

CAMPUS

21 de Abril de 1973 - Nº 8
Departamento de Comunicação
Universidade de Brasília



Brasília 13 anos. E agora, o futuro.

Há treze anos atrás, Brasília começou a ser uma cidade. Uma cidade com destino definido: ser capital da república, tomando para si a tarefa até então desempenhada pelo Rio de Janeiro. Tudo aqui era novo e calculado. Planejada para ser uma cidade modelo, ela nasceu para trazer o homem do litoral para o interior do país.

Hoje, Brasília é de fato a capital. Mas, o ônus que paga por seu pioneirismo é alto. Dentro desta cidade-monumento vivem homens. Que tipo de homens são esses? São brasileiros que vieram de outras cidades e que trouxeram com eles os problemas que já tinham no lugar onde viviam. Não se podia criar também um homem novo para viver numa cidade nova. E esses homens tiveram que se adaptar a um espaço com o qual não tinham nenhuma relação anterior. Esse ajustamento homem/espaco de fato se realizou?

A diferença entre Brasília e as outras cidades é que as outras surgem espontaneamente, nascidas, quase sempre, de um fato econômico. As indústrias e os serviços, geradores de tantas cidades, aqui seriam apenas acessórios. Mas, até onde uma cidade pode ser artificial?

Nós não sabemos dizer. As indagações são muito recentes para serem respondidas já. Resta-nos, por enquanto, levantar os problemas e refletir sobre eles. E foi isto que procuramos fazer neste suplemento. Assim comemoramos mais um aniversário de Brasília.

**circula hoje
como suplemento
do Jornal de Brasília
em comemoração ao aniversário
da cidade**





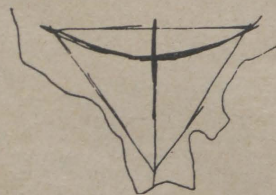
Paulo Roberto Alvarenga

"A cidade só estará salva quando o ato de planejar fizer parte da vida de cada homem, assim como andar ou respirar - um ato inconsciente, contínuo e automático". (Le Corbusier)

Brasília: Do traço à cidade

Se quisermos saber mais sobre Brasília, além da primeira missa do Planalto ou de onças que rondavam o acampamento dos candangos, nas noites em que eles trabalhavam cantando para espantar o sono, tudo o que conseguiremos são histórias como esta: no primeiro comício da campanha eleitoral de Juscelino, perguntado por um eleitor sobre o cumprimento do artigo 4º das Disposições Transitórias que determinava a mudança da capital, respondeu: - Brasília será a sede da Civilização do Terceiro Milênio. Apesar de ter uma história tão recente quanto sua própria idade, pouco se conhece sobre os antecedentes de Brasília. Antes do primeiro corte da fita inaugural para uma cidade brasileira, deve haver todo um passado de memórias. Sem longas narrativas e onde as aventuras perderam seu sentido épico. Mas particularmente por isso, que tipo de emoções viveram esses nossos contemporâneos na edificação da Capital do Terceiro Milênio? No ineditismo da experiência ela foi formulada, "dois eixos cruzando-se em ângulo reto, o sinal da cruz" segundo o urbanista Lúcio Costa, e aí também está o x da questão.

O próprio contexto do projeto vencedor apresenta uma visão de cidade da época. Hoje, mesmo inacabada, tanto ela acrescentou novas exigências à medida que seu modelo foi sendo testado, quanto muita coisa se somou ao conceito de urbanismo nesses treze anos. Brasília nasceu, em primeiro lugar, de condicionamentos sócio-econômicos pouco claros, expressos na Constituição. Oscar Niemeyer, em 1956 já anotava: "Trata-se de uma cidade de caráter essencialmente administrativo, em que certos setores como a indústria e



agricultura terão papel restrito". Ao que parece, o mais importante na intenção da mudança era a idéia de espaço, uma vez que a maioria das cidades brasileiras acha-se localizada no litoral, justificava-se o argumento de redistribuí-lo, no sentido da disposição geométrica do centro administrativo em relação ao território nacional.

Mas embora isso se fundamente na perspectiva de que Brasília representaria uma nova fronteira para a conquista do interior o que de fato aconteceu, o arrojo do pioneirismo abstraiu-se completamente da motivação econômica que permaneceu indefinida.

Quando em 1970 se comemorou os 10 anos de Brasília, Lúcio Costa escreveu em defesa de sua cidade: "Normalmente, urbanizar é criar condições para que a cidade venha a ser - nisso intervindo o tempo e o elemento surpresa"; enquanto em Brasília se tratava de tomar posse do local e de lhe impor - à maneira dos conquistadores ou de Luís XIV - uma estrutura urbana capaz de permitir,

em prazo relativamente curto, a instalação de uma capital.

Um perfil político do governo de Juscelino pode ser elucidativo, à medida que se tratava de um Presidente filho de uma geração intermediária, imprimindo uma administração de "cumprimento de metas" e seguramente cheio de simpatias pela região geopolítica mineira, a um passo de Brasília.

Logo que a idéia tornou-se irreversível, e mais adiante uma obstinação, o espírito brasileiro iniciou a grande torcida nacional pelo "se ia se conseguir, ou não." E em seguida, talvez porque ia se conseguir, Brasília tornou-se um bom assunto para as primeiras críticas. A Reforma Agrária, latente nos princípios da oposição, foi colocada como alternativa ao invés de uma cidade administrativa.

Na verdade, a separação dos organismos urbanos, a especialização do aglomerado humano, distante da atividade econômica, só era pensada em termos de ficção. No caso específico de Brasília, mesmo a faixa de

prestação de serviços, sem lucros imediatos, revelou-se insipiente, e tudo no início foi outorgado: da habitação ao culto do lazer.

Morando numa ilha de exemplos para sua profissão, exatamente o resultado do planejamento, o arquiteto Milton Ferfermann, professor da Universidade de Brasília, desenha uma planta e sua opinião: - "Os 'projetos de cidade' são praticamente impossíveis. Hoje, planejar não é prever o futuro, mas um processo de acompanhamento que permita certa flexibilidade. A ação dinâmica se transforma dia a dia. A criação de problemas são condicionamentos essenciais à busca de soluções".

Para exemplificar, o prof. Ferfermann apela para a comparação entre espaço de habitação e espaço urbano: "A habitação 'dura' muito mais como obra de arquitetura, pode ser considerada pronta e resistir ao tempo. Mas na cidade, onde se desenvolve um nível maior de relações, as previsões têm que comportar maior elasticidade, porque sua dinâmica é muito mais complexa".

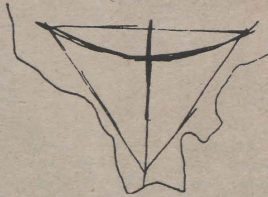


Esse raciocínio parece não ter sido considerado. A partir do concurso, do julgamento do plano vencedor, e em seguida a construção, zoneamento, setorizações, localizações etc., a cidade foi tida como acabada. Reduzida a um planejamento estático e artificial. E os parâmetros que ele rejeitou de outras cidades tradicionais, aqui afloraram inevitavelmente na descon-tinuidade, nas novas imposições do "hommo brasiliense".

Nas discussões e palpites acerca de nossa realidade hoje, é interessante partir do princípio de que Brasília se formou seguindo uma idealização de comportamentos do homem que iria ocupá-la: o indivíduo padrão para a cidade padrão, sem base em nenhum estudo que tanto preocupava o urbanismo de dez anos atrás, quanto preocupa hoje. E de certo modo, essa busca se apoiou no racionalismo francês via Le Corbusier ("O homem é um dado geométrico"), de quem nossa cultura é afluente. Lúcio Costa, consi-dera Brasília "uma contribuição nati-va válida, que o tempo consolidará", embora admita a filiação francesa.

O homem residente na nova Capital, vive a procura do centro, que na realidade não existe, e de forma proposital, em função da atividade localizada.

Para a concepção do urbanista, Brasília foi pensada também em termos culturais, além da ênfase à sua importância visual, com as coisas criadas sob um grau de maior impor-tância visual, em detrimento dos valores do "viver na cidade". A célula básica das comunidades brasileiras - vizinhança e bairro - onde se esta-belece o relacionamento local em bases sociais e afetivas, foi tentada



através das superquadras, mas sem os resultados esperados, ou por desvirtuamento do plano inicial que previa os Clubes de Vizinhança não construídos, ou pela monotonia e sedentaris-mo que a cidade impôs. Mas esses adjetivos todos, sugeridos pelos seus moradores transferidos, não seria porque Brasília é nova? Aqueles que nasceram em Brasília pensarão assim quando começarem a emitir suas opiniões?

Depois de levantar todos esses elementos, às vezes assumindo in-flexões sociológicas, Milton Fefer-mann, abandona sua visão crítica de Brasília como concepção arquiteto-urbanística e deixa transparecer sua angústia diante da viabilidade humana da cidade, treze anos depois. Sem temer os azares do pessimismo, responde a uma pergunta intrínseca: valeu a pena?

Há dois problemas que preocupam mais em Brasília: o comportamento econômico que não foi previsto para uma região pobre de recursos naturais, subvencionada desde o início pelo Governo Federal.

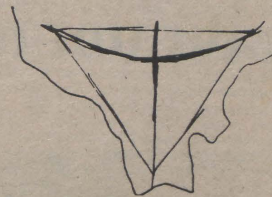
E mais adiante, o drama da es-

peculação imobiliária fazendo do "Plano Piloto" um bairro rico da Capital. No Distrito Federal já vivem aproximadamente oitocentos mil ha-bitantes. Mas o que é Brasília? O Plano Piloto ou a periferia em subcon-dições de vida, habitação, emprego? Entre monumento nacional e cidade, ela se nutre desse desequilíbrio, dessa dualidade. E tudo o que se diz a respeito não passa de palpite. Pra-ticamente não existe um só estudo sério a respeito. Por exemplo: é possí-vel responder quanto custou Brasília ou qual o ponto de vista de seus ha-bitantes? A CODEPLAN tem algumas informações importantes sobre inúmeros problemas. Mas nós ainda prescindimos de uma avaliação que sintetize esses dados isolados.

No entanto é preciso não esquecer que se estamos expostos a esses defei-tos de fabricação, Brasília resolveu em pouco tempo seus problemas priori-tários, valendo-se da característica de núcleo administrativo. Com a preocupação do bom funcionamento dos órgãos públicos federais, das embaixadas e dos setores financeiros, desfrutamos hoje do melhor serviço de comunicação do país em todos os ní-veis da moderna tecnologia, além de uma perfeita rede de abastecimento, a um custo relativamente baixo em ní-veis comparativos.

A população se beneficia de todos esses bens sem pagar preços idênticos às outras cidades, basicamente dependendo dos fluxos econômicos locais, na razão direta de seus fatores de produção.

Em Brasília, apenas uma ameaça po-de se interpor à sua sobrevivência



como organismo com vida própria: o deslocamento do centro das decisões políticas, a exemplo do colapso financeiro de 1969, com o fechamento do Congresso. Um mal já devidamen-te medicado pelo equilíbrio dessas funções, e pela própria afirmação do Governo de sua irreversibilidade.

Na ausência dos elementos mais importantes, julgar Brasília sem bases científicas é senão um erro, uma intenção pouco séria. O problema não reduzi-la à mera conclusão de boa ou ruim. Isso seria incompatível com os recursos de pesquisa que o homem dispõe para argumentar em cima de provas documentais. O mais impor-tante é por onde começar. Brasília é sem dúvida uma amostra estimulante,

E cada vez está ficando mais tarde para começarmos a estudá-la e compreendê-la. Diferente de sua cria-ção, que se concretizou em três anos.



