

Aos 42 anos, uma cidade no divã

Estudo da Seduh aponta ocupação de 54.460 m² de áreas públicas nas asas Sul e Norte

Gisele Teixeira
de Brasília

(Continuação da Primeira Página)

Um levantamento feito pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal (Seduh) sobre ocupação irregular de áreas comerciais aponta que na Asa Sul a área ocupada chega a 43,6%. Na Asa Norte o índice é menor, 10,9%. No total, o espaço público ocupado no Plano Piloto chega a 54.460 m².

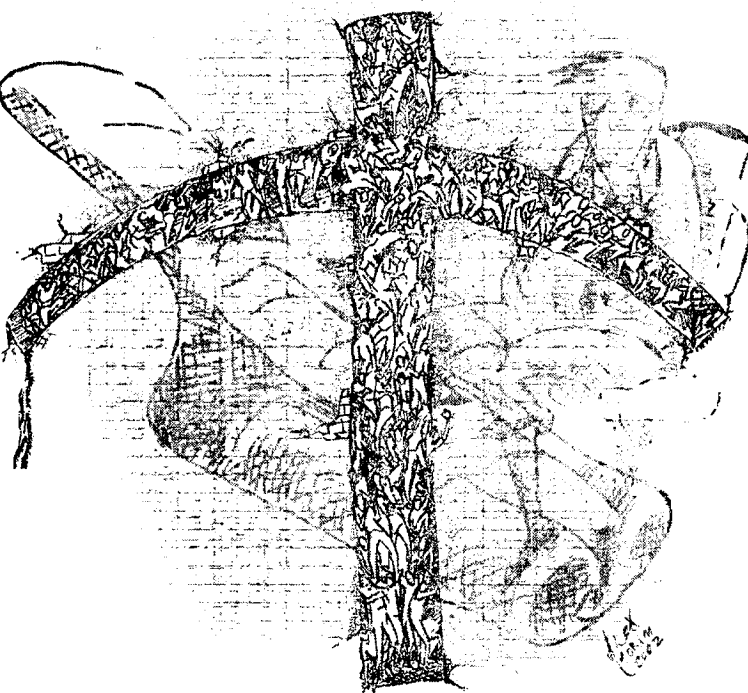
Na visão do presidente do IAB-DF, a população tem sua parcela de culpa. "Falta consciência às pessoas de que a área pública também é área delas, não do governo", aponta Brandão. "A cidade é a grande casa", completa. "Enquanto no mundo as pessoas querem morar em frente a uma área verde, em Brasília acontece um fenômeno único. Você não mora em frente à uma praça, você mora dentro dela. Esta foi uma das maiores sacadas de Lúcio Costa", argumenta.

Então, diz Brandão, quando um estabelecimento comercial faz um "puxado" e invade a área pública a população não pode ficar passiva. "É a casa delas que está sendo invadida."

Trânsito

Este apenas um dos problemas. Outro é o trânsito e a conseqüente falta de estacionamento. "As causas são muitas, mas podemos especular pelo menos dois fatores", diz Carpintero. O primeiro é o aumento do número de veículos e o segundo, o que pesquisador denomina de "deslocamento de raciocínio" do Plano Piloto.

Segundo pesquisa da Companhia de Desenvolvi-



mento do Planalto Central (Codeplan), o número de automóveis que entra diariamente em Brasília, vindos principalmente das cidades do Entorno, aumentou em mais de 214% nos últimos dez anos. Em 1990, uma média de cerca de 14 mil veículos, entre particulares, áxis, vans, ônibus e caminhões, ultrapassavam as fronteiras da cidade a cada dia. Hoje, já são mais de 45,5 mil.

"Na época da planeamento da cidade, a indústria automobilística estava apenas começando. Os carros eram raros, basicamente importados, e nunca se esperaria a explosão que ocorreu no mundo inteiro", afirma Carpintero. "Isso sem falar no crescimento da população", completa.

A segunda causa para o comprometimento do trânsito, afirma Carpintero, pode ser creditada à gradual descentralização das atividades

comerciais e de serviços, e o avanço de áreas residenciais para além do traçado original, que causaram um "deslocamento de raciocínio" no Plano Piloto. "Estas mudanças criaram um fluxo transversal em uma cidade que foi planejada para ser linear."

Carpintero explica que, pelo projeto, todo o trânsito se daria pelos eixos. As principais necessidades das pessoas seriam supridas pelo comércio e serviços das quadras, basicamente de vizinhança, e as famílias não dependeriam tanto dos carros. A realidade se mostrou diferente.

A mobilidade urbana foi se deslocando para fora destes perímetros, transformando o comércio local em regional, e transferindo parte do fluxo que era para ser apenas dos eixos, para as quadras. "Uma estrutura de cidade convencional, quadricular, foi sobreposta à estrutura

linear, causando os problemas que estão aí, como falta de estacionamento e engarrafamentos", completa.

Carpintero diz que a revitalização da W3 pode piorar o quadro, segundo ele. "Vamos reforçar uma área que já está estrangulada", afirma. O presidente do IAB discorda. "O concurso público para revitalização da via, em andamento, pode oferecer alternativas de solução bem surpreendentes", diz Brandão. Carpintero rebate. "É um problema complexo que precisa ser entendido primeiro no plano abstrato. Só com a reflexão vamos encontrar soluções reais", finaliza.

População

Mas, entre tantos problemas, há quem veja uma nova era surgindo. "Durante muitos anos tivemos uma população flutuante, que passava pela cidade sem se importar com ela", diz Brandão. Ele ressalta que, pela primeira vez, Brasília tem uma legião de pessoas que nasceram aqui e não querem ir embora. "Elas vão se empenhar por melhorá-la", afirma.

Por enquanto, ainda vale apelar aos mestres e às suas primeiras impressões. Em 1970, ao escrever sobre os primórdios de Brasília, Clarice Lispector chegou à seguinte constatação: "os dois arquitetos não pensaram em construir beleza, seria fácil; eles ergueram o espanto deles e deixaram o espanto inexplicado. A criação não é uma compreensão, é um novo mistério". Hoje, 42 anos depois da inauguração, Brasília ainda é um misto de tudo isso: beleza, espanto e mistério. Ainda busca sua tradução.