

Brasília 50 anos e o nó metropolitano

» ALDO PAVIANI

Geógrafo, Pesquisador Associado do Neur/Ceum-UnB

No cinquentenário de Brasília, pergunta-se o que ocorre em seu trânsito, com a circulação de pessoas, mercadorias e informação. O foco principal dos questionamentos remete à dificuldade em se locomover de um lado a outro, onde muitas vias apresentam verdadeiros nós, com congestionamentos, sobretudo nas horas de pico. Perde-se tempo, pessoas apresentam cansaço, gasta-se inutilmente combustível e muitos não chegam em tempo a seus compromissos — trabalho, negócios, lazer disponível. Para cada retardatário a desculpa é a mesma, estando em um ônibus ou em veículo particular (automóvel ou caminhão): “O trânsito estava congestionado”. A isso não se retruca, pois está cotidianamente estampado na mídia o denominado “caos urbano”. Ele resulta em milhões de reais em prejuízos aos seres humanos, que dependem de transporte coletivo, geralmente retido nas congestionadas ruas e avenidas das grandes cidades. Na área metropolitana de Brasília, (AMB) não é diferente, percebendo-se o desejo de resolver o problema apenas com obras físicas, como alargamento de pistas, construção de viadutos e trevos. Todavia, o transporte público ainda é insuficiente e precário. Como não há escalonamento de horários no serviço público e no comércio, a frota de ônibus fica ociosa fora dos horários de pico.

Nos primórdios, Brasília poderia implantar planos viários de médio e longo prazo, concomitantes à descentralização das atividades produtivas e de serviços. Na realidade, alguns administradores não desejaram levar a cabo as sugestões dos órgãos de planejamento. Outros governantes arquivaram os planos da administração anterior, gerando a conhecida descontinuidade administrativa, uma praga para a governança. No DF, muitos planos ficaram para trás, apesar do esmero com que foram elaborados. O Plano Piloto de Brasília, de Lucio Costa, por exemplo, preconizava uma cidade circunscrita ao que passou a ser denominado de “avião” — com as asas Sul e Norte — que o genial arquiteto referia como “borboleta”. A cidade “fechada” no Plano Piloto não vingou. Materializou-se o oposto com a abertura de Taguatinga, em 1958, de Sobradinho, em 1960, e dos demais núcleos (quase três dezenas), criando-se a “cidade polinucleada”, dispersa no território do DF.

Com o povoamento polinucleado, surgem problemas de muitas ordens, com destaque para o transporte e o desemprego. O desemprego poderá não se resolver a curto prazo, pois requer descentralização das atividades e das oportunidades de trabalho. Seguindo é divulgado em pesquisa do Dieese, a taxa média de desemprego, em 2009, foi de 15,82% da população economicamente ativa (PEA), ou 218 mil desocupados. Tornou-se desemprego estrutural, pois há anos que o desemprego se mantém acima dos 200 mil desocupados. Em 1977, o Plano Estrutural e Organização Territorial (Peot) instituiu a descentralização de atividades, mas não se materializou. Planos subsequentes não yingaram integralmente, como o Pous e o POT. Agora, questiona-se o Plano Diretor

de Organização Territorial (Pdot), aprovado ao apagar das luzes de 2009, eivado de permissividade ao setor imobiliário e em vias de ser questionado na Justiça. Sem planos, parte-se para soluções pontuais, esparsas.

Mas, o grande nó é o trânsito. Há congestionamento em pontos do DF. Fazem-se tentativas para a melhoria do tráfego entre as localidades alargando pistas, construindo viadutos, ampliando metrô, construindo o veículo leve sobre trilhos (VLT). Mas não são soluções duradouras, pois o polinucleamento urbano faz afunilamento do trânsito em direção ao Plano Piloto, onde estão grande parte das oportunidades de trabalho. A convergência complica a circulação por duas razões: a insuficiência do transporte de massa e a sua

contraparte, a utilização de veículos privados. Acresça-se que os municípios goianos (da área metropolitana de Brasília) possuem dependência do DF para obter serviços diversos e a procura de trabalho. Com isso, agravam o congestionado trânsito de Brasília.

Assim, ao não se ampliarem os transportes públicos, toda a metrópole de Brasília terá pontos críticos de circulação, à semelhança de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e demais grandes cidades brasileiras. Triste sina de uma cidade nascida sob a égide e o fascínio do planejamento urbano, ao atingir seus primeiros 50 anos.

(Homenagem a Ernesto Silva, pioneiro do antes, defensor da capital)

