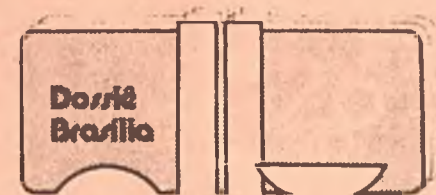


Uma análise da cidade planejada e da estrutura sócio-econômica do DF



Paulo Bertran — Economista e historiador
Aracy Berocan — Arquiteta

Claudio Alves

O Distrito Federal no ano 2000

Estamos a apenas 14 anos do ano 2.000, da grande virada para o século XXI. A partir das atuais realidade como figurariam Brasília e o D.F. nesse futuro próximo?

Como em toda questão especulativa é difícil obter-se respostas contundentes. Mas quando muito pode-se apreciar tendências que já estão se evidenciando ou já estão dadas no presente.

Uma das principais variáveis a se analisar nesse caso, é a demográfica. Qual seria a população do D.F. na virada do século?

Tomando como base o 1 milhão 198 mil pessoas recenseadas em 1980, a Codeplan estimou em 2.259.046 a população para todo o D.F. em 1995, valendo estimá-la para o ano 2.000 pelo menos no dobro a atual população, alguma coisa em torno de 3 milhões de pessoas apenas no D.F.

Mantidos os atuais padrões de comportamento isso significaria o dobro do atual trânsito de pessoas e veículos, o dobro em matéria de consumo de água, de energia, de escolas, de equipamentos de saúde, de habitações, etc...

Esses eventuais 3 milhões de habitantes do ano 2.000 poderiam no entanto estender-se aos 4 milhões previstos pela ONU, desde que consideremos a população do D.F. estendendo-se sobre a região goiana do Entorno.

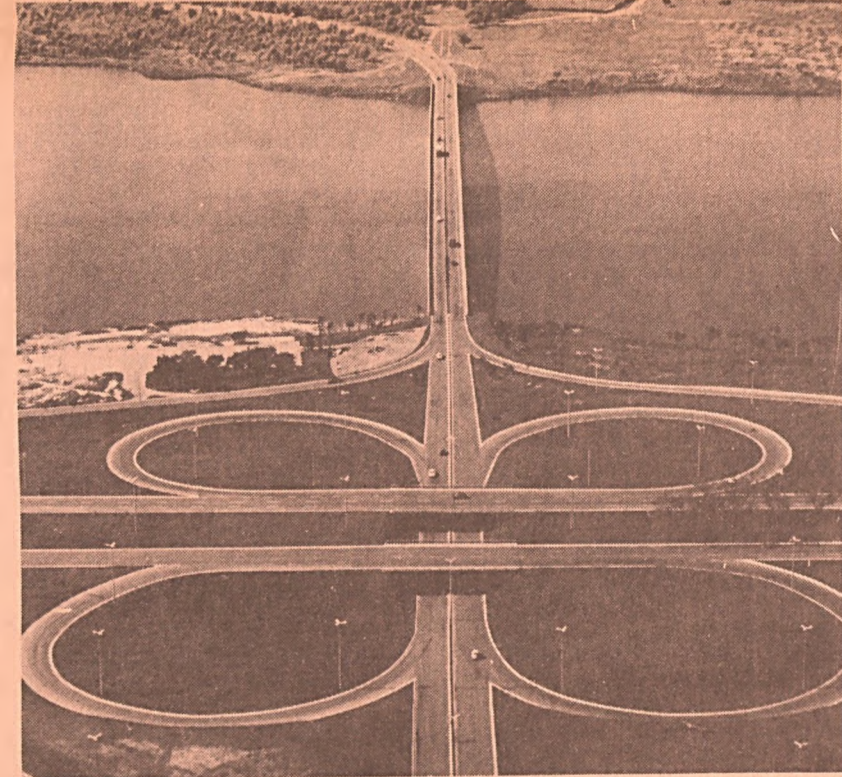
No Entorno registra-se hoje (1986) nada menos do que 750.000 lotes nos municípios de Luziânia, Planaltina, Cristalina e Santo Antônio, capazes teoricamente de receberem 3.750.000 pessoas, ou seja, 750.000 pessoas a mais do que toda a população prevista para o D.F. no ano 2.000. Um total teórico, portanto, de quase 7 milhões de pessoas, entre o D.F. e o Entorno.

São estas porém previsões cujas bases teóricas podem e devem se alterar substancialmente daqui para o século XXI.

A tendência geral é que se regulem por baixo, para menos, acompanhando a tendência nacional das áreas urbanizadas, e o simultâneo atrativo que as novas regiões de colonização na Amazônia deverão exercer sobre a orientação dos fluxos demográficos do País.

