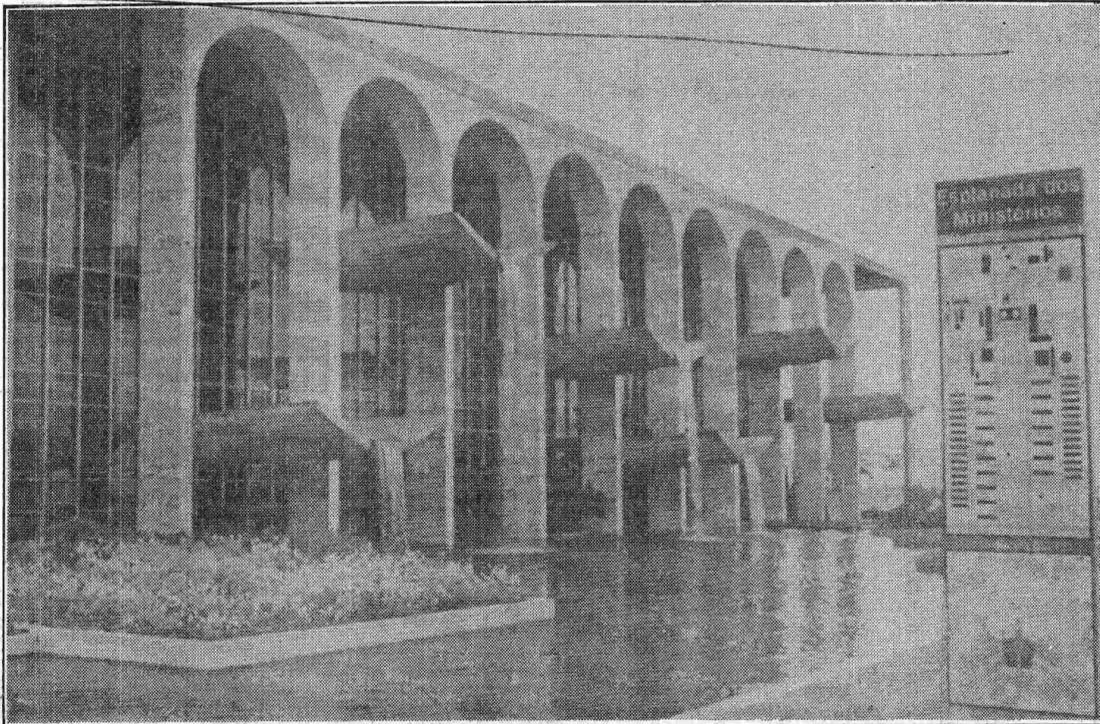
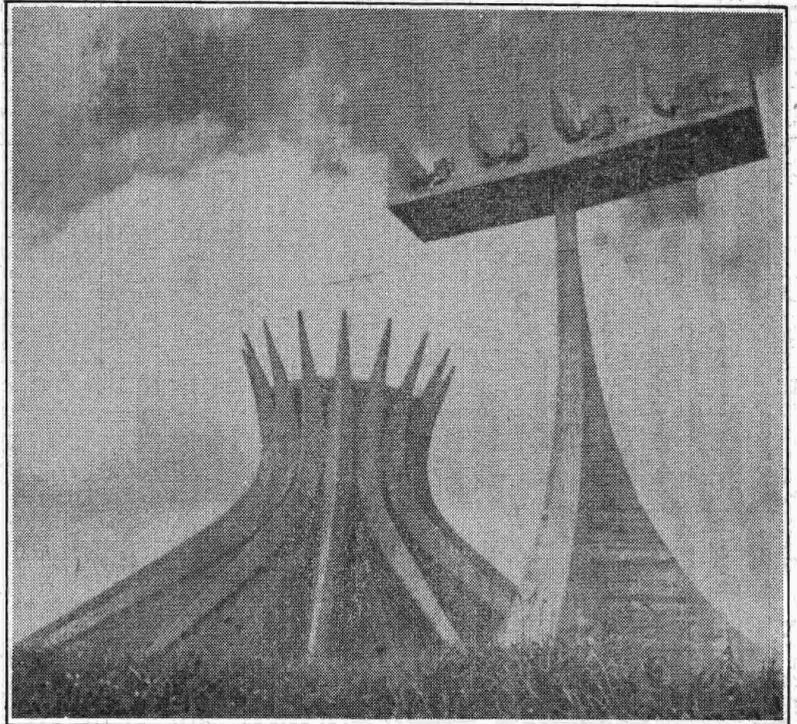


