

Brasília aos 33 anos (1993)

"Naquele ato de construir Brasília era todo mundo vestindo igual, comendo nos mesmos lugares... Esquecemos qual era a vida que a gente teria de levar depois. Parecia que a gente estava vivendo uma sociedade diferente, mas, quando foi inaugurada veio o muro da realidade" O. Niemeyer

"A missão final da cidade é incentivar a participação consciente do homem no processo cósmico e no processo histórico". Lewis Mumford

Passados 18 anos da inauguração, Brasília já apresenta uma experiência dimensionável que, ao lado das consequências provocadas no meio geográfico em que foi inserida, permitem e convidam a apalpar seu futuro próximo, na busca de conhecer o sentido de sua evolução, de aquilatar os problemas e estabelecer algumas das soluções prováveis. Limitou-se o horizonte deste limite 15 anos, apenas para facilitar o cálculo dos dados estatísticos e mantê-lo numa faixa de relativa segurança.

É bom que se lembre, ao abordar o fenômeno urbano, que os números dizem muito, mas não traduzem tudo, porque a cidade permanecendo fato econômico, não deixou de ser fato histórico, e, consequentemente, fato político.

Outra razão é que neste prazo, deverá estar concluída a tarefa construtora do Plano Piloto, pela ocupação de todos os lotes previstos, ora somando, nas asas norte e sul, 30% desocupados.

E começemos pela observação do quadro demonstrativo da distribuição da população urbana do DF. (quadro 1).

Sintetizemos algumas constatações:

A atual população do PP, ultrapassou a metade da previsão limite (500.000 hab.) e restam apenas 30% entre lotes habitacionais e comerciais destinados à conclusão. Isto significa que o PP está com uma densidade pouco superior às previsões e que, se concluir, a população ultrapassará o limite.

Outra constatação importante: o crescimento das chamadas cidades-satélites é sensivelmente maior que o do PP. Note-se, que em 1970 o PP continha (em números redondos) 160.000 hab. enquanto a soma da população periférica era de 377.000 - ou seja mais do dobro.

Saltando para 1978, o PP subiu para 266.000,

correspondendo a um aumento de 774.000 dos aglomerados satélites: isto é - estes cresceram 2/3 em relação ao PP.

A anomalia destas relações está no fato de que, se esta população periférica fosse essencialmente constituída de mão-de-obra para a construção da cidade, seu índice de crescimento teria de vir declinando na medida em que a cidade fosse aproximando do término. Sucede o contrário. E a causa disto reside na taxa crescente, da população terciária (aquela dedicada aos serviços administrativos e auxiliares). Em 1968 esta mão-de-obra constituía 43,2% do total: a indústria e a construção civil beiravam os 20%. E esta relação não sofreu alterações nos anos subsequentes.

A conclusão imediata é de que grande parte da população ativa, mão-de-obra adstrita ao poder público, vinculada à produção do PP, foi expelida para residir na periferia.

Trazendo à observação - o quadro 2 - Evolução da população de 1960 a 1976, verificaremos que a média do crescimento vem declinando realmente. Partindo de 30,7% nos primórdios de 1960, cai para 6,0% em 1976, e oferece nos últimos dez anos o índice de 8,8% que é significativamente alto ainda.

Vamos exprimir o fenômeno sob outras expressões:

