

BRASÍLIA. ANO 2000

DF - Brasília

ESPECIAL

Uma cidade com a marca de Lúcio Costa

Preparar Brasília para a virada do século sem qualquer agressão ao Plano Piloto, "assegurando a permanência do testemunho da proposta original e preservá-la, sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem". Em outras palavras: como acomodar quatro milhões de pessoas num projeto concebido para abrigar apenas 500 mil até o ano 2.000?

Esse desafio foi entregue ao urbanista Lúcio Costa, criador de Brasília. E o desafio foi aceito, após duas visitas à cidade — a primeira em 1984, anônimamente, e a segunda em 1985, em caráter oficial. Na cabeça de Lúcio Costa, uma preocupação dominante, imperativa para qualquer reenquadramento da conceção inicial às novas contingências: resguardar, para as gerações futuras, as características fundamentais de Brasília, "uma cidade singular, histórica de nascença".

O resultado desse trabalho foi um conjunto de novas propostas para Brasília, já aprovadas pelo Conselho de Arquitetura e Meio Ambiente. Uma espécie de check-up completo, com diagnósticos, análises e prescrição de terapia adequada. Desde a inauguração da Brasília, há mais de 25 anos, nunca se havia pensado em realizar trabalho de tal envergadura. Na verdade, uma iniciativa tão oportunista quanto indispensável, especialmente diante da fascinante atração que a cidade oferece como grande polo migratório.

Objetivo alcançado

Lúcio Costa produziu um enquadramento geral dos problemas da cidade e, a partir daí, tratou de equacioná-los de forma a compatibilizar as pressões urbanas e sociais com a ideia central de preservar a conquista representada pelo projeto original. As novas propostas não agredem o Plano Piloto, que permanecerá isolado por áreas verdes e mantém o gabarito máximo de seis pavimentos em todas as áreas residenciais, garantindo "a incorporação à cidade do imenso céu do planalto; os vazios são por ele preenchidos".

A quadra residencial, esse modo tipicamente brasiliense de morar, prevalece no projeto de expansão, avanço que Lúcio Costa quer estender, também, às camadas menos favorecidas. Já está em curso uma experiência-piloto nesse sentido: as quadras econômicas que o GDF está construindo em frente ao Guará I, com apartamentos de 60 e de 30 metros quadrados, sobre blocos de três pavimentos com pilotos.

O urbanista introduz uma inovação, com a criação de bairros diferenciados para classes sociais distintas. Assim, a nova Asa Sul e as Quadras do Planalto são bairros de classe média alta, privilegiados pela visão completa do lago e do Plano Piloto, no caso do primeiro, ou pela proximidade do lago, no segundo.

Com as novas propostas, Brasília vai crescer de forma racional, sem abdicar da sua condição de cidade única, por sua conceção urbanística, privilegiando o homem e a vida. E continuará sendo, acima de tudo, uma cidade com a marca de Lúcio Costa.

Os novos planos.

Nada foi esquecido

Agradeço ao Governador José Aparecido de Oliveira bem como ao seu Secretário de Viação e Obras Carlos Magalhães por esta oportunidade de ainda fazer ponderações.

Brasília vive hoje um momento decisivo. Nos trinta anos decorridos desde a apresentação do plano piloto ao juri internacional que escolheria a proposta a ser implantada (10/III/57) a cidade consolidou-se, de fato, como capital definitiva do país.

Vendo Brasília atualmente, o que surpreende, mais que as alterações, é exatamente a semelhança entre o que existe e a conceção original.

É evidente que uma cidade inaugurada há pouco mais de 25 anos está no começo de sua existência; passada a fase de consolidação a vitalidade urbana é manifesta e crescente, sobretudo agora, com o restabelecimento do poder civil que gerou a Brasília preencher suas áreas ainda desocupadas e quer se expandir.

Não menos evidente é o fato de que — por todas as razões — a capital é histórica de nascença, o que não apenas justifica mas exige que se preserve, para as gerações futuras, as características fundamentais que a singularizam.

É exatamente na concomitância destas duas contingências que reside a peculiaridade do momento crucial que Brasília hoje atravessa: de um lado, como crescer assegurando a permanência do testemunho da proposta original; de outro, como preservá-la sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem.

