

Da euforia às críticas

DAVIEMERICH
Da Editoria de Cidade

O projeto de Brasília, simples na sua formulação e grandioso quanto a seus objetivos e propostas humanísticas, foi glorificado na década de 60 nos quatro cantos do mundo como uma das iniciativas mais revolucionárias e arrojadas da arquitetura. Jornais do Uruguai, da Venezuela, dos Estados Unidos, da França, do Japão, da União Soviética e de inúmeros outros países, não cansavam de comentar os detalhes do projeto e de exaltar os gênios de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer.

Passada a fase de euforia, o projeto já começa a gerar as mais diversas interpretações junto aos profissionais da arquitetura. De um lado, estão aqueles que defendem com unhas e dentes o planejamento original da cidade e não admitem mudança de envergadura no traçado da estrutura urbanística. Estas pessoas denunciam a especulação imobiliária e criticam as propostas do Governo do Distrito Federal de implantação de novos núcleos habitacionais, já delineadas no Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal, conhecido por Peot.

No outro pólo, arquitetos questionam a idéia básica de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, e acham que o projeto de Brasília é essencialmente antidemocrático. Partindo desta perspectiva, admitem um maior adensamento do Plano Piloto e defendem iniciativas que permitam maior interação entre todas as camadas que compõem a sociedade do Distrito Federal.

Com o objetivo de discutir mais profundamente estas questões, e ao mesmo tempo projetar Brasília no futuro, o CORREIO BRAZILIENSE reuniu em mesa-redonda representantes das duas correntes de pensamento. Participaram dois professores da UnB — Frederico Holanda e Mudhi Koosah (críticos da idéia de Brasília), e Gladson da Rocha e Luis Otávio, este último representando o Sindicato dos Arquitetos do Distrito Federal. Eis a íntegra dos debates:

CORREIO BRAZILIENSE - Na opinião de vocês, como vai ser Brasília no ano 2.000?

Frederico Holanda - É difícil fazer futurologia, mas a gente pode lançar algumas hipóteses em relação ao que tem sido feito e como a cidade tem sido desenvolvida ao longo de sua história. Mantidas as atuais tendências eu diria que a situação é meio negra e a gente não poderia ser muito otimista. As atuais tendências para mim são de construção, produção de um espaço extremamente elitizado, na medida em que cada vez mais as populações de baixa renda são expulsas das partes mais bem dotadas de serviços, das partes mais próximas dos centros de trabalho. Essa população já é expulsa das cidades-satélites para fora do Distrito Federal.

Os exemplos desta política de afastar a população da área central são muitos e podemos citar a tentativa de se viabilizar o núcleo de Samambaia, afastado cerca de 25 quilômetros do Plano Piloto, onde não existe previsão de emprego para a população de baixa renda. Portanto, essas 300 mil pessoas que eventualmente vão morar na Samambaia estarão também dependentes do mercado de trabalho de Plano Piloto. Isso tudo me parece extremamente sério do ponto de vista da qualidade de vida do pessoal que mora no Distrito Federal.

Outra coisa que a gente também contesta é a crescente concentração de empregos no centro metropolitano. Não há programa que procure descentralizar investimentos, mesmo de serviços. Pelo contrário, o que a gente vê é a duplicação dos empregos na própria Esplanada dos Ministérios. Isso é terrivelmente problemático. O congestionamento do Plano Piloto já é visível. Na medida em que você concentra empregos e não muda o modo de acesso a esses centros metropolitanos, você gera, sem dúvida, contradições de difícil superação.

Gladson da Rocha - Estou muito assustado com o que está acontecendo, em termos de planejamento urbano aqui no Distrito Federal. Refiro-me, principalmente, aos projetos que determinam áreas prioritárias de ocupação. Nelas, nos próximos 17 anos, até o

BRASILIA ANO 2000



ano 2.000, serão alocadas mais de um milhão de pessoas. Com estes projetos vamos ter uma metrópole, sem dúvida nenhuma, entre Gama, Ceilândia e Taguatinga. Também não podemos desconhecer que, com a mudança dos gabaritos, os prédios estão indo para cima, agravando-se ainda mais a situação. Considero um desastre a alternativa número dois do Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal - Peot - que, localizada nesta região estruturas urbanas que vão se emendar dentro de pouco tempo, apesar da existência de áreas complementares.

