

GDF garante que conseguirá conter o crescimento desordenado do Distrito Federal. Vai ativar o desenvolvimento dos limítrofes, para desviar o fluxo migratório brasiliense. Esse é o plano.

GEOECONÔMICA, A CHAVE PARA FREAR BRASÍLIA

Magali Cabral

A preocupação com o desordenado crescimento de Brasília, que a continuar crescendo à taxa atual de 10 por cento ao ano, ameaça atingir, na marca do ano 2.000, 8 milhões de habitantes, não chega a ser um problema incombente ao Governo do Distrito Federal. O Secretário de Viação e Obras, José Carlos Melo, explica a razão, afirmando que o GDF já começa a desenvolver planos no sentido de ativar o desenvolvimento dos municípios da região geoeconômica de Brasília, dotando-os da infra-estrutura necessária para absorver o grande fluxo migratório que tem inchado a Capital da República de ano para ano. Além do mais diz que a época dos incentivos para o crescimento e consolidação da nova Capital já acabou, com isso as benesses e promessas também vão se diluindo no tempo e no espaço.

CURVA LOGÍSTICA

— "Admitir que Brasília crescerá a uma taxa constante aritmética ou geométrica de 10 por cento ao ano, pode-se dizer que é falta de realismo, porque a cidade tem um crescimento característico, que poderíamos dizer, de uma curva logística" — disse o Secretário de Viação e Obras, que acrescentou — "Explicando isso, de uma maneira melhor, temos, no primeiro ano, essa curva composta por uma componente exponencial caracterizada pelo crescimento exclusivo dos primeiros anos da Capital.

— Nesse primeiro período de Brasília — prosseguiu — nos primeiros 10 anos, a expansão foi realmente surpreendente. A população cresceu a mais de 16 por cento ao ano. Hoje, esse crescimento já se situa a taxas mais reduzidas, entre 8 e 10 por cento ao ano, que não chega a ser extraordinário. É o mesmo crescimento populacional observado em muitas cidades brasileiras, como Goiânia, Porto Velho e outras capitais. Mas a tendência é amortecer esse crescimento de modo que, nos próximos anos, ele tenha o comportamento normal dentro da realidade brasileira, em torno de 2,8 por cento ao ano. Portanto não podemos partir dessa premissa, ela seria totalmente falsa, de que o crescimento populacional de Brasília permaneça no índice atual de 10 por cento. Ainda mais que os motivos que provocaram a grande explosão demográfica brasiliense já cessaram ou, pelo menos, estão cessando que são os estímulos criados pelo Governo Federal para a consolidação da Capital.

A CIDADE SE COMPLETA

Na opinião de José Carlos Melo, à medida que a cidade se consolida, com a instalação aqui da quase totalidade dos Ministérios, autarquias, órgãos públicos e Embaixadas, não mais se deve esperar que seu crescimento continue indefinidamente nos próximos anos. Salienta que desse modo não se deve imaginar que a população de Brasília chegue a soma espantosa de 8 milhões de habitantes no ano 2.000, ou seja, que em apenas 20 anos receba mais 6 milhões e 800 mil novos moradores, a considerar que, no momento, temos 1 milhão e 200 mil habitantes.

DESESTÍMULO

Outro fato revelado pelo Secretário de Viação e Obras é que o Governo do Distrito Federal está eliminando um elemento de atração dos migrantes. Acabou com a distribuição de casas populares. Com isso espera conter o fluxo migratório. Um outro fator igualmente esquecido relaciona-se à crescente escassez de emprego na área da construção civil, principal fonte absorvedora da mão-de-obra não qualificada. Assegura que, à medida que a cidade for se completando, como já o está, o ritmo de construção civil vai caindo dentro de uma normalidade observada em qualquer outra grande cidade, ao contrário dos primeiros anos, quando a capacidade de emprego para pessoas sem qualquer qualificação profissional era ilimitada.

