

DF. Brasília

O império contra

CIDADE PLANEJADA. ONDE? CADÊ? BRASÍLIA, TAGUATINGA E CEILÂNDIA ES

RACHEL LI
DA EQUIPE DO

Na juventude de seus 46 anos, o Distrito Federal já reúne algumas não tão louváveis feições de metrópole. Espaços tomados por ambulantes, puxadinhos, faixas, outdoors, quiosques e tudo mais o que se possa imaginar. Muita coisa fora de lugar. Barracas na calçada, pedestre no asfalto. Carros parados no gramado e em fila dupla. Guerra entre ônibus, vans e passageiros no meio da rua. Lava-jato no meio de estacionamento público. Aos poucos, a capital do poder e seus arredores estão se tornando o império da desordem. Não é difícil encontrar atentados à ordem urbanística. Durante três dias, o Correio Braziliense percorreu três cidades do Distrito Federal em busca de flagrantes de desrespeito à organização urbana. Ceilândia, Taguatinga e Plano Piloto, as três cidades mais populosas do DF, que juntas abrigam 36% da

população local, segundo dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios de 2004 (Pdadm). O trio reúne uma lista extensa de problemas. Para o governo, as soluções passam necessariamente pelo enfrentamento das questões sociais. Mas, para a comunidade, falta vontade política para agir. "As cidades do DF foram criadas para serem funcionais. O papel de cada lugar foi pensado antes. Mas a dinâmica da sociedade é mais complexa do que qualquer projeto", explica o professor Luiz Pedro de Melo, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB), especialista em planejamento urbano e desenvolvimento sustentável. Na avaliação dele, a dinâmica da cidade é baseada em conflitos de interesse e de classes. "Camelôs, por exemplo, não foram previstos no projeto original. Mas a crise econômica levou à informalidade", comenta o especialista.

SE NÃO TEM JEITO, SEM JEITO FICA

Estacionamentos da Asa Norte e do Sudoeste, áreas nobres da cidade, se transformaram em sede de um empreendimento inusitado. Bastam uma kombi, um compressor de água, aspirador de pó, sabão e cera automotiva e está criado um lava-jato itinerante. O local de trabalho é qualquer um onde os clientes apareçam. Um deles está estacionado da 110 Norte. Além de tumultuar a entrada da quadra, deixa um rastro de bagunça quando vai embora, no final da tarde.

"Essas pessoas precisam ser tiradas da quadra porque estão no lugar errado. Não há nenhum lugar destinado a esse tipo de serviço. Além disso, traz um movimento indesejado", diz o morador da 110 Sul, diretor de relações institucionais do Conselho de Segurança da Asa Norte, Gilson Müller, 41 anos. Para ele, os lavadores equipados de carro também aumentam a sujeira onde se instalam. "Muita gente tem pena, acha que a pessoa está desempregada e precisa trabalhar, mas estacionamento não é lugar apropriado para lava-jatos", argumenta Müller, que se recusa a usar o serviço.

É o desemprego, sim, que produz a irregularidade. "Estava havia seis meses sem trabalho, tenho que sustentar minha família", explica Roberto da Silva, 29 anos, que há um ano mantém uma kombi lava-jato no Sudoeste. Ele garante que todo material de trabalho, traz de casa. "A gente está sempre correndo da fiscalização quando ela passa por aqui. Mas a gente sempre volta, porque tem que trabalhar", diz.

MANCHA IRREGULAR DE TINTA

Na avaliação do arquiteto Paulo Zimbres, do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), é a falta de disciplina na ocupação territorial do DF que dá o ar desorganizado à capital e suas redondezas. "O que era linear se tornou uma mancha irregular de tinta, como as grandes metrópoles", comenta Zimbres. A clara segregação entre pobres e ricos também criou uma pressão sobre a área tombada. Quem ficou na periferia não se beneficiou do melhor do DF e, para tudo, precisa recorrer a Brasília. Por isso tanta gente e tanto carro, resume o arquiteto. "Apesar disso, Brasília ainda é uma cidade diferente, ainda resiste", acredita.

