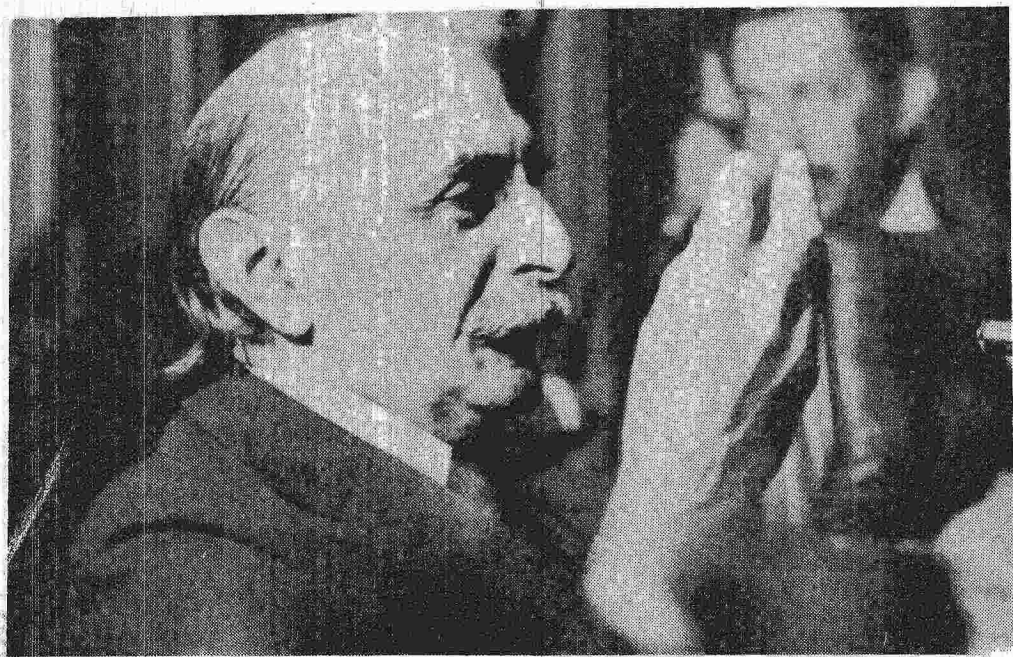




“...o cerrado representaria o povo,
a massa de gente sofrida,
que estaria ali junto ao poder da
democracia que lhe é oferecido.
Essa idéia foi logo destruída...”

Lúcio Costa

Severino Francisco

Num bate-papo, um amigo do arquiteto responsável pela criação do plano urbanístico de Brasília (o Plano Piloto) dá o aviso: “Lúcio é um cara muito arredio, sensível... ao contrário de Oscar (Niemeyer), que tem um temperamento mais explosivo, ele vê muita coisa errada sendo feita em Brasília, e a sua reação é retrair-se.”

Mas não custa tentar uma entrevista, com muito jeito. Se conseguir um depoimento de próprio punho, para ser publicado *ipsis literis*, já será a glória...”

Contato telefônico com Lúcio Costa. Muito jeito... mas, as profecias transmitidas ao repórter se confirmam. Com muita educação e igual firmeza, o arquiteto foge da entrevista: “E que eu já disse tudo o que tinha pra falar sobre Brasília... Eu tenho um depoimento no I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, coordenado pelo senador Catete Pinheiro, onde falo tudo. Pode utilizá-lo como quiser, desde que não faça interpretações tendenciosas”.

Nova investida do repórter: “Mas, já fazem seis anos. Muita coisa não mudou? ... “O arquiteto dribla outra vez: “Pouca coisa mudou de lá até aqui. Em essência é aquilo que continuo pensando de Brasília. Agora, pode dizer o seguinte: Eu acho que os administradores da cidade deveriam dotar Brasília de um melhor sistema de transportes urbanos”.

O texto que se segue é resultado de uma seleção dos trechos mais importantes do depoimento de Lúcio Costa ao I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, realizado em 1974, e aborda temas que continuam causando polémica.

“Lúcio Costa é um cara muito arredio, sensível... ele vê muita coisa errada sendo feita em Brasília, e sua reação é retrair-se”

Sinto que há duas correntes, aparentemente contraditórias. Uma daquelas que acham que o Plano Piloto é intocável; e outra, daquelas que, pelo contrário, entendem que a vida continua e que a cidade tem que ser reformulada de acordo com as novas necessidades.