A especulação imobiliária está aí para cuidar dos seus interesses e vai alterar o projeto. Em vez de um milhão de pessoas como dizem os técnicos, isso vai para 6 milhões de habitantes até o ano 2.000. Não tenho dúvidas disso, porque estou acompanhando vários desenvolvimentos parecidos. Vocês vão viver essa época para constatar esta verdade. Eu acho, inclusive, que esta foi a pior atitude tomada pelo GDF, na administração de Elmo Serejo, em 1978. Nós conhecemos o que aconteceu em Brasília, e sabemos que muitas coisas poderiam ter melhor encaminhamento.

Brasília era um projeto que não tinha referências, trabalhava-se de uma maneira pioneira, porque não havia com o que se comparar, como o que se medir. Hoje, quando partimos para novos assentamentos, já temos condições de medir, e no mundo existem várias experiências muito boas para serem observadas. Entretanto, não fazem isso e os erros que os outros países cometeram, e que poderiam ser evitados, continuam sendo repetidos.

Eu acho uma pena a existência deste Peot. Também acho muito chato falar assim, porque sem querer a gente acaba criticando colegas, profissionais, considerados capazes e que participaram da elaboração de todo o projeto de novos assentamentos. Apesar de tudo isso, faço questão de deixar clara a minha posição, até mesmo para não passar por omissão.

Mudhi Koosah - Inicialmente discordo um pouco da colocação do Gladson. Na realidade, Brasília, a sua localização na ocupação do território, não é uma coisa nova. A proposta do Peot, na verdade, não foi outra coisa senão dar continuidade a um processo de ocupação histórica já existente, baseada numa metrópole e numa série de cidades-satélites que se formaram depois, inclusive com um consenso dos autores do projeto de Brasília. A cidade, o Plano Piloto, está parada e não permitem que ela se transforme, se expanda em si mesma. A distribuição da população pelo território não se faz de forma justa em função da realidade do local. Como colocou o Frederico, as discriminações na ocupação deste território são explícitas. A implantação das satélites não está ligada à saturação de um determinado núcleo, mas a uma política clara de segregação.

Em função da situação energética atual, da escassez de recursos, Brasília precisa ser discutida, precisa ser repensada. Temos de avaliar um possível adensamento do Plano Piloto em função de uma série de elementos como espaços existentes, ocupação destes mesmos espaços, forma de apropriação e relação dos espaços com os grupos sociais.

Gladson da Rocha - O que precisa ser analisado mais profundamente é o desenvolvimento da idéia de Brasília. Houve um concurso, um prêmio, houve um primeiro lugar, houve a seleção de um projeto que ganhou e foi desenvolvido. Temos que partir da premissa daquela estrutura urbana criada e do pensamento que a acompanhou, as quais foram muito importantes na época.

Mudhi Koosah - Você refere-se apenas a uma idéia, quando, na realidade, deveríamos trabalhar com pessoas vivas.

Luis Otávio - Acho que há uma certa confusão aqui. A cidade é um organismo vivo, não é uma coisa estática, uma coisa feita e acabada. As pessoas estão vivas dentro delas. As cidades, como as civilizações, nascem, crescem, morrem e desaparecem. Nós estamos num processo de estancamento desse espaço captado aqui, dentro de um país que segue um processo de centralização. A concentração dos grandes centros é um fenômeno brasileiro já bastante exacerbado. E Brasília é fruto dessa intenção obrigatória de colonização nacional.

Existe já um processo de tombamento de Brasília, uma iniciativa altamente discutível e, na minha opinião, absurda. Brasília é uma cidade viva, em expansão. Por exemplo: hoje temos de considerar a existência de um adensamento não planejado no Plano Piloto. Ele está acontecendo via uma permissão legal da própria estrutura urbanística, que libera habitações de péssima qualidade e deixa brechas para a especulação imobiliária ocupar novos espaços com edificações discutíveis.

Na medida em que o Gladson coloca o problema do Peot como uma idéia errônea eu questionaria um pouco isso. Acho que na realidade ele é um reflexo dos fluxos migratórios que também vêm para Brasília e que têm um certo destino. A cidade não é exatamente democrática, e ela tem que refletir os padrões políticos do país. O Brasil é governado por elites e as relações autoritárias refletem no espaço automaticamente. Na verdade eu acho que os planejadores responsáveis pelo Peot estão dando determinadas soluções, que podem ser questionadas ou não, para abrigar imensos contingentes populacionais para um grande centro urbano que é Brasília.

