

Cidades-satélites fugiram ao controle do projeto assinado por Lúcio Costa

Operários que trabalharam na construção da cidade foram se instalando nos arredores criando núcleos onde hoje muitos dos moradores ainda esperam por pavimentação e transporte eficiente

Costuma-se dizer que Brasília foi projetada para chegar ao ano 2000 com uma população de 500 mil habitantes, mas que vai virar o milênio com pelo menos quatro vezes mais. Não é verdade, ou não é a inteira verdade. O Plano Piloto de Lúcio Costa abriga hoje o mesmo número de pessoas imaginado pelo urbanista e não apresenta sinais de esgotamento. Ao contrário, ainda tem um vasto estoque de terras para serem exploradas, e os engarrafamentos de trânsito não infernizam mais do que 15 minutos da vida dos cidadãos. O metrô de 20 quilômetros, que percorrerá a Asa Sul até as cidades-satélites de Taguatinga e Ceilândia deverá diminuir a escassez de vagas para automóveis no Setor Comercial Sul.

Se o Plano Piloto não falhou, é impossível dizer o mesmo do seu entorno, que de uma forma ou de outra inclui todo o País. Desde antes da inauguração da nova capital, a questão de onde iriam morar os que trabalhavam na construção da cidade foi resolvida da forma mais convencional: criou-se um vasto acampamento de peões e agregados, na forma de um favelão. Era a primeira cidade-satélite, então Cidade Livre, atual Núcleo Bandeirante. Hoje, quase 50 mil pessoas vivem na área, que depois recebeu melhoramentos e hoje é conhecida por abrigar o setor de hotéis, que não tinham lugar no Plano Piloto.

As 12 cidades-satélites do Distrito Federal somam hoje uma população de cerca de 1,3 milhão de habitantes. No Gama (152 mil pessoas), detectou-se no mês passado um índice de desemprego que atinge metade da população economicamente ativa. Na última pesquisa de emprego, a taxa de desocupação entre os mais pobres chegava a 20%, enquanto que entre os moradores do Plano Piloto — os mais ricos — o índice de desemprego não ultrapassou os 6%.

Existem 62 mil mulheres a mais do que homens entre os habitantes da Brasília ampliada. Quando o governador Joaquim Roriz resolveu acabar com as 162 favelas do Plano Piloto, adotou o mesmo procedimento de sempre: afastou os favelados para as cidades-satélites, onde distribuiu lotes. Apesar dos rigores do cadastramento, a simples notícia de que na capital do País havia propriedades sendo distribuídas incentivou a migração em direção a Brasília.

As novas favelas, onde moram 120 mil pessoas, são chamadas no jargão oficial de "assentamentos", e estão escondidas. São áreas como Samambaia e o Setor O de Ceilândia, onde a paisagem é idêntica à da periferia mais pobre de qualquer grande cidade brasileira. Ali, em meio à lama ou à poeira, dependendo da época do ano, as pessoas esperam por pavimentação, calçamento e transporte eficiente. Os lotes distribuídos pelo governador não podem ser negociados pelo prazo de cinco anos e estão em nome das mulheres, porque em Brasília elas é que mantêm a família unida, enquanto os homens vagam atrás de trabalho.

No Plano Piloto o número de mulheres supera o de homens em 30 mil. A delegada Deborah Menezes, 39 anos, santista, casada e mãe de três filhos, é a responsável por uma campanha que tem levado as mulheres a perder o medo de denunciar as violências de que são

vítimas. Apesar de Brasília ser considerada uma cidade que estimula as separações e que desagrega a família, a terapeuta de casais Mara Neubarth, de 57 anos, afirma que não existem estatísticas confiáveis a respeito.

Para ela, "as separações não devem ser atribuídas a um erro de projeto urbanístico, mas ao fato de Brasília propiciar que as pessoas olhem com mais tempo umas para as outras". É essa possibilidade de ficar uma convivência maior com o parceiro que leva as pessoas a "perceberem que algo está errado em sua ligação", afirma a terapeuta.