É assim que eles vêem Brasília: cada um na sua



Cláudio Arantes, 26 anos, 6 em Brasília, mora na Asa Norte, último ano de Arquitetura. Gosta de Brasília pela experiência que ela representa em termos de arquitetura, mas é contra a "ideologia racionalista da cidade, que não permite o erro. Quando chegou de Goiânia não sabia direito o que era arquitetura, mas queria fazer o curso e a escola tinha fama. Difícilmente ficaria lá. Depois de formado pretende continuar morando aqui, lecionar na UnB. Só trocaria de cidade fundamentalmente pelo aspecto cultural, "mas a melhor experiência brasileira em arquitetura ainda está aqui". Para Cláudio, o grande mito da cidade é a idéia de controle que o planejamento sugere. "E o fator positivo é que Brasília ainda é uma terra de ninguém. Não temos aqui aquelas famílias quatrocentonas que dominam desde a agricultura até o comércio". Para exemplificar como a vida era diferente há 6 anos atrás diz que houve um acréscimo quantitativo e qualitativo, "a cidade se organizou formalmente e a frequência de

certos lugares foi hierarquizada. Mas isso são problemas sociológicos de qualquer lugar". Acha que chegou a Brasília e à Universidade na época certa e sente-se marcado pelas experiências da época. Passa o maior tempo possível dentro da Universidade: — A nossa escola está procurando campos que a arquitetura brasileira não procurou ainda. Define Brasília: "Planejada sem conhecimento da realidade, não conseguiu tudo". Passa os fins de semana estudando. Ensina no CETEB desenho de arquitetura. Leva muito a sério as coisas que faz e consegue realizar quase sempre seus planos... "Conheço pouco a cidade. Tudo o que faço é dentro da UnB. Hoje a escola está voltada para a região Centro-Oeste, o que não acontecia antes. Estamos desenvolvendo um trabalho sério em torno da Rodovia Belém-Brasília. Hoje, 80% dos alunos de arquitetura estão interessados nesse processo de interiorização" antes. A tendência é fazer da arquitetura um processo de conhecimento humano".

Eduardo José é um brasileiro de 10 anos. Tem olhos interessados e se anima em conversar sobre Brasília. Conhece muitos lugares, mas não se lembra bem deles. Se você fosse governador... "Mandava colocar sinais de trânsito na W-3. Por que? "Sei lá, todo mundo fala". Sua brincadeira preferida é sair por aí jogando bola e "pulando de uma árvore para a outra, uma brincadeira que a gente só pode brincar aqui". Qualquer tempo livre Eduardo aproveita para brincar. Acha os pontos de ônibus horríveis, "é preciso dar um jeito". Mas a Torre de TV e a Catedral são as duas coisas mais bonitas da cidade, na sua opinião. Gostaria de ganhar de presente um autorama, "mas é muito caro, não?" Se tivesse que prestar uma homenagem a Brasília... "pintaria a Catedral, ou tocaria um instrumento, como a gente faz na Escola".

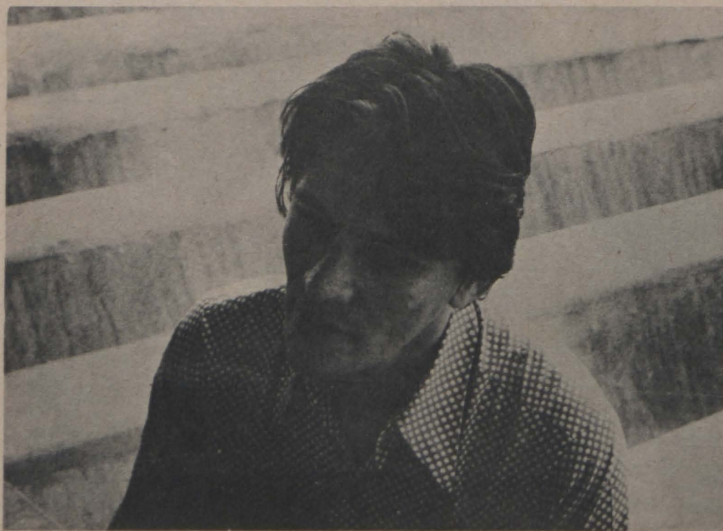


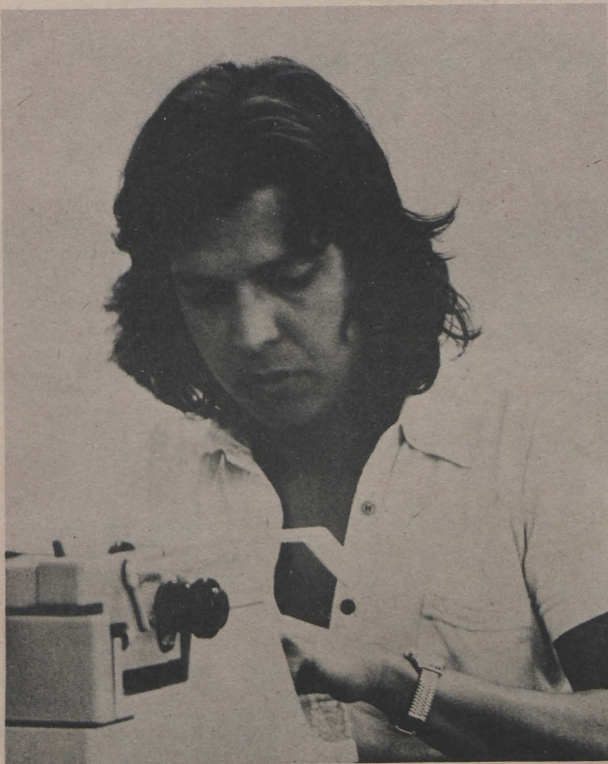
Francisco Augusto Pontes, 37 anos, estudante de Comunicação da UnB, não sabe se gosta ou não de Brasília, que acha maravilhosa, ao mesmo tempo em que se questiona a respeito do maravilhoso de todas as outras cidades. "O maravilhoso de Brasília é que a gente pode pensar, essa faculdade esquecida". Veio de Fortaleza há 2 anos "por muitas coisas. E porque as coisas vêm do Sul". Mora na L-2 Norte e "acredita que o mar e as coisas que vêm dele são atrativos suficientes para ir morar em outra cidade", quando lhe vier uma saudade muito grande:

também". Falando dos mitos: — A própria cidade. Tem sempre outra cidade mitológica. Mesmo as pessoas que têm queixa ou elogiam fazem isso não com referência à cidade real, mas a uma hipótese e a um sentimento. A cidade verdadeira, essa é muito legal, como todas.

Os fins de semana não são diferentes dos outros dias. Chico sente que a chegada da manhã e a tarde de domingo, então impõe o fim de semana dos outros". Solteiro, acha que os problemas sociais de Brasília, como suicídio, desquites casamentos são de cada um, "muito particulares e íntimos. E a vida dos outros". O sorriso para Chico seria o mais importante na cidade: — Eu acho que todas as caras deviam estar desarmadas. Isso seria ao mesmo tempo humano, prático, moderno, funcional, belo, etc. Principalmente etc.

A cidade que ele definiu: "Se parece com certas pessoas de hábitos muito regulares. Eu acho que parece um aviãozinho de papel... — faço questão das reticências. Confere um extraordinário vigor à frase". Contra ou a favor de Brasília?" A posição de estar contra é a única de estar a favor





Yêda Estergilda de Abreu, formada em Direito e no terceiro ano de Comunicação, 29 anos, solteira, 2 anos de Brasília: - Contra não sou. Como é ser contra uma cidade? Sou a favor de todos os lugares do mundo, embora me pergunte em certas ocasiões se certas cidades são feitas realmente para as pessoas viverem nelas. Cheguei aqui, vindo de Fortaleza, no dia 5 de fevereiro de 1971. Era noite, antes da meia noite, e o cansaço da viagem (3 dias por terra) só me permitiu notar como havia luzes na cidade e como eram vazias as suas ruas. Sensação que ainda hoje persiste, assim como acho esquisito dizer RUA em se tratando de Brasília.

Sair da cidade de origem é quase fatal, principalmente quando essa cidade é do Nordeste e não há uma região Sul nas nossas fantasias. Então, sai, muitos amigos também saíram, pelos mesmos motivos: procura de maiores perspectivas, novas paisagens, novas caras, e com a provinciana ilusão de que o mundo está acontecendo longe de nós, no sul ou no centro. Não tinha planos de vir exatamente para Brasília, tinha planos de sair. Brasília calhou.

Não é fácil dizer exatamente porque estou ficando. Em termos práticos, talvez porque preciso trabalhar e as oportunidades aqui tem sido maiores, mas não é só por isso. Gosto também de aprender uma cidade, situar-me nela, situá-la, amando-a, desamando-a, não sentindo nada. Esgotá-la dentro de mim, e para isso são preciso dias meses, muitos passos e paradas, olhá-la no escuro e descobrir-lhe os claros, fechar os olhos e adivinhá-las. Isso requer tempo e paciência, e eu gosto de pisar no mapa, entende? Sentir o solo com a palma dos pés.

Não sei definir Brasília. Nem comparando-a. Já desaprendi a compará-la com as cidades convencionais. A dificuldade para a definição é geral. Se eu for tentar definir, vou omitir, limitar, não saberia. Digamos que eu estou nela, assim como ela está em mim, o que talvez não queira dizer absolutamente nada.

Quando eu não tinha carro, andava de ônibus, ou caminhava e as paisagens eram vistas mais demoradamente, mais proximamente. Dentro do carro eu sou uma pessoa motorizada que tem que estar forçosamente atenta, por estar constantemente ameaçada. O carro aqui se impõe a todos, e os que não o

tem, querem sempre tê-lo e acabam conseguindo, porque há sempre planos favoráveis. Além dos planos, há a visão da maioria motorizada que é o grande estímulo. Quando eu olho para trás pelo espelho retrovisor (o carro deixa a gente olhar o outro sem virar o pescoço) vejo, não a cor ou o brilho dos olhos do meu próximo, mas a cor ou os faróis do seu carro, quase sempre impessoal e apressado.

O Brasiliense: um tipo ainda em formação podendo ser uma síntese de brasilidade. Pelas condições de que dispõe - educação, saúde, convívio social, habitação, lazer, etc., a juventude brasiliense, maior beneficiária desse processo de fusão de mentalidades, terá com certeza condições muito favoráveis para seu crescimento pessoal e, claro, para influir no crescimento do país.



Alceu Gama, 26 anos, formado aqui mesmo, em Comunicação, Estado Civil: Noivo, um saco. Mora perto da universidade - o que me poupou bastante tempo e acrescentou muitos bons amigos.

- De Brasília tenho 13 anos de vida. Vim porque meu pai foi transferido para cá em 1960. Gostei de vir. Morei em Taguatinga, no início, numa casa ao lado do Hospital. Achei sensacional. Fiz amigos - uma barra, às vezes, meio pesada - com filhos de operários que moravam nos arredores. Futebol, brigas, banhos de rio na mata mais próxima que ainda era quase virgem, e muito fresca.

Depois mudei para o Plano Piloto quando os apartamentos ficaram prontos. Cresci com a cidade. Tenho ótimas recordações desse período. A inauguração da cidade. As festas, a confusão. Os repórteres da UPI, destacados para a cobertura, tomando chope num barzinho na W-3. Conversava muito com os operários das construções. Ninguém se chamava pelo nome. Era o Ceará, o Piauí, o Mineiro. A imprensa ficou.

