AEROPORTO DE BRASÍLIA, UMA QUESTÃO DE ARQUITETURA

Em nosso país, ainda não se atribui à obra arquitetônica e, tampouco aos seus autores, os arquitetos, o devido reconhecimento, respeito e consideração. O trabalho intelectual do profissional arquiteto, cujo resultado consolida-se na construção dos edifícios e, conseqüentemente, na configuração da paisagem urbana, ainda é pouco compreendido. Nos países civilizados, a Arquitetura é considerada como um patrimônio cultural e, como tal, contemplada, admirada e preservada. Reproduz com clareza meridiana o momento histórico, bem como o grau de desenvolvimento tecnológico, social, político e econômico de uma nação.

Em Brasília, forçosamente, desfrutamos de uma condição singular. Vivemos e respiramos arquitetura. Fomos condicionados naturalmente a reconhecer e a conviver com o autor do seu plano urbanístico, Dr. Lúcio Costa, e com arquiteto Oscar Niemeyer, autor dos principais monumentos da capital da República. Mantemos e dedicamos a eles a consideração e a admiração pelas suas respectivas contribuições. Consideramos intocáveis suas realizações e saímos em defesa da preservação da cidade. Porém, é lamentável que essa atitude não seja apreendida pelos diversos segmentos da sociedade e, ao mesmo tempo, extensiva a todos os profissionais da arquitetura como a ética preconiza.

Nos locais onde a ética e a moral prevalecem como valores inegociáveis nas relações humanas, é inadmissível considerar que uma empresa estatal possa vir a atuar como um dos principais agentes a permitir e a corroborar com a descaracterização de uma obra pública, sob sua responsabilidade e, em especial, com o esmaecimento de princípios morais. Lamentavelmente, é o que se verifica com o Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília (AIB). A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (INFRAERO) parece não compreender, ou pretende ignorar o princípio universal do direito autoral. Permite e promove, à revelia do autor do projeto, a realização de intervenções indevidas que usurpam gradativamente a dignidade e a qualidade espaciais do edifício.

A breve introdução que faço, tem por objetivo maior alertar a sociedade. A iniciativa visa, por meio desse instrumento, dessa carta aberta aos cidadãos de Brasília, informá-los acerca da história recente do Projeto de Arquitetura do Aeroporto Internacional de Brasília, obra de minha autoria, e que por motivos alheios à minha responsabilidade profissional, encontra-se inacabada.

Quando ainda estudante de arquitetura na Universidade Federal do Paraná, apesar da inexperiência no ofício, fiquei perplexo pelo fato do então

governo militar proibir o arquiteto Oscar Niemeyer de desenvolver seu projeto para o Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília. Afinal, ele era o grande criador e responsável pelas principais obras públicas da cidade. Naquele período, em substituição ao antigo aeroporto de madeira, foi construído um novo Terminal de Passageiros, cujo projeto foi desenvolvido pelo arquiteto do Ministério da Aeronáutica, Tércio Fontana Pacheco, já falecido. Aquele projeto sobreviveu durante seu tempo com toda a dignidade. Por fatos curiosos que a vida nos apresenta, fui eu o arquiteto que desenvolveu o projeto do atual terminal de passageiros no início dos anos 1990, mas que, infelizmente, ainda se encontra incompleto. Vale ressaltar que sou o autor do projeto de arquitetura do atual terminal de passageiros. Enfatizo esse aspecto porque, apesar de ser de conhecimento público, parece que a empresa que administra os aeroportos no Brasil não tem essa informação ou pretende ignorá-la.

Quando iniciamos o desenvolvimento do projeto, em 1990, encontramos uma série de condicionantes técnicos que obrigatoriamente deveriam ser seguidos, tais como a permanência da principal estrutura do saguão do antigo terminal onde se encontra a torre de controle, o aproveitamento total do pátio de aeronaves, além de permitir a plena operação aeroportuária enquanto as obras fossem executadas. Todas essas condicionantes visavam sempre à economicidade da obra.

Sinto saudades daquela época. Período em que um grupo de técnicos, composto pelos projetistas, dentre eles nós, que desenvolvíamos a arquitetura, a equipe técnica da Infraero e sua dedicada Diretoria de Engenharia, assim como os técnicos da empreiteira, atuavam em harmonia. Todos nós comungávamos da mesma vontade: realizar uma obra que enaltecesse a cidade de Brasília e atendesse às necessidades técnicas e operacionais de um moderno terminal de passageiros.

Após 19 anos do início dos projetos, prazo esse inconcebível, o terminal de passageiros ainda não está completo. Falta a construção do satélite sul de embarque. Nos últimos tempos, esse edifício vem sofrendo e suportando todos os desequilíbrios relativos ao crescimento do transporte aéreo no país. Esse aumento repentino do fluxo de passageiros repercute sobremaneira em suas respectivas áreas e acarreta, conseqüentemente, na queda progressiva do nível de conforto dos passageiros, prejudicando obviamente a operação do terminal. No entanto, sem dúvida nenhuma, em função do partido arquitetônico adotado, o Aeroporto Internacional de Brasília tem superados os obstáculos, o que reforça a qualidade incontestável do projeto de arquitetura.

