



Edifícios do Setor Comercial Sul: um dos símbolos de um crescimento que superou em quatro vezes o que foi inicialmente planejado



Segundo alguns, a cidade proporciona uma belíssima qualidade de vida, mas o projeto original vem sendo desrespeitado

Falta de áreas produtivas é a principal dificuldade

Indústrias precisam se instalar nas cidades satélites de Brasília para atender a população que foi em busca renda na capital

Rogério dy la Fuente*
de Brasília

Uma cidade que permanece funcional apesar de ter hoje cerca de 2 milhões de habitantes, quatro vezes mais do que o imaginado no planejamento inicial, teria saídas para resolver os problemas decorrentes do aumento imprevisível da população e da própria realidade econômica do Brasil.

“O problema de Brasília é que, como Washington (EUA), ela foi planejada apenas para ser uma cidade administrativa. Com o tempo, ambas provaram ter também outras vocações econômicas”, diz o presidente da Federação das Indústrias do Distrito Federal (Fibra), Lourival Novaes Dantas.

Para ele, o principal problema da proposta original foi não contemplar áreas produtivas, apenas áreas comerciais. “Hoje, em decorrência de enorme população desassistida, temos de dispensar atenção especial

às áreas em volta de Brasília, se possível dotando-as de indústrias que abasteçam Brasília e possam absorver a mão-de-obra que veio em busca da renda da capital”, diz.

Diante do índice de 20,6% de desempregados na população economicamente ativa (PEA) do Distrito Federal, aferido em dezembro de 1999, Juscelino Umbelino, gerente de estudos e pesquisas da Secretaria de Trabalho, Emprego e Renda do Distrito Federal, tende a concordar com o presidente da Fibra. “Em 1957 não se tinha bola de cristal. É certo que o planejamento induz ao crescimento, mas pode não permitir que a verdadeira vocação econômica se expresse”, diz.

“A concentração de serviços e, conseqüentemente, das ocupações no Plano Piloto faz com que os demais núcleos populacionais do Distrito Federal e vizinhanças não se desenvolvam tão rapidamente ou mesmo não invistam em suas vocações regionais”, complementa. Atualmente 19 núcleos habitacio-

nais dentro do território do Distrito Federal reivindicam, em sua maioria, status de cidades.

Aldo Paviani, geógrafo residente em Brasília desde 1971, professor aposentado da Universidade de Brasília (UnB) e coordenador do Núcleo de Estudos Urbanos (Neur) do Centro de Estudos Avançados e Multidisciplinares (Ceam) da universidade, concorda parcialmente com Umbelino. “O planejamento original de Brasília foi abandonado depois de dez anos. Confunde-se Brasília com o Plano Piloto, que é apenas uma parte e não foi sequer concluído. Hoje Brasília é uma cidade injusta. Passou por um antiplanejamento que esquece o lado social”, diz Paviani. “Estamos assistindo a ações de neoliberalismo selvagem, à especulação que quer, entre outras coisas, erguer coberturas no sétimo andar de prédios projetados para terem apenas seis pavi-

mentos. Se isso vingar, a cidade vai se tornar ainda mais excludente. O que atenua essa tendência, creio, é o tombamento do conjunto arquitetônico e urbanístico”, conclui.

Paviani tem a concordância de Maria Elisa Costa em relação ao tombamento. “Em Brasília coexistem hoje a arquitetura e a antiarquitetura. O desenvolvimento e o subdesenvolvimento. A cidade é uma síntese do Brasil. E se nela o contraste se avulta é uma prova de que ela é mais que a idéia de seus criadores, o produto de toda a nação brasileira”, avalia Maria Elisa.

A cidade proporciona a seus habitantes uma qualidade de vida indiscutível, considera o ex-secretário de Obras do Distrito Federal, Carlos Magalhães, mas o projeto original vem sendo desrespeitado. “O principal aspecto negativo é que o projeto não é respeitado pelas autoridades locais. Hoje, por exemplo, não há

comércio local que resista a tanto camelódromo. A especulação imobiliária manda, e só uma ação de coragem pode detê-la”, diz.

Como proposição para preservar o Plano Piloto e concluí-lo, Magalhães tem uma solução que promete dividir opiniões. “Não se pode tirar completamente o doce da boca do menino, do especulador... Então o que se pode fazer, com coragem, é liberar os gabaritos de construção nas cidades satélites. Não para sete pavimentos, como pedem para o Plano Piloto, mas para mais de 20, 30 pavimentos. Isto criaria frentes de trabalho incríveis”, propõe.

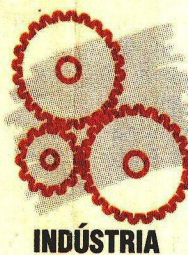
Eliana Klarmann Porto, urbanista e presidente do Instituto de Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal, vê uma série de facilidades no fato de Brasília ser uma cidade projetada. “Para o gestor do território, ela facilita o planejamento da ocupação e a solução mais imediata de algumas questões. Como a maioria das terras desocupadas é do governo, as decisões so-

bre o uso do solo são facilitadas”, declara. E em relação à funcionalidade do espaço, Eliana reage à mais freqüente crítica feita ao projeto de Lúcio Costa, de que a cidade não tem esquinas. “Ela não deixa de ter esquinas. Os espaços de convivência são aqueles que a comunidade elege”, diz.

Nos dois últimos anos, a cidade voltou a ser um canteiro de obras. Nesse período, o mercado de incorporações cresceu cerca de 25% ao ano. A previsão para o início deste ano era de um total de 1 milhão de metros quadrados de obras, representando um investimento de quase R\$ 1 bilhão.

Uma das causas do acelerado crescimento da área imobiliária no Distrito Federal foi a falência da Encol, que tinha mais de 50% do mercado. Isso abriu espaço para que as demais empresas ampliassem sua atuação na região, promovendo um reordenamento no setor da construção civil. ■

* da GZMDE



INDÚSTRIA