Frederico Holanda - O que me parece importante assinalar é que a experiência urbana de Brasília, o fenômeno Brasília, tem, desde o seu projeto, 26 anos, e isso representa 1/4 de século. Então, essa coisa se transformou de uma idéia em uma realidade viva. E me parece que é impossível a gente deixar de levar em conta essa realidade, quando se pensa em cidade. Então, eu queria pegar um pouco o ponto que o Gladson e o Mudhi levantaram, isto é, a idéia face à realidade. Acredito que Brasília poderia ser talvez a melhor idéia possível de ser produzida por uma categoria profissional naquela época. Não estou negando isso. Acontece que eram idéias, fruto de uma determinada interpretação da realidade. Agora, a partir do momento em que se iniciou a implantação do fenômeno ou se iniciou a materialização da idéia, isso deixou de ser uma idéia e passou a ser um espaço vivido por pessoas. Foram, ao longo desses 26 anos, se revelando problemas em relação a essa idéia inicial, tanto em termos de localização de função quanto em relação as atividades dentro de uma cidade, à circulação de tráfego e ao famoso zoneamento que todo mundo hoje ridiculariza.

Essas coisas todas mostraram-se extremamente frágeis ao longo da implantação de Brasília. Ela, dada a escala de experiências, é talvez uma das coisas mais importantes que aconteceu no mundo, porque serviu para nos mostrar a precariedade da ideologia profissional que dominava aqueles que eram responsáveis, direta ou indiretamente, pela produção do espaço, na década de 50 e no início da década de 60.

Outro ponto que eu gostaria de enfatizar é com relação à qualidade da vida em Brasília. Este conceito tem mil facetas: uma delas, sem dúvida, é a qualidade de vida que resulta dos espaços disponíveis de uso coletivo, do espaço para lazer, da facilidade de locomoção, entre outras. A outra questão é a qualidade que resulta da complexidade da própria vida. Tudo isso aí, junto, edifica a qualidade de vida do espaço. Aquelas pessoas que estão na Ceilândia ou na rua do Ouvidor fazendo as coisas, naqueles lugares, é que conferem à cidade estas relações.

A quantidade de pessoas também é importante quanto à qualidade de vida. Por isso, não tenho receio de dizer que no caso do Plano Piloto, por exemplo, ou no caso dessa periferia imediata do Plano Piloto, que engloba todas essas áreas ainda não ocupadas com o cerrado, se você duplicasse ou quadruplicasse a população que aqui está hoje, isso em absoluto não prejudicaria a qualidade de vida em função da disponibilidade de espaço.

Questiono também esta mania de zoneamento. Parece-me que esta idéia é uma visão completamente distorcida de uma análise realista. Você dizer que o uso de oficinas mecânicas ou a localização de oficinas mecânicas dentro do Plano Piloto é incompatível com as atividades normais da cidade é um absurdo.

CORREIO BRAZILIENSE - O GDF optou em adensar as áreas de periferia. Quais os reflexos desta política para o conjunto do Distrito Federal?

Frederico Holanda - Muita gente acredita que uma área metropolitana funcionará melhor se ela for sedimentada em pequenos grupos. Para mim isto é uma balela completa. Inúmeras outras cidades mostram justamente o contrário. Se for inevitável - e a realidade confirma esta hipótese - você ter no Distrito Federal um milhão e 300 mil habitantes, a melhor solução não é explodir esta população em pequenos núcleos espalhados por este território. É muito melhor você ter essa população organicamente constituindo um tecido urbano contínuo. A coisa mais estapafúrdia que existe é você verificar que hoje a população do Distrito Federal gasta muito mais em tempo e dinheiro para se deslocar de sua casa para o trabalho do que as de outras cidades como São Paulo e Rio de Janeiro.

Hoje, em Brasília, vemos duas autoridades bastante claras. Um de cunho ideológico ligado ao sistema de poder e uma outra presa a certas categ. profissionais, entre elas a arquitetura, onde a argumentação básica de defesa do crescimento e desenvolvimento da cidade toma como princípio uma certa "idéia original". Não podemos fechar os olhos e defender valor meramente mitológicos. Nós, enquanto arquitetos, temos de questionar as idéias de Brasília, independentemente de nossas amizades pessoais.