Parece que naquela época a cidade tinha mais vida. Não sei se tinha vida noturna intensa - parece que nunca teve - mas não me importava não. Na Superquadra 304 eu vivia bem perto de uma quadra que pertencia ao Banco do Brasil. A casa do presidente era de madeira, uma casa bem construída - um acampamento - e tinha cinema onde eu via filmes de Jerry Lewis, bons faroestes com John Wayne, Audie Murphy e desenhos do Pato Donald. Bons tempos, bons tempos.

Por que continuo? Eu nunca pensei em abandonar a cidade definitivamente. Aqui é o meu ponto de referência. Quero conhecer muitos outros lugares, até viver algum tempo - se possível, mas, sempre, Brasília é onde devo permanecer. Eu vou mudar para outra cidade. Ano que vem. Por que? O campo profissional é restrito, ou melhor, praticamente não existe fora da área governamental. Mesmo assim, se Brasília fosse um pouquinho melhor, eu não sairia.

Eu tenho uma experiência séria, para não

dizer amarga, em São Paulo. São Paulo, sem dúvida, é para onde se deve ir se o cara quer ser um grande profissional. Ali existe de quase tudo. Eu fui para São Paulo procurando justamente isso. Só que eu não contei com a cidade. Quando sai de Brasília eu esperava, numa cidade tradicional como São Paulo, encontrar o que eu ainda não tinha sentido aqui. Algo assim como a solidariedade de bairro. Coisas como conhecer o farmacêutico, o padreiro, o mecânico. Lado engano. Entrei numa fria. O paulista, ou qualquer pessoa que more em São Paulo, não tem tempo para isso. Ou nem quer. Ou não precisa. Não sei. E desisti de entender.

E foi aqui em Brasília (voltei há dois anos, que encontrei o que esperava em São Paulo. Mudou a cidade ou mudei eu? A cidade mudou também. Brasília, cada vez mais, vai ganhando um ritmo próprio que se distancia do que eu senti e conheci durante todo esse tempo. Brasília não pode ser comparada a nenhuma cidade, na minha opinião. Eu gosto do clima, do céu, do por do sol. O trânsito não é uma maravilha, eu sei. Mas não existe nenhuma outra cidade com a facilidade de movimentação que se encontra aqui. Eu gostaria de ver o cara que reclama do trânsito daqui enfrentar um dia - um dia basta - no trânsito de São Paulo. Pode parecer ingênuo curtir o céu em Brasília. E que eu sei a falta que me faz quando não se tem um céu para curtir. Meus fins de semana são tranquilos. Eu não faço muita questão de grandes festas, boates. E muito melhor se encontrar com os amigos em casa mesmo. Ou sair por aí fotografando. Acampar. Jogar uma bola. Piscina. Mas se não tiver nada disso, um bom papo furado está ótimo. Não sei se as pessoas casam muito cedo aqui. Ou se tem muito suicídio. Ou se o número de desquites estoura as estatísticas. Ou se existe uma neurose mais negra que em outros lugares.

Eu não sei. Juro que não sei. Acho que eu encontrei em Brasília uma tranquilidade ambiental difícil de existir. Talvez em Campos de Jordão.



Como as experiências de Túlio Jorge e Lícia Nara (casados há um ano) e Carlos Speller são muito parecidas, eles resolveram responder em conjunto: Túlio Jorge, 26 anos, 6 de Brasília, cursando pós-graduação em Física, mora na Asa Norte, mineiro, gosta daqui mas divide Brasília na idéia e no que ela é hoje. Lícia Nara tem 25 anos, carioca, chegou aqui há um ano apenas, faz o último ano de Serviço Social, e participa das primeiras opiniões de Túlio e Carlos. Carlos Speller, 24 anos, 3 de Brasília, mineiro, faz pós-graduação em Física; mora com Túlio e Lícia, gosta de Brasília mas observa: - As superquadras constituem pequenas sociedades isoladas dentro da cidade, subdividem Brasília e criam uma espécie de concorrência social. Túlio - Eu não sei dizer porque eu vim pra cá. Sei lá... uma vez eu vim aqui, passei um tempo e tudo me fascinou. Conheci a UnB e achei que aqui é que era Universidade. Carlos - Eu já conhecia Brasília mas não sabia o que era direito. Na verdade eu queria mudar, queria uma coisa nova. Lícia - Eu não aguentava mais o Rio. Encontrei o Túlio na Bahia, a gente casou e veio curtir aqui. Me adaptei logo e tudo foi muito legal. Túlio - Iá em Belo Horizonte o espaço era muito reduzido, e em Brasília o espaço é maneável. Lícia - Sair de Brasília hoje é muito difícil, a gente está muito integrada, chega em outra cidade e tem que voltar logo. Mas nós pretendemos sair por um tempo, fazer o doutorado do Túlio e voltar. Carlos - Eu só sairia daqui diante da perspectiva de um trabalho realmente diferente. Túlio - Antes a UnB tinha uma estrutura mais aberta ao nível dos institutos, mas eu nunca tive um grande envolvimento com a cidade. A Universi-

dade foi sempre um buraco pra nós, um buraco dentro da cidade. Carlos - Antes as pessoas tinham uma certa ligação. Hoje elas são pontos isolados em função do trabalho e da vida. Fazendo cumprir o destino de Brasília como Capital. Lícia - Eu não sinto as mudanças porque minha vida é dentro da Universidade. Túlio - Brasília não pode ter mitos, e se tinha, eles estão todos no fundo do lago. O lago é o mito. Lícia - A Rodoviária é o mito. Ela é triste, um submundo. Aquele esquema de Conjunto Nacional, essas coisas são terríveis. Túlio - Definir Brasília?... "Brasília é uma cidade". Carlos - É o seguinte: do Rio, de São Paulo, de Belo Horizonte, de qualquer lugar, você imagina as outras cidades. De Brasília não. Lícia - Menino, o que é Brasília? "Brasília é você fazer alguma coisa". Túlio - Bom, o relacionamento aqui é o seguinte: minha vizinha de baixo, quando eu faço barulho, dá uma cutucada com a vassoura no teto do apartamento. Jamais vai lá em casa e fala com a gente. Lícia - Brasília tem o Rio-Jerez Bar, aqui tem o Beirute, é isso. Carlos - Eu tenho uma moto e o pessoal carro, mas os dois estão parados e agente não tá ligando muito. Lícia - É uma questão de comodismo, mas não é tão importante. Túlio - Carro pra nós é como um liquidificador. Todos - No fim de semana fecham-se os livros. Vamos para a chácara dos amigos. Sábado a gente leva um chope no bar do Carlinhos. Carlos - Mas se a gente não sai, não tem a mínima importância. Ficar dentro de casa também é bom. Lícia - No Rio eu saía no sábado e ficava até domingo fora, mas aqui não tem essa. A gente vai para a chácara porque lá é um lugar bom, a gente se sente bem.

O QUE SE PODE FAZER?

Os estudos da Codeplan estimam que setecentas e dez mil pessoas vivem atualmente em Brasília, numa área de cinco mil e oitocentos quilômetros quadrados. Com uma taxa de crescimento de 6,9 por cento ao ano (1970), no ano 2000 a cidade terá uma população de mais de dois milhões de habitantes.

Considerando o atual planejamento, a população total da área não deveria ultrapassar um milhão de habitantes. Mas, a evolução do crescimento até agora e mais as perspectivas de aumento no futuro estimam para 1980 esta saturação.

Por isto, uma reestruturação parcelada no plano diretor que rege a esfera técnica e urbana da cidade já está sendo pensado pelos técnicos da Codeplan, que prevêem a criação de novos núcleos residenciais e a ampliação dos já existentes, impedindo que o fenômeno de expansão demográfica venha provocar o crescimento desordenado da área urbana do Distrito Federal.

A população da cidade já se queixa da dificuldade que encontra para usufruir dos benefícios sociais nas áreas de saúde, lazer, educação, habitação, comunicação, abastecimento e transportes. Uma especulação sobre as causas e consequências do crescimento demográfico do DF para o futuro está sendo assunto prioritário da Secretaria de Serviço Social e da Codeplan.

A VISÃO OFICIAL

Os técnicos da Codeplan observam que Brasília tem o caráter de cidade administrativa, de dimensões e expansão limitada à sua função e que por isso e para isso foi criada. Seu desenvolvimento excessivo ou anárquico começa a desvirtuá-la, criando todos os males já conhecidos nos grandes centros.

Embora a cidade não esteja totalmente construída, a totalidade de suas projeções encontra-se comprometida através do desenvolvimento antecipado das cidades satélites, pela pressão de crescimento populacional e pelo que Lúcio Costa chamou de "arquipélago urbano", ou seja, suas áreas e setores ainda não integrados, não estão funcionando efetivamente.

Os órgãos públicos, através da Novacap e particularmente da Codebrás, têm incentivado a construção de prédios de acordo com o plano de transferência da capital do país para Brasília. Mas, a venda ou cessão das projeções e lotes a particulares e órgãos públicos tem sido, em parte, causa de distorções na execução do plano diretor, apesar dos esforços recentes da administração local, notadamente da Novacap, em contornar o problema.

O desenvolvimento irregular, surgido com a intensificação exagerada no setor das construções civis no Distrito Federal, especialmente entre 1970 e 1973 provocou um surto de problemas, causados na medida em que empresas privadas transferem seus funcionários para a nova capital sem um planejamento integrado entre ambos.

Num esforço para evitar os extremos, ou seja, a estagnação do setor, a Codeplan está realizando um levantamento objetivando distribuir equitativamente o ritmo de crescimento das construções, acompanhando o nível de emprego e prevendo com alguma antecedência, o comportamento da oferta no setor. As entidades públicas e privadas serão orientadas no sentido de se tornar mais regular o crescimento desta atividade econômica.

Com o crescimento estabilizado, algumas normalizações poderão tornar-se realidade, causando uma melhor utilização dos investimentos em equipamentos básicos — transporte, energia, abastecimento e outros.

OS PLANOS

Na área de saneamento o governo já conta com dois planos diretores, um na área de abastecimento de águas, esgoto e controle da poluição; e outro de limpeza urbana, constituindo um problema de infraestrutura já equacionado. Prevê-se ainda o atendimento de toda a população até o ano 2000, mesmo que esta ultrapasse os limites estabelecidos de um milhão de pessoas para 1980.

Na área da saúde pública Brasília conta com uma estrutura epidemiológica semelhante ao resto do país. O número de óbitos de menores de quatro anos se configura satisfatório se forem comparados com países industrializados. Apesar do número de leitos dos hospitais de Brasília ultrapassar ao estabelecido pela Organização Mundial de Saúde, somente com a construção de outros hospitais serão



A ausência de atividades industriais gera o subemprego

satisfatórios os atendimentos nas cidades satélites, diminuindo o ritmo de atendimento atual do Hospital Distrital de Brasília e do de Taguatinga.

Na área da educação, um dos problemas que mais aflige é o pouco aproveitamento dos alunos nas escolas. Também o número de salas de aula, embora já ultrapasse às determinantes da Secretaria de Educação, não comportam o número maciço de alunos principalmente nos primeiros anos escolares, tanto no Plano Piloto como nas cidades satélites.

