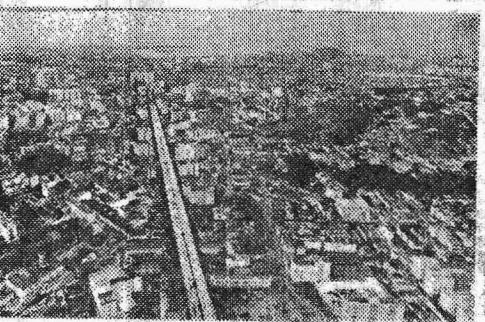
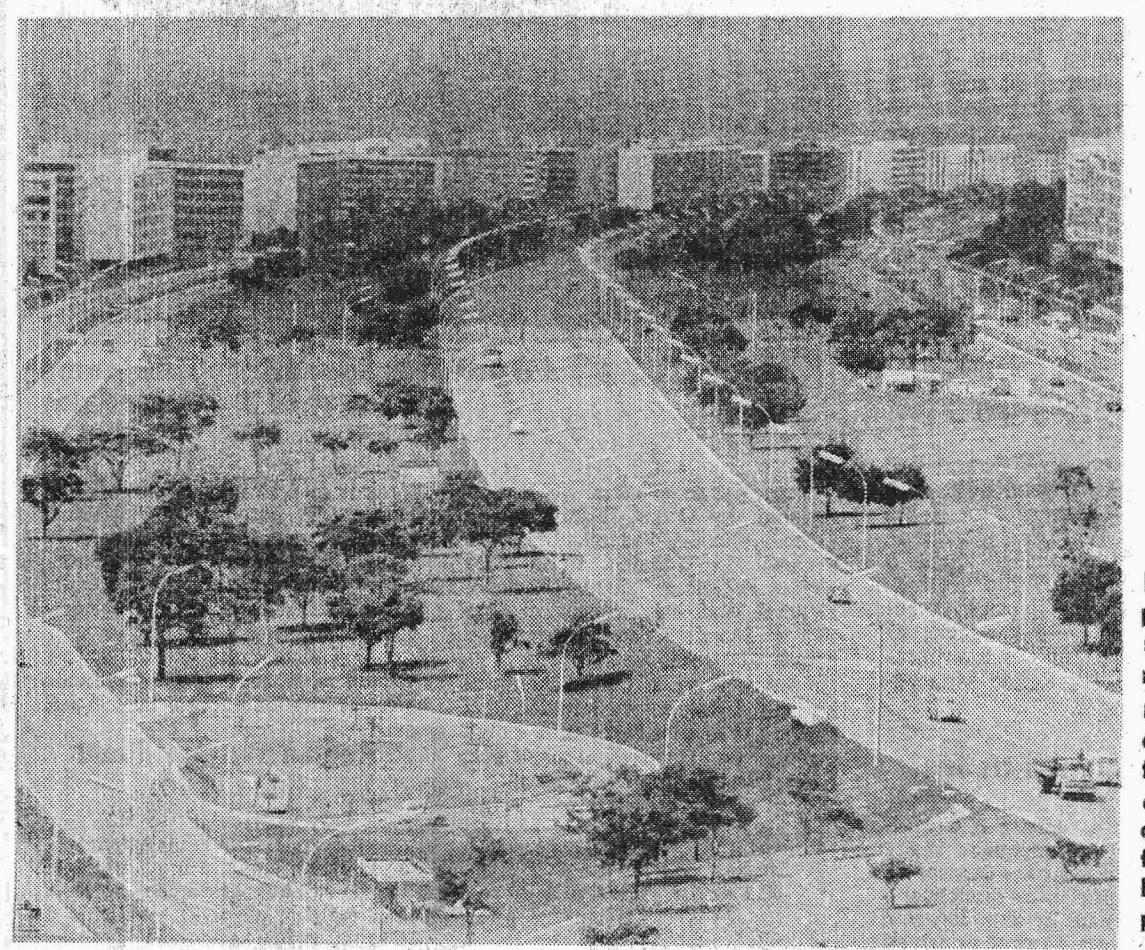


Desenvolvimento urbano / Cidades

Brasília

Comida não é problema. Problema é a condução.



Nas amplas pistas sem esquinas do Plano Piloto o trânsito flui sereno e organizado, como foi concebido no papel

Devido justamente ao fato de que a capital não dispõe de indústrias básicas, a alimentação industrializada é trazida dos centros produtores, com algumas exceções. As hortaliças provêm da região de influência do Distrito Federal, enquanto as frutas chegam de outros Estados.

A pressão que a rede de supermercados Pão de Açúcar exerce sobre seus concorrentes permite que, em Brasília, se obtenha a alimentação a preços pouco superiores aos dos grandes centros, pelo menos até agora. Este fator se acentua ainda mais pela circunstância de haver o Serviço de Abastecimento de Brasília (SAB), que mantém uma rede de supermercados, do Governo.

A Central de Abastecimento praticamente eliminou o problema que se verificava até dois anos atrás, com relação ao abastecimento de frutas, hortaliças e outros produtos agrícolas. Foram criados, próximo a Brasília, vários núcleos coloniais, que permitiram a produção constante sem que os preços sofressem alteração em determinadas épocas do ano, pela falta de alguns produtos agrícolas.