Não vejo contradição, porque é fato que o Plano Piloto, como dissera anteriormente, não foi concluído. E gostaria que isso ocorresse dentro das proposições originais. Depois, então, haveria oportunidade para nova formulação. Nada impedirá que haja grandes inovações dentro da cidade, uma vez mantidos certos parâmetros, certos pontos básicos já assinalados, entre os quais: gabarito de seis pavimentos nas superquadras.

Tenho a impressão de que, antes de começarem as tarefas do Seminário propriamente dito, será conveniente que todos tenham presente o que foi a realização desta obra comovente, gigantesca e fundamental para o país. Porque, se não tiverem no espírito a consciência deste lastro em que Brasília se apóia, haverá sempre o risco de soluções de proposições improvisadas e capazes de desvirtuar as idéias fundamentais que orientaram o nascimento da cidade e que, tenho a impressão, se impõe sejam preservadas.

E justamente para repor os fatos nessa perspectiva, o meu primeiro pensamento é voltado para aqueles que, de fato, construíram esta cidade. Primeiro, essa massa sofrida do nosso povo, que constitui o baldrão da Nação e que para cá afliu, a fim de realizar a obra num prazo exíguo, com sacrifícios tremendos e grande idealismo, apesar de ter sido atraída inicialmente pela necessidade do dia-a-dia, de conseguir mais algum dinheiro para as suas famílias. Esse lastro, essa população que afliu e aqui está, não quis voltar, espalhou-se e forçou essa inversão da ordem natural do planejamento que era as cidades-satélites virem depois de a cidade concluída.

Houve essa inversão: a população não quis voltar, apesar de todas as previsões na época estabelecidas e planejadas para que, pelo menos, um terço da população regressasse, outro terço fosse absorvido pela própria atividade local e, finalmente, o terço restante fosse absorvido em atividades agrícolas, pois era uma população de antepassados rurais. E a NOVACAP, de início, teve o cuidado de estabelecer convênios com o Ministério da Agricultura para criar fazendas-modelo na periferia do Distrito Federal, do Plano Piloto, para absorver exatamente esse contingente populacional. Sucede que o plano muito sensato desvaneceu-se, não foi levado adiante, lamentavelmente, como tantas vezes ocorre em nosso país.

CONCEPÇÃO

Antes de tratar dos casos específicos da cidade, e justamente dentro desta mesma linha de pensamento, gostaria de lembrar certas características fundamentais da concepção de Brasília. Embora conhecidas de modo geral, é preciso estar martelando um pouco, para que esses poucos detalhes

próprios de Brasília estejam presentes. Quais as características de Brasília?

A primeira: o fato de o centro administrativo da capital não estar no centro da cidade propriamente dito. O normal seria tal centro envolvido pela área urbana. Mas, na concepção de Brasília, ele foi levado ao extremo da composição urbanística da cidade. De modo que a Praça dos Três Poderes — como eu a chamei, no Plano Piloto, ficou e ficará para sempre essa Praça, onde os Três Poderes da democracia são oferecidos ao povo na extremidade, como que na palma da mão de um braço estendido que é a Esplanada dos Ministérios. E idéia simbólica, algo romântico talvez, mas representa um dos elementos próprios do Plano de Brasília.

No meu espírito, quando tive essa intenção de marcar a posição da Praça era, em parte, com o objetivo de acentuar o contraste da parte civilizada, de comando do país, com a natureza agreste do cerrado. Propunha que esta viesse ao encontro do arrimo triangular que caracteriza a Praça dos Três Poderes. E um triângulo equilátero, com os Três Poderes acentuados, cada qual num vértice. No contrato direto desse triângulo com a vegetação, no meu espírito um tanto romântico, imaginava que teria um sentido: o cerrado representaria o povo, a massa de gente sofrida, que estaria ali junto ao poder da democracia que lhe é oferecido. Essa idéia foi logo destruída, sem querer, pelas máquinas de terraplenagem. Quando dei por mim já o haviam arrasado completamente, revolido a terra em volta da Praça dos Três Poderes. O cerrado, uma vez destruído, não mais se recupera. De modo que, agora, se trata simplesmente de compor um fundo para a praça. Tive ocasião de sugerir, há tempo, porque atualmente não está muito satisfatório aquele fundo de vegetação, que plantassem ali o pinheiro do Paraná (araucária). Indaguei e disseram-me que se dá muito bem aqui. E um pinho que tem copa muito bonita e que se vai somando como os pinheiros de Roma. Aquele verde-escuro do pinheiro dará um belo contraste com os edifícios de mármore branco da praça — um aspecto que, talvez, no futuro, se possa pensar. A praça fica no extremo da cidade; a cidade ali acaba.