No setor de comunicações, apresenta-se como principais problemas o serviço telefônico, embora um planejamento específico já esteja em elaboração pela Codeplan. Há necessidade de um estudo cuidadoso relativo ao prazo de financiamento de telefones pela empresa aos usuários, a fim de que os diferentes níveis de renda familiar existentes no DF seja levados em conta.

Também há necessidade de criação de novos postos de telefones públicos nos diversos núcleos populacionais, no sentido de suprir as deficiências de comunicação existentes devido à amplitude da rede atual. Não esquecendo contudo das cidades satélites, que estão sendo prejudicadas, e a Asa Norte, o comércio de Taguatinga, algumas partes do Lago Sul, que reclamam ininterruptamente a falta do serviço telefônico em suas casas.

INDÚSTRIAS E MÃO DE OBRA

Para os técnicos da Codeplan, há ainda a premente necessidade de serem criadas condições que permitam o rápido desenvolvimento das atividades industriais, a fim de que se amplie o mercado de trabalho local e se evite o contínuo escoamento do fluxo monetário e da renda aqui gerada, através da importação da quase totalidade dos produtos consumidos.

Pequenas e médias indústrias de bens de consumo voltadas não só para o mercado local mas também para as regiões ao redor da capital permitiriam a substituição de grande parte das importações por uma produção interna, dando lugar à geração de maior volume de valor agregado. Na medida em que se elevassem as oportunidades de emprego, o processo impulsionaria as atividades econômicas da região, beneficiadas pela melhor colocação da matéria prima que produz.

A política de incentivos fiscais e o amparo financeiro, através de um banco de desenvolvimento regional, além de outras medidas oficiais com vistas à formação de distritos industriais na área do Distrito Federal viriam fortalecer a economia regional, dando condições para que Brasília passe a ter seus próprios meios e desempenhe o papel de pólo irradiador de desenvolvimento.

BRASÍLIA É O QUE VOCÊ FAZ DELA

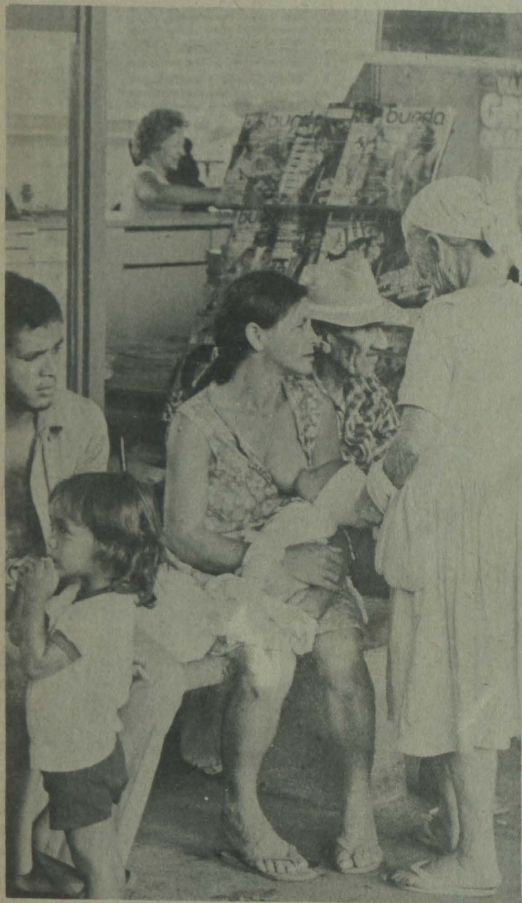


O QUE VOCÊ ANDA FAZENDO ?

ALUNOS DE PUBLICIDADE
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO – UnB

BRASÍLIA,

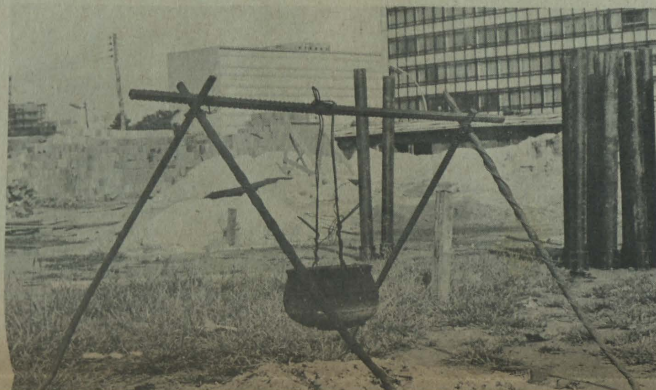
A CIDADE E O HOMEM



*Brasília virá a ser
para a Nação o que o cubo
é para a roda:
ponto exclusivo de
convergência radial que torna
possível sua eficácia.
La Prensa, Barcelona,
2 de agosto de 1957*

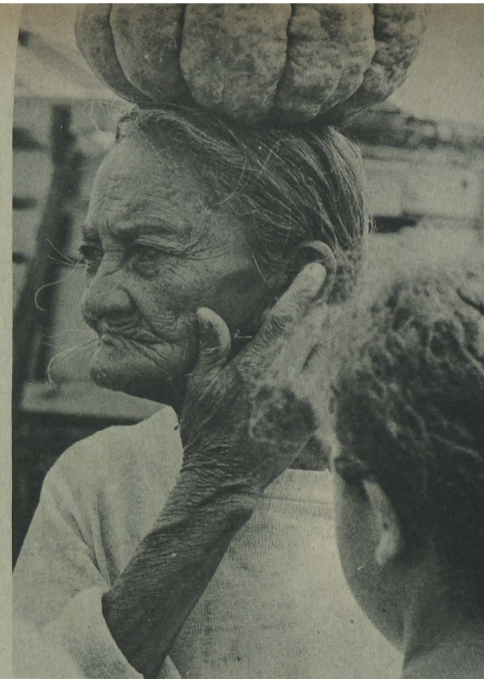
*Toda uma cosmópole vasta e
ultramoderna espera encher-se
de habitantes, que se
deslocarão, por
motivos climáticos,
urbanísticos, estratégicos, políticos,
econômicos e mesmo
étnicos, para além
de seu ambiente natal e tradicional.
El Mundo, de Buenos Aires,
31 de março de 1958*

*"Por a arte ao serviço do urbano não significa
enfeitar o espaço urbano com objetos de arte.
Isso quer dizer que os tempos-espaços tornam-se
obras de arte e que a arte passada é reconhecida
como fonte e modelo de apropriação do tempo e
do espaço" (Henri Lefebvre)*

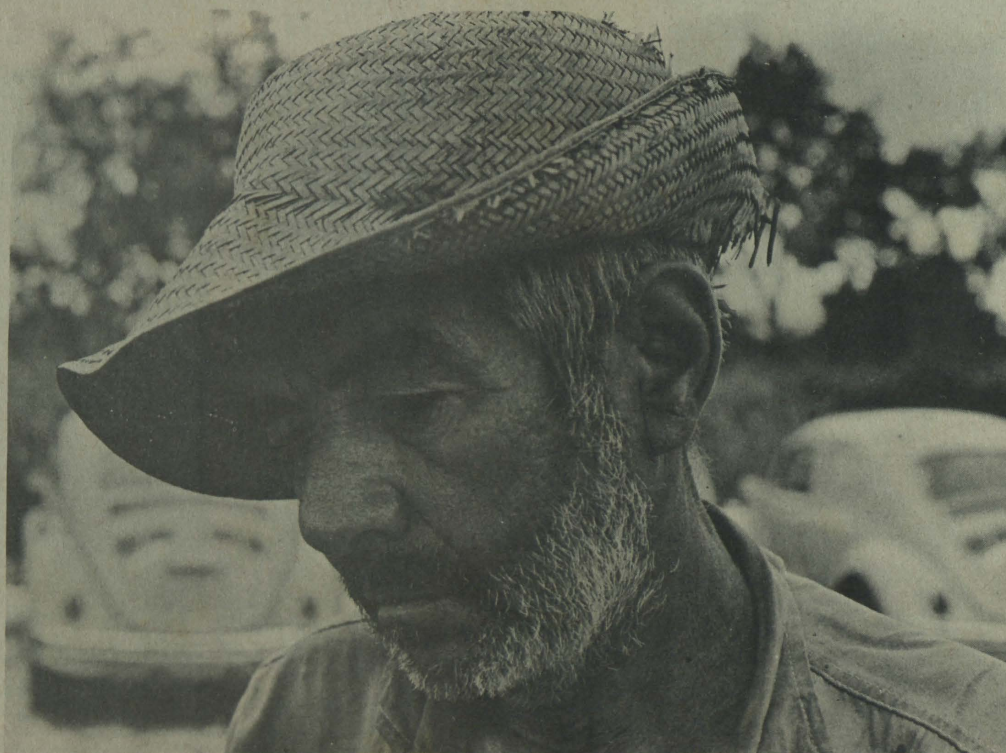




"A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana"
(Henri Lefebvre)



"Cidade é a projeção da sociedade sobre um local"
(Henri Lefebvre)



A mudança operará uma mutação necessária e urgente na mentalidade, no modo de sentir e de conceber de todos os brasileiros. La Hora, de Maragüa, 22 de julho de 1958

Depois que as cidades do litoral absorveram, durante muitas gerações, quase toda a força e iniciativa, o centro do Brasil e suas grandes possibilidades mobiliza agora todas as atenções. Aftenposten, de Oslo, 1 de fevereiro de 1958

O impacto psicológico e consequente desvio da atenção do povo para seu território central inexplorado serão de transcendência maior que a simples mudança física da sede administrativa central. La Libertad, Santiago, 13 de maio de 1957

Longe ou Perto?

Em cada dia útil, sessenta mil pessoas deixam suas casas situadas em diferentes pontos do Distrito Federal para ir trabalhar, em sua maior parte, na centro da cidade (Plano Piloto) que, dessa forma, vê sua população economicamente ativa aumentando de trinta por cento em cada dia de trabalho.



As migrações em direção ao centro decorrem do fato de não existirem indústrias e serviços suficientemente importantes na periferia da cidade que levem o pessoal técnico, profissionais liberais e de mão-de-obra não qualificada a se deslocar no sentido inverso: Plano Piloto-Cidade Satélite.

Esses migrantes são, na sua maioria, trabalhadores de construções, empregados do comércio e dos serviços que, para chegarem ao trabalho, fazem, em alguns casos, até cento e trinta quilômetros no trajeto ida e volta, o que corresponde a cerca de 4 horas de viagem por dia.

No caso de Brasília este fato é muito mais grave do que em outras cidades. O processo de migração urbana não se desenvolveu espontaneamente porque a cidade foi toda planejada. A causa: As cidades satélites não têm vida própria.

Foi para estudar e medir esse processo de migração urbana, totalmente ausente nas estatísticas oficiais, que os professores Inez Costa Barbosa e Aldo Paviani, do Departamento de Geociências da Universidade de Brasília fizeram uma pesquisa com recursos próprios.

A PESQUISA

O trabalho foi feito em toda a periferia do Plano Piloto, que tinha, em 1971, segundo a Fundação IBGE, uma população urbana de 339.632 habitantes, o que correspondia a 66% da população do Distrito Federal.

Ao se estudar o deslocamento para o trabalho em todas as direções observou-se a atração do centro e que a maior parte dos migrantes vinha das cidades satélites de Taguatinga, Gama, Grandes Invasões e Sobradinho. Sendo que o papel do migrante de Brasília e Planaltina é menos importante porque as distâncias são maiores.