# BRASÍLIA, 20 ANOS



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA



A CATEDRAL

## HÁ VIDA E ALEGRIA NAS RUAS CHEIAS DE PRÉDIOS E PALÁCIOS

Cora Ronai, Teresa Cardoso e Márcio Braga

**B**RASÍLIA — Com o barril de petróleo custando cem vezes mais do que em 1960 e cerca de 1 milhão 300 mil habitantes, quase o triplo do que se previa inicialmente, Brasília completou 20 anos — um aniversário marcado por uma extensa agenda de comemorações e a constatação de que, de seu nascimento até agora, muitas coisas mudaram e, especialmente, muitas coisas precisam mudar, da situação precária da maioria das cidades-satélites à estrutura de transporte coletivo, insuficiente para atender às necessidades da população de uma cidade onde quase não se anda a pé por causa das grandes distâncias.

De todas as modificações a serem feitas, a que tem maior importância para a atual administração é o novo enfoque que se pretende dar a Brasília, não mais uma cidade-monumento fria e desumana, cheia de palácios inóspitos e poucos convidativos, apesar de suas qualidades arquitetônicas, mas uma cidade animada e cheia de vida, com uma população que, pela mistura de pessoas de todo o país, acabou ganhando características próprias. Para acentuar isso, o Governo do Distrito Federal adotou como slogan das comemorações dos 20 anos de Brasília a frase "Nossa gente, o maior monumento".

O que há, realmente, por trás desta frase? Para quem mora na cidade, mais do que um efeito verbal, uma realidade que se manifesta de forma mais clara a cada dia: Brasília, inegavelmente, já tem vida própria, já tem suas praças e até mesmo as suas esquinas, improvisadas em pontes de encontro, botecoquins e conjuntos comerciais. Para quem vem a Brasília de passagem, apenas um slogan turístico: na Praça dos Três Poderes o único movimento é o dos pombos, o dos pipoqueiros e o dos próprios turistas. Nos palácios, além da guarda, não se vê mais ninguém. Entre os Ministérios, poucas pessoas caminham. Nos estacionamentos, entretanto, quantidades de automóveis fazem supor estarem seus motoristas por perto — embora não se saiba exatamente onde.

Para descobrir isso, é preciso ter certo **know-how** da cidade, na verdade das duas cidades distintas que convivem lado a lado — aquela das revistas e dos cartões postais, que pouco afeta a vida cotidiana de seus habitantes, e aquela que se esconde meio tímida entre as quadras, no setor de diversões, as cidades-satélites. Na Brasília dos cartões postais, tudo é mármore, luxo, vidros-fumê, concretos aparentes. Na outra Brasília, como em todas as cidades do mundo, misturam-se o lazer e o trabalho, a riqueza e a miséria. As doses são desiguais e o pior bocado cabe, hoje, às cidades-satélites, onde vive a população de baixa renda, afastada pelas grandes distâncias que levaram as classes de maior poder aquisitivo a concentrarem-se no Plano-Piloto, numa estratificação social muito nítida.

Até hoje, discutem-se as causas do fenômeno, imprevisto por Niemeyer que queria uma cidade onde todas as classes vivessem mais ou menos misturadas — e onde, se possível, desaparecesse o próprio conceito de classes. Além das distâncias, que naturalmente tornaram menos valiosos terrenos das cidades-satélites, apontam-se atualmente como erro de sucessivo Governos a excessiva atenção que se dá ao Plano-Piloto, por ter a população de maior renda, em detrimento das cidades-satélites. Entretanto, pode ser que a verdade esteja exatamente na situação oposta, isto é, pode ser que a classe de maior renda esteja no Centro porque este tem melhor infra-estrutura do que as cidades-satélites. Afinal, argumentam assessores do GDF, era preciso começar a urbanizar Brasília por algum lugar — e este lugar foi o Plano-Piloto.