Outra característica é a convergência das rodovias para o centro urbano. Habitualmente, nas cidades, as estações rodoviárias são postas nas periferias. Então, os passageiros ali chegam e sofrem o problema de se transferir para o sistema viário local urbano. Em Brasília, pelas características do traçado, da sua concepção, o centro rodoviário foi localizado no próprio coração da cidade. Acho que isso deve ser mantido. Sinto que há certa tendência para a criação de outras estações rodoviárias, talvez fora, nas imediações da estrada de ferro, ou na extremidade das duas asas; mas, enquanto for possível manter, dizer que a estação rodoviária está ficando saturada não corresponde inteiramente à realidade, porque ela está sendo utilizada para finalidades de outra natureza, isto é, os ônibus estacionam indevidamente, se abastecem e ficam como se estivessem numa garagem. Ali não é garagem, mas estação rodoviária.

De modo que, essa característica de Brasília, no meu entender, deve ser mantida, enquanto possível.

Outra característica de Brasília é a criação das quadras, que é contribuição, de fato, original: é inovação e tenho a impressão de que, bem ou mal, deu resultado, embora não tenha sido a vada avante de forma inteiramente satisfatória. Mas, a idéia deve ser mantida, principalmente com edificações de seis pavimentos e não mais. É fundamental que nas quadras residenciais se evitem inovações no sentido de gabarito mais alto, sob pretexto de maior densidade, como ocorrerá certamente no futuro.

Acho que se se puder apreender bem o sentido, a significação dessas quadras como áreas de vizinhança, em que o morador tem segurança, apesar da massa de edificações, verá que esse limite a seis pavimentos estabelece certa intimidade às quadras, certa segurança em que as crianças estão ao alcance da voz. Como se diz: as crianças estão ali, mas sempre ao alcance. Transformar as quadras em quarteirões, com grandes edifícios em altura, seria descaracterizar completamente a idéia fundamental de Brasília, que é criar áreas de vizinhança agradáveis, em que a pessoa se sinta, de fato, desprendida da área urbana. Aliás, isso ainda não avultou visualmente, apesar de 13 ou 14 anos decorridos, porque não se procedeu à arborização das quadras, como projetado.

Fiquei chocado, quando lá da cabine do avião não vi nenhum quadrado verde, pois o que se imaginava, no início e que William Holford, que foi o presidente da comissão julgadora, acentuou muito na época, é que essas quadras, densamente arborizadas na sua periferia, no seu enquadramento, dariam aspecto e caráter completamente diferente à cidade.

É fácil imaginar todas essas quadras cercadas de massa pesada de vegetação de copa densa. Sugiro até que a vegetação seja uniforme e proponho que seja unicamente ficus: ficus-religiosa, que é árvore muito bonita, de folha mole e copa muito

densa; ficus-benjamina e ficus-microcarpa. Esses três tipos de ficus, que deveriam constituir as molduras do enquadramento verde, para definir, de fato, o espaço das quadras, e criar um ambiente mais acolhedor, mas íntimo, de ar mais puro. Seria vantagem enorme. Lamento que não tenha sido assim, apesar das constantes solicitações que se fizeram durante as sucessivas administrações.

É fundamental ter presente a idéia das quadras, procurar defendê-las da melhor maneira possível, para evitar que, no futuro, a cidade possa ser descaracterizada, tanto mais que o objetivo final é manter a horizontalidade nesses seis quilômetros de cada lado, para que o centro urbano se defina em altura no cruzamento dos eixos.

Foi acentuado que a cidade havia sido concebida em função das três escalas. A ela se acresce uma quarta, pois, no fundo, as três situações, como os Três Mosqueteiros, são quatro: a escala gregária, a monumental, a cotidiana e a bucólica. A escala bucólica é importante. Entretanto, percorrendo a cidade, em sua periferia, verifico que a idéia inicial de não se construir ao longo do Lago, mas sim de modo recuado, para permitir que a sua orla pudesse ser utilizada, como está sendo, com clubes, com áreas de recreio, com áreas de devaneio, etc., não foi respeitada.