Esse estudo empregou o método de amostragem aleatória a fração de 4,17% e com uma margem de erro de 0,05. Formulários especialmente elaborados foram distribuídos nos domicílios, que constituíram a unidade básica da pesquisa, e 2.540 questionários foram preenchidos pelos entrevistadores, alunos da UnB, e depois processados por um computador IBM.

Essa pesquisa foi publicada, em resumo, nos Anais do 22º Congresso de Geografia no Canadá em agosto de 1972 e numa versão ampliada na Revista Geográfica do Instituto Panamericano de Geografia e História, número 77 de dezembro do mesmo ano.

Chegam, portanto, pelo lado nordeste da cidade 6.684 pessoas por dia, de Planaltina e Sobradinho; pelo lado oeste 15.852, de Taguatinga e Brasília; pelo eixo sudeste mais 27.435 que vêm das Localidades Pro-

visórias, Gama, Núcleo Bandeirante e Grandes Invasões (que hoje correspondem à Ceilândia). Ocorre, ainda, um deslocamento do eixo sudoeste para oeste de 2.548 trabalhadores que, na sua maioria, se dirigem a Taguatinga.

DESEQUILÍBRIO EMPREGO-RESIDÊNCIA

As migrações diárias para o trabalho são o resultado do desequilíbrio que existe entre o total da população ativa residente e os empregos que a própria localidade oferece a essa população.

Entre as áreas estudadas foi observado maior desequilíbrio nas Localidades Provisórias, Grandes Invasões, Brasília e no Gama, sendo que em Taguatinga, Sobradinho e Planaltina o desequilíbrio é bem menor.

Os resultados que os professores Aldo e Inez encontraram em cada cidade satélite foram os seguintes:

Taguatinga: Os empregos disponíveis lhe permitem reter 44,6% da sua população ativa e absorver 17% da população ativa da região, isto é, 15% dos seus empregos são ocupados por migrantes que moram, em sua maioria, no Gama. Taguatinga é a única cidade satélite que já possui pequenas indústrias ligadas à construção.

Atrai 40% da mão-de-obra ativa para seus empregos.

Núcleo Bandeirante: absorve 5% da mão-de-obra regional, a maior parte das Grandes Invasões. Os migrantes ocupam 69% dos empregos locais.

Sobradinho: Os residentes ocupam 40% dos empregos locais e a cidade absorve menos de 5% da população ativa da região que ocupa 15% dos empregos de Sobradinho.

As outras cidades satélites têm um índice muito mais fraco.

CONCLUSÃO

Apesar de todo o planejamento, Brasília ainda tem problemas graves. Esse movimento diário de migrantes que viajam horas em ônibus nem sempre pontuais e confortáveis, ainda não foi resolvido.

O problema é consequência do próprio processo de urbanização. A maioria dos empregos são oferecidos no centro da cidade (Plano Piloto) ficando, assim, as localidades periféricas sem a verdadeira função de uma cidade satélite para que possam reter maiores contingentes da sua população economicamente ativa.

A falta de mercado de trabalho nas cidades satélites, capaz de absorver a mão-de-obra disponível, faz com que milhares de pessoas se desloquem diariamente para o Plano Piloto, aumentando os problemas de transporte já existentes nesta área.

Uma pesquisa dos professores Ines C. Barbosa e Aldo Paviani, do Departamento de Geociências da UnB, mostra este problema. E outro estudo dos arquitetos Ronaldo Brugger, Enius Marcus e Luiz Fernando Morais sugere algumas soluções.

A previsão de fluxo de veículos em Brasília foi totalmente superada pela realidade. A cidade apresenta, hoje, uma população de cerca de 800 mil habitantes, que deveria ter quando fizesse 50 anos.

As largas avenidas próprias do traçado da cidade, a racionalização do uso do solo urbano, já não permitem uma velocidade média e flexibilidade satisfatória do tráfego. A saturação em alguns pontos do sistema pede urgente reformulação.

SATURACÃO

No período que antecedeu a inauguração da Capital Federal, por volta de 1956 a 1960, a taxa de crescimento da cidade era bastante elevada, tendo em vista que não havia, de fato, população nessa área. Por outro lado se for observado o desenvolvimento do Distrito Federal nos últimos seis anos, vê-se uma taxa média de 9,9%. Este crescimento é bastante elevado em relação a outras cidades brasileiras, principalmente tendo em vista que esta população, agora, é fixa e não mais flutuante como antigamente.

Diversos fatores, favorecem o aumento de veículos em Brasília. Primeiro, as grandes distâncias entre os locais de atividades dos habitantes da Capital e, em segundo lugar, a expansão da indústria automobilística no Brasil. No Plano Piloto se concentra quase toda a vida da cidade, ficando as cidades-satélites para serem usadas como dormitórios.

PREVISÃO

Por volta de 1980, o número de carros que se deslocarão das cidades-satélites para o Plano Piloto e vice-versa será tão grande que as pessoas perderão muito de seu tempo em congestionamentos do tráfego, mesmo dentro dos coletivos. O fluxo nas estradas atingirá seu ponto máximo, segundo cálculos da equipe de arquitetos,

no trecho Guará-Plano Piloto. Só em transporte coletivo, 169.577 passageiros passarão neste trecho, diariamente, em 1975.

Sua maior intensidade se dará entre as 7 e 9 horas, e 18 e 20 horas. O grande fluxo da hora do almoço não atingirá a metade desses outros dois, já que muitos vão preferir almoçar perto do local do trabalho, com medo de perder a sua hora. Acreditam os arquitetos que a demanda dos transportes coletivos aumentaria com a implantação de um sistema de condições rápidas e confortáveis, que não justificasse o deslocamento em transportes individuais, induzindo o morador das cidades-satélites a usar o seu veículo somente no trajeto casa-ponto de embarque, além do abandono de outros veículos em condições precárias, como é o caso dos caminhões que carregam operários. Além do aspecto rapidez, teriam ainda conforto e segurança, passando a ser uma necessidade de caráter social.

SOLUÇÃO

Para diminuir o deslocamento de trabalhadores de suas casas, situadas nas cidades-satélites, seria necessário criar atividades profissionais que fixassem os moradores naquelas comunidades. Ou ainda, implantar um sistema eficiente de transporte de massa, induzindo dessa maneira as pessoas a se utilizarem dele, mais do que os veículos particulares, principalmente no percurso casa-trabalho.

Os táxis também prestam sua contribuição no transporte de pessoas dentro do Plano Piloto, principalmente em pequenos percursos. Embora isso represente uma solução para o problema do deslocamento rápido de uma quadra para outra, tem acarretado dificuldades para o trânsito; por isso o DETRAN tem tomado uma série de medidas proibitivas, muitas de repercussões negativas, para o atendimento aos usuários.

Outra solução encontrada para o transporte de trabalhadores das cidades-satélites, tem sido o uso de caminhões pelas empresas construtoras. Embora tenha sido usado desde o início de Brasília, o transporte de operários em "gaiolas" é uma medida muito criticada pelo perigo que pode causar às vidas dos que nelas viajam. Por outro lado, as condições subumanas dadas aos trabalhadores nesse tipo de transporte, foge às regras do tratamento que deve ser oferecido às pessoas.

UM PLANO

Os arquitetos Ronaldo Brugger, Enius Marcus e Luiz Fernando Morais, elaboraram um plano diretor sugerindo a diversificação dos pontos de interesse da população, visando principalmente o incentivo à ocupação da Asa Norte. No projeto eles sugerem também a instalação, nas cidades-satélites, de postos de serviços públicos como correios, postos de saúde, locais para recebimento de água e luz, e outros para evitar a procura do Plano Piloto.

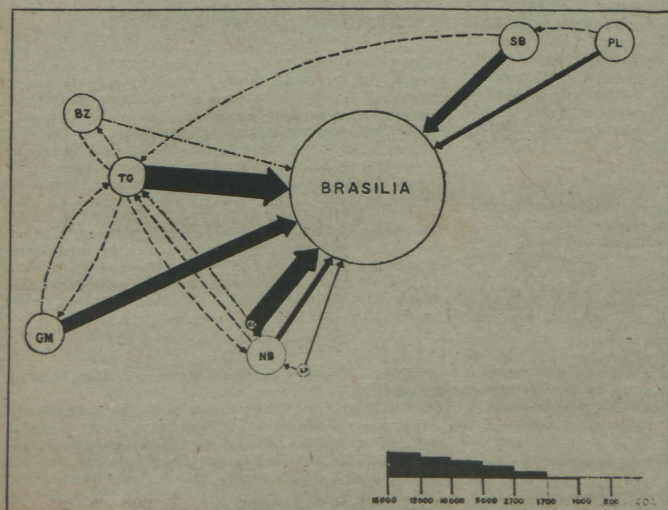
Sugerem também, a implantação de sistemas de registro de dados estatísticos, para que se possa extrair um mínimo necessário e indispensável de análise das tendências de demandas de transporte e os possíveis desvios dessas demandas. Que na implantação de novos núcleos populacionais (cidades-satélites), se houver necessidade, se faça tendo em vista o problema dos fluxos nas estradas-parque e as distâncias a serem cobertas pelos transportes coletivos. Estradas-parque são aquelas que servem às zonas sanitárias do Distrito Federal.

Os arquitetos pedem ainda a preservação do cinturão verde do Plano Piloto, de seus mananciais e um estudo para viabilidade de implantação de sistema de transporte de massa, moderno, rápido e seguro, para atendimento das regiões administrativas, visando maior procura do transporte coletivo, em detrimento do uso do

veículo particular. Para tudo isso deverá ser feito um estudo de modificações ou ampliações em algumas das principais vias do Plano Piloto, em função de sistema a ser implantado.

Os arquitetos que elaboram esse plano-diretor de transporte acham que Brasília é uma cidade totalmente diversa dos padrões normais, não podendo se avaliar suas necessidades por processos comparativos da evolução de outras cidades. Mas tendo em vista a deturpação do plano da cidade, e fazendo um cálculo do crescimento futuro, propõem um sistema para a solução do problema de transporte. Esse sistema é baseado no SKY BUS e Metrô de Paris. Diante da análise feita dos diversos tipos existentes, foram extraídas as diretrizes fundamentais, com base nas experiências mundiais de realizações modernas para a questão do transporte coletivo. Basicamente o sistema consiste em carros, tipo ferroviário convencional, sustentado em rodas pneumáticas. Para os arquitetos, mesmo sendo maior o custo da manutenção das rodas de pneu, a segurança e a ausência de ruídos (poluição sonora), justificam plenamente o que estão propondo, principalmente porque esses veículos cortarão o centro urbano, transitando em via elevada ao ar livre, sem nenhum elemento acústico de projeção. Ainda, a essas vantagens, devem ser somadas as facilidades de rompimento de rampas irremovíveis mais íngremes, como é o caso da via para Sobradinho. Além do processo ser econômico, será grande a flexibilidade, devido à facilidade de opção para a adaptação de outros sistemas que futuramente possam oferecer melhores rendimentos.

Esta ou outra medida terá que ser tomada, inevitavelmente pelas autoridades, para resolver o problema do transporte do Distrito Federal, sob pena de Brasília transformar-se numa megalópole.



Viver em Brasília:



Ver os Jogos Olímpicos da Grécia, achar graça do imperador Calígula que nomeou seu cavalo a senador, comentar os bacanais dos guerreiros nos palacetes de Pompéia, ou presenciar nas arquibancadas de uma arena romana os cristãos serem devorados pelos leões. Isto era diversão nos tempos antigos, onde as pessoas viviam numa época de guerras, loucuras, conquistas, e aceitavam qualquer tipo de espetáculo, principalmente os mais violentos

Com ou sem fim de semana

Com a revolução industrial (quando inventar também era lazer), a técnica do espetáculo alcançou rápido desenvolvimento. O tempo livre das pessoas aumentou, e daí os governadores começaram a promover para o povo maior número de atividades recreativas.