A solução para a situação precária das cidades-satélites, hoje simples dormitórios sem atrações, sem infra-estrutura de serviços públicos razoável, sem vida cultural e esteticamente desagradáveis estaria, para o professor José Galbinsky, chefe do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, na descentralização da oferta de empregos públicos, ainda a principal atividade de Brasília. Com a transferência de algumas repartições ou a instalação de futuras repartições públicas em cidades-satélites, argumenta ele, estas cidades teriam uma base econômica própria que lhes permitiria viver em melhores condições.

Esta não é uma solução tão simples como parece, reconhece o professor. Para implantá-la, seria necessário, antes de mais nada, ter um serviço de telecomunicações absolutamente perfeito, que não causasse atraso ou tumulto no fluxo de serviço. Seria necessário, igualmente, um sistema de transporte que tornasse as cidades-satélites realmente mais próximas do Plano Piloto. E, finalmente, seria preciso dotá-las de uma infra-estrutura que permitisse o bom funcionamento de órgãos do Governo. No momento, a administração das cidades-satélites e o Governo do Distrito Federal tentam soluções mais imediatas, como a contenção do fluxo de migração interna para Brasília, o asfaltamento de quilômetros de ruas ainda enlameadas durante as chuvas e empoeiradas nas secas, a instalação de redes de esgoto e energia elétrica, postos de saúde e assim por diante — mais ainda há um longo caminho a ser percorrido até que as cidades-satélites se tornem lugares confortavelmente habitáveis.

O Plano-Piloto também tem seus problemas. Com vias de acesso muito estreitas entre as quadras, sofre constantes engarrafamentos na hora do rush. Em algumas quadras, especialmente na Asa Norte, não há nenhuma urbanização — ao passo que em quadras já urbanizadas da Asa Sul simplesmente não há conservação do que já foi feito. O sistema telefônico nas residências mais afastadas do Lago Sul — a Zona mais elegante de Brasília, onde há, em média, uma piscina para cada três casas — deixa a desejar, assim como a infra-estrutura comercial.

O problema do comércio é especialmente agudo no Lago Norte, outra região elegante. Lá ainda não há centro comercial e para comprar gênero de primeira necessidade é preciso ir ao Plano Piloto — ou seja, uma distância de no mínimo dois quilômetros. Nas superquadras, este problema já foi resolvido — quase todas as entrequadras contam, hoje, com padarias, farmácias, quitandas. Algumas se caracterizam por determinados tipos de atividades comerciais — assim, a CLS 309 e a CLS 305 são, por exemplo, verdadeiros centros de moda, com filiais de marcas famosas do Rio e São Paulo, ao passo que a CLS 302 se caracteriza por farmácias e lojas de móveis.

Há também os conjuntos comerciais, que, além de cinemas, restaurantes e pontos de encontro, abrigam uma infinidade de Boutiques, lojas de presentes, perfumarias, papelerias, livrarias, etc. Ir ao Rio fazer compras, como acontecia há alguns anos com as senhoras mais finas da sociedade local, também conhecida como "aristocracia da poeira", não acontece mais. Hoje vão ao Rio e a São Paulo fazer compras apenas as donas das Boutiques — o que simplifica muito a vida de todo mundo", dizem as senhoras finas, que, nem por isso, deixam de ir ao Rio com invejável frequência.

