

Plano não será mexido

Secretário reage a críticas. "já são monótonas" - e diz que projeto de Lúcio Costa prevalecerá

O projeto de Lúcio Costa para Brasília, que estabeleceu as 16 superquadras em cada lado do Eixo Monumental, os Eixos Rodoviários Norte e Sul, o zoneamento entre as atividades conflitantes, a baixa densidade ocupacional urbana, a Esplanada dos Ministérios e as extensas áreas verdes será, segundo o secretário de Viação e Obras, José Carlos Melo, mantido, mesmo que a densidade demográfica pressione o Plano Piloto.

A única possibilidade de expansão de Brasília, na opinião do secretário, é uma área definida pelo PEOT - Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal, situada entre Taguatinga e o Gama, que teria possibilidade de acomodar cerca de um milhão de habitantes, o que representa hoje praticamente a população do Distrito Federal.

Em entrevista concedida ao *Correio Braziliense*, o secretário de Viação e Obras fala sobre o projeto original de Lúcio Costa e suas modificações, objeto de constantes críticas dos arquitetos de Brasília. Para José Carlos Melo, as modificações foram tão pequenas e poucas, que as mesmas críticas se arrastam no decorrer dos anos com incrível monotonia.

CB - Secretário, uma das críticas que se faz a Brasília é que não apenas as alterações do projeto de Lúcio Costa, mas até mesmo, o próprio original do autor, sempre deixaram o homem em segundo plano, preocupando-se os governos mais com a beleza estética da cidade e com o seu sistema viário. O senhor concorda com isso?

JCM - Bem, em primeiro lugar, quando é que uma cidade é ruim para seus habitantes? Quando tem congestionamento no tráfego, poluição, violência etc. Em Brasília, nós não temos poluição nem do ar nem sonora. Há separação do tráfego das unidades residenciais, não há poluição e a população tem um intenso convívio com o verde, principalmente no Plano Piloto, onde temos 70 metros quadrados de verde por habitante. Tudo isso faz com que Brasília apresente uma qualidade de vida excepcional, graças ao desenho



Melo: não temos poluição, congestionamento, graças ao desenho urbano da cidade

urbano da cidade, ao plano de Lúcio Costa. Não temos poluição porque o zoneamento fez com que a indústria ficasse em local apropriado. Não temos congestionamento porque o traçado da cidade prevê a circulação dos veículos nos eixos, afastados das áreas residenciais, sendo que o tráfego local se faz por vias naturalmente obstaculizadas para aumentar a segurança da população.

CB - Mas as modificações posteriores ao projeto não prejudicaram a cidade?

JCM - Qualquer cidade tem um grau de estaticidade e dinamização em relação ao seu projeto, ou seja, algumas funções da cidade são mais facilmente adaptáveis às mudanças no dia-a-dia; outras permanecem mais ao longo do tempo, a menos que nas cidades onde o canteiro de obras é tão mutável que elas são feitas continuamente, prejudicando a qualidade de vida da população porque as obras provocam ruídos, poeira, congestionamento do trânsito, sobrecarga à rede de serviço público etc. Então, acusam Brasília de ser uma cidade estática. Isso não faz muito sentido, mesmo porque a cidade tem apenas pouco mais de 20 anos e as mudanças se processaram como deviam

apenas com relação às funções que exigiam maior dinamização. Constatado isso, foi feito o que devia ser feito.

CB - Quer dizer que o plano original de Lúcio Costa foi realmente mantido?

JCM - O plano original de Lúcio Costa foi mantido em suas grandes linhas. Estão aí o Eixo Monumental, os Eixos Rodoviários, as superquadras, o zoneamento separando entre si atividades conflitantes, como as áreas residenciais e a indústria, a baixa densidade ocupacional, as extensas áreas verdes, a Esplanada dos Ministérios etc. As alterações que ocorreram, muitas delas foram de caráter natural, como, por exemplo, o comércio da W/3 e os comércios locais voltados para a rua de serviço e não para dentro das superquadras. De qualquer modo, as modificações no Plano Piloto foram tão pequenas e raras que as críticas batem, há anos, nas mesmas teclas.

CB - E o que o senhor diz sobre o sistema viário de Brasília, que só leva em consideração o veículo, deixando o pedestre abandonado?

JCM - O sistema viário de Brasília é inevitavelmente um dos melhores do Brasil. Basta ver a inexistência de engarrafamento

no tráfego. As reclamações quanto a acidentes de pedestres, principalmente no eixo, são causadas, em grande parte, pela deseducação dos próprios pedestres, pois as passagens subterrâneas estão aí, limpas, conservadas e aptas a serem utilizadas. Não é um fenômeno de Brasília a não-utilização das passagens subterrâneas. No Rio de Janeiro, algumas passagens foram inclusive abandonadas devido à não-utilização. Parece que todos preferem enfrentar os riscos do trânsito, ao invés de utilizarem as passagens.

CB - E o estacionamento? Não é um dos problemas críticos de Brasília?

JCM - A dificuldade de estacionamento na zona central de Brasília é bem menor que no Rio, São Paulo e outras cidades. Mesmo assim, o problema existe e isso deve constituir num estímulo ao usuário do automóvel para que ele passe a usar o transporte coletivo, por exemplo. Coisa impossível é aumentar indefinidamente a capacidade do sistema viário na medida em que for aumentando a sua demanda.

CB - Outra crítica que se faz a Brasília é que aqui, mais do que em qualquer outro lugar, fica clara a segregação econômica

dos habitantes. Se alguém diz a quadra que mora, podemos facilmente deduzir o seu salário e padrão de vida. Como o senhor vê isso?

JCM - O elitismo é uma marca de Brasília desde a prancheta. Basta ver a má qualidade e a pouca beleza arquitetônica dos primeiros prédios construídos nas 400, bem como alguns prédios residenciais da W/3 que contrastam com a imponência dos prédios das 100, 200 e 300. Esse fato se acentuou com o correr do tempo, com a criação das cidade-satélites, as quais, inclusive, ficaram durante longos anos relegadas a segundo plano em termos de investimento. Pode-se dizer que o governo Lameira é o primeiro do DF a direcionar a maior parte de seus investimentos para essas cidades, procurando corrigir essa distorção e melhorar a qualidade de vida de seus habitantes.

CB - Levando em consideração, já estar o Plano Piloto praticamente ocupado, como é que ficará Brasília no futuro, uma vez que a população naturalmente cresce e precisa de casa para morar?

JCM - O Plano Piloto é considerado imutável em termos de expansão de sua área edificável. A única possibilidade de expansão da área urbana de Brasília é uma área já definida pelo PEOT - Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal, o qual, após um detalhado estudo de dois anos pela Seplan e GDF, concluiu que a única possibilidade de expansão urbana seria uma área situada entre Taguatinga e Gama, área esta com possibilidade de acomodação para mais de um milhão de habitantes. Como, em mais de 20 anos de existência e, suportando uma migração enorme em determinado período, Brasília está com apenas um milhão e cem mil habitantes e a capacidade de saturação do DF (Plano Piloto - cidades-satélites e PEOT) é de dois milhões e 400 mil habitantes, não há motivo de alarde. Temos capacidade para mais de um milhão de habitantes e hoje as taxas de crescimento estão entre 4 a 5%, iguais, portanto, as de outras regiões metropolitanas.