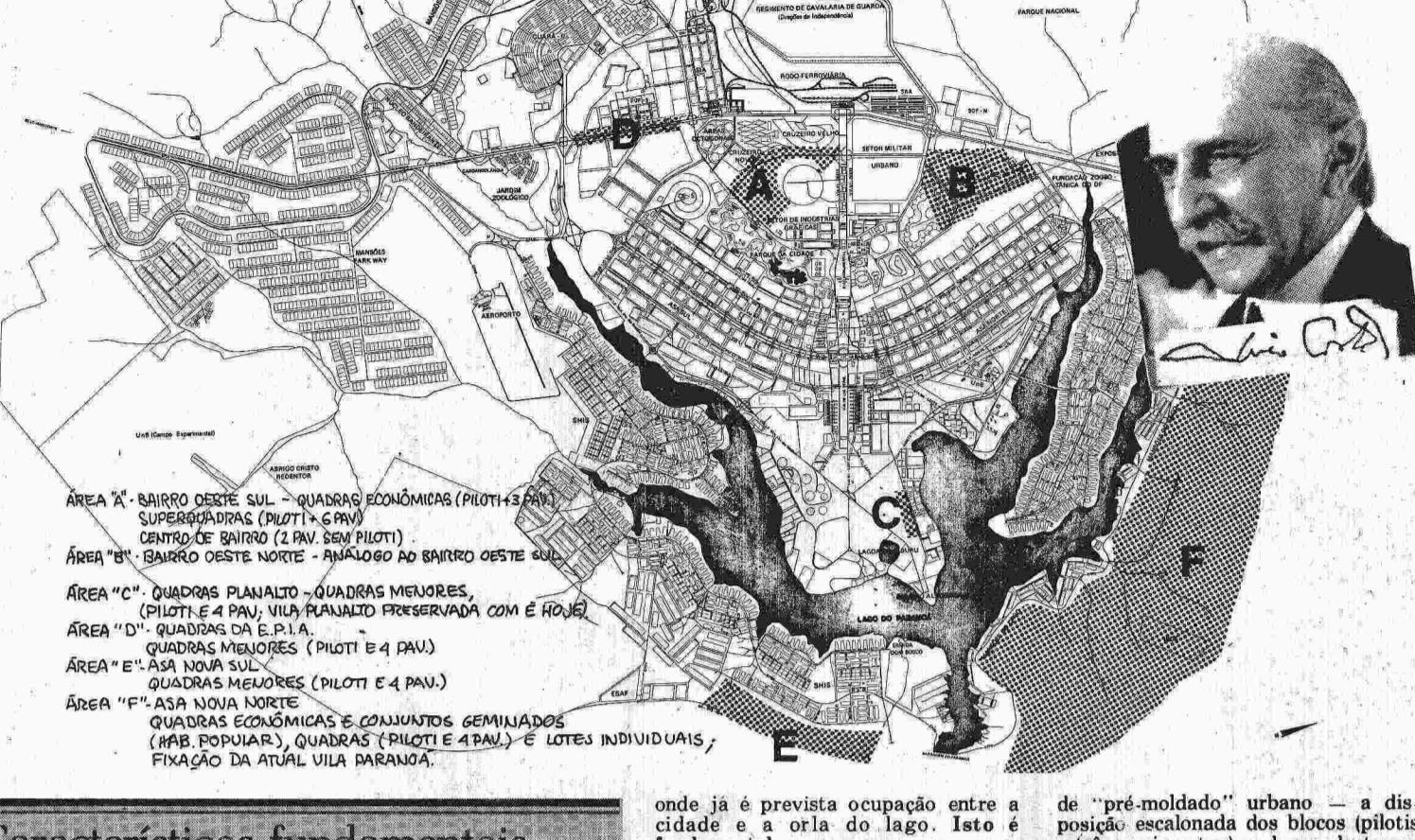
A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta áquila que de fato importa, ou seja, a conceção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele; a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região.

Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como, no entender de cada concorrente, uma tal cidade deve ser concebida". (introdução à memória descritiva do plano piloto)

Assim, o plano piloto (como de resto as outras propostas apresentadas) foi, na realidade, uma conceção já traduzida em termos de projeto urbano, e não apenas uma definição preliminar de partido e diretrizes gerais relativas a uso e ocupação do solo; e isto porque o objetivo era a transferência da capital — e não a elaboração de projeto — em 3 anos.

Se a sugestão é válida, estes dados, con quanto sumários na sua aparência, já serão suficientes.

Conheça as novas propostas de Lúcio Costa para a expansão de Brasília. Elas já foram aprovadas e vão preparar a cidade para enfrentar uma explosão demográfica que escapou de todas as previsões. Na virada deste século, serão quatro milhões de habitantes, ou quase isso. O fundamental é preservar a conceção original que fez de Brasília uma cidade impar, em todo o Planalto.



1 Características fundamentais do Plano Piloto

1. A interação de quatro escalas urbanas

A conceção urbana de Brasília se traduz em quatro escalas distintas: a monumental, a residencial, a gregária e a bucinária.

A presença da escala monumental — «não no sentido da ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente daquilo que vale e significa» — conferiu à cidade nascente, desde seus primórdios, a marca inelutável de efetiva capital do país.

A escala residencial, com a proposta inovadora da Superquadra, a seriedade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotos e o franco predomínio do verde, trouxe consigo o embrião de uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras.

