



Vamireh Chacon, da UnB, Paulo José Santos, do GDF, Sarah Kubitschek e o reitor José Carlos Azevedo no fechamento do Seminário, ontem

Artificialismo perigoso

Esta é uma das conclusões da mesa-redonda de encerramento do encontro

— Brasília viverá, nos próximos anos, o desafio de saber se ela terá condições, na sua artificialidade, de abrigar o natural, e já se disse que, quando se expulsa o natural, ele volta a galope, às vezes até para o poder, disse ontem o editor chefe do **Correio Braziliense**, Oliveira Bastos, durante mesa-redonda que marcou o encerramento do Seminário Brasília Anos 80, promoção do Governo do Distrito Federal, **Correio Braziliense**, Universidade de Brasília e órgãos associados.

Na última etapa do Seminário "Brasília Anos 80", ontem pela manhã, quando se discutiu o tema "Brasília: 20 anos", com o professor Vamireh Chacon, da UnB; o editor chefe do **Correio Braziliense**, Oliveira Bastos e o chefe do Gabinete Civil do Governo do Distrito Federal, Paulo José Martins Santos, que presidiu a palestra, ficou caracterizado que as discussões sobre Brasília, no seu contexto atual, estavam apenas começando já que a cada palestra realizada no decorrer da semana novas idéias eram acrescentadas, como ontem, no sentido de "eliminar os desequilíbrios" existentes hoje na capital federal e que se transformaram em meta do atual Governo do Distrito Federal.

Os assuntos levantados pelos dois conferencistas, se em parte reforçaram considerações anteriores, acrescentaram por sua vez, novas propostas como a do professor Vamireh Chacon, que perguntava: "Por que não se inclui a instalação de cursos universitários, gratuitos e também noturnos, na rede de órgãos públicos nas cidades-satélites?" ou na visão política de Oliveira Bastos: "Até que ponto Brasília, como concentrador de decisões de poder, vai desconstruir e dar aos estados e municípios a autonomia suficiente para regerem os seus próprios recursos?".

Como primeiro conferencista, Vamireh Chacon iniciou sua abordagem observando que a transferência de capitais de um local para outro não era um fenômeno novo no país, como acontecera com Brasília. Exemplos nítidos aconteceram nos estados do Piauí, Ceará, Alagoas, Minas Gerais e Goiás. A idéia de uma visão nova do Brasil, contudo, tornava a

transferência da capital para Brasília um fato novo, uma maneira de se olhar o Brasil por dentro e não só por fora, a partir do litoral.

Entretanto, Brasília hoje consolidada como centro político-administrativo do país tem suas peculiaridades. Como colocou Vamireh Chacon, "Brasília administrativa não passa de retrato da forma de dominação que estiver imperando no Brasil. Sua capacidade de trabalho pode colocar-se a serviço da igualdade tanto quanto da desigualdade; sua impessoalidade pode servir do mesmo modo à opressão e à liberdade. Pelo fato de ter sido concebida tão tecnicamente, ela nisto é neutra. Nem o anti-humanismo nem o humanismo lhe são itinerantes. Cada momento da história brasileira a preencherá com seu conteúdo regressista ou progressista. Ela será seu melhor instrumento de condenação ou salvação, pois se tornou o centro das decisões políticas e do planejamento administrativo".

Essa situação hoje, é muito nítida a ponto de valer um comentário de Oliveira Bastos, que exemplifica a função da capital federal hoje, como centro de decisões do país: "O ministro Delfim Netto se gabava, durante o governo Médici, de nunca ter dormido uma noite em Brasília. Se passar várias noites sem dormir em Brasília, hoje, ele corre o risco de não ter onde dormir. E Brasília, como uma espécie de vingança, lhe tem tirado o sono".

Mas agora o fato de ser Brasília hoje uma realidade político-administrativa, é preciso pensá-la como cidade. E Vamireh descobre nas palavras de um outro conferencista, José Galbinski, também da UnB, que vê como necessária a "desconcentração polarizada da parte da oferta de novos empregos do setor serviços da administração pública", uma novo caminho: "Por que não instalar nas cidades-satélites novos órgãos, por exemplo, da administração indireta? Que será pior locomoverem-se para lá, diariamente, os poucos escalões médios e inferiores já habitando as cidades-satélites. Esse problema de transportes coletivos de massa precisa de solução urgente, antes que se complique. O Distrito Federal é plano, com vias rodo-

viárias largas, podendo abrigar facilmente linhas ferroviárias convencionais ou de monotrilho".

