

A concepção de Brasília e o Metrô

Carlos R. S. Moura

Em 1928, realizou-se na Grécia a Conferência Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam), da qual resultou a célebre Carta de Atenas. Essa declaração consagrou os princípios da Escola Racionalista, entre cujos componentes avulta a figura de Le Corbusier, francês de inequívoca influência sobre os arquitetos brasileiros.

Brasília é filha diletta da Escola Racionalista. Foi em tão magnífica fonte que Lúcio Costa buscou sua inspiração para a concepção desta capital, *Urbs et Civitas*.

A Escola Racionalista, por intermédio da Carta de Atenas, estabeleceu os seguintes quatro princípios fundamentais do urbanismo: 1) a habitação deve ser bem arejada e estar próxima de áreas verdes; 2) o lugar de trabalho deve ser distanciado da habitação e a indústria não pode ser incorporada à cidade; 3) os estabelecimentos de cultura devem ter um local próprio, próximo da habitação; 4) a circulação de veículos e a de pedestres devem ser separadas, uma da outra.

Os três primeiros princípios foram seguidos, em maior ou menor grau, sendo responsáveis pela qualidade de vida do brasiliense, superior, em média, a dos moradores das demais metrópoles brasileiras. O quarto princípio, entretanto, frustrou-se quase que por completo. Entre as tentativas fracassadas de separação das pessoas dos automóveis, recordamos a idéia de fazer as fachadas principais do comércio da W-3 Sul, com suas vitrinas, voltadas para os blocos residenciais, sendo a W-2 destinada preferencialmente aos pedestres. Da mesma forma, nos setores habitacionais, a utópica criação de áreas verdes de circulação, para as quais seriam direcionadas as entradas sociais das residências, foi outro propósito de obedecer ao princípio de número quatro.

Para se explicar a excessiva dependência do habitante de Brasília ao automóvel, é preciso que nos reportemos à conjuntura da época do seu planejamento inicial. Estávamos, na década de 50, em plena era desenvolvimentista. O preço do petróleo não ultrapassava dois dólares o barril e a indústria automobilística nacional estava surgindo. Brasília nasceu embalada pelo sonho capitalista de um carro para cada trabalhador.

Torna-se fácil entender o estilo



urbanístico adotado, típico do rodoviário, onde os gramados suceder-se-iam às tiras de asfalto, sem a interseção de meios-fios e passeios, conforme explicado pelo genial Lúcio Costa a todos que tiveram a curiosidade de ler o seu manuscrito, exposto na parede do memorial da Praça dos Três Poderes.

Se Brasília tivesse sido construída rigorosamente de acordo com o planejado, limitando-se à sua função administrativa, com uma população máxima de 500 a 600 mil habitantes, o Metrô seria desnecessário. Logo, porém, o crescimento de Brasília fugiu ao controle, e o surgimento das cidades-satélites transformou-a em metrópole polinucleada. Essa característica de núcleos entremeados de vazios espaciais, ao mesmo tempo que onera em demasia as tarifas dos ônibus urbanos, faz com que o custo de construção do Metrô seja sensivelmente reduzido.

De fato, o patamar populacional a partir do qual uma cidade passa a

requerer transporte urbano rápido de massa é o de um milhão de habitantes. Essa era a população de Estocolmo em 1960/1961, quando teve seu metrô iniciado. Washington, também projetada para ser apenas capital federal, igualmente precisou do metrô, cuja construção observamos em 1973.

De acordo com W. Smith (*Future Highways and Urban Growth*), as principais finalidades do planejamento de transportes são: oferecer transporte rápido, econômico e seguro; assegurar a máxima utilização dos meios de transportes existentes; orientar os novos meios para complementação dos atuais; equilibrar as capacidades em função das futuras demandas de tráfego; garantir maior continuidade nos traçados das vias; e servir como um guia e estímulo para um crescimento e desenvolvimento urbano ordenados.

No caso presente, desejamos enfatizar a última função. Efetivamente, além de atender à demanda, é objetivo fundamental de um sistema de transporte bem planejado o de atuar como indutor da ocupação urbana racional.

O uso do solo e o sistema de transporte interagem reciprocamente e, por essa razão, seu planejamento deve ser conjunto. Uma das grandes vantagens do Metrô candango será a de propiciar a ocupação do eixo Plano Piloto, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e Gama, diminuindo os vazios urbanos entre esses núcleos. Evitar-se-ão, assim, as baixas densidades demográficas que subutilizam a infra-estrutura de equipamentos urbanos.

A falta de adensamento populacional deve ser mantida somente nas áreas como tal planejadas, para permitir o status exigido pela *Civitas*, como é caso do Plano Piloto, e para proteger o meio ambiente. O Lago Sul e o Lago Norte, locais de população propositadamente rarefeita, jamais deverão ter linhas de metrô.

Assim, a população de menor poder aquisitivo terá à sua disposição um transporte urbano rápido de massa, enquanto que o automóvel particular, condução elitista e antieconômica, continuará sendo primordial apenas nos locais de baixa densidade, habitados pelas parcelas de brasilienses mais bem aquinhoados em termos de renda.

□ Carlos R. S. Moura, engenheiro de Transporte, é vice-presidente do Cre-a-DF