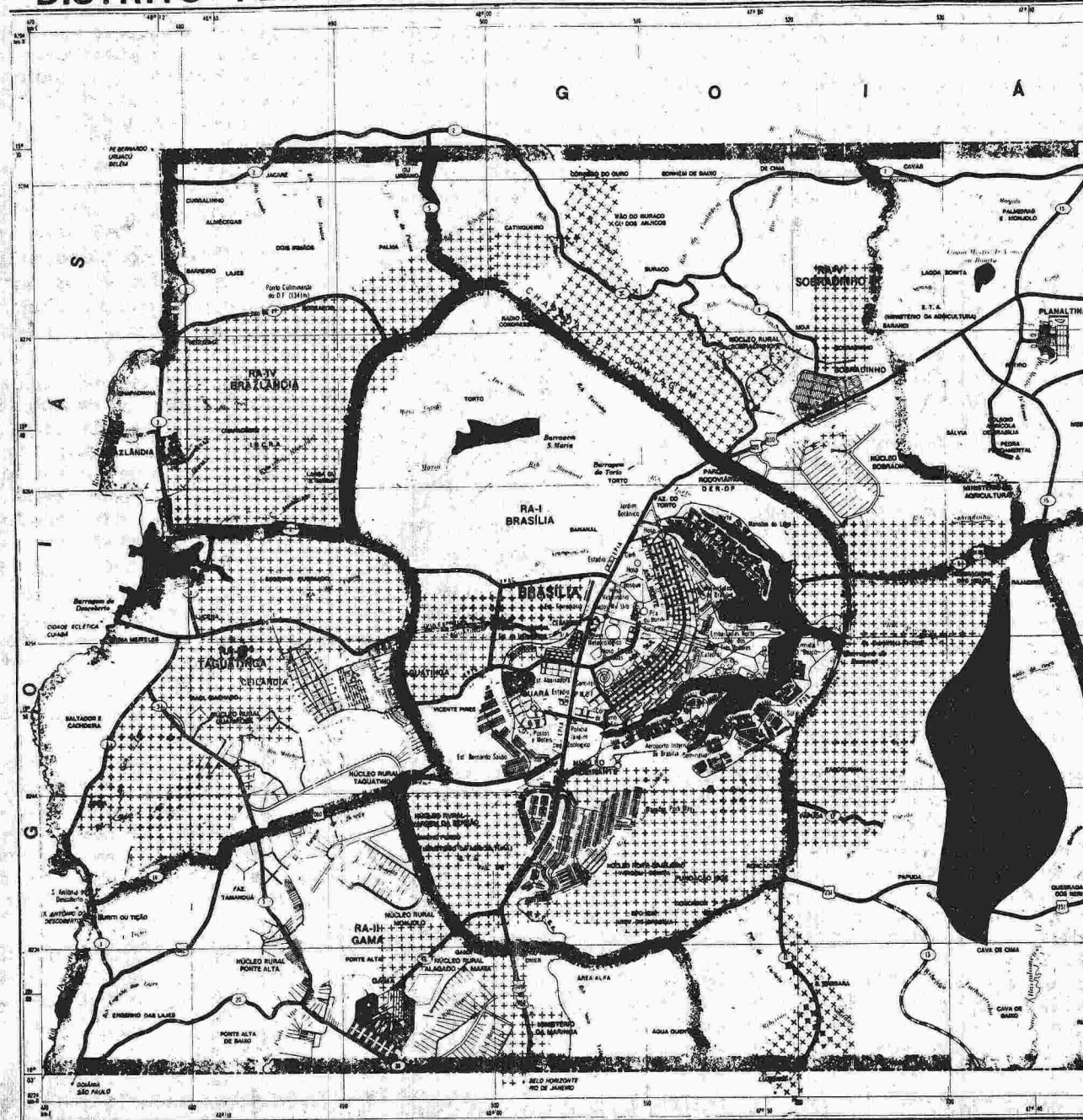
Em 1970 o PP correspondia a 29,7% da população do DF.

Em 1971 o PP correspondia a 29,5% da população do DF.

Em 1972 o PP correspondia a 27,8% da população do DF.

Em 1978 o PP corresponde a 25,5% da população do DF.

DISTRITO FEDERAL 1993



Brasília atinge, hoje, a sua maioridade. Ela é um marco na história do Brasil, distinguindo um período de obscurantismo e inércia de uma fase desenvolvimentista e próspera.

A proporção vem caindo aproximadamente de 1% ao ano na medida em que a cidade se aproxima do final. Se adotada esta depreciação constante, a partir de 1978 com ênfase para 15 anos à frente, obtém-se ao chegar a 1993, que a população do Plano Piloto se resumirá a 10% da população do DF. O dado é impressionante por si só.

Ao concluir-se que a população não planejada, não esperada, não prevista ultrapasse em 90% a população planejada como limite, e por conseguinte, básica para todo o plano urbanístico da cidade é algo desconcertante para o planejador e tradução numérica de uma perspectiva nada alviçareira para os próximos anos.

1993 - Distrito Federal - 5 milhões de habitantes!

E lembrando que esta população é a mais pobre e cujo empobrecimento relativamente aumentando, que não há plano de trabalho, emprego, distribuição, sequer previsões de recursos básicos de vida civilizada para tal quantidade de gente, as consequências advindas são facilmente perceptíveis, representada em toda sua fúria anti-social no cortejo lúgubre de todos os males que em corte acompanham o calcanhar da miséria.