Sair de Brasília ainda é comum — como apenas agora começa a existir uma geração nascida na cidade, todos têm parentes em outros lugares. Há, além disso, um grande contingente de funcionários de primeiro e segundo escalão importados de outros Estados, que têm garantidas em suas mordomias as passagens que bem entenderem. Entretanto, cada vez mais gente passa o fim de semana em Brasília — algo simplesmente impensável há alguns anos, quando permanecia na cidade aos sábados, domingos e feriados era, se não prova de mau gosto, pelo menos confissão aberta de situação financeira catastrófica: só ficava mesmo quem não tinha mais nem crédito junto às companhias aéreas.

Hoje, os aviões ainda saem cheios nas sextas-feiras à tarde e aos sábados pela manhã, mas já é possível ir ao aeroporto em fins de semana sem passagem marcada com antecedência e conseguir vaga. Nos grandes feriados, isso ainda é impossível — mas aos poucos Brasília, com seus grandes espaços verdes, sua vida sem tantas agitações desnecessárias e desgastantes como as dos grandes Centros e o aspecto de lugar vivo que vão ganhando ruas, jardins e edifícios depois de um certo tempo, vai conquistando seus habitantes.

Quando chega a segunda-feira, as conversas já são muito diferentes do que costumavam ser há alguns anos: a maioria conta o que fez no clube, os passeios e churrascos, alguns falam de suas viagens. Sintomaticamente, se o caráter de referência a outras cidades era, antes, essencialmente nostálgico e tristonho, e Brasília inevitavelmente perdia nas comparações, hoje a tônica

é o sossego da cidade e a qualidade de vida que permite a seus habitantes proteção contra o tumulto e a insegurança de outros lugares. Em vez de arrendidos funcionários transferidos a contragosto, que vêm mais cinco dias para, na sexta-feira, merecer outra passagem, os aviões de domingo à noite trazem pessoas um tanto cansadas, com ar de quem se divertiu bastante mas finalmente voltando para casa.

O Plano Urbanístico de Brasília, decorridos 20 anos de sua fundação, ainda é motivo de discussão: há quem se ponha integralmente a favor do projeto inicial de Oscar Niemeyer e Lucio Costa, há quem esteja ferrenhamente contra. Não há meios-termos. A cidade desperta paixões e odios e, mais ou menos como em relação à Seleção Brasileira, todos teriam a sua própria maneira de construí-la, caso tivessem sido consultados nos idos de 1960.

Em geral, porém, domina a noção da infalibilidade dos criadores e de sua obra, deturpada, mais tarde, por Governos desastrosos: se o plano original houvesse sido seguido à risca, argumenta-se, Brasília seria perfeita. Como todas as radicalizações, esta é uma noção falsa. Na verdade, várias coisas nasceram erradas em Brasília — a começar pelo excesso de energia que a cidade é obrigada a gastar, quer pelas distâncias imensas entre todas as cidades, quer pela arquitetura dos Ministérios e outras construções públicas que não levaram em conta características ecológicas da região, abusando do vidro, dos subsolos, de materiais não originários do Planalto Central.

Sociólogos especializados em cidades artificiais apontam algumas falhas, também, na compartimentação de atividades: entre eles, há os que acreditam que, quando uma cidade é artificialmente construída, deve seguir, ao máximo, a conformação que uma cidade naturalmente formada adquire, isto é, a concentração de vários núcleos completos em si, em que se misturam locais de trabalho, lazer e moradia, e onde se permite, a quem quiser, ir a pé de casa para o trabalho. Acusa-se Brasília, ainda, de não estar correta em proporção ao homem: a amplitude de certos espaços, certas avenidas, criaria o sentimento de solidão que, ainda hoje, domina quem quer que pense em andar pela cidade.

Este sentimento era mais forte há alguns anos, quando havia uma massificação padronizada na construção de blocos de apartamentos. Com uma situação privilegiada, em que não era preciso espremer um edifício no meio de outros e espaços que permitiam a apresentação de novas propostas, Brasília caracterizou-se, não obstante, pela uniformidade de seus blocos residenciais retangulares e desgraciosos. A simples ideia de fazer algo diferente levantava, invariavelmente, um coro de protestos, como se alguém estivesse pensando em fazer um belo decapê num dos sarcófagos de Tutancamon.

