

# De Brasília à Portopia

JOSE APARECIDO DE OLIVEIRA

10 SET 1985

Estive em São Paulo no recente encontro "Cidades do Futuro e o Futuro das Cidades", que reuniu no Anhembi arquitetos, urbanistas, antropólogos e sociólogos da Ásia, da Europa e das Américas. Durante os debates, duas cidades se destacaram como expressão de modernidade — Brasília e Portopia —, que, partindo de causas distintas, apresentaram alguns pontos comuns.

A mudança da capital do Brasil é, talvez, a mais antiga e coerente aspiração nacional. Os Inconfidentes de Minas eram mudancistas. José Bonifácio, o Patriarca, pregou a necessidade de nova Capital, e o sonho profético de Dom Bosco, convertido em mandamento constitucional na primeira Carta Republicana, foi reiterado nas demais Constituições, com a única exceção da que o Estado Novo outorgou.

A motivação de alguns líderes era colocar a sede central dos poderes públicos longe das pressões populares das grandes cidades. Para outros mudancistas, o motivo estava em criar novo pólo de desenvolvimento, visando à integração econômica do País. Foi esta segunda motivação declarada por Juscelino Kubitschek e por Israel Pinheiro para cumprir a gigantesca tarefa. Mas, desde o primeiro instante de sua construção, o propósito foi edificar um lugar isento dos problemas das grandes cidades, um lugar mais agradável de viver. A semelhança com Portopia está nessa busca de mais equilíbrio na vida urbana.

O mundo moderno sofre, entre atônito e impotente, o gigantismo das cidades. Metrópoles convertem-se em megalópoles. As urbes avançam, estendem-se, fundem-se umas com as outras, separadas apenas por fronteiras imaginárias. É o que acontece em Tóquio, em Paris, em São Paulo e em Cellândia-Taguatinga, no Distrito Federal. Por isso mesmo ampliam-se todos os dias as consequências negativas na infra-estrutura, na segurança, no saneamento básico, no transporte coletivo, nos serviços públicos em geral. Os governos não conseguem acompanhar o ritmo do crescimento demográfico. E quando o fenômeno ocorre em regiões mais carentes, como na Cidade do México ou no Cairo, em São Paulo ou nas cidades-satélites do Distrito Federal, a degradação da qualidade de

vida de vastas camadas populacionais chega a ser patética.

Fala-se, agora, até em cidades espaciais. No Japão há notícia de experiências de futuras cidades submarinas. E lá mesmo, em 1981, houve a exposição da Protopia, em Kobe. Milhões de visitantes, como todos tivemos oportunidade de ler, foram apresentados à "Nova Cidade Cultural sobre o Mar", uma amostra da cidade do século XXI, mais humana, menos agitada, mais equilibrada entre o trabalho e o lazer.

O arquiteto Kenzo Tange, que participou do congresso promovido pela figura singular de Eduardo Kneese de Mello, não me falou de Portopia. Acho que ao ver nossa capital, em companhia de 12 discípulos trazidos de Tóquio para conhecê-la, deve ter-se lembrado daquela obra, que é uma mistura de sonho e utopia. Mas, mesmo antes de concluir seu encontro com a cidade de Niemeyer, o mestre oriental anunciou-me o voto para que Brasília seja sede, em 1986, do Congresso Mundial de Arquitetura e Urbanismo.

Osvaldo Peralva, que me ensinou essa lição nipônica, esclareceu não ser ele o autor de Portopia. No pavilhão da Feira de Indústria e Comércio de Kobe, em 1950, está seu projeto mais abrangente, embora o mais famoso seja o Centro da Paz em Hiroshima. A Portopia, ou a ilha do Porto de Kobe, foi concebida e edificada pelos japoneses, numa área de 436 hectares e estende-se em cerca de 3 quilômetros. Até sua realização decorreram 15 anos, e para construí-la foi necessário transportar das montanhas cerca de três bilhões de metros cúbicos de terra, por um novo e revolucionário meio, a fim de aterrar o mar.

Nesse espaço conquistado ao Oceano Pacífico, edificou-se uma ilha com instalações para 20 mil pessoas, ligadas ao centro de Kobe por uma ferrovia automática, cujo trem desliza sobre rodas com pneus, e sem maquinista. Portopia tem uma ampla praça, saguão para conferências, hotel de fachada futurista, butiques, piscinas para três mil pessoas, lojas, restaurantes, estabelecimentos de lazer, culturais, sociais e educacionais.

Os tempos são vertiginosos nas transformações, como temos visto. Os gregos, que inventaram a democracia e a

praticavam de forma direta, entendiam que a pólis, a Cidade-Estado, devia ter cerca de cinco mil habitantes. A Portopia elevou a tolerância demográfica para 20 mil. E nossa Brasília tinha como perspectiva chegar a 600 mil habitantes no ano 2000. Esclari a Wigberto Tartuce que já temos o triplo dessa população. Vinte e cinco por cento no Plano Piloto e 75 por cento nas cidades-satélites, numa momentosa advertência do dissídio que separou o projeto da realidade.

Na verdade, ainda pode salvar-se a visão de Lúcio Costa e de Oscar Niemeyer de uma cidade organizada de tal modo que, em cada trecho, em cada superquadra, a população seja, por assim dizer, autárquica, com seu comércio, creches, playgrounds, escolas para crianças e outros serviços para as necessidades imediatas. E com a concentração de bancos, indústrias gráficas e outras atividades em determinados setores do território urbano.

Tendo-se convertido em novo pólo de desenvolvimento do País, na "Capital da esperança" como escreveu Malraux, ela passou a ser o corredor dos habitantes das regiões menos desenvolvidas, como o Norte e o Nordeste. Aos 4 anos de idade, como disse no almoço com a Ademi, tornou-se a sede de um regime autoritário e elitista, quando se ampliou o afastamento dos construtores braçais da cidade, os candangos, para a periferia inclusive das cidades-satélites. Maria de Lourdes Abadia, em nossa reunião esta semana com a diretoria do Banco do Brasil, disse ao presidente Camilo Calazans que vivemos em dois mundos, separados por 20 minutos em viagem de automóvel.

Criaram-se duas realidades urbanas: a do Plano Piloto e a outra, onde a renda per capita é sete vezes inferior à dos moradores da sede metropolitana.

Meu Governo tem a sorte de recuperar, para corrigir as deformações do Distrito Federal, e mesmo para repensar os 25 anos de Brasília, a contribuição de seus artistas-construtores: Lúcio Costa, Burle Marx e Oscar Niemeyer. Com eles empreendemos a tarefa de tornar mais habitável e mais humana a Cidade-Monumento — a mais bela capital do nosso tempo.