Luis Otávio - Só para completar um pouco o assunto. O arquiteto normalmente trabalha tomando partido do projeto. No caso das lojas comerciais voltadas para as quadras, a idéia estava totalmente errada. Mas eu pergunto: dar sequência a uma idéia original como a de Lúcio Costa, não seria uma forma de resguardar experiências de uma concepção de cidade, não no seu sentido conservador, contra a chamada indústria imobiliária? Temos de refletir muito sobre esta questão.

Gladson da Rocha - Eu acho que o Luis Otávio colocou a questão de forma correta. Toda cidade planejada, e este é o caso de Brasília, tem um modelo, um traçado que orienta o seu crescimento futuro. Denominamos isto de estrutura urbana. Não adianta uma pessoa chegar na minha casa e dizer que ela tem de ser triangular por que é impossível modificar a sua estrutura básica. Brasília tem uma dimensão própria e qualquer modificação que não leve este fato em consideração pode acabar com tudo. Um plano deve aceitar atualização, pois uma cidade é algo dinâmico, mas nunca modificações radicais.

Mudhi Koosah - Idéias têm de ser alteradas. Se for preciso mudar a estrutura, tudo bem. Nós temos de analisar realidades e não somente idéias. E um mau arquiteto ver as cidades como uma coisa arqueológica. Brasília não é Pompéia.

CORREIO BRAZILIENSE - Os setores imobiliários defendem hoje a alteração do gabarito nas 700 e nas 400, sempre pensando na construção de grandes edifícios. No caso destas iniciativas prevalecerem, o que vai ocorrer com o Plano Piloto?

Luis Otávio - Acho que temos de voltar ao ponto inicial, que é o adensamento. Essa pressão natural das imobiliárias pela mudança do gabarito é natural e compreensível. Essa densidade crescente, mantido o atual sistema de circulação e a atual malha viária, vai provocar um certo congestionamento na cidade. Acho que cabe ao arquiteto tomar um partido nos projetos, no sentido de continuar o desenvolvimento da cidade, segundo alguns princípios e a vontade dos seus moradores, através dos seus mais legítimos representantes. Eu vejo a mudança do gabarito como uma medida terrível, mas acho que a especulação imobiliária vai conseguir atingir os seus objetivos.

Frederico Holanda - Em relação ao famoso adensamento não é possível ser contra ou a favor por princípio. Por exemplo, eu poderia ter uma posição em relação a um adensamento das áreas residenciais com residências e uma outra posição com adensamentos voltados para outros fins. As dificuldades maiores de uma cidade não estão relacionadas com o adensamento em si, mas na transformação morfológica do espaço. Fala-se que o adensamento levaria a um maior congestionamento, mas todo mundo esquece de analisar que esse fenômeno ocorre apenas nos horários de pico.

Os custos de infraestrutura dessa cidade em relação a outros importantes núcleos habitacionais brasileiros são impressionantes. E para compreender este aspecto não é preciso ser técnico, basta bom senso. Se olharmos para as vias como L2 Norte e Sul ou mesmo o Eixo Monumental, fora dos horários de fins de expediente, vamos verificar que estas áreas são verdadeiros desertos. São quase 8 faixas de asfalto completamente desocupadas. E essa estrutura urbana, no quadro de um país escasso de recursos, que queremos?

Quando ao problema do adensamento, os interesses imobiliários vão continuar existindo. Temos de tentar equacionar e isto será difícil - o adensamento, a qualidade de vida e os interesses imobiliários. Não resta dúvida que é uma equação polêmica. Agora, adensamento não significa necessariamente piora na qualidade de vida. Tudo depende de como ele vai ser feito. O negócio é realmente muito complicado.

Luis Otávio - Eu gostaria de ouvir uma opinião do Gladson na seguinte direção: o adensamento não está sendo feito dentro de uma perspectiva de mudança morfológica do espaço? Na verdade, a especulação consegue espaços e edifica de forma atabalhoada.

Frederico Holanda - Eu acho que a gente tende a ser maniqueísta. Quando a gente critica soluções como as de Brasília, logo imaginam que você está defendendo a solução das metrópoles congestionadas como Rio e São Paulo. Esta não é a minha posição. Cada caso tem de ser analisado separadamente. Não se pode ser contra, em princípio, o adensamento da cidade.

Mudhi Koosah - Você está falando com um professor de arquitetura.

Mudhi Koosah - Estou questionando porque ainda se está trabalhando simplesmente com uma certa ideologia.

