plano Estrutural de Ocupação Territorial. E o presidente do IAB-

DF criticamente, confessa, uma falha: «Passamos tanto tempo sem ser ouvidos, tendo que recorrer à imprensa para poder fazer chegar ao GDF nossas críticas, que de repente nos vimos incapacitados para um diálogo mais amplo. Não tínhamos mais um conhecimento profundo do PEOT, foi preciso que voltássemos a estudá-lo. E claro que fomos surpreendidos com isso. No entanto, creio que não nos cabe a culpar por inteiro. Se tivéssemos tido oportunidade de participar sempre, não teríamos assumidos uma postura exclusivamente crítica».

Por outro lado, os arquitetos de Brasília, apesar de mostrarem-se muito abertos a essa possibilidade de participação, mantêm-se numa posição de desconfiança que não se pode deixar de considerar natural: qual é a garantia de que esse governo vai ser diferente? Por enquanto, só se tem certeza das intenções, mas os meios para cumpri-las são ainda muito teóricos. Como isso vai se dar na prática? Algumas coisas que já andam acontecendo aumentam essas dúvidas. Uma delas diz respeito ao problema das áreas destinadas às escolas-classe e parque nas entre-quadradas. Segundo uma estatística da Secretaria de Educação, não há necessidade de construir tantas escolas assim. No entanto, as áreas que lhes são destinadas estão sendo cedidas para a rede de ensino particular. Ora, se não há necessidade de se construir mais escolas, porque então as escolas particulares estão proliferando tanto?

Mesmo com a melhor das boas intenções não se tem conhecimento, até hoje, que tenha existido um governo, qualquer que tenha sido ele e em qualquer lugar, que tivesse investido grandes somas de dinheiro em obras de infra-estrutura. As obras que não aparecem. E, infelizmente para Brasília, os maiores problemas da cidade só serão resolvidos justamente através dessas obras que não aparecem assim tão facilmente aos olhos do eleitor. E o caso do problema da despoluição do lago, por exemplo.

O depoimento de Edison Grossi, superintendente da Novacap, é bastante claro quanto a todos esses assuntos. Ele desenvolve um longo raciocínio que se inicia na discussão das alterações feitas no plano original de Lúcio Costa e vai até os estudos que o GDF vem desenvolvendo diante da perspectiva de que no ano 2000 Brasília deverá atingir uma população de cerca de 8 milhões de habitantes.

«Não se pode falar que houve deturpação do plano original de Brasília. Lúcio Costa deixou uma cidade pronta. Nós sentimos, nós todos que moramos aqui, falta de uma normalização. Foram gerados vários polos de atração distintos. Foram os casos das 107, 108, 308, 305, 105 Sul, só para citar uns poucos exemplos. E não havia então uma preocupação com as consequências que isso traria.

«A partir desses polos foram criados demandas que levaram ao surgimento de equipamentos comunitários, como bancos, padarias, farmácias, etc. Ora, a cidade pronta só existia no papel, não existia no real.

«As novas quadras foram, por sua vez, gerando novas demandas, daí, por exemplo, o grande crescimento do comércio da W/3 Sul. Não houve deturpação, o que faltou foi um plano diretor de implantação. Um plano de prioridades de implantação. A W/3 cresceu no comércio e aí surgiu a necessidade de se construir casas. O melhor exemplo para esse tipo de raciocínio é a diferença que existe hoje entre o Conjunto Nacional e o Conjunto Venâncio. Um foi feito com um plano de ocupação e administração, o outro só tinha fins especulativos. Daí que um deu certo e o outro é o que sabemos».

«Não culpo o Governo. O que houve foi a falta de um plano diretor que orientasse a implantação de Brasília. E aí, surgem os problemas sociais. Elitizamos um núcleo habitacional.

Continua