— Assim — disse José Carlos Melo — não podemos admitir que, de nenhuma maneira, que Brasília tenha, em apenas 20 anos, mais de 6 milhões e 800 mil novos habitantes. Ou seja, em 25 anos, desde que a cidade começou a ser construída, até hoje, com todos os fatores de atração, teve uma expansão populacional de apenas 1 milhão 200 mil habitantes. Agora querer que nos próximos 20 anos, sem as vantagens até agora oferecidas, tenha 8 milhões de almas, eu acho uma hipótese bastante pessimista.

GEOECONÔMICA O OVO DE COLOMBO

Indagado sobre os planos concretos para conter o fluxo migratório para o Distrito Federal, José Carlos Melo assegurou que há. Além dos desestímulos citados, o Governo do Distrito Federal parte para outras iniciativas. A principal delas, como a solução mais viável, é o fortalecimento da infra-estrutura básica dos municípios mais próximos de Brasília e que integram a chamada região Geoeconômica, composta de importantes municípios, com vasto potencial econômico, mas que, pela ausência de uma estrutura viária adequada, permanecem num letárgico marasmo. É o caso de Alexânia, Formosa, Unai, Cristalina, Luziânia, Padre Bernardo e outros, com grande potencialidade, no que diz respeito ao desenvolvimento da agricultura e da pecuária, numa primeira fase, de agroindústria, numa segunda etapa. "O que observamos — disse — é que essas regiões carecem de, no momento, uma infra-estrutura adequada para se desenvolver economicamente. O que se pretende fazer é induzir o seu desenvolvimento. O Governo Lamaison está fazendo investimentos de modo a dotar esses municípios de uma infra-estrutura que possibilite aproveitar a plena potencialidade das atividades produtoras de bens primários.

INVESTIMENTOS

Salienta que nesse sentido uma série de passos já foram dados. Cita, como o mais importante deles, a pavimentação da rodovia Brasília-Unai. Unai, município mineiro, maior produtor de milho de Minas Gerais, no entanto afastado do grande mercado consumidor, que é Brasília, dado às más condições de ligação rodoviária com a Capital do país. Explica que o Governo do Distrito Federal e o Governo de Minas Gerais, através de termo de colaboração e através de convênio com o Ministério dos Transportes, está pavimentando a rodovia que liga as duas cidades, cujas obras deverão estar concluídas dentro de 18 meses. A partir daí — explica — pretende o GDF ativar a pavimentação da estrada Brasília-Padre Bernardo, importante polo da região geoeconômica, mas que tem como primeiro entrave ao seu desenvolvimento, a falta de uma adequada estrutura viária que permita o escoamento de sua produção agrícola, alcançado o mercado consumidor e consequentes preços competitivos e em boas condições.

80 MILHÕES

— "Já assinamos convênio com o Ministério dos Transportes — prosseguiu o Secretário de Viação e Obras — garantindo 80 milhões de cruzeiros para 1981. Em breve assinaremos, com o Estado de Goiás e com a SUDECO, mais um convênio que permitirá iniciar a obra de pavimentação dessa estrada ainda este ano. Ao mesmo tempo — prossegue — desenvolvemos, através do GEIPOT — Empresa de Planejamento do Ministério dos Transportes — um amplo plano que nos orientará o desenvolvimento da malha viária nessa região e, ao mesmo tempo, nos fornecerá 300 quilômetros de projetos finais de engenharia que nos permitirá a obtenção de recursos junto aos órgãos financiadores, para a implantação dessa malha viária. Já temos, inclusive, convênio firmado com o BNDE que nos alocará, numa primeira etapa, 260 milhões de cruzeiros para que possamos iniciar a implantação definitiva dessa malha viária.



Brasília tem o melhor padrão de vida, que deve ser preservado.

A cidade que oferece o melhor padrão de vida

Devemos considerar Brasília, mais precisamente, o Plano Piloto, como um patrimônio da humanidade. É política do Governo do Distrito Federal preservar as linhas básicas do plano original, bem ou mal, certo ou errado. É a marca de uma época. É um patrimônio urbanístico. É a quebra da torina, num procedimento urbano arquitetônico que teve traços de grandiosidade e a maioria das críticas que a ela se faz, é feita sem fundamento.