Gladson da Rocha - Isso não é ideologia. A densidade partiu do princípio que o ensino ideal seria uma escola classe com 8 salas de aula, com cerca de 30 a 32 alunos cada uma, chegando a um total de 480 alunos. Admitindo que 13 por cento da população estaria em idade escolar para cursar o primário, então chegou-se à conclusão que a população de uma superquadra deveria se situar em torno de 3.500 pessoas.

Correio Braziliense - Vocês poderiam fazer um pequeno exercício de futurologia. Afinal, para onde vai Brasília?

Frederico Holanda - Sem dúvida, a representação política, a participação popular dentro da cidade, é fundamental. Agora, uma coisa tem de ficar clara. O sistema de planejamento montado e em funcionamento no Distrito Federal é extremamente rigoroso e talvez não existe nenhuma experiência idêntica em todo o país. Apesar deste controle, a cidade está cheia de problemas. Isto por si só desmistifica que a existência de planejamento em si carrega necessariamente um valor positivo. Aquelas que acreditam que o planejamento em abstrato é benéfico entende o Estado como imparcial e como o juiz das relações entre as classes. Para a alteração deste quadro tem de haver uma participação efetiva da população na produção de seu espaço.

Um outro fato, entretanto, também precisa ficar esclarecido. Não é o ritual participatório que também vai modificar, sozinho, as coisas. As sociedades democráticas europeias jactam-se de ter envolvido grandes parcelas populares e nem por isso verdadeiros desastres urbanísticos deixaram de ser cometidos. Então, não é esse participacionismo que resolveria o problema do espaço, uma vez que ele pode ser utilizado demagogicamente e de forma populista.

Gladson da Rocha - Não resta dúvida que a gente tem de ficar com um pé atrás em relação a chamada população. Ela é válida e tem de ser perseguida. O Reino Unido, apesar de toda a democracia, é lamentável e os congestionamentos urbanos são claros. Lá o indivíduo pode até vetar um projeto, mas os planos arquitetônicos não possuem um grande valor.

CORREIO BRAZILIENSE - O crescimento vertiginoso da população e da frota de veículos que reflexo trazem para Brasília?

Gladson da Rocha - Essa política de aglomeração, com a construção de vias expressas direcionadas para um único centro, vai estrangular o Plano Piloto.

Luis Otávio - Acho que o estrangulamento vai ser inevitável. O processo não poderia ser diferente. Estamos dentro de um país e Brasília sofre todos os seus reflexos e também carrega todas as suas mazelas. Paralelamente vamos ver uma inchação dada vez maior da periferia, em que pese existirem amplas áreas no Plano Piloto e à tendência ainda a um certo adensamento.

Mudhi Koosah - O adensamento é uma realidade e vai ocorrer de qualquer maneira. Os arquitetos, em particular, têm de discutir alternativas reais a um adensamento real, com a finalidade de elaborar uma proposta que não seja a de uma única força social que quer utilizar o espaço para suas finalidades meramente lucrativas.

Frederico Holanda - Eu também queria levantar uma hipótese. Esta famosa qualidade de vida da cidade, do Plano Piloto, vai ser mantida porque o país inteiro arca com os custos. As eventuais descondições, fruto de um descongestionamento, ou de um acúmulo de população de automóveis, serão resolvidas pelas soluções mais mirabolantes que a gente pode imaginar.

Apesar dos problemas atuais, o futuro é visto com otimismo caso as críticas de hoje sejam ouvidas

"Nós, enquanto arquitetos, temos de questionar as idéias de Brasília, independentemente de amizades pessoais. Não podemos defender valor mitológico".

"Muita gente acredita que uma área de cidade funcionará melhor se for sedimentada em pequenos grupos. E uma balela completa. E muitas cidades mostram justo o contrário".

Este adensamento pode ser benéfico, digo, pode. Não estou defendendo, em hipótese nenhuma, que o adensamento proposto pela especulação seja necessariamente benéfico.

