

Brasília elitizada só acumula problemas

Cynara Menezes

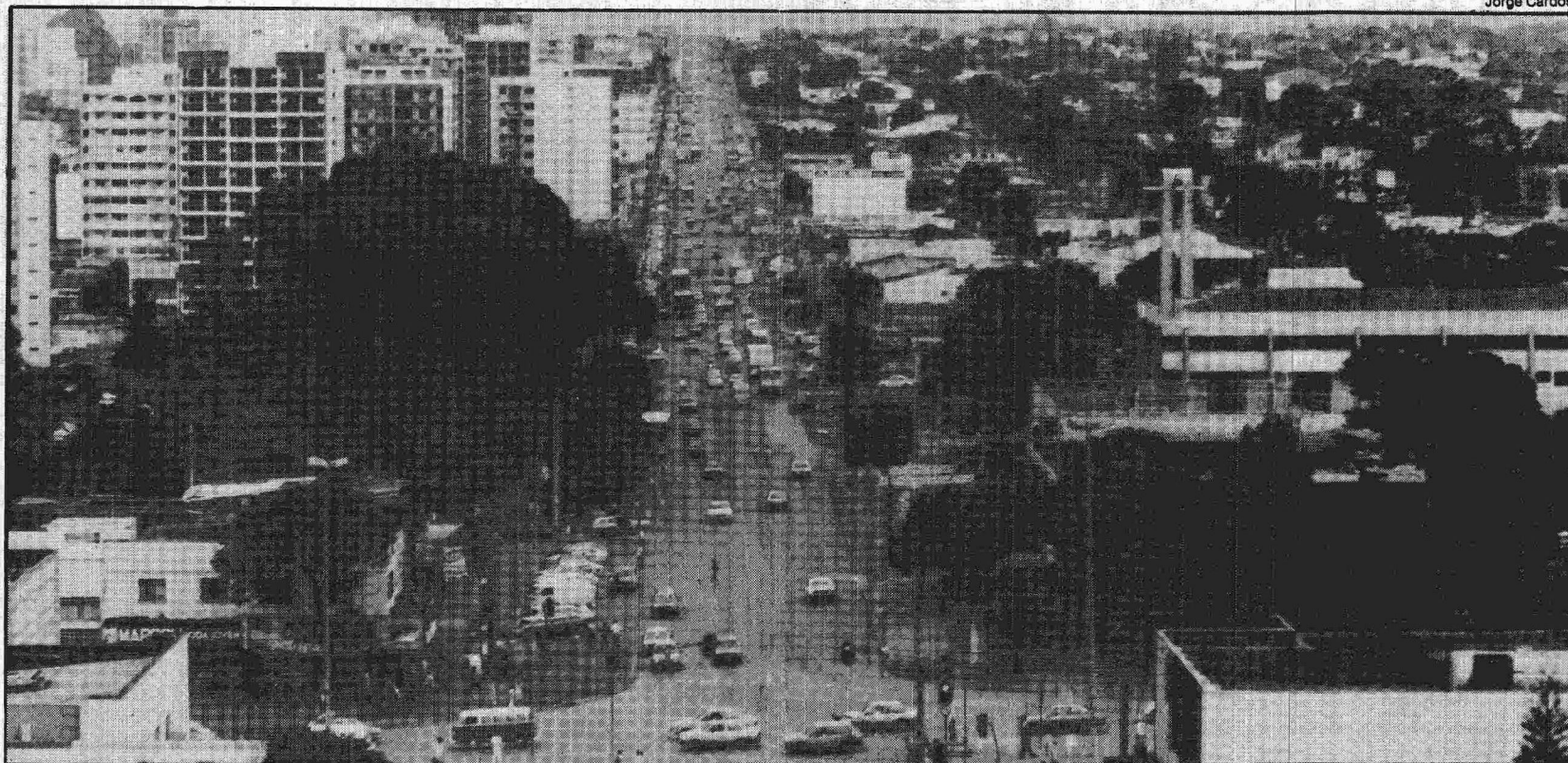
Brasília completa hoje 29 anos de história e, desde que foi inaugurada pelo presidente Juscelino Kubitschek em 21 de abril de 1960, mudou muito. Principalmente, cresceu: planejada para 500 mil habitantes, a capital federal possui atualmente mais de 1,5 milhão de moradores. O crescimento desordenado, como era de se esperar, trouxe problemas. Piorou o transporte, a educação, a saúde. E há até quem aponte um problema maior, mais forte e que potencializa os demais: o **apartheid** espacial.

“Não há dúvida. Brasília é hoje uma capital elitista, que empurra as populações mais pobres para longe”, analisa o presidente do Sindicato dos Arquitetos do DF, Luiz Felipe Torelly. Segundo ele, é este **apartheid** o responsável pelo crescimento acelerado das cidades-satélites, ocasionado pela migração de moradores oriundos do Plano Piloto, onde o custo de vida é mais alto. “Antes se podia ver, no Plano, famílias de executivos, funcionários públicos, convivendo com outras de renda menor que foram impelidas a se mudar para as satélites”, explicou o arquiteto, que considera “injusta” a vida destas pessoas, obrigadas a percorrer mais de 30 km diariamente de casa até o trabalho.

Empregos

De fato, não é difícil observar a dissonância entre a qualidade de vida do Plano Piloto e das cidades-satélites. Ou, como disse o arquiteto Torelly, “como é bom” viver no Plano, onde os problemas praticamente não existem. Os empregos, por exemplo, estão nas mãos de quem mora no Plano Piloto: sua população, que representa 22% de todo o DF, concentra 72% dos empregos, conforme dados da Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central (Codeplan).

O transporte coletivo, que serve principalmente às populações mais distantes — ou seja, das satélites — é um dos piores e mais caros do Brasil. Funciona de maneira precária, e contraria o projeto inicial, segundo o qual seria totalmente estatizado. Com os anos, a TCB, empresa estatal que controlava o setor, fez concessões a particulares, e hoje só detém a propriedade das linhas. Na opinião de Luiz Felipe Torelly, faltam um planejamento racional dos itinerários e moralização do setor. Ele enxer-



Jorge Cardoso

O processo de seleção econômica no P. Piloto leva satélites, como Taguatinga, à explosão demográfica e ao acúmulo de problemas

ga ainda uma falha no projeto inicial. “Brasília foi pensada para pessoas com automóveis, não para pedestres”, avalia.

Saúde

O setor de saúde é outro aspecto que diferencia o modo de vida do Plano e das satélites. O Plano Piloto é mais bem servido de hospitais e centros de saúde especializados. A própria taxa de mortalidade infantil é mais alta nas cidades-satélites do que no Plano, onde os índices são bem acima da média.

Decorrente do próprio crescimento desordenado, Brasília também enfrenta o problema da falta de moradias. Isso faz com que, hoje, um imóvel no Plano Piloto custe mais que um outro, do mesmo porte, na avenida Vieira Souto, no Rio de Janeiro. O saneamento básico é um setor que igualmente apresenta problemas, sobretudo, com relação ao tratamento da água.

Arquitetonicamente, pelo menos, em pouco ou quase nada a capital federal se distanciou do seu projeto inicial. Que não previu, infelizmente, a instalação de equipamentos de lazer nas extensas áreas verdes da cidade, de que tanto se ressentem, hoje, os jovens representantes das primeiras gerações de brasilienses, principalmente as crianças.