

# Centro histórico da capital do país

MARIA ELISA COSTA  
*Arquiteta*

02 MAR 2014

CORREIO BRAZILIENSE

**A**ndo preocupada com o modo como vem sendo abordada a preservação do Plano Piloto de Brasília. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), ao que tudo indica, parece haver perdido o rumo de sua alta missão, de importância fundamental para a cultura brasileira: por atribuição constitucional, preservar testemunhos históricos e artísticos de tal significação que mereçam ser tombados.

Essa sensação me veio à mente depois que li, no *Correio* de sábado passado, que, diante da entrada do Bus Rapid Transit (BRT) pelo Eixão, o Iphan aprovava qualquer intervenção eventualmente necessária na Rodoviária. Num primeiro momento, pensei apenas na Rodoviária propriamente dita, no risco a que ficava exposta diante de aprovação desse tipo, pura e simples...

Só depois do susto inicial é que consegui pensar friamente no assunto: na realidade, não se justifica mexer no Eixão para dar acesso à Rodoviária, uma vez que existe o metrô, que é, especificamente, meio de transporte de massa. Seria então muito mais lógico e apropriado articular BRT e metrô na entrada da Asa Sul e deixar Brasília do jeito que sempre foi. O Plano Piloto de Lucio Costa foi estudado e implantado pelos realizadores de Brasília como única garantia da

preservação artística e funcional da cidade contra súbitas fantasias desnecessárias.

Cabe lembrar que a questão de levar o metrô até a Rodoviária foi solucionada de maneira exemplar pela proposta do engenheiro Augusto Guimarães Filho (responsável, nos primeiros tempos, pela Divisão de Urbanismo do Departamento de Urbanismo e Arquitetura da Novacap), quando sugeriu que o metrô passasse, subterrâneo, pelo canteiro central do Eixo Rodoviário, do lado oeste. Assim, discretamente, sem causar transtornos, o problema do acesso de transporte de massa à Rodoviária já foi resolvido de forma compatível com a preservação do Plano Piloto. Se o metrô não funciona, ou funciona precariamente, é outra história — questão de competência administrativa.

Permanece a pergunta: o que fazer diante da ausência de um Iphan minimamente consciente, de um GDF que insiste em lidar com Brasília como se fosse dono e senhor de uma cidade qualquer? Retomo a ideia de que talvez a melhor saída seja o governo federal considerar, institucionalmente, a Bacia do Paranoá como centro histórico da capital do Brasil e constituir, no âmbito do Senado (como já existiu nos idos), um conselho técnico permanente de alto nível — conselho superior de preservação, por exemplo, incumbido de avaliar

toda intervenção no centro histórico em função da compatibilidade com o texto original da Portaria 314 do Iphan.

Essa portaria, que fundamentou a inclusão de Brasília no conjunto dos bens culturais da humanidade, resolveu problema inédito: como proteger uma cidade em construção? O critério então estabelecido propôs forma de preservar o Plano Piloto não mediante a proteção de construções (como em Ouro Preto), mas da manutenção, ao longo do tempo, de um conceito urbano, de uma ideia expressa em um projeto cuja implantação contribuiu, decisivamente, para que a transferência da capital fosse definitiva.

O conselho superior de preservação teria poderes para avaliar e eventualmente vetar propostas do GDF e pareceres do próprio Iphan. Apesar de adaptações e ajustes terem existido desde o desenvolvimento do plano concomitante com a construção, ou seja, mesmo antes da inauguração da cidade, é indispensável preservar o que sobrevive do Plano Piloto original de Lucio Costa na Brasília de hoje. A preservação se justifica ainda mais pelo amor que os moradores de Brasília, antigos e novos, têm pela cidade. Nas redes sociais já encontrei mensagens apreensivas que diziam: “Querem tirar nosso horizonte!” Só mesmo em Brasília as pessoas querem preservar... seu horizonte!