O atual Terminal foi desenvolvido baseado no Plano Diretor Aeroportuário da época, cuja demanda previa no horizonte de 2008, 8.000.000 de

passageiros/ano. O edifício deveria ser construído organicamente, por etapas, até atingir a sua capacidade final. Para atender às demandas futuras, além das previstas no Plano Diretor, ou seja, após 2008, um novo terminal adjacente deveria ser construído. Seria outro edifício, que obviamente deveria ser integrado ao existente através de passarelas e túneis para o deslocamento dos usuários, técnica essa aplicada nos mais modernos terminais aeroportuários do mundo. Por curiosidade, desenvolvemos no ano de 1996 um estudo denominado "Plano de Massa do Aeroporto Internacional de Brasília", e deste trabalho constavam as futuras edificações dos novos terminais, centro cultural, hotel executivo, edifício garagem e terminal de ônibus.

O atual edifício terminal deveria estar concluído por inteiro até meados da primeira década de 2000, de forma a dar o conforto e a segurança necessária aos passageiros. Infelizmente, essa meta não se cumpriu, e para agravar a situação, aquela demanda prevista inicialmente de 8.000.000 de passageiros/ano saltou para aproximadamente 12.000.000 de passageiros/ano em 2008. Mesmo assim, o edifício tem dado suporte ao fluxo, ainda que incompleto. Mais uma vez podemos afirmar então que o partido arquitetônico adotado é correto, contudo, se houvesse um planejamento adequado não precisaríamos de obras provisórias, com custos adicionais, cuja permanência é de pouco tempo. Enfim, parece que o aeroporto da Capital da República é tratado como uma obra sem importância.

Para mim, o valor simbólico de um terminal aeroportuário para uma cidade é muito importante, pois ele caracteriza o nível de desenvolvimento desta cidade, ou seja, são as grandes portas de entrada das urbes neste mundo contemporâneo. Nesses espaços, há todos os tipos de trocas de informações entre as pessoas, talvez como o grande arquiteto inglês Lord Norman Foster afirmou em um de seus artigos, "os terminais de passageiros dos aeroportos de hoje se equivalem às portas de entrada das cidades medievais, pois naqueles locais eram os pontos de troca, de comércio e de conhecimento de outras raças e culturas". Podemos também dizer que os terminais aéreos do século XXI têm a mesma importância arquitetônica das gares no século XIX, que abrigavam aquelas máquinas majestosas e de última geração, os trens, e traduziam na sua arquitetura o desenho esmerado da construção e os últimos avanços tecnológicos da época.

Se o Satélite Norte for expandido como previsto em projeto elaborado em 2005, se for construído o Satélite Sul, cujo projeto básico foi elaborado em 2007, e readequado o Corpo Central do edifício, melhorando sua operação, poderemos elevar a capacidade desse terminal para 13.000.000 de passageiros/ano, e desta forma não aviltar o desenho original do terminal com os famosos "puxadinhos". Com certeza os cofres públicos não precisarão novamente pagar por novos projetos, pois os mesmos já existem e

precisam simplesmente ser readequados. O que Brasília precisa é iniciar o projeto do novo terminal, adjacente ao existente, conforme estabelecia o plano inicial, e desta forma atender às futuras demandas. No entanto, esse novo terminal deverá ser independente, mas integrado, de forma harmônica, com o existente. Não podemos aceitar que por desinformação ou diletantismo de alguns técnicos, seja possível pensar na destruição de uma ideia que até hoje se tem comportado de forma adequada e equilibrada para os fins a que se destina o edifício.

É muito constrangedor para um arquiteto saber que um projeto dessa importância para a cidade, projeto esse conhecido e premiado, cuja autoria é pública, seja entregue a outro profissional. Seria o mesmo que pedir para outro escritor, ou pintor, ou músico, que concluísse a obra do outro. Com certeza precisamos ainda melhorar muito a cultura arquitetônica dentro de nossas empresas públicas, para que isso não volte a ocorrer.

Pelos motivos descritos acima, reitero que devemos concluir, conforme o pensamento original, o projeto do Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de Brasília. Obra que, apesar de inacabada, já está consolidada na paisagem da cidade, conhecida e divulgada nacional e internacionalmente por publicações e exposições.

Arquiteto Sergio Roberto Parada

SÉRGIO ROBERTO PARADA
arquitetos associados
CLN 111 bloco D salas 102/103 • CEP 70.754-540 Brasília/DF • tel. / fax +55 (61) 3349-4644
www.sergioparada.com • contato@sergioparada.com