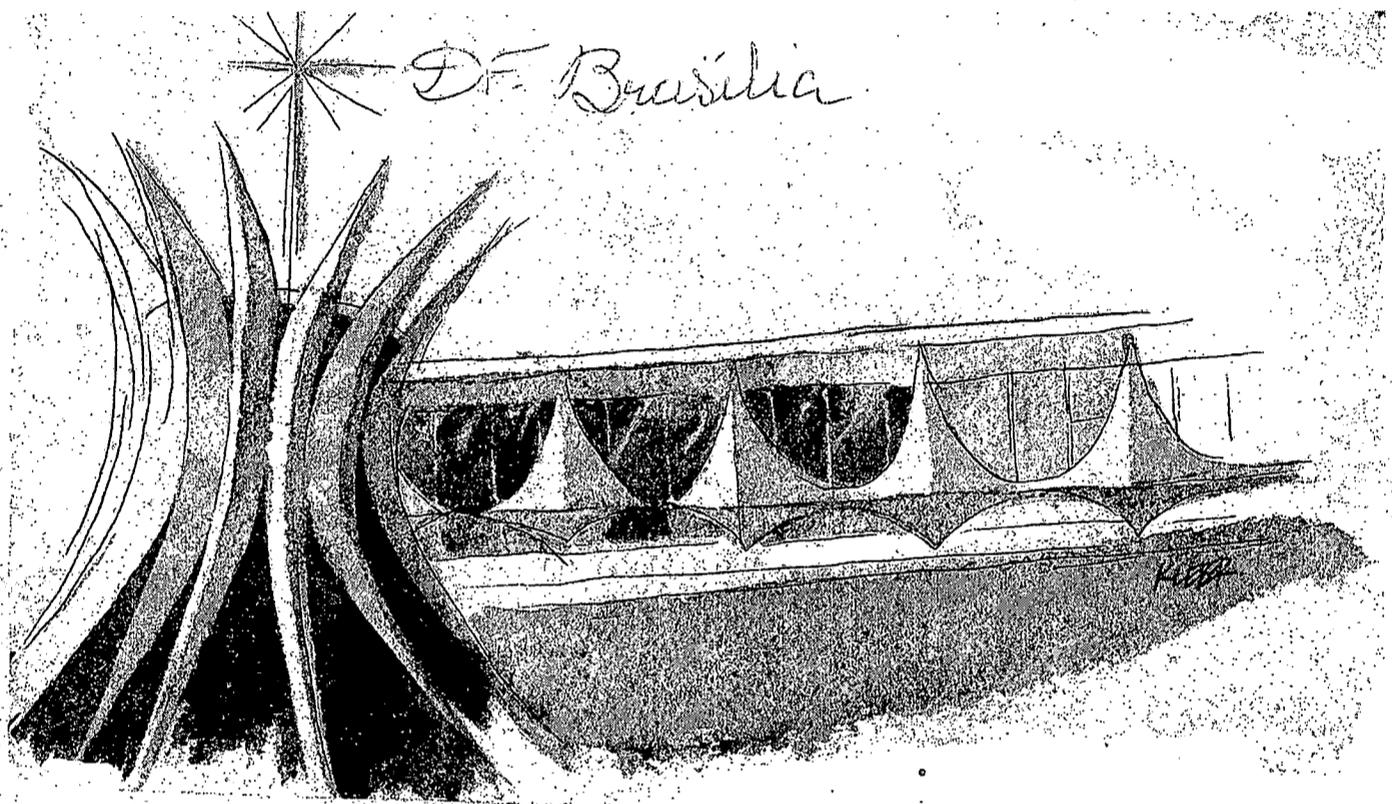


# Cidades aniversariam?



ALDO PAVIANI

Pesquisador associado da UnB

**A**o contrário das demais cidades brasileiras, que têm datas comemorativas de fundação ligadas a povoamento historicamente demarcado, Brasília foi inaugurada com data e festividades política e administrativa estabelecidas desde fins dos anos 50 do século 20. Estabeleceu-se que seria inaugurada em 21 de abril de 1960 e ninguém propôs outra data, pois JK, em seu Plano de Metas, incluiu a Meta Síntese configurada na construção da nova capital.