Os aglomerados situados em pontos envolventes da projeção de Brasília - propriamente dita - à beira das três únicas saídas da cidade, se esparramarão como azeite sobre a água, tendendo a se unirem num abraço constringente. E quando a barreira das grandes vias se lhes antepõe, recuam, depois de ocupar os vazios preexistentes das áreas livres, das áreas ecológicas, protetoras dos mananciais hídricos, vão a pouco e pouco seguindo, centrifugamente as mesmas estradas que há certos anos passados serviu de chegada ligeira, esperançosa e cheia de visões de uma vida melhor que a do sertão emperrado, abandonado, dolorido e miserável.

Mas, o movimento é apenas na direção das saídas. Não usará o retorno porque Brasília com todas as dificuldades lhe favorece a escola, o hospital, o salário, a casa e o amparo mútuo dos semelhantes que se acotovelam na geometria melancólica dos Guarás ou se adensam nas invasões relâmpagos dos mutirões noturnos que debúcham qualquer coisa de heróico, de grandiosa demonstração de solidariedade humana em sua áspere luta pela morada.

Ainda que redução de fatores como término das obras públicas, a liberação de mão-de-obra da construção civil, levassem a esperar uma queda no índice de crescimento demográfico, contrapõem-se

se outros fatores compensatórios: melhoria dos serviços médicos, com a redução da mortalidade infantil e o aumento do crescimento, vegetativo: atrofia econômica do norte e nordeste, maiores desníveis de renda entre as regiões brasileiras, maior concentração de capital em São Paulo (vide revista Bancária Brasileira), pauperização crescente do campo, liberando ou expulsando para ser mais exato - mão-de-obra na direção do DF.

É mais acessível que São Paulo e Rio e oferece mais vagas para o trabalho bruto, despido de qualquer outras exigências que o esforço muscular. E o apadrinhamento governamental é, às vezes, uma promessa, mas sempre uma esperança alimentada quase religiosamente, na mentalidade mística e rude do caboclo.

E assim quanto maior as dificuldades da vida, maiores desníveis regionais, tanto mais o pólo imantado da capital fará convergir as linhas migratórias sobre si, em torrentes fugitivas da miséria total na busca desesperada de mais uns dias de vida.

Aliás, esta a lei geral da urbanização do país. Brasília - o paroxismo da lei.

E sobre seus ombros o peso da capital de um país de 160 milhões de habitantes, quanto se pode estimar o Brasil de 1993. Enfoquemos agora a faceta complementar do brasileiro - o veículo automotor. Mire-se o quadro - 3, seguindo o crescimento de veículos absoluto e relativo.

Hoje - 1978 - o DF. conta com 160.000. Tomando-se a média de crescimento correspondente à década de 65/75, obtém-se a alta taxa de 22.36% ao ano. Maior do que o crescimento populacional - 8,8%...

Aplicando este índice médio para conhecer a quantidade de veículos no DF. em 1993, encontramos 536.640. Um veículo/ habitante do P.P.

Conceda-se que a taxa possa diminuir. Arredonda-se para 20% a taxa anual de aumento de veículos e conclui-se com margem de segurança que o número duplicará em 1983 - daqui a 5 anos, dois anos antes do General Figueiredo terminar seu mandato. Em Números - 320.000 veículos trafegarão no DF; aproximadamente 180.000 dentro do P.P.

É uma carga insuportável.

Se vislumbrada a projeção de 15 anos, teremos com esta taxa de 20% um aumento de 300%; ou sejam - 480.000 veículos, aproximadamente 1 veículo/ habitante do P.P. na ocasião.

Ora, se a estrutura viária já está estalando com

160.000 carros trategando, mercê dos viadutos recentemente inaugurados, das obras de cruzamento em desnível no Eixo Rodoviário, vias W e L, das facilidades de acesso ao Eixão, do estacionamento pago na área comercial, da praga das sinaleiras, o que não irá acontecer com a duplicação do tráfego? Tal constatação ou promessa, que há poucos anos atrás era tida como progresso almejado, hoje, pelo conhecimento de situação semelhante em outras cidades do país, se nos antolha verdadeira calamidade, que a Brasília não suportará sem substanciais alterações no traçado, zoneamento, recursos técnicos, gigantescos investimentos públicos, isto se por ironia da imprevisão, o colapso do petróleo combustível chegar antes de 1993, subvertendo o princípio do sistema de transporte, a mecânica dos meios, os costumes até então arraigados da vida urbana.

