

# Brasília: muito contestada mas pouco discutida

Volta-se, novamente, a discutir - mais contestação que discussão - o Plano Piloto de Lúcio Costa. Já se disse que o grande mal de Brasília é que todos que aqui chegam querem fazer a Capital da República à imagem e semelhança de sua cidade natal. Então passa-se a dizer estultices, como aquela afamada, da ausência de esquinas. Agora voltam a investir contra os espaços fechados da W-2, num intervalo de quatro em quatro superquadras. Alegam necessidade de economizar combustível. Investem, também, contra os espaços verdes da W5, reclamam da largura da rua, só por que lá não cabem mais os automóveis dos alunos dos cursos noturnos de colégios e faculdades lá funcionando.

Vamos por partes.

Não estamos propriamente defendendo uma posição imobilista, uma intransigente atitude contra qualquer modificação no Plano Piloto de Lúcio Costa. Não. Queremos, porém, discutir essas questões, por direito legítimo, já que aqui moramos há vinte e um anos e aqui vivemos morar por vontade própria, por eleição e aceitação da proposta urbanística inovadora.

Abrir a W-2, eis a questão. Dizem não ter sentido, dian-

te da crise de combustível, ter que fazer volta tão grande. Perguntamos então, e quantas voltas se dá nas cidades tradicionais para se chegar a um determinado ponto numa rua de mão única? Um inferno em cidades como o Rio, onde são comuns os engarrafamentos e muitas as ruas de mão única. De São Paulo e Belo Horizonte não é bom falar. Quando Lúcio Costa - quem somos nós para pôr em dúvida sua ciência urbanística, no entanto, tudo quanto é leigo em urbanismo e arquitetura desta cidade quer discutir o plano do mestre - planejou fechar aqueles espaços, tinha uma intenção maior: evitar cruzamentos e os conseqüentes engarrafamentos e mais, dar espaços para o homem. Nunca esqueçamos que esta cidade é antes de tudo humana e que Lúcio pensou mais no homem do que nos automóveis ou em quem anda de automóveis, embora, equivocadamente, diga-se o contrário. Não nos parece sensato abrir aquelas vias.

A outra questão é espaço para os automóveis - outra vez o diabo do automóvel a nos atazanar a vida - dos alunos das faculdades e dos cursos noturnos da W-5 nas duas Asas, Norte e Sul. E a tal coisa, não é o plano que

está errado. Errado está localizar ali - um local não previsto ou planejado - escolas superiores com milhares de alunos nesta época de massificação do ensino. Chamam-se, no Plano, aquelas partes da cidade, de grandes áreas e nelas deveriam funcionar colégios de grau m.édio, jardins de infância, entidades culturais, pequenos clubes etc. Quem então mandou encher aquilo com uma faculdade, ou várias faculdades? Na proposta de Lúcio Costa a Universidade fica num espaço especial, reservado, fora das vias de circulação comuns. Lá está a Universidade de Brasília. Sabemos que as demais deveriam localizar-se em áreas como aquelas, quando surgissem outras escolas superiores. Então por que, ao surgir em tão pouco espaço de tempo, as várias escolas de ensino superior, não as localizaram em áreas compatíveis com seu elefantismo? É que o egoísmo é maior do que o sentido altruísta desta cidade. Não venham dizer que a escola foi ali posta para facilitar aos alunos chegar até lá. Mas, quais alunos? Os que moram nas duas asas só? E os de Taguatinga, Guará ou mesmo do outro lado do lago? O que tememos é que em breve, nossos filhos não tenham mais aqueles verdes

gramados, os bosques de camboim, jacarandá mimoso e outras espécies de nossa flora, devastados para dar lugar ao negro e estéril asfalto de estacionamento para estas escolas, o que será deplorável.

Há outros exemplos de egoísmos e indiferença. Vejamos os estacionamentos em frente às lojas dos setores comerciais locais entre as superquadras. Os primeiros a atrapalhar são os próprios comerciantes: tomam, com seus carros próprios, a maioria das vagas, esquecendo os seus fregueses. Depois a força e o poder dos distribuidores de bebidas. Imensos caminhões carregados com refrigerantes e cervejas, com carnes ou conservas, a qualquer hora do dia, atravancam aqueles setores, sem o mínimo respeito às determinações e proibições da polícia. Em qualquer cidade civilizada estes caminhões têm hora para fazer suas entregas - geralmente de madrugada ou na calada da noite - aqui se faz a qualquer momento, especialmente nas horas de maior concentração de tráfego, ao meio-dia. O Detran anunciou um plano abortado de imediato pela força dos burgueses. Queria a autoridade policial o estacionamento desses caminhões em áreas próximas,

onde verifica-se menor demanda de estacionamento e dali os carregadores sairiam com suas garrafas, queijos e manteigas e coisas que tais em carrinhos de mão, abastecendo botecos e padarias, o que, está bem visto, seria o mais racional. Outro exemplo de egoísmo são os próprios fregueses, têm preguiça de andar alguns metros a mais, estacionar o carro a uma certa distância e andar até a loja desejada. Todas essas coisinhas concorrem para provocar estas angústias aos moradores de Brasília. Há causas mais profundas na falta de um planejamento para evitar congestionamentos no Plano Piloto. Para isto necessário seria dar maior autonomia econômica às cidades-satélites, de modo a que tenham vida própria e cá não venham sobrecarregar os espaços de Brasília.

Em verdade o que tememos é que nos vinte anos restantes deste século por pretextos ou motivos subalternos, o avançado e altruísta plano do grande urbanista exista só como peça de museu, figurado em maquetes ou fotografias, para ilustração e frustação de nossos filhos e netos. Teremos assim, cometido um pecado sem remissão, para com as gerações futuras...

José Hélder de Souza