Com essas palavras reagiu José Carlos Melo, ao ser indagado sobre a possibilidade de alterações no Plano Piloto de Brasília, para o futuro, ante a possibilidade de estases de projeções para edificações novas em futuro próximo.

VIDA EXCEPCIONAL

Argumenta o secretário de Viação e Obras, que gozamos, no Plano Piloto, de uma qualidade de vida excepcional e devemos, ao fazer a ele críticas compararmos Brasília com qualquer outra cidade do mundo, para não dizer apenas brasileira, para termos uma avaliação exata do nível de vida que ela nos oferece. Segundo ele, Brasília possui padrões de segurança, de conforto, de silêncio, de índice de áreas verdes, de tempo de deslocamento de casa para o trabalho, que nenhuma outra cidade do país possui.

ÁREAS VERDES

— Temos aqui — prosseguiu — uma área verde da ordem de 132 metros quadrados por

habitante, quando uma área verde ótima e recomendada para qualquer cidade, seria 12 metros quadrados por habitante. Temos um padrão 11 vezes maior daquele que seria o recomendado. Nós não temos o problema de excesso de ruído que se observa nos grandes corredores de tráfego das grandes cidades, onde a média de barulho chega a 90 decibéis. Aqui não temos esse problema. Podemos observar que existe segurança dentro das superquadras para as crianças brincarem livremente.

BOM SENSO

— Agora, é claro — continuou José Carlos de Melo — as pequenas alterações, que se façam necessárias, devem ser feitas com muito bom senso e o GDF está naturalmente aberto a críticas e sugestões que possam trazer alguma contribuição à melhoria de vida da cidade. — Com relação às cidades satélites o que nós temos é um crescimento populacional fora de qualquer expectativa. Devido a essa expansão e o grande fluxo de indústrias da construção civil nos anos da construção da Capital, temos cidades satélites, como a Ceilândia, por exemplo, já em torno de 300 mil habitantes que, no entanto, possui menos de 10 anos de vida. Então naturalmente, uma cidade dessas apresenta uma grande defasagem entre a oferta e a demanda de infra-estrutura básica. Mas o importante é que o governo Aimê Lamaison está com suas atenções voltadas principalmente para reduzir essa defasagem, ou seja, aumentar

os padrões de vida nas cidades-satélites.

INFRA-ESTRUTURA

Cita o titular da SVO que, apenas no ano passado, as atenções do GDF estiveram voltadas, prioritariamente, para obras de infra-estrutura. Alocamos — disse — em valores daquela época, em torno de 400 milhões de cruzeiros em obras de asfaltamento, meio-fio, galerias pluviais, uma vez que já começa a se manifestar problemas de erosão na Ceilândia, assim como no Gama, que precisava ser atacado a tempo.

Este ano o governo já iniciou uma série de obras que estão sendo executadas, como — nove quilômetros de galerias pluviais de grande porte para melhorar a infra-estrutura urbana e, ao mesmo tempo, dar combate à erosão. Além do mais está prestes o GDF assinar convênio com o BNH, que permitirá intensificar o ritmo de obras de urbanização tanto na Ceilândia quanto no conjunto P Norte, que abriga, embora tenha apenas um ano de existência, uma população de aproximadamente 100 mil habitantes.

MUITO QUE FAZER

Confessa o secretário de Viação e Obras que, realmente, ainda há muito o que fazer nas cidades-satélites e que a administração pública está voltada para oferecer soluções, principalmente ao atendimento das necessidades básicas dessa população, que é a mais carente do DF, o mais preve possível.

O crescimento será no eixo Taguatinga-Gama

O Governo do Distrito Federal não pretende criar novas cidades-satélites, ou loteamentos, para atender à demanda da procura no mercado imobiliário de Brasília. Essa negativa foi dada pelo Secretário de Viação e Obras, José Carlos Melo, quando indagado sobre o assunto.

