

PONTO CRÍTICO

PATRIMÔNIO MUNDIAL

O tombamento de Brasília tem trazido benefícios para a cidade?

SIM

EM DEFESA DO TOMBAMENTO

Haroldo Pinheiro Villar de Queiroz

Todos os anos, o Comitê do Patrimônio Mundial da Unesco se reúne para analisar as proposições dos países signatários da Convenção à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, e acolher novos bens para integrar a lista dos sítios e monumentos de valor excepcional e interesse universal que deverão ser preservados em benefício da humanidade, como exemplos vivos para as gerações futuras.

O Plano Piloto de Brasília, um projeto urbano tecnicamente inovador, concebido para — a partir do nada — abrigar uma nova capital para o Brasil em três anos, foi incluído na Lista do Patrimônio pela maneira singular como incorporou os princípios internacionais da moderna arquitetura aos contornos culturais brasileiros. A área tombada está contida entre a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) e a margem oeste do Lago Paranoá.

O que dá um caráter original ao tombamento do Conjunto Urbano, Arquitetônico e Paisagístico de

Brasília, refletindo o brilhantismo de sua concepção e diferenciando-o de outras cidades tombadas — como Varsóvia, Vaticano ou Ouro Preto — é que resguarda especialmente a sua escala urbana, subdividida em quatro no relatório do Plano Piloto: a escala monumental (basicamente o Eixo Monumental); a escala residencial (superquadras, entrequadras, comércios e locais); a escala gregária (Rodoviária e centro urbano) e a escala bucólica (áreas de ocupação rarefeita — clubes, UnB, embaixadas).

Com esta abordagem, o ato de tombamento de uma cidade tão jovem — única do século XX a ser incluída na Lista do Patrimônio — não impediu o desenvolvimento urbano ordenado, como se vê com a implantação do metrô, com a criação dos Setores Sudoeste e Noroeste e com as obras e os ajustes viários em execução; possibilitando o desenvolvimento das propostas do projeto original ainda não implantadas, das novas contribuições elaboradas em sintonia com o plano inicial e (o que é mais importante) preservando a excepcional qualida-

de de vida de seus habitantes.

Pressões por alterações urbanas drásticas existem em todas as cidades. Começam com argumentos tecnicistas, de viés social, e desembocam invariável e infelizmente em ocupação privada de espaços públicos e aumento de gabaritos, beneficiando apenas os proprietários dos empreendimentos e os técnicos competentes (e bem remunerados) que embasaram aquelas pressões. E quando percebemos a vinculação, o estrago já está feito.

Cabe-nos, portanto, defender Brasília — e vamos fazê-lo! Não só pela obrigação de cumprir a lei ou de respeitar um acordo internacional, mas para preservar a dignidade urbana que ainda temos. Dignidade que herdamos, ajudamos a construir e nos obrigamos a resguardar — para o uso de nossos descendentes e apreciação de toda a humanidade — como testemunho vivo e concreto do que a nossa civilização foi capaz de realizar em benefício de sua gente.

■ Presidente (eleito) do Instituto de Arquitetos do Brasil — Seção DF

NÃO

REVISÃO DEMOCRÁTICA

José Carlos Mello

O tempo passa rápido. Dez anos já se foram desde o tombamento de nossa bela Capital.

Dez anos é período muito curto para proceder qualquer avaliação sobre a medida. Só as próximas gerações poderão fazê-lo com a devida isenção, mas cabem alguns comentários sobre o tombamento de uma cidade recém-construída, ainda inacabada e cheia de vida.

Não há como negar a importância de Brasília, como projeto geopolítico (a ocupação do Centro-Oeste), como capital moderna sem a maioria das mazelas das grandes cidades brasileiras e como fantástico pólo de desenvolvimento. O projeto, a decisão de construir a capital foi acertada sob a maioria dos aspectos.

Mas cabe perguntar: É válido tomar uma cidade com somente 27 anos, que era a idade de Brasília a época da decisão da Unesco?

Para que a resposta seja sim, alguns requisitos seriam absolutamente necessários.

Antes de mais nada o projeto ori-

ginal deveria ser perfeito, tão perfeito e futurista que resistisse ao tempo e fosse capaz de acomodar todas as inovações que vão ocorrendo com o tempo.

Nada é perfeito. O projeto original é bom, as idéias de Le Corbusier foram bem aproveitadas por Lúcio Costa, as linhas gerais são boas, mas os detalhes, a funcionalidade, como ficou?

Os pedestres e o transporte coletivo foram esquecidos. A década de cinquenta foi das mais ricas em desenvolvimento de planos, projetos e estudos de transportes. Esta experiência não foi aproveitada no projeto inicial. Em que pese todo o esforço do governo, não há como aumentar o índice de passageiros por quilômetro. Ele está diretamente ligado à baixa densidade ocupacional do solo e aos longos trajetos percorridos.

Alguns setores não deram certo. A precária circulação no Setor Comercial Sul, a falta de vagas para estacionar, o que constitui um paradoxo: o projeto privilegiou a circulação e não previu o estacionamento. O mal uso da área residen-

cial central, arborizada, passível de bom aproveitamento que se desenvolve ao longo da W3. A própria W3, avenida importante e de difícil aproveitamento. Os comércios locais, inicialmente voltados para dentro das quadras, como o da 206 Norte, a setorização excessiva e assim por diante.

Enfim, o projeto, que é bom, precisa, até sua total consolidação se adaptar às novas realidades sob pena de acabar ao longo dos anos, à medida que sua origem for ficando mais distante, sendo atropelado pelos fatos. O desejo da população, seus hábitos, padrões culturais, serão mais fortes que a maquete do urbanista, e as alterações desejadas pela população acabarão por ocorrer de qualquer modo. Para que ocorram se prejudicar o essencial, é necessário debater democraticamente o tombamento de Brasília, discutí-lo, revê-lo, se necessário, está será, possivelmente, a melhor maneira de preservar Brasília.

■ Engenheiro civil, com mestrado e doutorado em transportes, foi secretário de Viação e Obras do DF