Inseridas neste esboço, os reflexos provocados na arquitetura e urbanismo do P.P. serão tanto mais identificáveis quanto mais tempo perseguiremos as tendências demonstradas pelos números aqui debulhados.

Resumamos.

As ampliações dos atuais ministérios, agora sendo terminadas, cobrem as últimas previsões de expansão, tangenciando os setores de Embaixadas. Para a próxima etapa ou acréscimo de novos ministérios, sobram as duas laterais do Eixo Monumental abaixo da Praça dos Três Poderes, até

TABELA 1 - DISTRITO FEDERAL: Distribuição da População Urbana por Localidade e Zona Rural - Em 31 de dezembro de cada ano 1970/1980

ANOS	POPULAÇÃO URBANA										POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL
	LOCALIDADES											
	Plano-Piloto	Guará	Núcleo Bandeirante	Taguatinga	Ceilândia	Gama	Sobradinho	Planaltina	Brazlândia	Distrito Federal		
1970	159 951	27 147	11 576	109 383	85 263	74 585	39 982	19 349	9 910	537 146	21 246	558 392
1971	178 373	34 653	13 056	122 082	93 295	84 789	43 896	22 657	11 328	604 129	21 971	626 100
1972	189 389	42 115	14 021	136 385	102 179	96 487	48 257	26 558	12 961	680 354	22 721	703 075
1973	221 660	54 423	16 598	153 008	112 446	110 303	53 294	31 274	14 897	769 903	23 496	793 399
1974	234 943	68 450	17 791	164 202	117 038	120 095	56 046	35 070	16 311	829 946	24 297	854 243
1975	241 543	80 560	18 502	169 971	120 024	127 231	57 357	38 269	17 375	870 832	25 126	895 958
1976	250 189	95 515	19 384	178 974	123 866	135 643	59 332	42 211	18 708	923 822	25 893	949 715
1977	258 116	112 797	20 228	187 578	127 272	145 821	61 345	46 536	20 132	979 825	26 872	1 006 697
1978	265 260	132 643	21 073	196 930	130 995	156 043	63 414	51 293	21 662	1 039 313	27 786	1 067 099
1979	271 460	155 436	21 763	206 933	134 947	166 496	65 534	56 520	23 302	1 102 391	28 734	1 131 125
1980	276 592	181 286	22 428	216 805	138 610	178 532	67 706	62 262	25 057	1 169 278	29 714	1 198 992

o viaduto que corta a Av. das Nações. Até 1993 este espaço estará preenchido, espalhando a última face da Praça. Outros prédios governamentais despontarão naquele vazio triangular, ora ocupado pela Vila Planalto.

O Setor Bancário vai ganhar altura e densidade porque não há mais espaço para novas projeções.

Para aliviar a pressão de tráfego no miolo, haverá incentivo para afastar dali o comércio e atividades terciárias, levando-as para pontos distribuídos ao longo das vias SIG, SIA.

Setores de Comércio Local, bem como aquele formado pelas vias W-3 Sul e Norte se deteriorarão rapidamente daqui por diante, não apenas pelo envelhecimento da construção, porém pelo declínio econômico decretado por gigantescas, organizações monopolizadoras do comércio. Por isso não haverá estímulo nem interesse na remodelação. As habitações das W/3 e Comércio da W-4 se transformarão em Slumbs agravados com o tráfego permanentemente lento e tumultuário; os cruzamentos de duas direções de tráfego - o que une colégios - residenciais e o que leva e traz a população de funcionários e trabalhadores pelas W-3, provocarão pressões no sentido do alargamento das vias, passagens de nível condicionadas a largas desapropriações. Por tal caminho, as habitações geminadas e o comércio fronteiro, estão condenados a desaparecer. Prédios de grande altura e restrita projeção horizontal comporão a solução habitacional ali.

TABELA 2 — DISTRITO FEDERAL: População — Evolução de 1960 a 1976

Em 31 de dezembro de cada ano.