Hoje essas atividades, no Brasil, muitas vezes são ignoradas ou rejeitadas por uma população urbana "cansada" que prefere ir ao cinema, ver televisão (quase sempre), ou quando muito ir a um campo de futebol. É o próprio encolhimento das pessoas diante da ociosidade dinâmica e criativa.

Em Brasília, a ausência de diversão apresenta aspectos especiais. A cidade chega a receber os seguintes comentários: "A sua arquitetura prejudica o relacionamento social entre as pessoas"; "É uma cidade que será compreendida mais tarde"; "Não se vê ninguém nas ruas"; "Uma cidade para enlouquecer".

As interpretações deste tipo crescem. Alguns acreditam que Brasília é desumana. Outros, ao contrário, criticam justamente aqueles que acham que ela não é humana.

Para analisar o problema, o "Campus" ouviu Fernando Correia Dias, professor de Sociologia Urbana e do Lazer da UnB. **CAMPUS — O lazer em Brasília tem características próprias como nova proposta de vida urbana?**

FERNANDO — Para compreender as condições em que se desenvolve o lazer na cidade, será necessário pensar um pouco em determinadas características marcantes da Capital. Vejamos em princípio, alguns elementos sócio-culturais de Brasília: praticamente toda sua população é de imigrantes. A geração nascida aqui é relativamente pequena, muito jovem e ainda influenciada por padrões culturais adquiridos pelos seus pais. A população é uma espécie de mosaico de grupos e padrões culturais representativos das mais diversas regiões brasileiras: o Nordeste, tanto o pastoril como o agrário ou o litorâneo; o Rio de Janeiro com o seu peculiar estilo de vida urbana cosmopolita; as diversas áreas do sul, desde os pampas até as das colônias estrangeiras; o Sertão do São Francisco e de Montes Claros, do Centro Oeste, especialmente da região goiana; enfim, de todos os outros pontos geográficos e culturais do país.

CAMPUS — Quer dizer que a população é heterogênea e já teve experiências de vida urbana?

FERNANDO — Na maior parte dos casos, as pessoas que vivem aqui já experimentaram anteriormente a vida urbana em cidades pequenas e médias ou em grandes centros metropolitanos. Se a população é muito heterogênea do ponto de vista da procedência e das diferentes experiências urbanas, não é tão diversificada sob o aspecto dos estratos sócio-econômicos, ou mais precisamente, sócio-ocupacionais. Existem alguns poucos subconjuntos. Em primeiro lugar, o dos servidores públicos, políticos, burocratas de alta renda, especialistas, intelectuais. Uma segunda categoria é a dos empregados na construção civil, atividade que absorve enorme contingente de trabalhadores, morando geralmente nas cidades satélites. Uma

terceira categoria seria a dos funcionários de baixa remuneração que moram em geral, na Asa Norte e, também nas cidades satélites.

CAMPUS — E o fato de não existir tradição própria. Quais as consequências?

FERNANDO — Há certas consequências. A cidade se torna mais "aberta" para assimilar os acontecimentos. E, em segundo lugar, há menor preocupação com o passado das pessoas que, frequentemente, costumam "refazer" suas vidas em Brasília, no que se refere a trabalho, família, religião, etc. A cidade não tem nem pode ter ainda tradição própria. Há um esforço, bem aceito pela população, no sentido de institucionalizar algumas práticas que se transformariam depois em algo muito peculiar (a Festa dos Estados, por exemplo).

CAMPUS — Para um estudo concreto do lazer em Brasília, que observação poderiam ser feitas?

FERNANDO — No Plano Piloto, para grande parte dos adultos, o tempo livre para o lazer é a noite e os fins de semana, já que quase todos trabalham em dois expedientes. A observação parece extremamente óbvia mas logo se verá que não é tanto assim, se lembrarmos a presença de grande número de banhistas (que não estão em férias) nas praias cariocas pela manhã. A ausência de um futebol frequente popular e bem organizado contribui, por sua vez, para limitar as alternativas de lazer dos trabalhadores. Penso sobretudo, nos fins de semana. Há alguns esforços louváveis do Governo do DF, através do DEFER, por exemplo, mas parecem insuficientes. Seria necessário criar mais condições de lazer, ir além do Carnaval, do Parque de Água Mineral e de esporádicas promoções. Essas observações serão ainda menos óbvias se pensarmos nos habitantes das cidades satélites. Mesmo os que trabalham, como os do Plano Piloto, quarenta ou quarenta e quatro horas semanais, tem o seu tempo livre drasticamente reduzido pelas horas que gastam de transporte.

CAMPUS — O transporte além de ser desfavorável tende a reduzir o tempo livre que seria empregado no lazer?

FERNANDO — Justamente. As condições desfavoráveis do transporte em Brasília constituem, por sinal, um dos mais graves problemas sociais da cidade. Ou se trata do preço relativamente alto, que elimina parcelas do salário que poderiam ser reempregadas em outros itens do nível de vida, inclusive lazer; ou se trata das condições de conforto dos veículos, no caso dos caminhões utilizados por muitas empresas. O trabalho manual estafante, associado ao desgaste físico e psicológico dos transportes (distância e desconforto), faz com que o lazer tenda a reduzir-se à simples reposição da força de trabalho, pelo repouso.

CAMPUS — Como pode ser explicada a frequência a bares e casas de chope?

FERNANDO — A grande frequência a bares e botecoquins, visível em Brasília, representa fenômeno comum a outras

cidades brasileiras. Seria o caso de se pensar no que teria de específico aqui, em termos de diferenças de comportamento segundo as classes sociais ou em termos da formação de grupos de bebidas com características próprias, para substituir, por exemplo, outras oportunidades de lazer existentes nas grandes cidades do litoral. Uma coisa é certa, de acordo com o depoimento dos comerciantes: o extraordinário aumento de vendas de bebidas no final do mês para os pequenos funcionários.

CAMPUS — O lazer moderno poderia ser adaptado a Brasília por se tratar de uma cidade também moderna?

FERNANDO — Embora a teoria do lazer moderno tenha sido elaborada por especialistas de países altamente desenvolvidos a partir basicamente da consideração do problema do aumento do tempo livre na civilização industrial, ela pode ser útil em nosso caso, desde que consideremos as peculiaridades fundamentais da estrutura econômico-social brasileira. O tempo livre é problema crucial das sociedades em que alcançou altíssima produtividade através da automação. Todo o problema é o de utilizar positivamente o tempo liberado em escala crescente. Aqui, a questão é de se criarem condições comunitárias para o lazer. Aquelas que possibilitam formas diferenciadas de lazer. Especialmente, os de cunho ativo que suscitam a participação e a criatividade, pois estas assumem papel relevante no plano educacional.

CAMPUS — E o lazer nas cidades satélites?

FERNANDO — Nas cidades satélites, há ainda muito do lazer tradicional, transplantado das pequenas cidades. Por exemplo, a associação entre atividade religiosa e lazer. Ou certas práticas, como "footing", o alto-falante da praça, barraquinhas ligadas às paróquias. São diferentes do lazer comercial (cinema, boite, fotonovelas), e se prestam muitas vezes, como mecanismos de ajustamento das pessoas, durante o processo de adaptação ao estilo de vida urbana de Brasília. Por outro lado, as mais vivas influências da cultura tradicional brasileira (em oposição à cultura de massas, planetária, produzida em série, dirigida a vastos públicos heterogêneos e anônimos) parecem advir do Nordeste. A própria feira livre, tal como as praticada em Brasília, é uma instituição, tipicamente nordestina, prestando-se até mesmo ao lazer. Ali ocorrem encontros e reuniões de amigos, as pessoas passeiam e eventualmente ouvem camelôs ou assistem a piruetas de macaquinhos adestrados.

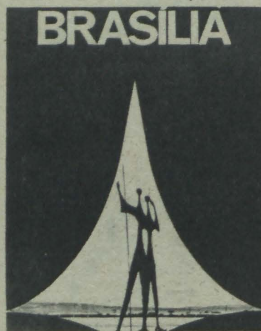
CAMPUS — Quais as condições favoráveis para o lazer em Brasília?

FERNANDO — Uma das condições favoráveis já existe e foi criada pelos planejadores de Brasília: as áreas verde intocáveis e os amplos espaços que evitam a poluição, possibilitando ainda estreito contato com a natureza. Por que não aproveitar melhor as margens do lago, criando condições de lazer para as pessoas que não podem ou não querem frequentar os clubes?

A CULPA DE CADA UM

“Reclamar é desabafar alguma coisa que está errada. Ou pelo menos parece errada.” Até aqui, certo. Concordamos. E concordamos com uma outra coisa: precisamos por pra fora tudo o que aperta dentro da gente. Mas às vezes num desabafo fazemos julgamentos precipitados. Sem pensar. Costumamos culpar quem não tem culpa só porque a gente acha que está certo. Talvez seja esse o caso de Brasília. Temos falado muito dela. Mas será que tudo é verdade? Foi por isso que resolvemos escrever isso aqui. É claro que sabemos das falhas de Brasília. Realmente existem coisas que devem ser mudadas. Deixar como está pra ver como fica nunca foi conselho de bom senso. A gente quer é ver os dois lados. Ver tudo na balança. Mas seria bom que as pessoas fizessem duas coisas antes de falar de Brasília: parar e pensar. O que ela está negando? Será mesmo a culpa só de Brasília? Nós não estamos dizendo pra ninguém deixar de reclamar. Nada disso. Aliás, até lembramos que sem reclamações as mudanças são mais lentas. Mas tem uma coisa: muitas vezes as causas das nossas reclamações estão em nós mesmo. Por falar em tudo isso, você conhece quantas pessoas da sua quadra? Você conhece pelo menos o seu vizinho de lado? Pense um pouco. Brasília pode se aproximar da cidade que você tanto quer. Está nas suas mãos. Ponha pra fora o lado humano e comunicativo que você tem.

“Minha experiência em Brasília”



MINHA EXPERIÊNCIA EM BRASÍLIA
Oscar Niemeyer

Editora Gráfica Itambé - 1961.

Muitas pessoas que vivem em Brasília desde o começo, desejariam, também, escrever um livro com este mesmo título, contando suas aventuras vividas aqui. Niemeyer nunca teve ideia de escrever um livro sobre Brasília. Porém, obrigado pela profissão ele começou a escrever artigos, que foram se juntando e resultaram num pequeno documentário do empreendimento do arquiteto. O livro não tem compromissos histórico ou literário, segundo autor. Ele fala da experiência de um arquiteto, que durante três anos acompanhou com amor e interesse a construção da cidade.

A obra é marcada de sensibilidade, aspectos de Brasília, emoções e angústias que assaltavam a todos, quando a cidade crescia em meio a um deserto, que o autor retrata em episódios, dando ao texto um sentido mais vivido.

É um livro com poucas ilustrações. Apenas alguns desenhos, feitos à mão, mostram algo do plano da cidade. Mas, a menção com que são apresentados os fatos ativam a lembrança dos que viveram na época e merece ideia bem concreta aos curiosos, que desejam conhecer mais sobre Brasília do princípio.