A escala gregária, prevista para o centro da cidade — até hoje ainda em grande parte desocupado — teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro.

As extensas áreas livres, a serem densamente arborizadas ou guardando a cobertura vegetal nativa, diretamente contíguas a áreas edificadas, marcam a presença da escala bucinária.

A escala monumental comanda o eixo retílineo — Eixo Monumental — e foi introduzida através da aplicação da «técnica milenar dos terraplenos» (Praça dos Três Poderes, Esplanada dos Ministérios), da disposição disciplinada porém rica das massas edificadas, das referências verticais do Congresso Nacional e da Torre de Televisão e do canteiro central gramado, a cercaduras verdes das Superquadras, a massa densamente arborizada prevista para os Setores Culturais (ainda até hoje desprovidos de vegetação).

Da a importância da remoção — enquanto tempo — das palmeiras imperiais indevidamente plantadas ao longo do Eixo Monumental; as razões desta impugnação foram claramente explicadas em dois pareceres anexados a este relato.

São de recomendar, ainda, providências imediatas para a criação de massas compactas de araucária na área aberta do terrapleno da Praça dos Três Poderes, para que seu verde escuro sirva de fundo e valorize o branco dos palácios, bem como o plantio de renques de pau-rei no entorno direto do edifício do Tribunal de Contas da União — imperdível aberração no local onde se encontra — a fim de atenuar sua lamentável interferência visual no conjunto da Praça.

6. A importância do paisagismo

«De uma parte, técnica rodoviária; de outra técnica paisagística de parques e jardins». (memória descritiva do plano piloto).

A memória descritiva do plano deixou clara a importância da volumetria paisagística na interação das quatro escalas urbanas da cidade: o canteiro central da Esplanada gramado, as cercaduras verdes das Superquadras, a massa densamente arborizada prevista para os Setores Culturais (ainda até hoje desprovidos de vegetação).

7. A importância da remoção

— enquanto tempo — das palmeiras imperiais indevidamente plantadas ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial; a escala definida por esta sequência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de «pátio interno» urbano.

A escala gregária surge, logicamente, em torno da interseção dos dois eixos, a Plataforma Rodoviária, elemento de vital importância na conceção da cidade e que se tornou, além do mais, o ponto de ligação de Brasília com as cidades-satélites. No centro urbano, a densidade de ocupação se previu maior e os gabaritos mais altos, à exceção dos dois Setores de Diversões.

E a intervenção da escala bucinária no ritmo e na harmonia dos espaços urbanos se faz sentir na passagem, sem transição, do ocupado para o não-ocupado — em lugar de muralhas, a cidade se propõe delimitada por áreas livres arborizadas.

8. A estrutura viária

O plano de Brasília teve a expressa intenção de trazer até o centro urbano a fluência de tráfego próprio, até então, das rodovias; quem conheceu o que era a situação do trânsito no Rio de Janeiro, p. ex., na época entenderá talvez melhor a vontade de desafogo viário, a ideia de se poder atravessar a cidade de ponta a ponta livre de engarrafamentos.

O que permanece incomprensível é até hoje não existir — pelo menos na área urbana — um serviço de ônibus municipal impecável, que se beneficie das facilidades existentes (apenas a título de exemplo: as pistas laterais do Eixo Rodoviário-Residencial — destinadas prioritariamente ao transporte coletivo — tem mão nos dois sentidos; no entanto sua utilização pelos ônibus só se faz numa direção em cada uma delas). Bem como não se ter ainda introduzido o sistema de «transferência» que se impõe para que o passageiro não seja onerado indevidamente.

A estrutura viária da cidade funciona como arcoabouço, integrador das várias escalas urbanas.

9. A questão residencial

O plano piloto optou por concentrar a população próximo ao centro (eixo-Rodoviário-Residencial), através da criação de áreas de vizinhança que só admitem habitação multifamiliar; mas habitação multifamiliar não na forma de apartamentos construídos em terrenos inadequados e constrangendo os moradores das residências vizinhas, como geralmente ocorre.

A proposta de Brasília mudou a imagem de «morar em apartamento» e isto porque morar em apartamento na

Superquadra significa dispor de chão livre e gramados generosos contíguos à «casa» numa escala que um lote individual normal não tem possibilidade de oferecer.

E prevaleceu a ideia de distribuir a ocupação residencial em áreas definidas «a priori» para apartamentos (Superquadras) e para casas isoladas — estas, mais afastadas do centro.

4. Orla do lago

O plano piloto refuga a imagem tradicional no Brasil da barreira edificada ao longo da água; a orla do lago se pretendeu de livre acesso a todos, apenas privatizada no caso dos clubes. E onde prevalece a escala bucinária.