ANOS	POPULAÇÃO	VARIAÇÃO (%)
1960	155 916	—
1961	203 720	30,7
1962	243 499	19,5
1963	292 576	20,2
1964	335 461	14,7
1965	366 747	9,3
1966	410 872	12,0
1967	467 823	13,9
1968	507 494	8,5
1969	526 271	3,7
1970	558 392	6,1
1971	626 100	12,1
1972	703 075	12,3
1973	793 399	12,9
1974	854 242	7,7
1975	895 958	4,9
1976	949 715	6,0

O comércio reduzido a uns poucos, intercalados edifícios, semelhantes ao adotado no lado norte da W/3, porém ilhados em jardins, esbeltos e sofisticados.

O pesado tráfego de distribuição se fará pelas W e L; a primeira desembarrada das habitações geminadas, transformada em avenida mais imponente que o eixo rodoviário, justamente para desestimular o seu uso na corrente rotineira de tráfego. Enquanto as Ls poderão sofrer um deslocamento com objetivo de incorporar os colégios e igrejas aos quarteirões habitacionais.

A via SIA se ligará à Av. das Nações e a L4N (setor de clubes norte) conjugando o 1º anel rodoviário (porque o 2º já existe é a EPCT - Estrada Parque de Contorno), ao longo, em pontos convenientes, se fixarão estações de transbordo, disparando por vias expressas de trens elétricos, monotrilhos, carros sobre colchão de ar, a velocidades de 200 km/hora, em demanda de Goiânia, Anápolis, Belo Horizonte, Luziânia, Taguatinga, Formosa, Planaltina e Sobradinho. Das mesmas estações, convergirão radiais rodoviárias ao interior do PP penetrando pelas atuais ruas de comércio local em traçado reto, cruzando em túneis as Ws e Ls, de modo a agrupar as atuais quadras, quatro a quatro de cada lado do eixo.

O comércio local em franco deterioramento,

desaparece, para em seu lugar desfaldar uma espessa cortina verde. Em compensação, nas áreas de cinemas e clubes de vizinhança, se construirão unidades comerciais, esparramadas, acessíveis de carro pelos eixos auxiliares a espaçosos subsolos, e, pelas laterais, o pedestre as alcança sem esforço e sem cruzamentos, tal como as crianças chegam à escola sem temor de automóvel. As W1 desaparecerão como ruas de automóvel, transformando-se em alamedas tranqüilas entre os conjuntos comerciais e os blocos residenciais.

Com exceção dos hospitais de pronto socorro, os demais serão expelidos para o exterior do anel rodoviário, inclusive as casas de saúde hoje enxertadas nas W3. Mais cedo ou mais tarde, num segundo impulso de expansão, a cidade buscará espaços a leste, vencendo o lago por outras pontes, prosseguindo em direção de Unai para estancar, abrindo em leques, esplêndidos conjuntos residenciais autônomos. Por esta brecha, a cidade buscará solução habitacional à pressão crescente do setor terciário de produção, vinculado ao governo.

O setor hoteleiro será purgado dos pretensiosos albergues, que se locarão nos arredores da rodoviária, SIA, radiais e cidades satélites. Imponentes estruturas riscarão o espaço, passarelas de luminescentes unirão volumes de cristal a 30 metros de altura e helicópteros zumbindo incessantemente, como pássaros enormes, subindo e descendo em terraços que parecem flutuar contra o céu escuro, numa movimentação tão intensa e corriqueira como os ônibus na atual rodoviária.

Um véo de desvalorização percorrerá a península sul. O atordoar dos aviões expulsará a pouco e pouco os moradores mais ricos para outras plagas, possivelmente às margens do novo lago.

O crescimento médio do tráfego aéreo em Brasília, de 65 a 75 foi de 18% ao ano. (ver tabela 4). É mui provável que esta tendência ainda cresça, ao passo que a cidade se conclua e ganhe importância econômica da região. Atualmente pousam 1,7 aviões/hora no espaço de tempo de 18 horas, compreendido entre 6 à meia-noite.

Multiplicando este índice médio por 15 anos, obtem-se um aumento de aviões pousando e saindo da ordem de 270%. (18% x 15).

Como nosso aeroporto tem agora um movimento anual de 1.200.000 passageiros, em 1993 estes serão 3 240,000 (três milhões duzentos e quarenta mil) passageiros, que por sua vez corresponderão a 32 400 vôos/ano igual 5 vôos/dia, igual 1,5 vôo em cada 15 minutos. Convenhamos, não é um porvir desejável. Mas é um porvir garantido.