BRASÍLIA, A CIDADE E O HOMEM — José Pastore
Companhia Editora Nacional - 1969-

“Brasília é uma experiência controversa. Não é ela apenas uma nova Capital, mas também uma revolução: não apenas um novo problema, mas também uma solução. Ela é a obra de arte e também o ato de bravura. Ela é a fonte de disciplina e também a criação adorável”.

Este é um dos livros mais interessantes a respeito de Brasília. José Pastore inicia sua obra, que é um estudo da cidade, usando frases curtas e objetivas.

No primeiro capítulo do livro são apresentados argumentos gerais, que apoiam o uso de um quadro de referência sócio-psicológico, para o estudo da migração e ajustamento, no qual a satisfação é um conceito central.

É um livro para consultas, porém apresenta fatos pitorescos que tornam agradável sua leitura. Mostra Brasília dentro de um quadro sócio-psicológico, apresentando o impacto da nova Capital sobre o comportamento de seus habitantes.



FOLHETOS TURÍSTICOS

Pela sua própria natureza Brasília é uma cidade turística. Todo turista estrangeiro, depois de conhecer o Rio, vem a Brasília. Calcula-se que no ano passado 600 mil pessoas visitaram a cidade, entre estrangeiros e brasileiros. No entanto, não há um roteiro adequado, um guia turístico de bom gosto para orientar esses visitantes.

O Departamento de Turismo deveria também coordenar essa atividade em Brasília. Se assumisse a responsabilidade de planejar e editar os folhetos, poderia, inclusive, aproveitar suas funcionárias - entre elas as recepcionistas que trabalham no aeroporto - para distribuí-los aos visitantes. Mas, talvez, por ter problemas mais importantes para resolver, não teve ainda tempo de cuidar desse detalhe importante.

São vendidos a preços que variam de cinco a vinte cruzeiros, por indivíduos que estão muito mais preocupados com o faturamento de seus “boletins” do que em orientar quem quer que seja.

De modo geral, esses folhetos estampam fotografias coloridas de péssimo gosto, agravadas pela má qualidade da impressão. Os textos são ruins e pouco informativos, além de desatualizados.

Uma exceção deve ser feita para os folhetos publicados pelos órgãos oficiais que procuram dar orientação aos seus funcionários que se transferem para Brasília: O Ministério do Planejamento e o Inera publicaram, recentemente, folhetos com informações sobre a vida da cidade, relação de escolas, farmácias e outros serviços, “dicas” sobre o “que fazer em Brasília” e outros dados.

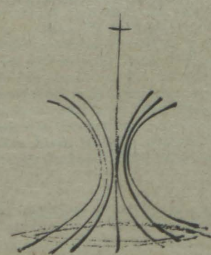
Por que o Detur não aproveita esse material já existente e acrescenta informações que interessam diretamente ao turista para amenizar a má impressão que ele possa ter?



DIÁRIO DE UM CANDANGO — José Marques da Silva - Edições “O Cruzeiro” - 1963 -

O livro é um diário feito no início da cidade, começando por uma sexta-feira, 13 de outubro, e terminando num domingo, 13 de dezembro. Apresenta cenas pitorescas que só quem viveu e sentiu a época pode descrever. Como dono de um “buteco” na Vila Planalto, o autor participou ativamente da vida dos candangos, ou “paus de arara”, que se dirigiam a Brasília na esperança de dias melhores. José Marques da Silva descreve o dia a dia desse povo de maneira bem clara e simples: “Nada lhes é adverso: se vem o vento e lhes derruba o barraco, lá estão eles no outro dia remendando o que a fatalidade obstruiu, associando uma música do Nordeste, ou cantando uma canção de Nelson Gonçalves. E é muito frequente entre o martelar dos pregos a gente ouvir falar de músicas folclóricas, onde são muito cantados o mandacaru, o pau-de-arara, e o sempre lembrado “Padim Ciço”, o místico vigário que assombrou o Nordeste com seus milagres e proteções”.

O livro termina com o autor dizendo que um dia voltará, “quando me tiver esquecido”. Agradece aos candangos que com ele viveram, sofreram e alimentaram esperanças e dá um conselho como se recompensa não houvesse: “E Brasília, Candango? Deixe Brasília milionária. Vá pra lavoura que de seus esforços precisa”.



HISTÓRIA DE BRASÍLIA - Ernesto Silva - Editora Coordenada de Brasília

A obra começa com o projeto de mudança da Capital Federal para o Planalto Central. Fala da escolha do local, transcrevendo cartas históricas e cita movimentos revolucionários brasileiros que influenciaram a ideia de mudança. Relata a História brasileira, em relação à transferência da Capital, chegando à concretização da ideia, a construção de Brasília, por fim a sua inauguração. Fala de todos os que contribuíram para esse empreendimento, desde as altas personalidades até o povo que aqui vive. É um livro interessante, não apenas pelo seu conteúdo, mas também pela rica ilustração, feita com mapas, fotografias do começo da cidade, e depois de construída, ilustrações que por si só dizem muito sobre a história. É uma obra que vale a pena ser lida e vista.



INVENÇÃO DA CIDADE - Clemente Luz - Editora de Brasília - 1970

Clemente Luz, Kelé para os amigos, é uma figura muito conhecida em Brasília. Jornalista, veio para cá no princípio da cidade, e aqui viveu em todos os momentos.

As três primeiras partes do seu livro foram escritas no período de maior intensidade do trabalho para a edificação de Brasília, entre julho de 1958 a abril de 60. Na última parte estão crônicas que apresentavam uma visão própria da construção da cidade. Essas crônicas foram escritas no dia a dia do jornalista, e foram apresentadas na Rádio Nacional. Ele em nada as modificou. Mas, como ele mesmo afirma, Clemente Luz não teve pretensões de escrever a história de Brasília.

A explicação vale também para **MINIVIDA EDIPLAN** - 1972, outra obra do mesmo autor.

Outras publicações sobre Brasília: Brasília e a opinião mundial. Presidência da República, 1958.

História da cidade - Ernesto Silva - Coordenada Editora de Brasília

Revistas Modulo, números 2 a 6, ano de 1956

Brasília a cidade que tem alma - Burner O.P. - Belo Horizonte/1964

Paralelo 16: Brasília - J. Geraldo Vieira - Livraria Martins Editora/1966

Poetas de Brasília - Joanyr D'Oliveira - Editora Dom Bosco 1962

Candango (poemas) - Donatilla Dantas. Editora Minerva/1967

Notícia histórica sobre a imprensa brasiliense. E. D'Almeida Vitor. Suplemento da revista “Mbaecuba” - 1968

Brasília - a cidade histórica da América. Theodoro Figueira de Almeida - 1960.

Estudos sobre a nova capital do Brasil. M. Demosthenes. Livraria Agir Editora/1964.

Brasília - Olimpio Ferraz. Editora Fulgor

Brasília - John e France Knox - Marcel Gautherot. Livraria Kosmos Editora/1966

EXPEDIENTE

CAMPUS, nº 8 - 21 de Abril de 1973

Jornal Laboratório do Departamento de Comunicação Universidade de Brasília, Brasília, DF.

Redação: Heloisa Doyle, Francisco Maia, José Negreiros, José Tito, Edilma Ibiapina, Patricia M. Molo, Sonia Carneiro e Mª das Graças Amorim, Sheila C. Riera e Sérgio Meireles.

Fotografia: Sandra S. Sola e Sonja

Diagramação: Genilda Lourenço, Sibeli Rebelo, Angela Bastos, Norma Nelly e Eny Junia Lima.

Professores responsáveis: Redação: Luiz Gonzaga Mota, José Salomão D. Amorim, Manoel Vilela de Magalhães.

Fotografia: Heins Fortman

Diagramação: Newton Diniz de Andrade

A Cidade Cresceu e Mudou os Planos

A idéia inicial dos construtores de Brasília era misturar pessoas de todos os grupos sociais, nas superquadras do Plano-Piloto.

Não funcionou. Foram então construídas as cidades-satélites. Hoje, já existem oito. Nelas vivem 400 mil pessoas.



Depois de treze anos de inaugurada, Brasília continua provando que o urbanismo, por si mesmo, não tem o dom de superpor-se às estruturas sociais. O plano poderá ser harmonioso e equilibrado, mas necessariamente sofrerá "desvirtuação" na exata medida em que a sociedade para o qual foi concebido apresentar contradições, tensões, conflitos e descontinuidades, como se dá em toda sociedade em vias de desenvolvimento. A explicação é do professor Maurício Vinhas de Queiroz, sociólogo, atualmente ministrando curso de pós-graduação na UnB.

A vida social no Brasil, segundo o professor Maurício Vinhas de Queiroz, é mais forte do que as concepções ideais e estéticas, surgidas nas cabeças das pessoas por mais geniais que elas sejam. O projeto de Lúcio Costa não levou em conta a realidade. Segundo a concepção as quadras de habitação de Brasília deveriam ser entregues aos mais necessitados, inclusive, para que, junto aos outros habitantes, pudessem crescer e se formar, equilibrando assim, no contato diário entre ricos e pobres, a dura realidade que seus lares humildes oferecem nesse período transitório de contradição e desacertos. Mas tal não aconteceu.

DUALIDADE

Não vieram para cá apenas funcionários, mas muita gente atraída pelo que a cidade oferecia de trabalho e também pela própria imagem feita de Brasília na época, que era vista como plena de recursos. Muitos funcionários que receberam apartamentos, quase de graça, como estímulo para virem morar aqui, depois de um certo tempo tiveram que ceder seus direitos a outros, pois não podiam pagar nem o condomínio.

Desobedecendo a idéia inicial, os mecanismos que funcionaram fizeram com que os trabalhadores e os funcionários de menor poder aquisitivo não permanecessem no Plano-Piloto. Então as cidades-satélites foram construídas, quase que improvisadamente, para adaptar aquela concepção utópica de Lúcio Costa ao Brasil real.

Os enormes contrastes que existem entre o Plano-Piloto e o que tem de mais positivo, comparado com o que há de mais negativo nas cidades-satélites, talvez pudessem não se apresentar de maneira tão aguda se Lúcio Costa, no seu projeto, não tivesse relegado o problema das cidades-satélites a uma situação indeterminada. Ele queria que se formasse em torno de Brasília um grupo de cidades que viveriam em função desta, mas não definiu como essas comunidades deveriam ser.

Não se estudou logo de início onde as cidades-satélites deveriam ser localizadas e como deveriam ser construídas. Conta-se que algumas cidades-satélites não foram sequer planejadas. Uma vez construídas essas cidades, as populações de menor poder aquisitivo foram levadas para lá, o que provocou a elitização do Plano Piloto.

Para haver uma modificação, atualmente, nesta situação, acha o professor Maurício Vinhas de Queiroz que deveria ser mantido o sistema urbano de Brasília, rigorosamente, ou fazer uma reelaboração total desse projeto, isto porque a taxa de crescimento da cidade é muito maior do que o previsto.

INDÚSTRIA

Com o fim da construção civil, diz o professor Maurício Vinhas, a marginalização em Brasília, que já existe há muito tempo, vai sofrer um aumento bastante significativo. Muitas providências têm sido pensadas para evitar isto. Uma delas fazer com que Brasília deixe de ser uma cidade somente administrativa, para se transformar num grande centro industrial.

Por outro lado, a implantação de indústrias no Distrito Federal só poderá ser feita depois de um estudo de viabilidade econômica das em-

presas que poderiam ser aproveitadas aqui. Deve também ser observado que tipo de indústrias deveriam ser instaladas em Brasília, para que pudessem concorrer pelo menos com o eixo mais próximo.