A capital que se esforça para manter a diferença também tenta contornar a ânsia publicitária. Apesar da retirada de alguns outdoors e outros engenhos do gênero, a propaganda persiste e o problema não está completamente resolvido. Agora são faixas fincadas no meio do gramado que anunciam os mais variados produtos e serviços. Nem a Esplanada dos Ministérios escapa da prática. Além disso, Taguatinga e Ceilândia são vítimas fáceis. A avenida Elmo Sereje, que une as duas cidades, é ladeada por uma sucessão de outdoors.

"Publicidade tem que ser no lugar certo. Não acho que colar propaganda em placas, postes ou paradas de ônibus surta algum efeito", comenta o auxiliar de cobrança Fábio Gomes, 19 anos, apontando para cartazes colados atrás de uma placa com itinerários e linhas de ônibus, na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto. Para ele, essa é apenas uma forma de poluir a cidade e deixá-la mais feia.

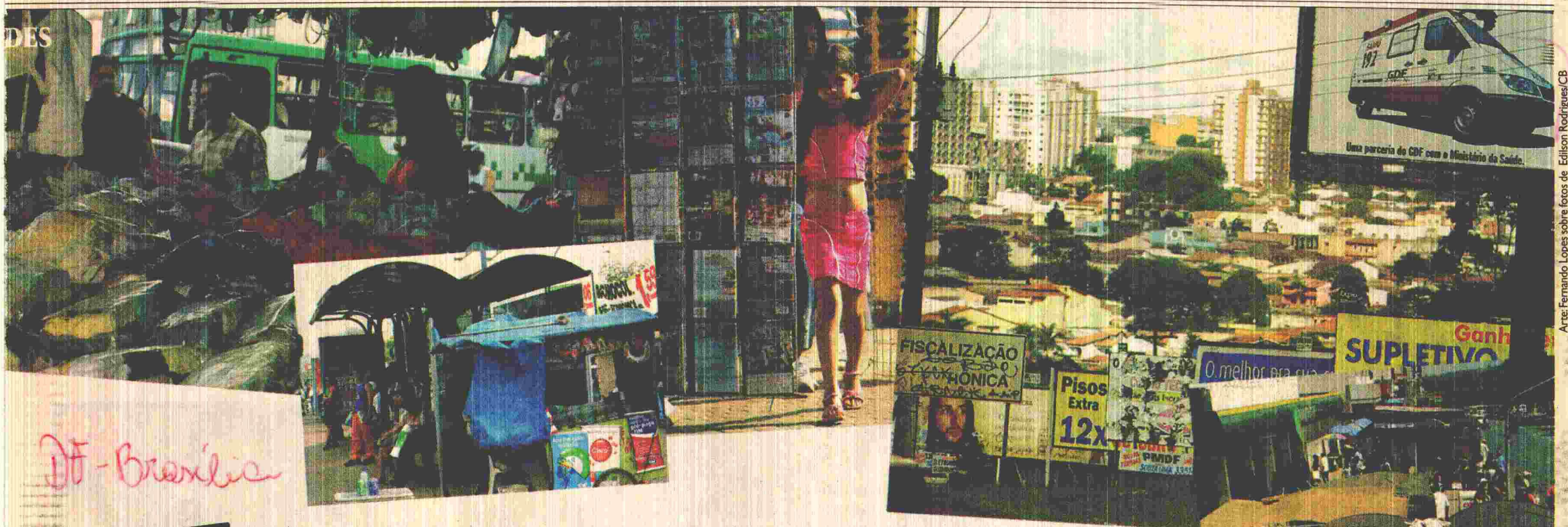
VENDE-SE DE TUDO

É um problema que não existe só no Distrito Federal. Trata-se de uma questão social e a solução para ela ultrapassa, muitas vezes, a esfera local. Mas é fato: a região central de Ceilândia, Taguatinga e Plano Piloto mais parece uma feira ao ar livre. Tomadas por camelôs, não sobra espaço nas calçadas para o pedestre. Vende-se de tudo, sem muito ordem. A fiscalização às vezes atua, mas os vendedores acabam voltando. "Vivo disso aqui, não tenho muito para onde correr. Sei que o centro fica meio desorganizado, mas a gente tem que trabalhar", justifica o vendedor ambulante Antônio dos Santos, 60 anos, que há quatro vende cartões telefônicos no centro de Taguatinga para completar a aposentadoria.

Em Ceilândia, a situação é ainda mais crítica. Os camelôs formaram uma feira informal que impede as pessoas de transitar pela calçada. No ponto de ônibus, quem espera pela condução precisa ficar na rua. Ônibus e vans param no meio da pista para os passageiros embarcarem. "Eles atrapalham bastante, deixam tudo muito tumultuado. Acho que deveria ter outro lugar para os vendedores", sugere a moradora de Ceilândia, a professora Patrícia Sampaio, 34 anos.

O superintendente regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (Iphan), Alfredo Gastal, não acha que os camelôs sejam o problema mais sério do DF. Para ele, é uma questão que se resolve com a construção de camelódromos e com a transferência dos vendedores. "É difícil atacar os camelôs se não for oferecida uma alternativa a eles", defende.