Se as previsões são falíveis, não são porém as marcas desde já impressas sobre o solo urbano do D.F. como a grande mancha populacional estendendo-se a oeste do Plano Piloto, desde a Ceilândia até Novo Gama e Pedregal, futuro espaço da cidade de Samambaia, a compor a maior concentração

Arquivo



No futuro o grande transporte de massas substituirá o automóvel

Os sinais de uma região metropolitana

Uma questão que deve ser formulada inevitavelmente até o final do século é a do tamanho territorial do Distrito Federal.

Isso se deverá a duas ordens de argumentação, a primeira delas derivada da necessidade de tratar de forma unitária a questão Brasília-metropolitana, em suas extensões urbanas em território goiano, e a segunda de caráter econômico e ambiental, tais como a preservação no Entorno de mananciais hídricos que se farão necessários no futuro a Brasília, bem como necessidade de espaço para instalações industriais, armazéns, etc.

Seria um princípio o retorno ao quadrilátero Cruls original, de 14.500 km², contra os poucos, mais de 5.000 km² do atual DF. Essa idéia já encontra ecos em importantes gabinetes da República e do GDF, como forma de viabilizar o futuro planejamento metropolitano do DF, bem como livrá-lo da poluição industrial.

Conquanto ainda toscamente embrionária, a idéia de um DF "expandido" deverá sofrer reparos de todo tipo até ser viabilizada.

De fato, no plano das idéias, nada impede outras soluções intermediárias, como a constituição de uma autoridade multiestadual com poderes para a administração integrada do Entorno

demográfica da metrópole brasiliense no ano 2.000.

Estando o Plano Piloto todo construído até lá, é razoável supor-se que a grande batalha por empregos e por salários vão travar-se nessa densa região oeste. Dada as atuais expectativas de industrialização no D.F., é possível que se vá assistir ali a um permanente foco de problemas relacionados à marginalização econômica e social, a menos que muitos dos atuais parâmetros atuais de assentamento sócio-econômico sejam desde já repensados, a começar da própria concepção da cidade de Samambaia, bem como de outras proposições, como a apresentada por Lúcio Costa para a urbanização dos eixos que ligam o Plano Piloto a Taguatinga.

A industrialização do D.F. porém deve avançar aos poucos, subsidiária dos ciclos de expansão e de recessão na construção civil, atrelamento vicioso que nenhuma política industrial se dá conta até que sobrevenha a recessão. Assim, distraidamente, seja por falta de empresários, seja por falta de capital, vão-se perdendo oportunidades tanto mercantis quanto industriais de operarem num mercado regional mais alargado, como o do centro-oeste, da Amazônia e do nordeste brasileiro, para os quais a localização de Brasília é excepcional em matéria de acessibilidade, insumos e custos de transporte.

Resta portanto, para a futura metrópole, a sempre presente possibilidade de ser, fundamentalmente, uma economia terciária sustentada pelo emprego público Governamental ou no GDF. Mas até onde pode ir esse processo de absorção, e a que nível de remuneração?

Em seguida tem-se os setores de serviços e comércio, para os quais a excepcional renda per capita do D.F. apresenta espaços para crescimento, desde que melhorem sua eficiência e qualificação, ainda de baixo nível.

Enfim, aqui cessam as especulações mais óbvias, pois a economia brasiliense transcende Brasília, insere-se no contexto nacional, cujo atrelamento ao crescimento dependente ou independente são questões que precisam ser resolvidas antes de esboçar-se quadros de comportamento a longo prazo.

No geral porém não há razões para alarmes angustiantes no que diz respeito a Brasília, desde que, no presente, haja um aparato mínimo de planejamento e correção das distorções que forem surgindo.

Viajando no tempo

No ano 2.060 Brasília será uma cidade velha de 100 anos.

Viajantes hipotéticos no tempo, imaginemo-nos desembarcando na estação rodoviária, nesta altura grandemente ampliada, pois além dos ônibus e trens interestaduais será também uma das estações de metrô aéreo e de superfície, ligando Samambaia, Taguatinga e Ceilândia aos bairros de classe média da Granja do Torto, Nova Sobradinho, Sobradinho e Planaltina, a velha e a nova.

Ali embarcariam para a Esplanada dos Ministérios também a bordo de um metrô de superfície. As diferenças já se fariam notar: haveriam prédios de até vinte andares onde antes foram as casas do Cruzeiro Velho e do setor militar. No Forte Apache as antigas instalações serviriam agora talvez para um Museu Militar com suas coleções de antigos tanques e aviões de guerra. Sumido entre os anexos 2 e 3 do Palácio dos Buritis e as torres de comunicação do setor de imprensa, o memorial JK, resplandeceria melhor seus mármoreos se retirado aquele horrendo suporte da estátua do fundador.

Mais adiante, entrariam em território tombado pelo Patrimônio Histórico, sob responsabilidade direta do SPHAN, compreendendo os grandes jardins, a obsoleta torre de TV, a antiga rodoviária (que desmoronara em algum ano devido à sobrecarga de tráfego e à exaustão de materiais) e a Esplanada dos Ministérios que serviria então apenas aos Poderes Legislativo e Judiciário, o Poder Executivo tendo sido transferido para a Região do Palácio da Alvorada.

