



# Crônica da Cidade

CONCEIÇÃO FREITAS // [conceicao.freitas@correioweb.com.br](mailto:conceicao.freitas@correioweb.com.br) (cartas: SIG, Quadra 2, Lote 340 / CEP 70.610-901)

## A XIITA E O EIXÃO

Foi pelo Eixão que conheci Brasília. Entrei na cidade à noite e, como Yuri Gagarin, me senti chegando a um outro planeta. A cidade ainda era despovoadada. Havia poucos carros, mas todos muito velozes, e a visitante se sentiu entre extasiada e aterrorizada. Aquela pista, a maior que a migrante já conheceu, era uma convocação ao desafio. Um convite expresso para a vida moderna, acelerada, frenética.

Era preciso se adaptar rapidamen-

te à velocidade do Eixão, sob pena de ser por ele atropelada. Necessário aprender a viver a mais de 80 quilômetros por hora. A tomar decisões rapidamente, a não se deixar ultrapassar tão facilmente pelos carros da pista ao lado, a não ficar apreciando a paisagem. No Eixão, não há tempo para isso.

Era preciso ser ágil sob pena de perder o bonde da história, como se dizia naquele tempo. As ruas estreitas e vagarosas tinham ficado pra trás. Eu que me adaptasse e rapidamente a afundar o pé no acelerador. Não queria voltar pra casa como uma capiau que não conseguiu acompanhar o velocímetro da cidade.

Livro de um respeitado arquiteto, William J.R. Curtis, reeditado recentemente, percorre em 736 páginas a história da arquitetura moderna no mundo. *Arquitetura Moderna desde 1900* é o título. Bookman, a editora. O que isso tem a ver com o Eixão é que Curtis, ao tratar de Brasília, diz que a cidade, a seu modo, celebrou “o romance do automóvel com a rodovia, em um momento em que o Brasil estava investindo na indústria automobilística e em uma nova infra-estrutura”.

Apesar de seu olhar um tanto europeu demais e de, ao que parece, ele escrever sobre Brasília sem a ter visitado, Curtis conseguiu entender que a construção da cidade foi um gesto de

apropriação do Brasil pelos brasileiros. (“A ideologia latente no programa [no projeto do Plano Piloto] sugeria um lançamento rumo a um futuro desconhecido e algo parecido a um gesto cósmico para demarcar um local simbólico na vasta paisagem virgem do interior brasileiro”).

Portanto, Curtis não fala do alto do pódio da má vontade. Ele leu o relatório de Lucio Costa e entendeu o que é a cidade, mas percebeu também que havia nela uma atração nítida pelas quatro rodas.

Desse encantamento pelas vias expressas nasceu o sistema viário de Brasília. O Eixão é um dos traços mais fortemente simbólicos do projeto do dr.

Lucio. É uma das hastes do sinal da cruz. Surgiu para dar fluidez ao trânsito e para proteger as superquadras da agitação dos carros.

Mas o Eixão se apartou dos bons propósitos e ganhou vida autônoma. Ele é um convite irrecusável à velocidade (não há possibilidade de se dirigir a menos de 80/90 km/h no Eixão e isso se o motorista for alguém que já tem medo da morte).

O Eixão precisa ser contido. Não importa se com mureta, tachinha, flores, abóboras ou abacaxis. E ninguém pode duvidar que a escrevinhadora deste pé de página é uma xiita defensora do tombamento. Mas não do tombamento de vidas.