FALTA RECREAÇÃO

A construção de unidades recreativas em Brasília está muito atrasada em relação ao resto da cidade, sendo este um dos motivos da solidão que envolve o brasileiro em determinadas horas do dia. Esse problema, no entanto, está sendo minorado com a construção de grandes centros comerciais e de diversão.

Outro fator responsável pela solidão em Brasília, explica o professor Maurício Vinhas, é que aqui se encontraram populações de origens muito diferentes, em condições sociais contrárias umas às outras. As atividades de lazer são poucas, mas as famílias que conseguem se relacionar têm um convívio social mais intenso do que em outras regiões do país.

EDUCAÇÃO

A população de Brasília frequenta muito as escolas isto porque há uma série de facilidades, não encontradas em outras cidades brasileiras. Por esta razão, a rede escolar da cidade pode ser considerada satisfatória; no que se refere à educação pública não existem diferenças entre o Plano Piloto e as cidades-satélites: em Sobradinho, por exemplo, quarenta e três por cento da população frequenta escolas.

Para o sociólogo, por várias razões, Brasília está cumprindo o papel para que foi destinada, não somente no aspecto administrativo, pois as decisões nacionais tomadas aqui são feitas através de muito mais condições do que quando o eram no Rio de Janeiro, mas também no que diz respeito ao povoamento e ocupação econômica do interior do Brasil. Outra vantagem na construção da Capital é que foi melhorado o sistema de comunicações com as principais cidades brasileiras.

FALTA TRANSPORTES

Um problema agudo de Brasília, que não afeta somente as cidades-satélites, está relacionado com a questão dos transportes. O Plano Piloto foi imaginado para dele surgir uma cidade rodoviária.

Como em Brasília os locais são distantes uns dos outros, a função dos transportes seria levar ao trabalho, instrução, diversão e comércio, o que não acontece em razão de vários problemas: ele é mal equacionado e muito caro, criando e avolumando muita frustração humana. Por essa razão, Brasília que é uma cidade não convencional, deveria ter um sistema de transportes nos mesmos moldes. Ao contrário, afirma o sociólogo, aqui o transporte é discriminatório: classe média pra cima não entra nele.

Nas cidades-satélites as pessoas têm que ficar horas e horas numa fila à espera de um ônibus que passa geralmente de trinta a quarenta minutos no seu percurso até a estação rodoviária. Para resolver este problema teria que ser implantado outros tipos de transportes, como o monotrilhos, que talvez amenizasse a situação.

COMÉRCIO

O plano de Lúcio Costa previa comércio entre as superquadras. No entanto, esses estabelecimentos, hoje implantados, apresentam uma série de dificuldades, para o público que não encontra tudo que necessita e para os comerciantes porque não podem operar adequadamente, o que vem provocando grande número de falências.

Esse problema, no entanto, tem sido resolvido com a construção de grandes supermercados, pelo governo e por particulares. Vale também ressaltar que em muitas entrequadras ainda existem espaços vazios, onde seriam construídos prédios para comércio e que não foram aproveitados em decorrência da má viabilidade do negócio naquela área.

Além da grama, o drama de cada habitante

**Até que ponto a arquitetura
influi no comportamento das pessoas?
O psiquiatra Luis Meyer
e a psicóloga Maria Inácia D'Ávila
Neto analisam essas
influências e as reações da
coletividade e, como
se verá, suas conclusões nem
sempre coincidem.**

Com uma organização urbana voltada para a descomunicação, Brasília, ao contrário de outros grandes centros, é uma cidade sem estímulos naturais, isto é, a pessoa, em vez de receber estímulos externos, precisa procurá-los, para não tornar-se totalmente isolada dos outros.

Este pensamento é do psiquiatra Luis Meyer, professor da UnB: "Brasília não chega a gerar um condicionamento patológico, mas oferece condições para o desenvolvimento de um processo pré-existente." No Rio, por exemplo, alguém que esteja fazendo compras é estimulado a todo instante por uma série de motivações e diversões. Em Brasília essa falta de estímulo é tão grande que as pessoas têm que sair à procura das coisas. É por isso que há tantos carros em volta das carrocinhas de cachorro-quente. O que em outras cidades é uma decorrência de um passeio, em Brasília chega a ser seu próprio objetivo.

Por falta de "coisas que aconteçam", a pessoa em Brasília tem mais tempo para se questionar. A crescente interiorização que daí decorre pode ser boa sob um ponto de vista, mas por outro lado torna mais fácil a fobia, as crises depressivas, que podem gerar a angústia.

Um aspecto que se levanta quase sempre em Brasília é o número de jovens de 14 a 25 anos que tentam o suicídio como saída para seus problemas. Segundo Luis Meyer, na Europa, dificuldades familiares e profissionais são razões suficientes para que as pessoas procurem o psiquiatra. Aqui, o psiquiatra só é procurado depois da primeira tentativa de suicídio, e mesmo assim porque os hospitais que recebem os pacientes encaminhados para tratamento psiquiátrico.

Luis Meyer admite, no entanto, que o grande número de tentativas de suicídio (a maioria não passa de tentativa) é verificado mais nas cidades satélites, onde o nível econômico é mais baixo. No Plano Piloto a alternativa mais procurada é a droga, quase inexistente nas cidades satélites.

O grande problema é, entretanto, o alcoolismo. Diariamente

chegam na Unidade Integrada de Sobradinho vários casos de alcoolistas, muitos deles reincentes. Na opinião de Luis Meyer, o problema das drogas é irrelevante em relação ao do alcoolismo, embora sejam eles os mais combatidos.

As pessoas que melhor se adaptam em Brasília são aquelas que trabalham muito. Há uma procura constante de ter o que fazer. Não são poucos os que trabalham à noite, ou começam a estudar, numa tentativa de encher o tempo. Brasília, na falta de diversões, deverá tornar-se a cidade brasileira com menor taxa de analfabetismo.

As pessoas que moram na capital são tão ocupadas que não têm disponibilidade, ou tempo, ou vontade, para manter contatos com outras pessoas. Uma questão que comportaria um estudo sociológico e até que ponto elas agem assim para livrarem-se do tédio, ou se é a própria estrutura da cidade que as impede a ocupar o seu tempo.

Um fator altamente negativo apontado pelo psiquiatra Luis Meyer é a falta de um plano de cultura e lazer para a cidade. Como causa, relaciona o problema com as alterações na estrutura original da cidade, modificada por governantes que não são daqui, e que vieram apenas para ocupar um cargo público, sem nenhum interesse ou amor pela cidade. Quase toda a programação cultural e artística é feita por embaixadas, e não é possível que uma cidade com 800 mil habitantes não tenha uma equipe profissional de teatro.

Um aparente contraste existente na capital é a liberdade sexual que só se encontra em algumas grandes cidades brasileiras. Em Brasília, uma cidade sob muitos aspectos provinciana, é notável o número de casais solteiros que vivem juntos com aprovação, ou pelo menos, sem interferência da família. Luis Meyer não tem explicação científica para esse tipo de contradição: "Talvez seja o fato de que as pessoas que vem para cá, movidas por um espírito de aventura no bom sentido, desvinculam-se de suas cidades de origem, deixando lá muitos dos seus preconceitos e costumes, e procurando integrar-se aqui numa nova mentalidade, que está sendo formada".

Para a psicóloga Maria Inácia D'Ávila Neto, chefe do Departamento de Psicologia da UnB, a arquitetura de Brasília não é o único aspecto que tem influência sobre o comportamento de seus habitantes.

É preciso que se leve em conta, também, a existência de estereótipos (juízo antecipado que se faz das pessoas), do tipo "paulista é um povo frio", "mineiro é desconfiado", que gera certa precaução ao lidar com outras pessoas. Em Brasília, é muito maior a quantidade relativa de pessoas dos mais variados Estados, não havendo características próprias para a cidade no que se refere aos seus habitantes. São grupos regionais diversos, com hábitos, costumes e até mesmo valores diferentes. É, sobretudo, o relacionamento desses grupos que parece estar em jogo.

O que também tem influência no comportamento dos brasilienses, continua Inácia, é que cada um traz consigo uma história. Para uma criança a adaptação é mais fácil, pois sua história em outra cidade é, pode-se dizer, mais triste do que a que está vivendo aqui. A liberdade encontrada aqui compensa os parentes e as amizades que deixou. Além disso, uma criança tem mais facilidade de se adaptar a novas situações do que o adulto, cuja ambientação vai depender de um número maior de fatores. O adulto é mais arraigado a seus hábitos e uma mudança pode resultar em um sentimento de solidão que vai nascendo dentro dele.

A criança que nasce e se educa em Brasília, continua a psicóloga, está sujeita a um processo de adaptação, quando se transfere para outra cidade. O problema de inadaptabilidade pode ser amenizado, pelos pais. Depende deles saberem contornar a situação, evitando que uma coisa pequena tome proporções maiores. Essa mudança do modo de viver deve causar, naturalmente, uma certa frustração na criança, mas pode ser superada pela substituição por outros interesses, progressivamente.

Sabe-se que a falta total de estimulação gera a deterioração mental do indivíduo. Experiência feita com indivíduos trancados numa cápsula e impedidos de usar os sentidos mostrou que eles, ao saírem dali, apresentavam uma deterioração semelhante à esquizofrenia - o que desaparecia depois.

Uma visão monótona de Brasília - a mesma paisagem, a mesma disposição dos edifícios, o mesmo verde - pode levantar a hipótese de que a arquitetura influi no compor-

tamento dos brasilienses, mas não é a única causa disso, realinha Inácia.

TÓXICOS E SUICÍDIO

Inácia não vê relação entre a falta de diversões e o vício aos tóxicos. No sentido de relacionamento, a falta de diversões pode contribuir para uma vida mais retraída, pode até mesmo levar ao vício de tóxicos, mas não é a causa principal. Ela vê a entrega do indivíduo às drogas e o movimento hippista como imitação. Uma pessoa ao ver outra fumando, passa a fumar também, não como uma fuga para os seus problemas ou como um meio de se relacionar com outras pessoas, mas como imitação do ato de fumar.

Há uma tendência muito grande em relacionar suicídio com solidão. Essa relação é considerada, por ela, como estereótipo. "Particularmente, acho que nem sempre o suicídio está relacionado com a solidão. Um indivíduo que não tem estrutura de ego suficientemente forte para enfrentar uma determinada situação, um problema existencial qualquer; e isso não precisa estar, necessariamente, ligado à solidão; pode ser até uma doença incurável. "E acrescenta:

— Geralmente, quando sabemos que alguém se suicidou, imaginamos um quarto escuro com o cadáver solitário no meio. Sempre associamos a idéia de suicídio à solidão".

Assinala a psicóloga que as pessoas se suicidam por uma série de motivos pessoais - e isso inclui o querer chamar a atenção sobre si - a agir dessa maneira. "É preciso que se entreviste os suicidas em potencial para se saber que motivo são esses - o que é impossível".

A Cidade Universitária de Paris apresenta um índice de suicídios assustador; e é considerada um paraíso, onde não existe o problema de solidão, dificuldades materiais etc.

Inácia citou o Institut d'Environnement (meio-ambiente) criado em Paris. Esse órgão é formado por arquitetos, engenheiros, psicólogos, ecólogos, sociólogos, enfim, por todos aqueles capazes de decidir quais as melhores condições do meio-ambiente para se viver, desde a arquitetura até o que possa favorecer um melhor relacionamento entre as pessoas.