E no caminho das alternativas Vamireh vai ainda mais longe: "Não há espaços verdes dentro das cidades-satélites, nem mesmo ratificação das suas ruas e praças. As casas de início se amontoaram a torto e a direito, aliás mais a torto que a direito, e as autoridades preferiram respeitar a espontaneidade imprevista, porém de agora em diante muito previsível. Também não há clubes de unidades de vizinhança, por sinal sobrevivendo em apenas dois casos no próprio Plano Piloto. Mas o pobre e a classe média inferior são mais gregárias, portanto mais associáveis. Os espaços das modestas interquadradas das cidades-satélites costumam ser ocupados apenas pelo típico campo de futebol brasileiro, quando outros esportes leves são facilmente instaláveis".

E por fim ele conclui mais adiante: "Para Brasília mudar, o Brasil vai ter de mudar, embora sem ordem de precedência, apenas articulando o subsistema brasileiro com outros integrantes do vasto.

Realmente, ou se cria condições para a fixação do brasileiro nas cidades-satélites, dando-lhe melhores condições de vida nestas cidades, ou pode acontecer, mesmo que em menor escala, mas de algum modo preocupante, o que Oliveira Bastos colocaria mais adiante: "Nos próximos anos devemos estar preparados para assistir a um longo processo de readaptação do projeto original de Brasília às necessidades da sua comunidade. Esse não é um processo que espere por medidas administrativas. Já foi deflagrado. Nos últimos meses, especialmente do ano passado para cá, começaram a surgir ofertas de prédios com apartamentos de sala e quarto. Isto era coisa de que nunca se cogitou em Brasília. Como o espaço para lançamentos imobiliários da Asa Sul já foi todo ocupado, a Asa Norte está recebendo lançamentos de prédios de sala e quarto. Isto significa uma reversão na expectativa dos adquirentes de imóveis, que não são mais aqueles funcionários abastados e sim pessoas que precisam deixar as cidades-satélites e que,

não podendo adquirir imóveis muito caros, chegarão a Brasília através do sala-e-quarto". Esta é uma mudança provocada pela dificuldade de transporte e, sobretudo, pela impossibilidade de uma família, com 30 mil cruzeiros de renda, possuir automóvel e se deslocar diariamente — já não digo do Gama para Brasília — entre Sobradinho, Taguatinga e o Plano Piloto".

— O Governo do Distrito Federal tem a pretensão de, pelo menos, tentar eliminar desequilíbrios, e tem consciências de que não poderá realizar esse trabalho isoladamente. É preciso que todas as forças vivas desta comunidade se engajem nesse esforço. O Governo do Distrito Federal tem a ousadia de parar para pensar, de reavaliar a posição de Brasília quando ela está prestes a completar o seu vigésimo aniversário.

A colocação de Paulo José Martins Santos, chefe do Gabinete Civil do GDF, ao encerrar o último encontro do Seminário, realça as intenções do atual governo. "Pretenhamos que a comunidade seja feliz, mas a partir da sua realidade. E esta realidade tem que ser auscultada e é isso que estamos fazendo neste momento: reunimos, nesta tribuna, as figuras mais eminentes de nossa elite intelectual, ouvimos as suas proposições, estas serão sintetizadas e levadas às decisões superiores. Certo está o governo Aimé Lamaison quando pretende diminuir os desequilíbrios entre o Plano Piloto e as cidades-satélites.

E conclui: "É preciso que o Governo atual atue sobre elas e atue de maneira incisiva e isso tenho certeza, será feito, porque é uma das metas prioritárias do Governador. O problema de transportes coletivos vem sendo atacado de forma prioritária. Já temos desenvolvido algum planejamento em termos de colaboração com a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, com o Geipot e o Ministério dos Transportes", para diminuir, dessa forma, "o trabalho de que se ressentem os cidadãos desta cidade, ao se deslocarem para o trabalho e que realmente eles possam, no trabalho, produzir e não estarem cansados de uma viagem e terem sua produtividade diminuída".