Salientou, no entanto o secretário, que o desenvolvimento e a expansão urbana do Distrito Federal são norteados pelo PEOT — Plano de Expansão Organizacional e Territorial. Esse Plano foi desenvolvido pelo GDF e pelo Governo Federal, através do convênio SEPLAN-GDF, tendo sido concluído em 1978. E esse o documento básico que ordenará a evolução de novos assentamentos capazes de atender à demanda de terrenos ou novos fluxos migratórios.

EIXO TAGUATINGA-GAMA

O PEOT prevê uma expansão ao longo do eixo Taguatinga-Gama, através da criação de novos assentamentos separados entre si, de modo a não criar uma imensa área conturbada. Diz o Secretário, que serão núcleos habitacionais distintos e separados por áreas verdes. Não que vamos ter uma cidade linear — argumenta — de vinte ou mais quilômetros. Serão separados, permitindo acomodar ainda mais 1 milhão de habitantes, haja vista termos hoje, uma densidade ocupacional muito baixa em relação a média das cidades brasileiras. Podemos dizer que o número de terrenos baldios em Brasília é muito maior que em qualquer capital do país. Basta dizer, por exemplo, que uma das áreas nobres da cidade é a Asa Norte. No entanto a taxa de ocupação dos seus terrenos é de 56 por cento apenas. Isso significa que só um pouco mais da metade dos terrenos daquele setor estão ocupados.

MUITAS ÁREAS

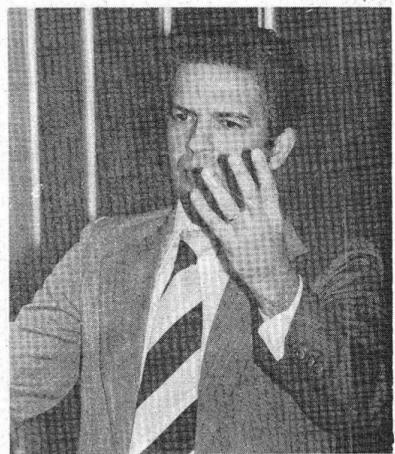
Afirma José Carlos de Melo que "nós temos, só na Asa Norte, nada menos que 8 superquadras inteiramente vazias. Mesmo na Asa Sul, área mais densamente construída de Brasília, há ainda 10 por cento dos terrenos desocupados existindo inclusive, uma superquadra totalmente limpa, que é a SQS 216. Isso significa que ainda não há problema de falta de terrenos para construção em Brasília.

— Se chegarmos no Lago Norte, por exemplo — prossegue — veremos que apenas 30 por cento de seus terrenos estão ocupados. E mesmo no Lago Sul, de ocupação mais antiga, a taxa de ocupação é de apenas 38 por cento, sendo que, da QL 27 a 29 e a QL 28 o índice de construções é de apenas 4 por cento em seus terrenos. Portanto não há falta de lotes para se construir em Brasília.

SEM PROBLEMAS

Assegurou mais o Secretário de Viação e Obras do GDF, que mesmo na área central, basta observar o Setor Hoteleiro Norte, por exemplo, para constatar que existe uma abundância de terrenos desocupados, e todos com toda sorte de estrutura, construída pelo GDF. Dessa forma não temos, no momento, nenhum problema, principalmente no Plano Piloto, e nas áreas adjacentes com relação à necessidade de novos terrenos ou novos loteamentos.

Em algumas cidades-satélites, já se observa ocupação quase total. Sobradinho é um exemplo, pois possui limites físicos bem definidos e limitados por rios e estradas. E uma cidade satélite com dificuldade de expansão é, assim, poderíamos chegar a outras cidades-satélites que tem limitações físicas mas, para para isso, já existem estudos no PEOT, para nortear o desenvolvimento ocupacional do DF, podendo abrigar, portanto, mais de um milhão de habitantes no futuro, sem qualquer transtorno.



José Carlos Melo diz como o Governo conterá o crescimento de Brasília