5. A importância do paisagismo

«De uma parte, técnica rodoviária;

de outra técnica paisagística de parques e jardins». (memória descritiva do plano piloto).

A memória descritiva do plano deixou clara a importância da volumetria paisagística na interação das quatro escalas urbanas da cidade: o canteiro central da Esplanada gramado, as cercaduras verdes das Superquadras, a massa densamente arborizada prevista para os Setores Culturais (ainda até hoje desprovidos de vegetação).

6. A importância da remoção

— enquanto tempo — das palmeiras imperiais indevidamente plantadas ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial; a escala definida por esta sequência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de «pátio interno» urbano.

A escala gregária surge, logicamente, em torno da interseção dos dois eixos, a Plataforma Rodoviária, elemento de vital importância na conceção da cidade e que se tornou, além do mais, o ponto de ligação de Brasília com as cidades-satélites. No centro urbano, a densidade de ocupação se previu maior e os gabaritos mais altos, à exceção dos dois Setores de Diversões.

E a intervenção da escala bucinária no ritmo e na harmonia dos espaços urbanos se faz sentir na passagem, sem transição, do ocupado para o não-ocupado, — em lugar de muralhas, a cidade se propõe delimitada por áreas livres arborizadas.

7. A estrutura viária

O plano de Brasília teve a expressa intenção de trazer até o centro urbano a fluência de tráfego próprio, até então, das rodovias; quem conheceu o que era a situação do trânsito no Rio de Janeiro, p. ex., na época entenderá talvez melhor a vontade de desafogo viário, a ideia de se poder atravessar a cidade de ponta a ponta livre de engarrafamentos.

O que permanece incomprensível é até hoje não existir — pelo menos na área urbana — um serviço de ônibus municipal impecável, que se beneficie das facilidades existentes (apenas a título de exemplo: as pistas laterais do Eixo Rodoviário-Residencial — destinadas prioritariamente ao transporte coletivo — tem mão nos dois sentidos; no entanto sua utilização pelos ônibus só se faz numa direção em cada uma delas). Bem como não se ter ainda introduzido o sistema de «transferência» que se impõe para que o passageiro não seja onerado indevidamente.

A estrutura viária da cidade funciona como arcoabouço, integrador das várias escalas urbanas.

8. A questão residencial

O plano piloto optou por concentrar a população próximo ao centro (eixo-Rodoviário-Residencial), através da criação de áreas de vizinhança que só admitem habitação multifamiliar; mas habitação multifamiliar não na forma de apartamentos construídos em terrenos inadequados e constrangendo os moradores das residências vizinhas, como geralmente ocorre.

A proposta de Brasília mudou a

onde já é prevista ocupação entre a cidade e a orla do lago. Isto é fundamental.

Brasília, capital, deverá manter-se «diferente» de todas as demais cidades do país: não terá apartamentos de moradia em edifícios altos; o gabarito residencial não deverá ultrapassar os seis pavimentos iniciais, sempre soltos do chão. Este será o traço diferenciador — gabarito alto no centro comercial, mas deliberadamente contido nas áreas residenciais, a fim de restabelecer, em ambiente moderno, escala humana mais próxima da nossa vida doméstica e familiar tradicional.

3. Garantir a estrutura das unidades de vizinhança do Eixo Rodoviário-Residencial, mantendo a entrada única para a moradia.

4. Orla do lago

O plano piloto refuga a imagem tradicional no Brasil da barreira edificada ao longo da água; a orla do lago se pretendeu de livre acesso a todos, apenas privatizada no caso dos clubes. E onde prevalece a escala bucinária.

5. A importância do paisagismo

«De uma parte, técnica rodoviária;

de outra técnica paisagística de parques e jardins». (memória descritiva do plano piloto).

A memória descritiva do plano deixou clara a importância da volumetria paisagística na interação das quatro escalas urbanas da cidade: o canteiro central da Esplanada gramado, as cercaduras verdes das Superquadras, a massa densamente arborizada prevista para os Setores Culturais (ainda até hoje desprovidos de vegetação).

6. A importância da remoção

— enquanto tempo — das palmeiras imperiais indevidamente plantadas ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial; a escala definida por esta sequência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de «pátio interno» urbano.

A escala gregária surge, logicamente, em torno da interseção dos dois eixos, a Plataforma Rodoviária, elemento de vital importância na conceção da cidade e que se tornou, além do mais, o ponto de ligação de Brasília com as cidades-satélites. No centro urbano, a densidade de ocupação se previu maior e os gabaritos mais altos, à exceção dos dois Setores de Diversões.

E a intervenção da escala bucinária no ritmo e na harmonia dos espaços urbanos se faz sentir na passagem, sem transição, do ocupado para o não-ocupado, — em lugar de muralhas, a cidade se propõe delimitada por áreas livres arborizadas.

7. A estrutura viária

O plano de Bras