Poderiam alguns imaginar que a cidade teria outra data inaugural, como a construção do Catetinho, em outubro de 1956. Se assim fosse, Brasília se aproximaria de seu meio centenário de existência. Mas esse seria um preciosismo histórico, nada acrescentando à expansão e povoamento do território do Distrito Federal e Entorno a partir do início das obras. Em Brasília, não há propriamente um aniversário. Há uma data comemorativa de sua implantação e em torno dela se organizam eventos que demarcam os grandes feitos e se enaltecem obras com inúmeras festividades.

As comemorações poderiam salientar, como diria Milton Santos, "os fluxos e os fixos" que resultaram na metrópole de 2,3 milhões de habitantes da Brasília de 2006. Esses fixos e fluxos agigantaram-se ao ser comparada a cidade de hoje com a imaginada pelos construtores, sobretudo por Lucio Costa. O Plano Piloto do grande urbanista projetava um centro urbano com 500 mil habitantes, estipulado pelo governo JK.

Brasília é exemplo de crescimento vertigi-

noso e, como as demais metrópoles, abriu espaços para núcleos urbanos periféricos demograficamente importantes, mas esparsos no território do DF. O dinamismo demográfico exigiu a solução de povoamento polinucleado, sem o padrão do que se convencionou denominar de planejamento urbano. A rigor, o planejamento urbano faria a cidade coincidir com o Plano Piloto; ao contrário, o afluxo populacional e a falta de previsão obrigaram os governantes a criarem núcleos distantes do centro, como Taguatinga, em 1958.

Sucessivamente, projetaram-se outros núcleos, eufemisticamente denominados cidades-satélites. E o processo de povoamento pontual, esparsos no território, deve continuar, com futuros bairros, como Setor Noroeste, Catetinho, Setor Oeste e outros.

Qual a previsão? A depender da dinâmica demográfica, econômica e da existência ou não de projetos regionais (nacionais), aventamos dois cenários: um pessimista, com o continuado povoamento esparsos, inclusive nos anéis externos ao DF, criando-se uma metrópole que engolfaria o Plano Piloto — tal como ocorreu com Belo Horizonte. Nesse espaço haveria caos urbano, com desemprego maior do que o atual; falta de habitações dignas e favelas ocupando as várzeas, matas ciliares e nascentes. Faltariam espaços de reserva para usos futuros — federais e do GDF, inclusive para a implantação de novas atividades produtivas e de serviços. Os transportes urbanos seriam insuficientes e precários, reflexos da demanda periferia-centro, acarretando congestionamentos no Plano Piloto. Haveria carência de escolas e professores para a rede de ensino, comprometendo a educação de crianças e jovens. Os hospitais públi-

cos e privados não teriam leitos suficientes para a população do DF e Entorno. O território do Entorno receberia, como atualmente, o excedente populacional do DF, dando sinais visíveis de inchaço e violência urbana, reproduzindo a favelização de Brasília. Entorno e Brasília seriam uma cidade só, conurbada.

No cenário otimista, o Plano Piloto estenderia os benefícios da urbanização a todo o território. Haveria exemplar rede escolar de ensino fundamental e médio a ponto de não haver crianças e jovens fora da escola. As universidades abririam faculdades em diversos pontos do DF e Entorno para que os universitários não necessitassem deslocar-se até o centro. Os hospitais, bem distribuídos no território e bem equipados, não submeteriam a população a filas de espera nos corredores e macas hospitalares. Planos de habitações populares acabariam com o déficit de moradias.

As atividades econômicas possibilitariam a abertura de vagas, com a disseminação no DF de novas lojas, indústrias e serviços, a ponto de absorver grande parte da população economicamente ativa (PEA) das localidades, extinguindo o comércio ambulante. O trem metropolitano atenderia a maior parte do DF, suplementado por empresas de ônibus que cobririam toda a malha urbana, dotada de pistas cimentadas e de maior durabilidade. A rede de transporte público reduziria a circulação de automóveis, dado que o petróleo, escaudando, poria um freio ao uso individual de veículos.

A partir dos 46 anos de Brasília, pelo labutar de sua população e governos, esperamos que a segunda hipótese possa ser vislumbrada no ano de 2050, com motivos palpáveis para comemorar.