Também no setor de alimentos básicos, Brasília será autosuficiente em dois ou três anos, segundo previsões de órgãos governamentais. De modo geral, em cada superquadra da cidade existe uma padaria, uma casa de carnes, mercearia, bar e farmácia.

Pau-de-arara urbano

Das 5 às 8 horas da manhã não há ônibus suficientes para conduzir todas as pessoas das cidades-satélites e mesmo do Plano Piloto a seus locais de trabalho. Exetuando-se os horários de inicio e final de expediente nas repartições públicas e lojas, durante o

dia os ônibus se tornam um peso morto para as empresas.

Numa mesma linha na qual se utilizam dez ônibus das 6 às 8 da manhã, serão usados apenas dois, das 9 às 11 horas. Além disso, o ônibus é utilizado em Brasília quando se quer percorrer grandes distâncias, caso contrário o táxi é sempre mais fácil. A bandeirada (na bandeira um) é de Cr\$ 1,20, preço que é acrescido em 10 centavos a cada 500 metros.

As dificuldades para se pegar ônibus no Plano Piloto são muitas. O ponto mais próximo pode estar a um quilômetro de casa, e, além disso, para cumprir 50 por cento dos percursos mais usados em Brasília é necessário apanhar dois ou mais ônibus.

Em média, cerca de 50 por cento das famílias que moram no Plano Piloto possuem carro — índice considerado bastante alto pelos órgãos do Governo.

Apesar de todas as dificuldades, há compensações. A maioria dos órgãos públicos e mesmo empresas particulares possuem ônibus próprios, para transportar funcionários de médio e baixo nível. Os de alto nível dispõem de carro próprio ou oficial.

Não há engarrafamentos (de maneira geral) em Brasília, mas um ônibus da linha Cruzeiro (que fica dentro do Plano Piloto) — Rodoviária gasta 35 minutos no percurso através de toda a Avenida W-3 Sul, a principal, que tem cerca de seis quilômetros e onde a velocidade máxima permitida é de 40 quilômetros horários.

Para quem mora no Plano Piloto, não há muitos problemas, mas quem mora nas cidades-satélites sofre muito com o problema de condução. Uma passagem de ônibus, do Gama ao Centro, custa Cr\$

1,30, preço que nem todos podem pagar com freqüência.

As empresas de construção civil utilizam paus-de-arara urbanos para levar seus trabalhadores às cidades-satélites. São caminhões com cobertura de madeira, onde é comum trabalhadores se instalarem num lugar central e chegarem ao destino quase mortos por falta de ar. Muitos vão dependurados, quase fora da carroceria.

— Para quem veio do agreste paraíba, num pau-de-arara, ir para casa todo o dia num caminhão desses não é nada — afirma Raimundo Ferreira da Silva, peão-de-obra, casado, dois filhos, 28 anos. Salário mensal: Cr\$ 370,00 em média. Mora na Ceilândia.

Quem a viu, quem a vê

Um alto funcionário público, Jair Lage, ex-diretor da Rodobrás, tem um gasto médio mensal, "sem contar cinema ou outra diversão", de Cr\$ 17 mil. Tem cinco filhos e gaste, só em escolas para eles, cerca de Cr\$ 3 200,00 por mês. Para suprir este gasto, ele tem que utilizar outras fontes de renda, como por exemplo a de uma fazenda de gado que possui.

Um outro funcionário público, Sérgio Moreira, servente de um ministério, tem uma renda mensal de Cr\$ 450,00. Tem três filhos, com os quais não gasta nada em educação: todos estudam em escolas públicas. Mora na Ceilândia, de graça, mas sua mulher tem que lavar roupa para fora e o filho mais velho (13 anos) tem que engraxar sapatos.

A distância entre um bloco de apartamentos e o outro, nas superquadras, a setorização dos cinemas e outras fontes de entretenimento tornam difícil o relacionamento entre

pessoas na capital. Os que moram em Brasília há muito tempo não sofrem muito com este problema, mas os novos moradores sempre sentem. Carlos Schramm Filho, universitário, 21 anos, chegou há 15 dias de Curitiba e afirma:

— Gostei muito de Brasília, aqui há muito espaço, muitas árvores, dá para respirar ar puro em qualquer lugar. A cidade, suas construções, avenidas, praças e jardins dão maior vontade de viver. Mas, pelo que vi até agora, parece que não há muita coisa para se fazer aqui, a não ser estudar e trabalhar.

Luis Carlos Saveiro, funcionário público, veio do Rio em 1963:

— Brasília, hoje, é um paraíso, mas já foi um inferno. Não há mais aquela poeira da época de sua construção, os preços de alimentos não são caros como eram. Tudo mudou em Brasília e só quem pode observar isso a fundo foi quem morou aqui esse tempo todo.

Segundo os órgãos governamentais, em 1964 Brasília começava a se firmar como cidade; em 1968, como centro administrativo, e agora como polo econômico de toda a região Centro-Oeste e até mesmo da Amazônia. Independente das restrições que possam ser feitas à Capital, não que se refere a problemas de construção, Brasília não é mais aquela cidade que muitos conheciam e que era temida no início da década de 60.

Quem aplicou em Brasília naquela época hoje não se preocupa, mas há muito o que fazer ainda, e é por isso que está sendo criado um distrito industrial; abrindo novas opções ao comércio, expandindo a oferta de empregos e acolhendo a mão-de-obra que chega constantemente pelos caminhos que levam à nova Capital.