o do caos -ataca

STÃO SE AFOGANDO NUMA IMENSIDÃO DE IRREGULARIDADES URBANAS

BRELON
CORREIO

Na avaliação de Melo, tanto o Plano Piloto quanto as cidades que o rodeiam, apesar de muito jovens, são engessados. "É preciso levar em conta as novas demandas, mas onde a destinação já está definida devemos reforçar a fiscalização", defende. Os estacionamentos também precisam de solução urgente. O crescimento da frota é um círculo vicioso que começa com a deficiência do transporte público e culmina no festival de carros parados em fila dupla. São exatamente elas, as filas duplas, que atordoam quem trabalha no Setor Bancário Sul (SBS), por exemplo. Por volta das 15h, os carros estacionam em até três fileiras paralelas, transformando uma via de mão dupla em um corredor onde é preciso dobrar o retrovisor para passar. Calçada, canteiros centrais, gramado, tudo vira lugar

para parar o carro. "A solução para esse problema seria a construção de edifícios-garagem. Quem tem carro e paga o IPVA tem direito de circular em pistas em boas condições e encontrar lugar para parar o carro", defende o funcionário público Carlos Roberto Santos, 40 anos. Para conseguir uma vaga regular no Setor Bancário Sul, é preciso chegar bem antes do início do horário comercial. Quem chega mais tarde acaba deixando as chaves nas mãos dos flanelinhas, que bagunçam ainda mais a situação. Todo mundo reclama disso aqui. Se um dia isso aqui pegar fogo, não tem como o Corpo de Bombeiros chegar", afirma Santos, que é presidente da Associação dos Funcionários do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), órgão que funciona no Setor Bancário Sul.

DE CARRO ATÉ NA PORTA DO CINEMA

Para Gastal, o trânsito é a faceta mais desorganizada de Brasília. "A demanda por vagas e vias provoca um desgaste enorme na cidade", afirma. Ele explica que nos últimos 25 anos o trânsito na capital foi aumentando sem que ninguém reagisse a isso. "Mas a cidade está dentro do que deve ser. Nós é que precisamos nos adaptar a ela", destaca. Gastal não acredita que o alargamento de vias e a construção de mais e mais estacionamentos resolvam o problema. A solução estaria na descentralização das atividades. Empregos, estudos, enfim oportunidade também para as outras cidades do DF e Entorno.

