

# Uma revisão em Brasília? Arquitetos concordam.

**A** criação de um organismo central que acompanhe de perto o crescimento de Brasília seria o primeiro passo para uma solução urbanística, já que o traçado da cidade não necessita de grandes cirurgias. A sugestão parte de Marco Antonio Galvão, presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil — seção DF. Por outro lado, ele acrescenta que, mesmo dispensando profundas modificações, muita coisa precisa ser revista, principalmente em termos de distribuição de equipamentos e escolas.

De qualquer forma o IAB acha válida a existência do Plano de Ocupação Territorial e Urbana, criado pelo Governo do Distrito Federal, bem como os estudos desenvolvidos sobre a região geoeconômica, corretos, a nível global. "Mas o IAB é apenas um órgão que congrega os arquitetos e dá sugestões, limitando-se a acompanhar a problemática urbanística", revela Galvão. O órgão tem muito claro que o plano original de Lúcio Costa não é intocável, especialmente pelo crescimento registrado nos últimos anos, na cidade. Afastando a tese da procura de saídas mágicas no traçado original viário, Galvão lembra que as áreas destinadas ao comércio e à instalação de equipamentos (como centrais telefônicas e similares) são as mais carentes de modificações. As escolas e faculdades que se aglutinam ao longo da W/5 Sul e Norte são outro ponto a exigir atenção imediata por parte das autoridades. "Achamos que isto tem que ser revisto porque esta localização de estabelecimentos de ensino está causando problemas ao tráfego e aos moradores da área", observa o arquiteto. Ele entende que racionalizando-se o uso do sistema viário é distribuindo-se melhor as áreas os problemas serão amenizados. "Mas é preciso que um órgão esteja acompanhando. Hoje parece que há uma coordenação melhor. Mas antes as secretarias atuavam de maneira muito isolada. Se a SVO colocava asfalto a CEB quebrava, para instalar redes elétricas".

## SEM RESPOSTA

Observando que o Conselho de Arquitetura e Urbanismo não é integrado por arquitetos — embora assessorado pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo — o presidente do IAB recorda que sua entidade foi consultada sobre a abertura da W-1. "Tiramos um documento a duras penas, depois de quatro meses de trabalho", diz. O documento foi encaminhado ao GDF, através da Secretaria de Serviços Públicos, mas até hoje o IAB não recebeu resposta à su-

gestões oferecidas.

— Agora já se fala que o GDF pretende contratar Lúcio Costa para assessorá-lo. No entanto Lúcio não conhece a realidade de Brasília, vive fora da cidade que planejou e não acredito muito nesta solução, afirma ele.

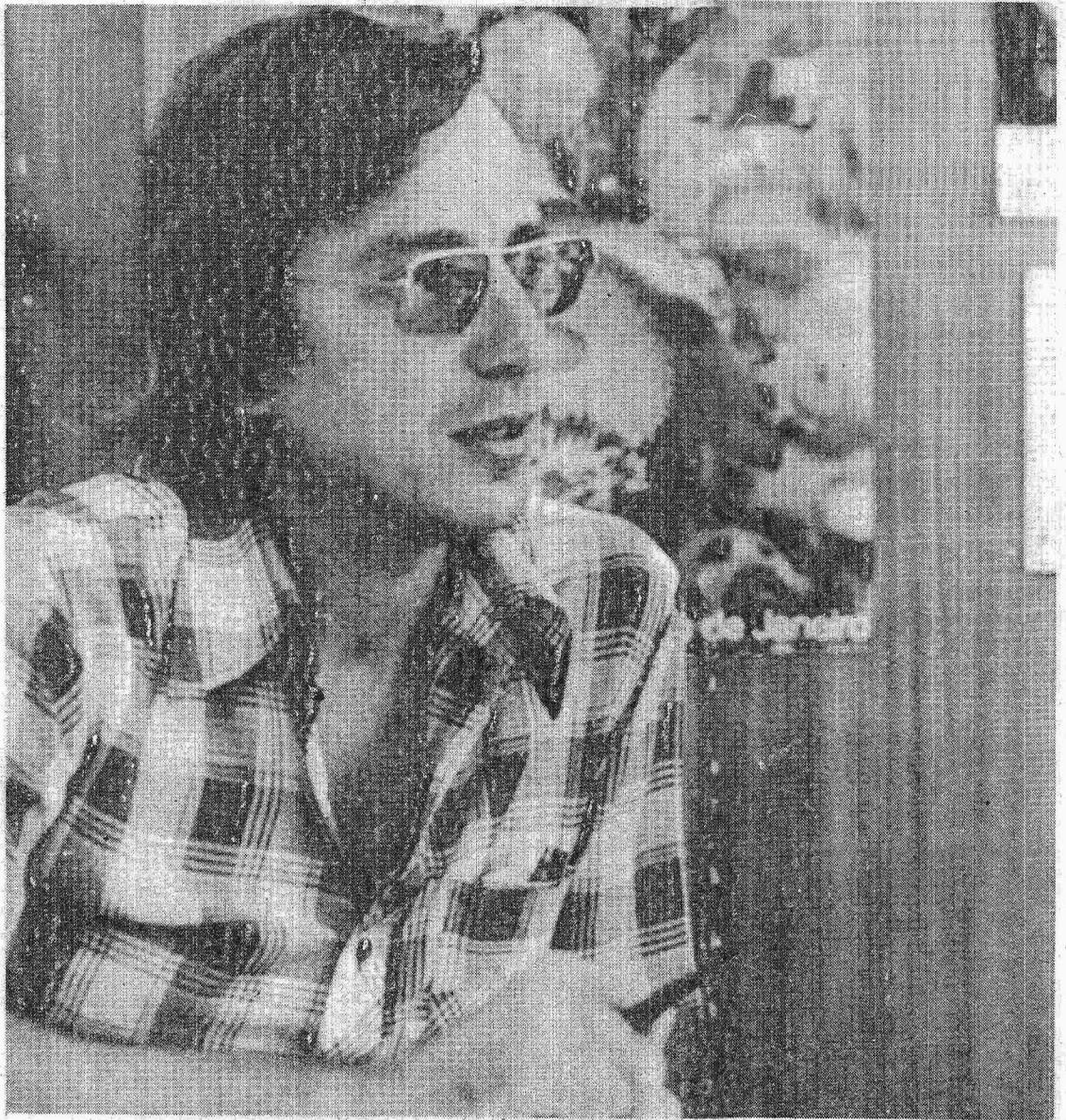
Uma das sugestões do projeto de abertura da W-1, como explica o presidente do IAB, é no sentido de se criar linhas diretas de ônibus das cidades-satélites ao Plano Piloto. Um sistema, aliás, inverso do atual implantado pelo GDF, que é o de Transporte Integrado. "Seria melhor, tanto em conforto quanto em atendimento", garante Galvão. A seu ver o sistema recentemente criado é questionável porque pode resolver o problema de economia de combustível mas não oferece o mínimo de conforto ao usuário. Além disso, as empresas estão preocupadas com o lucro e o Governo prende-se a detalhes de natureza técnica, por não conhecer a prática do dia-dia dos usuários de transportes coletivos.