«Sou contra a idéia da reformulação do plano de Brasília. Não se trata de reformular coisa nenhuma, mas de atualizar, para expandir, crescer»

Há uma série de problemas que precisam ser focalizados. Sou, todavia, contra a idéia da reformulação do Plano de Brasília, em que ouço muito falar. Não se trata de reformular coisa nenhuma, mas de atualizar, para que possa expandir-se, crescer, desenvolver. Isso não é reformulação do Plano propriamente dito, porque ele estabeleceu que o desenvolvimento regional seria (ao contrário da norma) decorrência da implantação da cidade. Normalmente, é o inverso; mas no caso de Brasília, pelas circunstâncias, foi exatamente o contrário. O crescimento da cidade é que ocorreu de forma anômala. Houve a inversão que todos conhecem, porque o plano estabelecido era para que Brasília se mantivesse dentro dos limites para os quais foi planejada, de 500 a 700 mil habitantes. Ao aproximarem-se destes limites, então, é que seriam planejadas as cidades-satélites, para que estas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Este era o plano proposto. Mas ocorreu a inversão, porque a população a que nos referimos, aqui ficou,

e surgiu o problema de onde localizá-la. A NOVACAP, Israel Pinheiro e todos resolveram agir assim, porque, em volta de cada canteiro de obras havia favelas que envolviam as famílias dos operários. Daí a criação dos núcleos periféricos, para transferir as populações, dando terreno para que se instalassem de uma forma ou de outra. Como consequência, os núcleos se transformaram em verdadeiras cidades, as chamadas cidades-satélites, que tomaram o lugar das outras cidades-satélites que deveriam ocorrer. Assim elas se anteciparam à cidade, inconclusa, cidade ainda arquipélago, como estava — agora já mais adensada mas ainda não concluída. A cidade ainda está oca. Entretanto, dois terços da população de Brasília moram nessa periferia, o que foi, naturalmente, desvirtuamento. Todavia não implica em reformulação do Plano Piloto, que tem características próprias e deve ser mantido. Precisamos é prever áreas adequadas para a expansão da cidade, de forma a impedir — isto é fundamental — que ela se faça ao longo das vias de conexão com as denominadas cidades-satélites, emendando tais núcleos à matriz, ao chamado Plano Piloto, o que seria desastroso. De todos os modos, tem de ser evitado. A proposição racional é a de se criar dois anéis em volta do núcleo piloto propriamente dito, entre a matriz — Brasília — e as cidades-satélites. São áreas que deveriam ser estimuladas para atividades agrícolas. É a única maneira — porque são áreas de cultura — de evitar-se a ocupação indevida, com atividades de outra natureza que, aos poucos, tende à criação de subúrbio. Assim se propiciam as condições para que as granjas se instalem nesse anel, nas vertentes internas de Brasília. Com isso, existiriam os meios para que as atividades industriais compatíveis com o Distrito Federal — que são muitos — se instalem além desse anel das cidades-satélites. Essas populações, em vez de ficarem em função do centro, da matriz, seriam afastadas para a periferia, por uma força centrífuga, para que, com o tempo, vivam mais das atividades industriais ou rural do cinturão interno.

E uma visão, a grosso modo, um pouco teórica. Os dois anéis levarão a uma solução muito racional da ocupação da área de Brasília.

DRAMATIZAÇÃO

Tenho a impressão de que dramatizam um pouco, quando falam em problemas tão graves e tão insolúveis. Naturalmente, são pequenos problemas que provocam certas situações inconvenientes, porém corrigíveis, e que devem ser corrigidas. Deveser estudada maneira melhor de saná-las, porque pequenos problemas, às vezes, avultam e dão a impressão de que são insolúveis, graves, e que a cidade precisa ser reformulada. Não é tanto assim!

Eu gostaria que tivesse presente este fato: na realidade, não se trata de reformulação, em termos de especulação ur-

banística de Brasília propriamente, da área da matriz. Gostaria que se ficasse no que foi concebido, quer dizer, dentro desses parâmetros, desses limites e que fossem realizados todos aqueles complementos visando à humanização da cidade.

