

## Entrevistador

**Carlos Roberto Monteiro de Andrade**

Arquiteto e urbanista, professor doutor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos, Avenida Trabalhador São-carlense, 400, CEP 13566-590, São Carlos, SP, (16) 3373-9294, candrade@sc.usp.br

Abril de 2010

**1 - Como você analisa a tensão existente em Brasília entre uma cidade viva e, ao mesmo tempo, congelada, por ser em boa parte tombada?**

A meu ver é um exagero pensar que o tombamento efetuado em 1987 em nível distrital e 1990 em nível federal esteja “congelando” Brasília. Primeiro, porque, na vida real, o instituto do tombamento quando aplicado a áreas urbanas não implica necessariamente em uma paralisação das atividades de construção e reforma urbana em tais áreas. Isto é irrealista, mesmo em situações bem mais preciosas do que Brasília, como no caso de Ouro Preto ou do Pelourinho, em Salvador.

Segundo, porque reforça o equívoco de entender “Brasília” como o “Plano Piloto”. A área de fato afetada pelo tombamento é apenas um “bairro” da cidade. Sem dúvida, o de maior visibilidade e melhor equipado e representa bem menos de um quinto da sua extensão. Há mais Brasília fora da área tombada do que nela; há mais gente morando fora da área tombada do que nela. Enfim, há muito espaço de manobra para ajustes urbanísticos na metrópole brasileira...

Terceiro, porque essa tal Brasília tombada já o é desde 1964. É estranho, mas é fato. A chamada Lei Santiago Dantas (Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960) previa em seu Art. 38 que qualquer alteração no plano piloto, a que

obedece a urbanização de Brasília, depende de prévia autorização em lei federal. Essa lei foi, sintomaticamente, regulamentada após o golpe militar, pela Lei nº 4.483, de 16 de novembro de 1964. O que existia então de plano piloto já consolidado? Muito pouco, havia menos do que mais plano piloto. E isto não impediu que ele fosse sendo concluído e induzisse o surgimento de uma verdadeira metrópole brasileira.

Quarto, porque o que foi tombado no plano piloto de Brasília, quando se estuda com mais atenção as legislações, foram seus cheios e vazios; em outras palavras, as áreas passíveis ou não de serem ocupadas com edificações. Aqui, sob este aspecto, talvez fosse razoável se falar em “congelamento”, uma vez que as volumetrias previstas para ocupar os tais “cheios” induzem baixíssimas densidades demográficas, algo extremamente irresponsável do ponto de vista ambiental.

Por outro lado, as principais consequências negativas do tombamento não estão em um engessamento da cidade em um estado momentâneo da sua história. O que o tombamento induziu, sim, foi uma intensificação do processo de gentrificação do Plano Piloto e a garantia do monopólio da sua arquitetura cívica de mais alta carga simbólica para um único escritório profissional, aquele do arquiteto, Oscar Niemeyer.

A gentrificação, que já estava expressa no próprio projeto de Lucio Costa, com sua prescrição de crescimento polinucleado, foi inscrita no território

desde o início da construção da cidade pelas imensas distâncias impostas às extensões satélites do Plano Piloto e pela apropriação das áreas melhor localizadas, aquelas lindeiras ao Lago Paranoá, para as classes mais abastadas e para as suas atividades de lazer. Ainda que em seu discurso pareçam estar preocupados com a preservação de algum valor histórico que o conjunto possa representar, muitos dos defensores do tombamento do Plano Piloto estão mais interessados na preservação, ou melhor, no aumento do valor de suas propriedades imobiliárias. E, conseqüentemente, abominam qualquer medida de melhoria e qualificação das áreas verdes do Plano Piloto. Não é por acaso que não há bons equipamentos públicos no Plano Piloto, que não há tratamento paisagístico de seus vazios. Bancos de jardim, então, são anátemas, para tais “preservacionistas” só servem para atrair indesejáveis moradores de rua.

