

População de Brasília irá a 760 mil até o final do ano

As previsões para o final de 1974 indicam que a população do Distrito Federal estará em torno de 760 mil habitantes, com uma força de trabalho de 254 mil pessoas. Deste total 24% são absorvidos pelo setor de prestação de serviços, 19% pela administração pública, 17% pela construção civil, 11% pelo serviço social, 10% pelo comércio de mercadorias, 5% pelos transportes, comunicações e armazenagem, e 5% pela indústria de transformação. O Plano Piloto conta com cerca de 205 mil habitantes, zona rural 28 mil e o restante, 520 mil acham-se distribuídos pelos núcleos urbanos ou cidades-satélites. Por outro lado as cidades-satélites ocupam aproximadamente apenas 42% do total da força de trabalho do Distrito Federal. Isso mostra o alto grau de dependência destas localidades em relação ao Plano Piloto no que se refere às oportunidades de trabalho, sem contar a dependência quanto à satisfação de necessidades da população com relação à compras ou atendimento médico. Em outras palavras, quase dois terços da população ativa do Distrito Federal locomove-se diariamente, nos dois sentidos, cidade-satélite/Plano Piloto.

No I Seminário Sobre os Problemas Urbanos de Brasília, o engenheiro Cloraldino Soares Severo, do Ministério dos Transportes, fez um exposição sobre o Plano de Transportes Urbanos do DF e as primeiras

recomendações para ação imediata. Ele afirma que "é preciso que se divida a questão em duas partes: o problema do Plano Piloto e o problema da Região Metropolitana. Eu diria que o primeiro se afigura como passível de correções, de detalhes de engenharia. Precisamos ter uma visão de conjunto, e é preciso que se medite um pouco sobre esse aspecto. Realmente, só em 1961 houve, no Brasil, um curso de engenharia de tráfego. Temos que refletir sobre o que os meus antecessores enfatizaram: as perspectivas da nossa economia de então e a de hoje, que mudaram completamente os padrões da demanda de transportes. Apesar disso, até que Brasília tem uma ampla capacidade de sistema viário. Quem nos dera que nas outras cidades, tivéssemos espaço como temos aqui, para resolver problemas talvez não tão complexos. A solução dos problemas dos transportes depende, fundamentalmente, de um planejamento geral urbano e de um planejamento integrado da região". Entre os projetos apresentados pelo engenheiro está a racionalização e melhor disciplinamento do tráfego urbano, e o que pode influir profundamente no conjunto, é a melhoria do serviço de transporte coletivo.

Na opinião do engenheiro Cloraldino, "todos os projetos são simultâneos ao planejamento geral, e o que buscam é estabelecer

não só para a região do Plano Piloto em si, mas para a Região Metropolitana, um modelo de transporte tentando evidenciar a demanda, analisar a capacidade existente, verificar até onde existem inadequações e outras possíveis que possam oferecer sistema de transporte racional, sistema de estacionamento adequado, sistema viário próprio, e corrigir alguns detalhes de Engenharia que parece conveniente corrigir. A solução de transporte está intimamente ligada à demanda de passageiros que se tenha a transportar. O metrô é tipicamente necessário em áreas de alta densidade de transporte de passageiros. Exigiria, portanto, que houvesse uma demanda horária de ordem de 80 mil passageiros-hora. No momento eu diria que não se configura um fluxo de transporte que justifique um metrô na cidade, e o problema, seja mais de um ordenamento geral de transporte".

Na opinião do arquiteto Lúcio Costa "é impossível que não possa a administração da cidade organizar, em termos econômicos, um serviço de ônibus de primeira qualidade, ônibus perfeitamente adequados, planejados, uniformes, um transporte correto, pelo menos para a área do Plano Piloto. A pessoa vai a Londres, vai à França, aos Estados Unidos, anos e anos, os ônibus parecem sempre os mesmos, mas, estão novos, sempre corretos, serviços atentos e perfeitos".