Nesse sentido, há casos que têm de ser encarados de frente e de forma decisiva. Primeiro, o encaminhamento de pedestres é uma necessidade. E, como tal, é preciso que se o estude. Esse encaminhamento de pedestres está desarticulado, segmentado. Que se procure a maneira mais racional, mais simples, sem grandes artifícios de conectá-los para que o pedestre possa percorrer, caminhar e circular de um setor da cidade para o outro, com a devida tranquilidade e segurança. Isso é fundamental, precisa ser corrigido.

Outro ponto: a cidade continuará anômala e claudicante, enquanto não for feito o centro urbano no lugar onde foi especificamente determinado. Quer dizer, o centro urbano da cidade, a cor da urbs. Toda cidade tem uma cor. Nós todos temos. E preciso que esta cor, esse centro, seja construído.

«Sinto que há duas correntes aparentemente contraditórias. Uma quer o Plano Piloto intocável e a outra acha que a cidade tem de ser reformulada»

Fiquei chocado, porque não sei o que pode ter ocorrido: a plataforma, que tem uma determinada quota, existe, está lá desde o começo; entretanto, o setor Sul, esse setor em frente à plataforma, foi construído abaixo da quota da plataforma. Quer dizer, a calçada está num nível e os prédios estão abaixo: 40,50 centímetros abaixo, sem a ligação com a calçada. É coisa estranhíssima. Como é que pode ter ocorrido isso? Foi um lapso e não sei como não foi corrigido em tempo, nas sucessivas administrações. Não é de ontem, nem de hoje; vem de longa data essa «Defaillance». Até no local me pareceu que talvez a solução fosse, nessa parte já rebaixada, a de se usar um artifício; avançar com as sobrelojas dos cafés e restaurantes, que deveriam estar ali colocados, sobre a calçada, de modo que cobririam a calçada; e ficariam os terraços mais altos, a cavaleiro da calçada, com vista da Esplanada. Seria a maneira de se consertar o erro, insolúvel da forma como está.

Gostaria de acrescentar que sempre imaginei que em Brasília fosse possível organizar um sistema de ônibus impecável, como nas cidades que conhecemos pelo mundo todo, que têm um sistema de ônibus impecável, o usuário viaja normalmente, civilizadamente. De modo que é impossível não possa a administração da cidade organizar, em termos econômicos, um serviço de ônibus de primeira qualidade, ônibus perfeitamente adequados, planejados, uniformes, um transporte correto, pelo menos para a área do chamado Plano Piloto. Porque as condições de tráfego estão aí: as vias são desmembradas, de modo que todo o eixo rodoviário, nos dois sentidos e o eixo monumental, desde a Praça até o Setor Militar, Estrada de Ferro, deveria ter um serviço de ônibus impecável. A pessoa vai a Londres, vai à França aos Estados Unidos, anos e anos, os ônibus parecem sempre os mesmos estão novos, sempre corretos, serviços atentos, perfeitos.

O PLANO PILOTO

Sinto que há duas correntes, aparentemente contraditórias: uma, daquelas que acham que o Plano Piloto é intocável; e outra, daquelas que, pelo contrário, entendem que a vida continua e que a cidade tem que ser reformulada de acordo com as novas necessidades.

Não vejo contradição, porque é fato que o Plano Piloto, como dissera anteriormente, não foi concluído. E gostaria que isso ocorresse dentro das proposições originais. Depois, então, haveria oportunidade para novas formulações. Não impedirá que haja grandes inovações dentro da cidade, uma vez mantidos certos parâmetros, certos pontos básicos já assinalados anteriormente, entre os quais: Gabarito de seis pavimentos nas superquadras.

Não se pode pensar em alterar o gabarito de seis pavimentos em hipótese alguma. A implantação das edificações no interior de cada quadra pode variar. Depende da qualidade do arquiteto da proposição, e uma vez que a área edificada não seja maior do que a atual, estabelecida com os onze blocos. E preciso que não haja acréscimo de área, de projeção. Naturalmente podem ocorrer soluções arquitetônicas julgadas convenientes e com a máxima liberdade para os arquitetos, uma vez que servissem aos seis pavimentos e aos pilotis livres. Essa tendência de querer fechar pilotis, a pretexto de instalação de salões, é um perigo. E preciso reagir contra isso. Essa característica de Brasília, pilotis, livres, é fundamental para a vida da quadra. Mantida essa característica, não há, assim, impedimento para novas experiências em Brasília, desde que sejam experiências contidas dentro dessas limitações.