A delegada Deborah Menezes acha o mesmo. Quando assumiu a delegacia que dirige, em 92, registrou 1,2 mil ocorrências de violência contra a mulher. No ano passado, as queixas subiram para 6 mil, com possibilidade de crescerem 50% se for mantida a proporção dos três primeiros meses deste ano. Esse aumento, segundo ela, corresponde a casos que sempre ocorreram, mas não eram denunciados. "A diferença é que agora a mulher está perdendo o medo de se defender."

Sob a responsabilidade de Débora estão duas investigações que colocaram Brasília nas manchetes policiais dos últimos meses. Uma delas é o do médico ginecologista Vasco Rodrigues da Cunha, acusado por mais de 30 ex-clientes por abuso sexual durante as consultas. O procedimento de Cunha é tipicamente um dos que vai engrossar o coro dos que afirmam que o melhor hospital da cidade é o aeroporto.

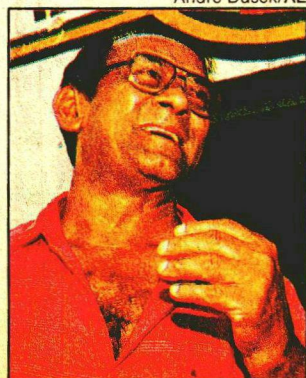
Essa é uma afirmação contra a qual se insurge a terapeuta Mara Neubarth. Ela tem duas filhas e se comove quando fala de seu segundo casamento, há 5 anos, com um homem 32 anos mais novo. Como fonoaudióloga, Mara trabalha voluntariamente em duas instituições de atendimento a crianças com deficiências de fala e locomoção — a Ampare e a Apaed. Apesar das condenações impostas pelo Conselho Regional de Medicina aos médicos que trataram do presidente Tancredo Neves, e da punição praticamente certa do ginecologista cidade tem pelo menos uma centro de excelência em medicina: o setor de neurocirurgia do Hospital Sarah Kubitschek.

O outro caso policial rumoroso nas mãos da delegada Deborah Menezes é de Israel da Mota, responsável pela área de segurança no Ministério das Minas e Energia e acusado de abuso sexual por suas funcionárias. A delegada conseguiu na semana passada que o funcionário fosse denunciado pelo Ministério Público. Isso a estimulou a iniciar um levantamento de quantos inquéritos concluídos na delegacia levam à denúncia e à condenação dos indicados pela Justiça. Segundo Deborah, esse dado dará a medida da eficiência da delegacia no combate à violência contra a mulher.

Por causa do seu sucesso, Deborah (salário de CR\$ 1,8 mil, com o adicional de chefia) é convidada a fazer no mínimo duas palestras por semana para as mais diferentes platéias, "em universidades, colégios e até para pessoas que nem sabem assinar o nome". Nessas horas, Deborah procura transmitir a experiência de que "pelo menos 70% dos casos de violência contra a mulher ocorre no seio da família". (Marcelo Fagá)



Cidade-satélite de Samambaia: distribuição de lotes atraiu migrantes e novas favelas, ou "assentamentos", já têm 120 mil moradores