Hoje, há uma liberdade maior: muitos blocos têm varandas — antes proibidas — que tornam seus apartamentos decididamente mais agradáveis e espaçosos. Uma nova experiência em termos de superquadra foi feita na 207 Sul, onde os blocos se alinham quase que em círculo, deixando um amplo espaço interno para lazer. Naturalmente, a obra foi condenada por uma quantidade de arquitetos — e, se os edifícios quadrados da quadra não são exatamente leves, há, pelo menos, uma salutar quebra na monotonia da paisagem. Assim acontece também com as construções mais recentes que, a exemplo das realizadas em outras cidades, abusam de pisos de cerâmica,



CAMELOS NA RODOVIÁRIA

mármore, luxos. Talvez não sejam um modelo de perfeição arquitetônica, mas refletem o gosto de seus moradores e dão a quem procura um apartamento uma possibilidade de ação estética antes inexistente.

A variedade torna a cidade mais humana, na medida em que é humano ter ao lado de coisas de bom gosto, coisas de mau gosto também. A padronização de uma ou de outra tendência é excessivamente artificial e, em Brasília, agravava-se com a intocabilidade do projeto de Niemeyer e Lucio Costa, mesmo quando havia falhas flagrantes, como nas entrequadras comerciais da Asa Sul, pequenos edifícios acanhados e desgraciosos. Na Asa Norte, partiu-se para um outro tipo de construção de entrequadra — e se às vezes se tem feito é francamente horrível, a verdade é que, em termos comunitários, o resultado é muito melhor: hoje as entrequadras da Asa Norte são muito mais animadas, reúnem mais pessoas, têm vida mais intensa, ultrapassando as fronteiras do simples comércio de quitanda.

Entretanto, não há como negar que nem todas as modificações foram para melhor e que para grande quantidade de falhas contribuiu decisivamente a ação de alguns Governos. Deles, o mais criticado é o do Coronel Hélio Prates da Silveira, unanimemente atacado por todos os arquitetos da cidade. De suas obras, a mais criticada é o mastro da Bandeira Nacional, plantado atrás do Congresso. Em termos de escala, ele tira todo o equilíbrio de volume da Praça dos Três Poderes, que não comporta outro elemento vertical além dos edifícios da Câmara e do Senado.

A sua retirada — solução estética das mais simples — não é nada fácil e sempre envolve discussões patrióticas: pensar em removê-lo é invariavelmente interpretado pelo Governo como falta de nacionalismo. Para Elvím Mackay Dudubras, presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, Seção Brasília à época do Governo Prates, este não é entretanto o maior dos problemas da cidade. Ele trabalhou com Lucio Costa no início da construção de Brasília e insiste em que o grande aspecto a ser levado em consideração é, não a deturpação do plano físico, mas do ideal básico da nova Capital.

"Isso porque Brasília, no plano de Lucio Costa, daria oportunidades iguais a todos, e permitiria condições de vida decentes, assim como distâncias equivalentes para as diversas categorias econômicas. O desvirtuamento está aí". Para ele, toda cidade é um organismo vivo que, por estar em constante transformação, tem, sempre, que ser ajustado às mudanças sociais. Para Brasília, entretanto, previa-se um crescimento menos desordenado — especialmente nas cidades-satélites, hoje quase favelas.

Elvím Dudubras acha que uma cidade de 20 anos com tantos contrastes sociais pode ser considerada uma das maiores tragédias da história da humanidade — um bairro de luxo no Plano Piloto, bairros miseráveis de subúrbios nas cidades-satélites. Entre os que moram bem, no meio do verde e bem servidos por infra-estrutura de serviços públicos e os que moram nas cidades sem planejamento, sem asfalto, sem esgotos, uma distância de 30 a 50 quilômetros, no que Dudubras define como "uma odiosa discriminação social" — agravada pelo fato de que quem mora na periferia tem a oportunidade diária de comparar seu padrão de vida com os dos moradores do Plano Piloto, "uma agressão sem limi-

tes a quem mora mal". Hoje, dois terços dos 1 milhão 300 mil habitantes de Brasília vivem nas cidades-satélites.