O Departamento de Trânsito (Detran) se desdobra para tentar contornar os problemas de trânsito, principalmente de estacionamento. "A partir do dia 15 de maio vamos reforçar a fiscalização. Fizemos uma campanha para as pessoas não pararem o carro em locais proibidos e vamos começar a multar mais", promete o diretor de Fiscalização do Detran, Silvain Fonseca. Ele reconhece que faltam vagas para estacionar, principalmente na região central, mas acredita que há soluções possíveis, como a carona solidária e o estacionamento rotativo. "A questão é que o brasileiro só anda sozinho no carro e quer parar dentro do cinema, por exemplo, se for possível", dispara Fonseca.

Pelos cálculos do diretor do Detran, todos os meses, o DF recebe mais 6 mil novos carros as ruas. A frota está em torno de 835 mil veículos que, somada ao que vem do Entorno, ultrapassa 1 milhão de unidades. Na semana passada, a governadora Maria de Lourdes Abadia foi a Washington, nos Estados Unidos, tentar acelerar a liberação de US\$ 161 milhões para a melhoria do sistema de transporte público da capital. Ficou acertado que, no final de maio uma equipe do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), virá à cidade para tratar do projeto Brasília Integrada, que prevê a criação de um sistema coordenado de ônibus, transporte alternativo e metrô.

ELES VÃO TER QUE SAIR

Cabe à Secretaria de Estado de Fiscalização de Atividades Urbanas (Sefau) observar o cumprimento das normas urbanas. O subsecretário da Sefau, José da Luz, garante que a fiscalização é atuante e que há soluções encaminhadas para quase todos os problemas. "No caso dos camelôs da Zona Central de Brasília, todos serão retirados assim que o shopping popular, ao lado da Rodoferrviária for construído. Os que estão no Gran Circo Lar (ao lado da Rodoviária) serão retirados antes da abertura do complexo cultural", garante. Em Taguatinga, a desobstrução das calçadas já foi acertada com a administração regional. Sobre os outdoors que enfiem Taguatinga e Ceilândia, José da Luz explica que a publicidade nas cidades do DF será normatizada pela Lei nº 3036, que ainda precisa de regulamentação.

Os lava-jatos irregulares, garante o subsecretário, estão na mira da Sefau. "Eles estão onde não deveriam estar e vão ter que sair", adianta. Segundo ele, além de ocupar estacionamentos públicos, água usada para os lava-jatos móveis escorre para as bocas-de-lobo, que corre para o Lago. A ação para acabar com o serviço, garante José da Luz, está entre as prioridades do grupo dos 200 fiscais de atividades urbanas e econômicas.

DESORGANIZADA, MAS NEM TANTO

As administrações regionais também prometem agir para rearmar a desordem. Em Taguatinga, está em fase de licitação a primeira etapa do projeto Renova Taguatinga. A proposta é tirar os ambulantes do centro e urbanizar a região. A primeira quadra a ser mudada é a C-8. "O projeto prevê até a criação de uma faixa tátil para ajudar a locomoção dos deficientes visuais", explica o administrador de Taguatinga, Geraldo de Castro. O administrador de Ceilândia, Nilo Abreu, lembra que está sendo construído um shopping popular ao lado da administração regional para devolver o centro da cidade aos pedestres. "A previsão é que fique pronto em setembro", estima.

O administrador de Brasília, Luiz Antônio Reis, não acha que, no caso de Brasília, exista desordem urbana. "Se houver desordem em Brasília, nenhuma outra cidade no Brasil é organizada", defende. Na avaliação dele, a cidade tem vários problemas, entre eles o trânsito e os camelôs, mas são questões pontuais, possíveis de serem contornadas. "O maior fator de desordem é o desrespeito, principalmente dos motoristas. As pessoas param na faixa para o pedestre, mas para em fila dupla até para ir à padaria". Há algo de capenga na noção de cidadania dos brasilienses.