Mudhi Koosah - Nós vivemos dentro de uma realidade, de uma economia de mercado onde a construção é uma mera mercadoria e o adensamento vai inevitavelmente acontecer. O mais interessante é analisar certas relações das edificações com a cidade, com o assentamento; as formas urbanas com certos elementos formais dentro da cidade; a relação de certos espaços que vêm sendo construídos. Se o edifício vai ser alto ou baixo, isso deve ficar um pouco em aberto, sem necessariamente lançar mão de amarras de valores preestabelecidos. Esse negócio não mudar nada é anti-histórico. Não podemos caracterizar quem defende

quem critica como o diabo. Gladson da Rocha - Ninguém aqui está defendendo um santo, nem santos. Eu pergunto a Mudhi, por exemplo, se ele sabe como foi concebida a densidade prevista para as superquadras de Brasília. Mudhi Koosah - Se você sabe então explique.

Gladson da Rocha - Não estou dizendo que você não sabe.

As coisas não podem ser vistas só pelo lado crítico. Quando Brasília foi construída queria-se chegar a uma densidade ideal para a época.

Mudhi Koosah - Mas a premissa é que tem de ser avaliada. A realidade é que vai dizer se um conceito está certo ou errado. Na verdade, a realidade mostra que está tudo errado.

Gladson da Rocha - Você está falando com um professor de arquitetura.

Mudhi Koosah - Estou questionando porque ainda se está trabalhando simplesmente com uma certa ideologia.

Gladson da Rocha - Isso não é ideologia. A densidade partiu do princípio que o ensino ideal seria uma escola classe com 8 salas de aula, com cerca de 30 a 32 alunos cada uma, chegando a um total de 480 alunos. Admitindo que 13 por cento da população estaria em idade escolar para cursar o primário, então chegou-se à conclusão que a população de uma superquadra deveria se situar em torno de 3.500 pessoas.

Correio Braziliense - Vocês poderiam fazer um pequeno exercício de futurologia. Afinal, para onde vai Brasília?

Frederico Holanda - Sem dúvida, a representação política, a participação popular dentro da cidade, é fundamental. Agora, uma coisa tem de ficar clara. O sistema de planejamento montado e em funcionamento no Distrito Federal é extremamente rigoroso e talvez não existe nenhuma experiência idêntica em todo o país. Apesar deste controle, a cidade está cheia de problemas. Isto por si só desmistifica que a existência de planejamento em si carrega necessariamente um valor positivo. Aquelas que acreditam que o planejamento em abstrato é benéfico entende o Estado como imparcial e como o juiz das relações entre as classes. Para a alteração deste quadro tem de haver uma participação efetiva da população na produção de seu espaço.

Um outro fato, entretanto, também precisa ficar esclarecido. Não é o ritual participatório que também vai modificar, sozinho, as coisas. As sociedades democráticas europeias jactam-se de ter envolvido grandes parcelas populares e nem por isso verdadeiros desastres urbanísticos deixaram de ser cometidos. Então, não é esse participacionismo que resolveria o problema do espaço, uma vez que ele pode ser utilizado demagogicamente e de forma populista.

Gladson da Rocha - Não resta dúvida que a gente tem de ficar com um pé atrás em relação a chamada população. Ela é válida e tem de ser perseguida. O Reino Unido, apesar de toda a democracia, é lamentável e os congestionamentos urbanos são claros. Lá o indivíduo pode até vetar um projeto, mas os planos arquitetônicos não possuem um grande valor.

CORREIO BRAZILIENSE - O crescimento vertiginoso da população e da frota de veículos que reflexo trazem para Brasília?

Gladson da Rocha - Essa política de aglomeração, com a construção de vias expressas direcionadas para um único centro, vai estrangular o Plano Piloto.

Luis Otávio - Acho que o estrangulamento vai ser inevitável. O processo não poderia ser diferente. Estamos dentro de um país e Brasília sofre todos os seus reflexos e também carrega todas as suas mazelas. Paralelamente vamos ver uma inchação dada vez maior da periferia, em que pese existirem amplas áreas no Plano Piloto e à tendência ainda a um certo adensamento.

Mudhi Koosah - O adensamento é uma realidade e vai ocorrer de qualquer maneira. Os arquitetos, em particular, têm de discutir alternativas reais a um adensamento real, com a finalidade de elaborar uma proposta que não seja a de uma única força social que quer utilizar o espaço para suas finalidades meramente lucrativas.

Frederico Holanda - Eu também queria levantar uma hipótese. Esta famosa qualidade de vida da cidade, do Plano Piloto, vai ser mantida porque o país inteiro arca com os custos. As eventuais descondições, fruto de um descongestionamento, ou de um acúmulo de população de automóveis, serão resolvidas pelas soluções mais mirabolantes que a gente pode imaginar.