O lado mas fascinante em palmilhar o futuro de Brasília se situa por certo nas sendas da produção e do abastecimento alimentar.

Centro geográfico distanciado dos abastecedores que se incluem numa circunferência de 1 200 km de raio, predestinada a uma população equivalente à cidade do Rio de Janeiro hoje, daqui a 15 anos, por melhores as qualidades futuras dos meios de transporte, a inclinação deverá pender no sentido da independência que, no mais expressivo da significância de capital, sintetizaria o desdobramento histórico da própria nação brasileira. E é por demais tentador - o impulso a parodiar Euclides da Cunha que em dois versos lapidares projetou nosso futuro: "Estamos conenados à civilização. Ou progredimos ou desaparecemos."

A CEASA — que nasceu com o nome de Cenabra -foi inaugurada em setembro de 1972, em primeira fase, destinada a atender às necessidades de demanda até 1980. A segunda fase cobriria o prazo de mais 10 anos - 1980. Anteriormente à sua existência as estatísticas são muito imprecisas e de pouca valia, sabendo-se que a contribuição da cidade para sua sustentação, partiu do zero.

Em 1968 a população do DF dedicada à agricultura era de 4,9%.

A partir daí, desfilemos algumas constatações:

A atual CEASA já está com todo o espaço construído tomado. Está atuando pois, à plena capacidade. A estimativa de comercialização de abastecimento só para cinco grupos de produtos (frutas, hortaliças, raízes, tubérculos, aves e laticínios) estabelecida em quase 119 000 toneladas, já em 1977 foi ultrapassada.

Tomemos de amostra o quadro representativo da contribuição do DF de agosto de 1977:

TIPO	CONTRIBUIÇÃO
hortaliças folhas, flor e haste...	96,11%
hortaliças frutos...	56,33%
hortaliças raiz, tubérculo, bulbo....	17,23%
frutas nacionais.....	2,50%
ovos.....	0,53%
flores.....	100%
MÉDIA	17,6%

Adrede, recorreu-se a grupos dispares de produtos, cujas expressões numéricas também não podiam ser mais extremadas. Partindo de 0,53% de ovos, a contribuição do DF para sua subsistência bate a auto-suficiência nas flores, que não sendo produto alimentar, todavia é produto agrícola comercialmente representativo para o que se deseja demonstrar. O que é dedutivamente importante verificar, que, com qualidades e quantidades tão acidentadas - inclusive de origem - e sujeitas até às variações climáticas, pode-se adivinhar que a média de vários meses, para vários produtos hortigranjeiros se aproxima dos 20%. E esta média veio do zero.

Tomemos, como temos feito alhures em termo parcimonioso, para o caso da contribuição do DF na sua sustentação alimentar - 18%. E como a capital completa seus dezoito anos, somaria-se a 1% ao ano a média do crescimento de produção do DF.

É na tradução rigorosa do número, o prever-se um retrato mais cinzento para Brasília do que Malthus viu para a humanidade.

Brasília cresce 1% em produção e 14% ao ano em demografia.

Chegaríamos em 1993 com um aumento produtivo de 15%, a que, somados aos atuais 20%, nos encaminhariam para um sombrio 33%.

A cidade teria naquelas dimensões populacionais esquadrihadas para os anos vindouros, de importar 67% dos produtos hortigranjeiros. Índice este que seria ampliado ao considerar a carne, o leite, os cereais. Falando em cereais, impõe-se um parêntese de suma importância: Brasília tem a sua maior fonte de receita na arrecadação do ICM do trigo importado. A sua variação tem sido tamanha, que as administrações são obrigadas a recorrer a diversos expedientes para compensar os encurtamentos bruscos das arrecadações.

Já há investidas da União em eliminar a maior renda do DF. Por enquanto, os brasilienses devem em parte seu conforto, ao dividendo generalizado ao povo brasileiro, do trigo importado que deixa de chegar a muita boca na forma do pão de cada dia mais americano, mais canadense, mais argentino. Irônico e profundamente indesejável.

A presente administração do DF inaugurando há pouco a EMATER — Empresa Municipal de Assistência Técnica e de Extensão Rural - parece demonstrar a preocupação em influir na melhoria das disparidades que se delineiam tão pouco promissoras.

