

"Brasília não está congelada"

Cristine Gentil

Da equipe do **Correio**

Paulo Bicca, secretário-adjunto de Obras, revela em entrevista ao Correio que o tombamento não impede Brasília de crescer. Em relação ao trânsito, um dos problemas que afetam a cidade, Bicca aponta a adoção de medidas que evitem a circulação de carros nas áreas centrais.

Correio Braziliense — Qual a importância do título de Patrimônio Histórico da Humanidade para Brasília?

Paulo Bicca — Esse título tem uma importância muito grande não apenas porque expressa um reconhecimento internacional pela Unesco e o valor cultural, histórico e artístico que Brasília tem. Adquire um significado ainda mais revelante se levarmos em conta que Brasília foi o primeiro bem arquitetônico e urbanístico contemporâneo a merecer essa classificação e até hoje, é a única cidade do século XX a merecer o título.

Correio — O Iphan tem demonstrado muita preocupação em relação à preservação. O que o governo tem feito nesse sentido?

Bicca — Há um trabalho constante e cotidiano de preservação, que é a manutenção da cidade. Quando você corta grama, conserva as ruas, mantém os jardins e a cidade limpa, está preservando a cidade. Além disso, tem a recuperação de prédios significativos como o Teatro Nacional, o Brasília Palace Hotel.

Correio — Muita gente acredita que o fato de Brasília ser uma cidade tombada e parte do Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade acaba sendo um entrave para o seu desenvolvimento. O senhor concorda com isso?

Bicca — O fato de Brasília ser uma cidade tombada não significa o seu congelamento, como muitos afirmam. Eu diria que ainda não é um entrave. É muito cedo para se dizer isso. Existem muitas áreas de expansão em Brasília. No próprio Plano Piloto, existem áreas vazias para ser construídas, muitas superquadras ainda podem atender a demanda de

habitação. Mesmo na área central há muita coisa a ser construída.

Correio — Mas existe uma pressão grande do próprio setor da construção civil e do ramo das imobiliárias para aumentar gabaritos de prédio, por exemplo?

Bicca — Essa pressão não se encontra somente em Brasília e não ocorre pelo fato de Brasília ser uma cidade tombada. Toda cidade que tem plano diretor, independentemente de tombamento, fixa gabaritos, taxas de ocupação, diz o que pode ou não ser feito em certas áreas. E há sempre uma pressão do setor imobiliário. Nós estamos aprovando agora os planos de Taguatinga e de várias cidades, e aí também haverá conflitos entre o que a lei entende como interesse público e o interesse privado de algumas empresas.

Correio — Os próprios planos diretores são então mecanismos de preservação?

Bicca — São. Portanto, não é o fato de Brasília ser tombada que impede que aqui se aumente gabarito. Ela poderia não ser e nós poderíamos elaborar um Plano Diretor fixando que todos os prédios das superquadras não poderiam ultrapassar os seis pavimentos, por exemplo.

Correio — Como conciliar o trânsito engarrafado, a falta de estacionamento e toda a pressão urbana da cidade com as limitações do tombamento?

Bicca — Essa questão, por exemplo, dos automóveis é infelizmente vivida por todas as cidades. O que nós temos é que criar normas e procedimentos que regulem ou que inibam o acesso a estacionamento de carros no centro da cidade.

Correio — Que normas?

Bicca — Temos que começar a trabalhar no sentido de adequar o carro à cidade e não o contrário. O carro é uma das tantas variáveis da vida na cidade, mas não pode ser como um imperador que determina tudo e que tudo deve se curvar a seu império. O metrô deve auxiliar um pouco nisso. Eu concordo que Brasília, pelo seu desenho, enquanto cidade rodoviária, não favorece a circulação a pé, mas temos que administrar isso.