— Entretanto, em que pese a distância das cidades-satélites, Brasília tem condições de ter um excelente sistema de transporte, a preço acessível à bolsa do povo. Trata-se de uma cidade que dispõe de espaço que outras cidades não têm. Não há barreiras nem os congestionamentos dos grandes centros como Rio e São Paulo. Veja que não há uma cidade com uma via como o eixão, que atravessa o Plano Piloto de um lado a outro, argumenta Marco Antonio Galvão.

O transporte de vizinhança, é outra questão levantada pelo presidente do IAB. A intenção do GDF, ao implantar o projeto, era a de colocar ônibus a cada 10 minutos, evitando filas e longo tempo de espera, com o objetivo de estimular o transporte coletivo, pelos proprietários de carros particulares. "Mas o que se vê hoje são pessoas que se queixam de esperar até meia hora por um ônibus", afirma Galvão. "Mas isto não quer dizer que não se deva fazer experiência. Agora, as modificações devem ser feitas sempre que necessárias".

## DIFÍCIL

Para o arquiteto o único entrave relativo ao sistema de transporte é no sentido leste-oeste. Tanto que várias tentativas de se ligar as quadras 400 às 700 já foram feitas, sem êxito. O sistema de microônibus colocados em circulação há cerca de três anos não resolveu o problema e nada pode assegurar que o transporte de vizinhança venha resolver. "Na verdade, é o único problema sério que vejo. Antes se gastava rios de dinheiro na construção de viadutos, para incentivar o transporte individual.



Galvão: Lúcio Costa não conhece a realidade de Brasília

Hoje já não se estimula o uso de carros particulares e por outro lado, Brasília não precisa gastar com traçados para o transporte coletivo. A questão é saber como usar o que está pronto. Veja o caso das faixas exclusivas para ônibus nos eixinhos. Já estamos sentindo que não dá certo. Não adianta insistir, porque nem os ônibus estão utilizando sua própria faixa. Temos que sair para outra".

Apesar das dificuldades geradas pelo crescimento populacional, Galvão acredita que o Plano Piloto registra saldo positivo. "Hoje ninguém pode negar que Brasília, a nível de Plano Piloto, é uma boa cidade para se morar", afirma ele. Mas quanto às cidades-satélites não se pode dizer o mesmo, especialmente pela estrutura política.

— Está bem claro — prossegue — que não se investe nas cidades-satélites o mesmo que no Plano Piloto. Nós achamos que deveria haver um equilíbrio, pelo menos nisso. As satélites carecem praticamente de tudo.

Há de haver ainda uma solução política caminhando junto a uma solução técnica, no entender de Galvão, seja no Plano Piloto ou nas cidades-satélites. E um dos grandes passos para o equilíbrio seria a representação política. "Sem dúvida iria melhorar, porque como está, a cidade não tem como expressar suas necessidades", acrescenta ele, enquanto afirma que o IAB tem se posicionado a favor, mas se trata de uma manifestação isolada. "É preciso que todos sintam esta necessidade".

Entidade que acompanha o desenvolvimento de Brasília, o IAB se manifestou contrário ao recente projeto de alienação de áreas públicas, enviado pelo

GDF ao Congresso e retirado posteriormente. "Nós pedimos que o projeto fosse detalhado. E como o IAB é a favor da criação e melhor distribuição de equipamentos sabemos que se torna necessária a alienação de algumas áreas. Mas ele precisa ser aprovado em função dos equipamentos, de forma detalhada e bem definida. O que não se pode deixar é o GDF de posse de um instrumento que lhe permita vender Brasília inteira", diz Galvão, lembrando que o IAB e as diversas associações de bairro devem manifestar seu reconhecimento à atitude do GDF, em retirar o

projeto para estudos.

O presidente do IAB manifesta ainda preocupação, quando diz que há um plano da Secretaria de Educação e Cultura, de alienar terrenos destinados a escolas públicas. "Isto é inconcebível porque sabemos que a educação pública é prevista na Constituição. E passar as áreas destinadas à construção de escolas públicas para a rede particular é uma contradição". Galvão observa que no Plano Piloto existem apenas três escolas-parque enquanto o plano original prevê uma para cada unidade de vizinhança.