Experiências agrícolas de exploração do cerrado já vêm adquirindo feições definitivas, na ordem crescente dos êxitos alcançados por órgãos da União e empreendimentos particulares em milho, trigo, soja e café. E o cerrado é vasto e livre. As necessidades vão espalmar novos desafios.

Vamos às últimas pinceladas, em que as cores numéricas ofereçam maior nitidez ao quadro da evolução produtiva do DF - dizem do consumo social de alimentos. Se derramada a luz analítica das estatísticas, o panorama se enche de sombras mais dramáticas.

TABELA 3 — DISTRITO FEDERAL: Veículos Registrados — 1962/1976

ANOS	TOTAL	VARIAÇÃO ANUAL (%)
1962	11 606	—
1963	12 261	5,6
1964	15 877	29,5
1965	18 581	17,0
1966	21 403	15,2
1967	23 342	9,1
1968	27 392	17,4
1969	28 764	5,0
1970	36 015	25,2
1971	48 110	33,6
1972	66 603	38,4
1973	85 704	28,7
1974	101 440	18,4
1975	117 261	15,6
1976	135 578	15,6

Fonte: DETRAN — SEP/GDF e Anuário Estatístico do Ministério dos Transportes.

Dados elaborados pela CODEPLAN

Em 1975 o brasiliense consumia - em média - 17 quilos de tubérculos, raízes e similares (alimentos populares). Quer dizer: 0,046 kg por dia. Comeu - em média - 19.448 kg de carne bovina; quer dizer: 0,053 kg. Bebeu 56,65 litros de leite; quer dizer: 0,153 kg por dia. Estes dados são de um excelente estudo publicado e realizado pela Secretaria de Agricultura e Produção do DF, o qual se alonga ainda na pesquisa da demanda alimentar segundo as classes sociais, em número de cinco estratos que, intitulada de A até E, abrange as famílias com renda mensal até 1 salário mínimo, terminando com mais de Cr\$ 7.172,00 - Subline-se: sete mil cruzeiros mensais, pouco superior ao salário mínimo individual da França.

Pois bem, sob esta classificação em matéria de legumes, a classe mais pobre comeu 17,6 kg/hab/ano. Enquanto a classe de mais alta renda consumiu 42,2 kg/hab/ano.

Em se tratando de frutas, a distância vai de 30 para 70 kg/hab/ano.

Em carnes, a diferença é de 24,1 para 54,2 kg/hab/ano.

Finalmente para ovos, leite, queijos, e gorduras, transparece na má distribuição de proteínas, glúcídios, lípidios e cálcio, a síntese pavorosa da distribuição da renda no Brasil - a mais pobre come a terça parte da mais rica - não seria o termo exato - da melhor aquinhoada - 49,5 e 131 kg/hab/ano, respectivamente.

Eis a razão porque a maior parte das crianças em idade escolar mal suporta duas horas de ensino diário. Senta, adormece e cambaleia.

Sabemos que os salários se vêm aviltando de ano para ano e pari passu a população pobre de Brasília tende a 90% da população rica e remediada residente ao Plano Piloto.

Preparamos uma ilha de requintada e monumental arquitetura em meio a um mar encapelado de miséria, se poderosas correntes de opinião e a participação popular não o conseguirem impedir. Se amolda, se insere num encarte de mecânica engrenagem; a lírica advertência com que o saudoso Josué de Castro abria sua Geopolítica da Fome e gostava de declamar ao início de suas notáveis conferências: — "A humanidade está dividida em dois os que não comem e os que não dormem, com medo dos que não comem."

Como em outros povos e outras eras, parece que é preciso as injustiças chegarem às raias do insuportável, os desnivelamentos sociais de toda espécie atingirem o paroxismo, as paixões sacudirem as consciências, para os homens decidirem seus destinos conduzidos pela razão.

Quando a massa impressionante dos caboclos, que demanda Brasília encontrar os recursos da terra que nunca teve, a técnica e a atenção que merece e tem direito do poder público, não invadirá a cidade a mendigar trabalho como esmola

de sobrevivência.

Acampará. Sim, acampará em torno da cidade para criar, ao invés do cinto ameaçador da fome, largas franjas verdes, protetoras e fecundas, que se derramarão do planalto para a imensidão do país, em forma de rios de mel, que anteviu a meiga, tranqüila e visionária figura de Dom Bosco.

Para fechar estas previsões, retornamos ao ponto de partida, o enfoque populacional para extrair a mais otimista das conclusões.