Nas asas Sul e Norte todos os setores térreos, como os das W-3 teriam sido aterrados, dando lugar a altos edifícios.

Mesmo algumas superquadras muito antigas e mal construídas, como ao longo da L-2, já teriam sido flagradas na categoria anti-social, sendo substituídas por gigantescos prédios-cabides para apartamentos funcionais, removíveis ao cabo de cada período governamental.

Nada de muito novo porém. Ao melancólico terrestre de meados do século XXI, Brasília, São Paulo, Nova Iorque ou Paris se equivaliam, em tudo e por tudo, iguais. A menos que o terrestre conseguisse transferência para algum dos asteroídes aprazíveis de Saturno.

No ano dois mil todos os espaços do Plano Piloto estarão ocupados

As alternativas e a síndrome das Ceilândias

As alternativas econômicas de longo prazo para o DF necessitam ter perfis muito especiais, em razão da própria singularidade da capital do País, como região quase totalmente urbana, eminentemente terciária e muito diferenciada no contexto nacional pelo alto nível de renda per capita e elevado índice de alfabetização.

Embora as próprias características centralizadoras do pólo industrial do Sudeste do País eliminem grandes expectativas quanto à viabilidade de outros pólos, restaria não obstante ao DF o preenchimento de alguns espaços de produção.

Seriam, basicamente, os espaços da micro-empresa semiartesanal para produção de consumo popular (confeções, calçados, alimentos, etc) e, em função de resultados futuros, a implantação de núcleos de tecnologia de ponta, que se traduzem no Brasil de hoje por empresas de informática, de biotecnologia, e de produção cultural no que diz respeito ao controle da tecnologia de mídia, principalmente TV.

Quanto a tecnologias de ponta trata-se de uma corrida contra o relógio e contra outras regiões já avançadas no processo.

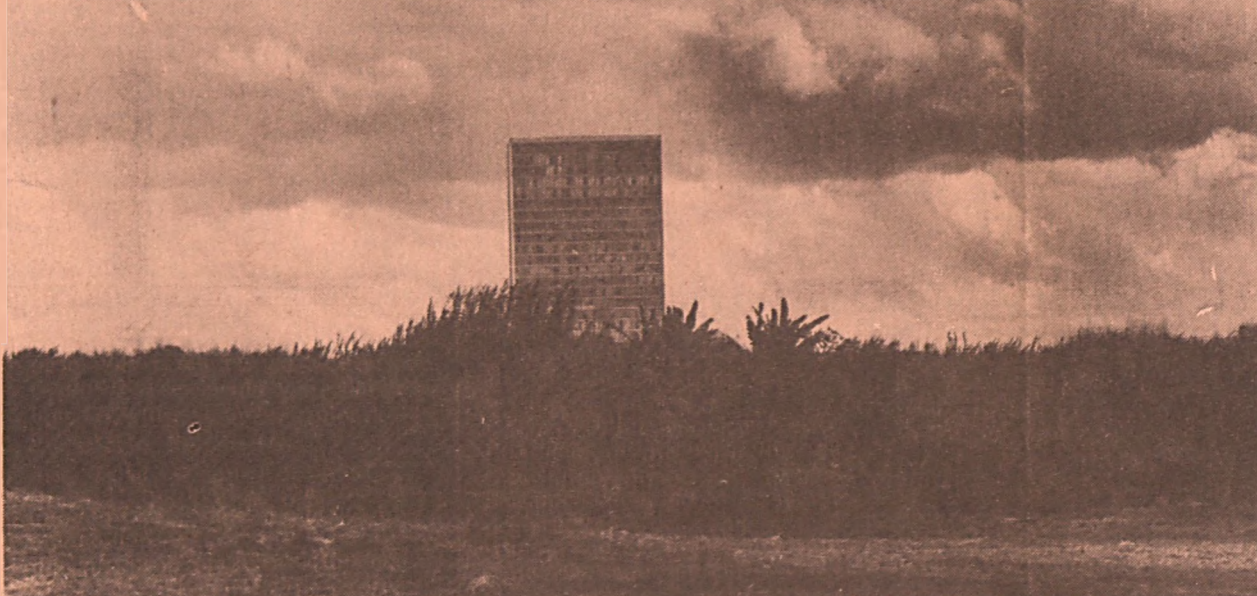
Não obstante há possibilidades de coroar-se de sucesso a implantação de um núcleo de biotecnologias apropriadas ao manejo das regiões de cerrado, como por exem-

Arquivo



Haverá outras possibilidades econômicas para Brasília além da terciarização?

Arquivo



Os espaços urbanos subutilizados serão raros no futuro

No século XXI Brasília superará todas as funções previstas na sua fundação