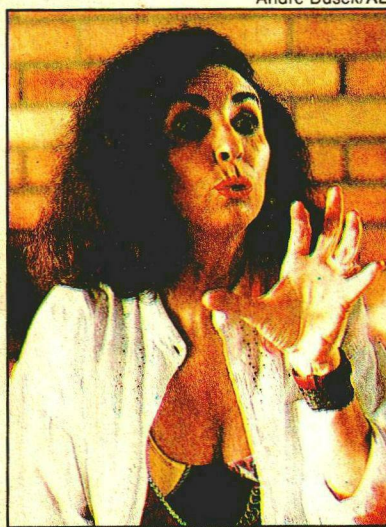


Valdemir Ferreira de Souza

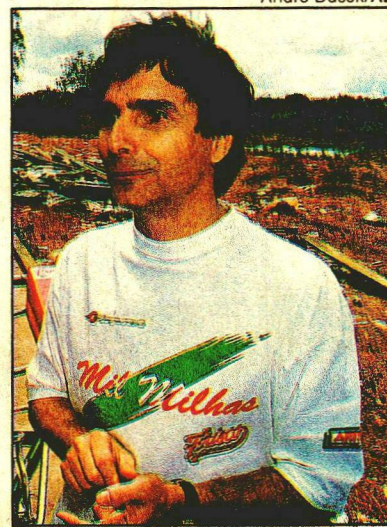
As 12 CIDADES EM TORNO DE BRASÍLIA TÊM CERCA DE 1,3 MILHÃO DE HABITANTES



A delegada Deborah Menezes: seis mil queixas de violência contra mulheres durante 1993



A terapeuta de casais Mara: tempo maior com o parceiro pode estimular separações



O admirador confesso Nelson Piquet: piloto compara cidade onde mora a um autódromo



Nelson Piquet no kartódromo: criado em Brasília, cidade que não troca por nenhum outro lugar e na qual tem muitos investimentos

Para Piquet, cidade é um autódromo

Brasília "é um autódromo", afirma com malícia o piloto três vezes campeão mundial de Fórmula 1, Nelson Piquet, de 42 anos, enquanto comanda dos boxes do kartódromo da cidade-satélite de Guará o treino de Geraldo, de 16 anos, o mais velho de seus cinco filhos. Piquet foi criado na cidade, para onde foi ainda na infância, quando seu pai foi ministro da Saúde do presidente João Goulart, logo depois da instalação da Capital Federal. Aos 20 anos, mudou-se para a Inglaterra, onde iniciou a sua carreira internacional. Mas sempre disse que quando se aposentasse voltaria para Brasília.

Cumpriu a promessa e nos últimos cinco anos tem investido muito na cidade, onde possui imóveis, uma loja de pneus, uma revendedora de automóveis e está lançando um sistema de monitoramento e localização de caminhões por satélite. Piquet não troca Brasília

por nenhum outro lugar do mundo, por duas razões: "Para quem gosta de automóvel, é uma beleza", diz ele.

A outra razão é simples. Ele poderia optar por qualquer lugar do mundo, como o Sul da França ou a Itália, mas não quer. Passou 17 anos morando principalmente em seu megaite atracado em Mônaco ou outro porto do Mediterrâneo justamente para não se sentir um estrangeiro. "Acho uma das piores coisas do mundo". Inglaterra, nem pensar: "Lá se come mal em todos os sentidos".

Alta velocidade — Antes de voltar a correr de kart, recentemente, Piquet recebeu um pedido formal do secretário de Segurança Pública para que não estimulasse os jovens a andar em alta velocidade pelos 16 quilômetros do "eixo", que vai de uma ponta à outra da cidade. Piquet havia declarado que sentia falta de correr a 250

quilômetros por hora e reconheceu o erro. "Preciso dar o exemplo", disse ele.

A alta velocidade nas pistas das verdadeiras rodovias da cidade é um dos mais graves problemas de Brasília e levou o governo a instalar "reduzidores eletrônicos" que fotografam a placa do carro que trafega a mais de 50 quilômetros horários. Os dois primeiros de uma série de 20 aparelhos foram literalmente recebidos à bala e a enxurrada de infrações levou as autoridades a perdoar as multas e realizar antes uma campanha educativa.

A cidade é cruel com os pedestres, pelas longas distâncias e au-

sência de calçadas. Mas 32% das 2,7 milhões de viagens cumpridas diariamente dentro de Brasília são feitas a pé, um número até pouco superior às 30,1% das viagens que são feitas nos 520 automóveis registrados na cidade.

Para a frota de 2 mil ônibus ainda sobra, como em todas as cidades brasileiras, a responsabilidade de transportar o maior número de pessoas (35,8%).

Para Piquet, o melhor para o motorista em Brasília é ter estacionamento farto e não gastar mais do que 15 minutos, no pior dos casos, em engarrafamentos. Mesmo assim, ele agora prefere se dedicar a estimular o automobilismo.

PILOTO CUMPRE PROMESSA E CRIA NEGÓCIOS NO DISTRITO FEDERAL