

População ultrapassa os 761 mil habitantes

Os responsáveis pela administração da cidade alegam ser difícil o planejamento das necessidades locais por causa da instabilidade de sua evolução, a começar pelo crescimento populacional — Brasília tem hoje 761 mil habitantes, enquanto foi planejada para abrigar de 500 a 700 mil moradores, cota que seria atingida no final do século. Além disso, a evolução habitacional sempre variou, sendo, por exemplo, o crescimento de 9,3 por cento em 1965, 12 por cento em 1966, 13,9 por cento em 1967, 8,5 por cento em 1968, 3,7 por cento em 1969, 5,8 por cento em 1970, 12,3 por cento em 1971 e 6,6 por cento em cada um dos dois anos seguintes.

Por outro lado, a construção habitacional cresceu em 51,5 por cento no período de 1968; diminuiu em 17,4 em 1969, caiu em 16,1 em 1970 e subiu em 23,8 por cento em 1971. Em metros quadrados, foi esta a variação das obras licenciadas nos últimos anos: 1968 — 1.015,2 mil; 1969 — 576,7 mil; 1970 — 885,9 mil; 1971 — 1.447,5 mil; 1972 — 2.000,2 mil; 1973 — 2.122,4 mil; e no primeiro semestre de 1974 — 1.210,2 mil.

Essa variação, principalmente na construção civil, dependente de uma eventual disposição do Governo Federal em transferir-se, além de exposta a crises nacionais ocorridas no setor nos últimos anos, atinge sobretudo a população mais pobre concentrada nas cidades-satélites. De todos os empregados no setor em dezembro de 1973, por exemplo, continuavam trabalhando 98,3 por cento em fevereiro do ano seguinte, porém já em julho eles eram apenas 14,5 por cento.

No entanto, a atenção da atual administração concentra-se no plano Piloto, onde se pretende resolver o fluxo de veículos com viadutos, instalações de sinais luminosos, duplicação de pistas e eliminação de gramados. São basicamente 11 obras para os veículos, orçadas em 30 milhões de cruzeiros e projetadas pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), organismo federal do Ministério dos Transportes.

Enquanto os carros se apoiaram das ruas e áreas originalmente destinadas ao pedestre, este é forçado a desistir dessa condição inclusive para passeios ou compras na própria superquadra residencial, pois reduz-se o seu espaço. Por sua vez, os acidentes de trânsito ocupam a maioria dos 3.500 processos em tramitação nos três Varas Criminais da Justiça Brasiliense.

Além disso, não existe programas para o transporte cole-

tivo, sendo a população servida, inclusive no Plano-Piloto, pelos antigos e sempre lotados ônibus que fazem as ligações com as cidades-satélites, não se conhecendo aquele "transporte civilizado" a que se referia Lúcio Costa. De qualquer maneira, esse superado sistema criou uma distração aos que transitam pelas proximidades dos pontos de embarque e desembarque: observar garotos e rapazes saltarem dos ônibus pelas janelas, escapando do cobrador.

Afinal, uma passagem de ônibus para o Gama, uma das mais abandonadas cidades-satélites custa 1,70 centavos, por uma viagem que leva em média 80 minutos para percorrer 42 quilômetros. Em três grandes períodos do dia (início da manhã, final da tarde e término da noite), esses ônibus levam em média 120 passageiros, embora a capacidade de cada um seja para 35 pessoas sentadas.

O mesmo problema existe no transporte para outras cidades-satélites, como Taguatinga e Ceilândia, embora nestas a passagem do ônibus seja mais barata, indo de 1,20 a 1,50 cruzeiros. Embora Ceilândia seja um prolongamento de Taguatinga, os moradores da segunda procuram não se misturar com os da primeira e nem mesmo usar o mesmo ônibus. Acontece que, formada por tabelados transferidos, entre eles prostitutas e marginais, a Ceilândia se destaca pelo alto índice de criminalidade e, como comentou um morador de Taguatinga, "faca na Ceilândia é como pente, que todos levam no bolso".

SAÚDE E EDUCAÇÃO

Com uma população formada na maioria (52 por cento) por pessoas com menos de 20 anos, em cada 10 mortos em Brasília, quatro tem menos de um ano e a causa-morfe é principalmente diarreia. As doenças transmissíveis fazem 36 por cento das mortes ocorridas na Ceilândia (se a elas fossem somadas as vítimas da pneumonia, a taxa seria de mais de 50 por cento). No Plano-Piloto, porém, as maiores causas são os acidentes (inclusive suicídios), 31 por cento; câncer 11,5 por cento; e doenças cardiovasculares, 28,6 por cento.

No ano passado, 65 por cento das mortes na Ceilândia atingiram crianças com menos de cinco anos, mas no Plano Piloto a taxa desceu a 28 por cento graças a cuidados básicos, como a elementar existência de saneamento. A própria Codeplan acredita que a extensão do saneamento às cidades-satélites reduziria à metade a taxa de mortalidade no Distrito Federal. Com imunizações de baixo custo e alta eficácia, segundo a Codeplan, seriam evitadas 36,8 por cento das mortes da Ceilândia,

onde, em cada 10 crianças abaixo dos 14 anos, uma apresenta subnutrição de segundo ou terceiro grau.

E, mesmo assim, a ação da Secretaria de Saúde continua concentrada no Plano-Piloto, onde estão 63 por cento dos leitos hospitalares da cidade, procurado inclusive pelos doentes de todas as cidades-satélites (mesmo para simples consultas médicas). O monumental (porém sem leitos) pronto-socorro em construção junto ao 1.º Hospital Distrital e ao Setor Comercial Sul, no ponto mais congestionado da Asa Sul, será mais uma das atrações que o Plano Piloto tem à disposição das periferias para as necessidades mais simples. A Ceilândia, com mais de 100 mil habitantes, vai continuar sem sequer um posto médico.

Quase um terço dos brasileiros, 230.258 pessoas, estava matriculado no final do ano passado em escolas oficiais e particulares, frequentando desde cursos maternais até os universitários. Na rede oficial de primeiro e segundo grau, a degeneração da qualidade do ensino impede que, mesmo no Plano Piloto, seus estabelecimentos se expandam. Em 1973, por exemplo, a matrícula na rede oficial era de 87,30 por cento do total, índice que praticamente se manteve no ano seguinte, com 87,44 por cento. Além disso, segundo a Codeplan, o sistema oficial atende apenas a 40 por cento da população entre 11 e 18 anos.

Apesar do crescimento populacional, a matrícula na rede oficial do segundo grau caiu de 1973 (16.305) para 1974 (15.583), período em que nas escolas particulares os alunos passaram de 3.236 a 5.096. No primeiro grau, a participação oficial no total de matrículas também caiu nos últimos três anos: 1972 — 79,07 por cento; 1973 — 72,34 por cento; e 1974 — 67,89 por cento.

No Plano Piloto está ainda a maior concentração de estabelecimentos de primeiro grau oficiais e particulares, 78 escolas de um total de 209. No segundo grau, ele detém oito dos 23 estabelecimentos oficiais. Finalmente, os cinco centros universitários existentes estão no Plano Piloto, entre eles quatro são particulares.

Da população geral de Brasília (761,6 mil habitantes), estão no Plano Piloto 192,5 mil. O restante se distribui assim: Taguatinga — 183,3 mil; Ceilândia — 106,4 mil; Gama — 91,5 mil; Guara — 64,5 mil; Sobradinho — 49,8 mil; Planaltina — 20,8 mil; Núcleo Bandeirante — 12,6 mil; Brasília — 10,7 mil e Zona Rural — 19,5 mil habitantes.