A Capital planejada por Lucio Costa devia abrigar 500 mil habitantes. Segundo alguns arquitetos, o desvirtuamento hoje observado não chegou a comprometer o plano original, até porque — diz o profissional Paulo Magalhães — "Brasília está funcionando muito bem, ou será que ainda não repararam?". Ele observa que desde o Governo de Janio Quadros, interrompido em agosto de 1961, já começava a afigurar-se em Brasília a questão da falta de emprego para absorver as levas migratórias, na maioria nordestinas, "ainda atraídas pelo canto da sereia", e explica que, naquela época era impossível prever o crescimento do país, muito menos o de Brasília, cujas cidades-satélites tiveram que ser criadas para servir de depósitos populacionais.

A semelhança da maioria dos arquitetos, ele prega a descentralização regional de Brasília para, com isso, serem criadas ofertas de trabalho na periferia. O próprio Governo do Distrito Federal informa estar acionando um programa de implantação da região geo-econômica do Distrito Federal, isto é, o desenvolvimento de pequenas cidades adjacentes de Goiás e Minas Gerais, para capacitá-las a atrair as levas migratórias com a oferta de empregos.

O Governo do DF deixa claro que Brasília não agüenta mais receber migrantes, com o risco de adquirir todos os problemas de uma metrópole comum, inclusive a violência, absolutamente indesejável numa cidade criada com uma destinação administrativa, política e cultural. O Governo quer evitar a qualquer custo o aparecimento de novas favelas, além de solucionar a médio prazo o caso de Ceilândia — uma favela removida no Governo do Cel. Hélio Prates.

A favela compunha-se de migrantes nortistas empregados na construção civil e crescia com a chegada de mais migrantes, assim como as favelas negras, os problemas de higiene e a total falta de infra-estrutura. Seu maior problema, no entanto, era localizar-se ao lado da pista por onde passava diariamente o Governador, vindo de sua residência — a granja de Águas Claras. O Cel. Hélio Prates resolveu então transferi-la das imediações da cidade-livre do núcleo Bandeira, levando-a para perto de Taguatinga. Ali construiu minúsculas casas de cimento para os favelados, mas deixou-os sem água, luz, escola, ônibus ou qualquer recurso.

Ao visitar Brasília há três anos, Oscar Niemeyer ficou horrorizado com a solução governamental. Ao passar diante da Ceilândia declarou que haviam "desfigurado" Brasília, observando que "os Governos da Revolução de 1964 afastaram o operário brasileiro para a periferia da cidade. Exatamente ele, que construiu palácios e edifícios, nunca pode e nem vai entrar neles".

Para o atual presidente do Instituto dos Arquitetos de Brasília, Marco Antonio Galvão, o grande problema da Capital é que ela foi criada para "outro tipo de sociedade" que, apesar de utópica, ele acredita ser evidentemente viável. Galvão prega a criação de um organismo no GDF com a finalidade de coordenar todas as intervenções pretendidas para a cidade, e é um dos que combatem a especulação imobiliária que, quando menos se espera, surpreende os moradores de uma quadra com a construção de mais um bloco. O Plano Urbanístico determina que cada superquadra só deve ter 11 blocos mas, atualmente, há várias com 12. Entretanto, como presidente do IAB, Galvão começa a ver na atual administração indícios de que o plano da cidade passará a ser respeitado: o Instituto já foi chamado a opinar sobre a construção de novas vias, o que nunca aconteceu antes. Dar a sua opinião, aliás, foi sempre o grande sonho dos arquitetos de Brasília — quando o mastro da Praça dos Três Poderes foi construído pelo Cel. Prates, por exemplo, eles cansaram de protestar. Não foram ouvidos. O dinheiro despendido com mastro e bandeira, por sinal, teria sido suficiente para dar a Ceilândia pelo menos sua rede de água e energia elétrica.