Sendo o fenômeno urbano o resultado do confronto das pressões econômicas da sociedade e das respostas políticas da administração, e vice-versa, do confronto das aspirações políticas da sociedade (dos cidadãos) e das respostas econômicas da administração, resultando, quando se trata de cidades, nas proposições urbanísticas, que em decorrência se implantam, o governo terá de representar a vontade popular, e dela sofrer a fiscalização no seu desempenho. E na capital de cinco milhões de habitantes, de um país de 160 milhões, não se poderá ousar afogar indefinidamente os anseios políticos de tais quantidades, cassando-lhes o

mais lúdico traço da cidadania - a participação política.

E os problemas com que se defrontarão os próximos administradores, serão de tal magnitude, ferindo tão profundamente os interesses das gentes, numa Brasília constituída de 70% de funcionários, trabalhadores, estudantes e comerciantes, que não haverá condições de governar sem a presença da democracia.

Dai para a frente, as soluções urbanísticas serão inspiradas na vontade popular, pondo a técnica como instrumental a serviço daquele que é o fim a condição e a razão da existência da cidade - o homem.

Porque os problemas que alinhavamos, para o futuro próximo, estão sendo gerados no bojo da atualidade e independentemente da vontade dos homens; eis onde o recurso da observação das estatísticas auxilia e aponta as direções mais prováveis da evolução dos fenômenos. As respostas do administrador são conscientes, mas nem por isso garantidas de correção. A reação a suas respostas, parte do meio vivo do aglomerado urbano e

pode corresponder ao esperado, ou descambar inesperadamente no contrário.

Os números apontam a probabilidade.

Neste enquadramento a estatística é muito, mas não é tudo.

A condição, a melhor condição de acerto por parte do administrador é marchar na direção mais provável dos acontecimentos. Aquele que é capaz de acertar contra todas probabilidades históricas é o gênio político, o herói que direciona a história ou constrói cidades.

Mas haverá tal tipo de homem?

Brasília o confirma. Argumento que orgulharia Carlyle, este relampejo histórico de 18 anos atropelados e sofridos, como sofridos e atropelados serão os anos que se aproximam. Resta a convicção de que as obras perenes das nacionalidades, nascem como o próprio homem, encharcados de sofrimento.

Foi a propósito que o presidente Juscelino escolheu a data do protomártir da Independência para inaugurar -la; o mártir é a antevéspera do herói.

TABELA 4 -- DISTRITO FEDERAL: Fluxo de Passageiros, Segundo o Tipo de Transporte - 1962/1976

PERÍODOS	AÉREO (1)				FERROVIÁRIO (2)				RODOVIÁRIO (3)	
	Passageiros Embarcados	Varição Anual (%)	Passageiros Desembarcados	Varição Anual (%)	Passageiros Embarcados	Varição Anual (%)	Passageiros Desembarcados	Varição Anual (%)	Passageiros Embarcados	Varição Anual (%)
1962	121 293	—	116 744	—	—	—	—	—	...	—
1963	134 002	10,5	138 757	18,9	—	—	—	—	...	—
1964	108 441	— 19,1	107 904	— 22,2	—	—	—	—	...	—
1965	87 792	— 19,0	86 240	— 20,1	—	—	—	—	...	—
1966	93 752	6,8	95 900	11,2	—	—	—	—	...	—
1967	116 943	24,7	120 048	25,2	—	—	—	—	...	—
1968	126 152	7,9	137 951	14,9	—	—	—	—	...	—
1969	108 415	— 14,1	102 758	— 25,5	20 060	—	18 648	—	...	—
1970	137 157	26,5	133 583	30,0	25 960	29,4	30 401	63,0	...	—
1971	191 041	39,3	201 083	50,5	24 012	— 7,5	27 243	— 10,4	707 695	—
1972	251 710	31,8	267 138	32,8	25 006	4,1	25 551	— 6,2	890 029	25,8
1973	351 086	39,5	352 278	31,9	27 779	11,1	29 539	15,6	1 111 549	24,9
1974	432 545	23,2	426 727	21,1	27 084	— 2,5	27 337	— 7,5	1 291 822	16,2
1975	497 385	15,0	492 150	15,3	34 647	27,9	33 415	22,2	1 378 013	6,7
1976	590 591	18,7	584 464	18,8	78 492	120,5	73 888	121,1	1 484 301	7,7