Quanto ao monopólio de Niemeyer, por mais incrível que pareça, este é respaldado pela Portaria nº 314, de 8 de outubro de 1992, do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural, atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Segundo o seu Art. 9º, § 3º, “excepcionalmente, e como disposição naturalmente temporária, serão permitidas, quando aprovadas pelas instâncias legalmente competentes, as propostas para novas edificações encaminhadas pelos autores de Brasília, arquitetos Lucio Costa e Oscar Niemeyer, como complementações necessárias ao Plano Piloto original...”. A consequência evidente é que quem quer construir algo no Plano Piloto sem ter que se aborrecer com algum tipo de restrição legal ou entrave burocrático, basta recorrer a Niemeyer. O resultado não tão óbvio é o ônus para toda uma classe profissional, a qual fica assim impedida de mostrar o seu talento por meio de concursos públicos e é barrada da festa das obras mais vultuosas patrocinadas pelo governo federal. Um único arquiteto consegue alijar toda uma categoria profissional das benesses do Estado.

## **2 - Qual sua opinião sobre as alterações que o plano de Costa vem sofrendo desde sua implantação?**

Há problemas urbanísticos de origem graves em Brasília. Ancorado em seu tempo, o seu plano piloto deu e ainda dá, uma vez que suas diretrizes

estão tombadas, uma ênfase excessiva às questões de circulação automotiva, é “rodoviarista” de mais. E, infelizmente, alterações no sentido de abrandar o efeito desse rodoviarismo excessivo são inexpressivas. Em outras palavras, é uma pena que o Plano Piloto não sofra mais alterações neste quesito, é uma pena que não sejam feitos ajustes em seu sistema viário, o qual é extremamente deficitário, tanto para os próprios veículos automotivos como para os pedestres. Sobram vias expressas e faltam ruas e cruzamentos no Plano Piloto.

Por outro lado, implícito no projeto de Lucio Costa, a metrópole deveria crescer por meio de novos núcleos satélites, deixando a sua figura claramente tatuada no chão. Aqui há uma notícia relativamente boa: está em curso um forte processo de conurbação, o que torna o tecido urbano bem menos fragmentado, bem mais contínuo. O triste nesse processo é que o rodoviarismo ainda impera, ainda há um descaso com as hierarquias desejáveis para que um sistema viário urbano, entendido em sentido amplo, em todo o leque de possibilidades de circulação - de pedestres a transportes públicos das mais variadas modalidades, seja eficiente.

Em outras palavras, o Plano Piloto vem sofrendo alterações, o que não seria necessariamente um mal, caso tais alterações fossem para sanar seus problemas, os quais não são poucos.

## **3 - O que voce pensa sobre a “nova” arquitetura de Brasília, aquela que vem sendo erguida com linguagens as mais diversas?**

A arquitetura que vem sendo feita hoje em Brasília não difere, em seu baixo nível de qualidade, do que vem sendo feito em qualquer outra cidade do mundo. Aqui o problema é geral, não brasiliense. A arquitetura internacional de maior prestígio enveredou pelo triste rumo do sensacionalismo formal. Originalidade formal a qualquer custo não é uma boa notícia nunca, representa um estreitamento do que se inclui nas responsabilidades arquitetônicas.

No geral, olhar demais para a forma significa descurar de outros aspectos tão ou mais importantes do que ela. No geral, significa falta de sensibilidade para com o sítio, para com a escala, para com os usos, para com a tectônica, para com as questões

ambientais, para com os problemas de manutenção. Arquitetura não é coisa efêmera, é coisa cara: tem que ser robusta para durar, tem que ser funcional para ser útil e assim por diante.

Há um déficit de crítica arquitetônica. Precisamos, urgentemente, de uma crítica menos centrada na

dimensão artística da arquitetura, menos centrada nos seus aspectos estéticos, sem dúvida aqueles que mais rendem dividendos simbólicos, porém que busque revelar não só os processos envolvidos na concepção das edificações como também na permanência dessas mesmas edificações, nos estragos que vão sofrer e/ou acarretar.