

Barraqueiros insistem

Prazo para que todos deixem o local termina

CORREIO BRAZILIENSE Brasília, domingo, 18 de maio de 1986

37

em permanecer na EPTG

amanhã mas muitos acreditam em prorrogação

FRANCISCO GUALBERTO

LEONEL ROCHA
Da Editoria de Cidade

Brasília, a cidade real, engole a cada dia a cidade projetada por Lúcio Costa e Niemeyer. Desde a sua criação, em 1960, até 1977, o processo devorador foi lento até que se tornou impossível deixar a capital do País sem um semáforo sequer, como estava projetada. Depois, as modificações foram mais rápidas e maiores. Isto possibilitou o surgimento de locais improvisados para o lazer, por exemplo, como é o caso do clube mais popular de Brasília, as barracas da Estrada Parque Taguatinga, (EPTG), ameaçadas mais uma vez de demolição ou transferência para local ignorado. O prazo final para muitos barraqueiros termina amanhã, de acordo com notificações da Secretaria de Viação e Obras.

Estas notificações já fazem parte do folclore da beira da estrada. Existem notificações datadas de novembro de 1984 e até hoje nunca cumpridas, apesar de estabelecer um prazo de 10 dias para que o barraqueiro saísse. O que existe é uma espécie de benevolência por parte das autoridades e uma malandragem já apurada de quem vende bebida e tira-gosto na EPTG. A ameaça para ser concretizada amanhã, pode ser mais um susto, mais uma briga. O certo é que ninguém acredita em final.

Técnicos de dois setores diferentes opinam, também baseados em argumentos diferentes. O professor da Universidade de Brasília, Frederico de Holanda, urbanista, afirma que as barracas existem porque representam uma necessidade da população. O diretor do Departamento de Estradas e Rodagem, José Medeiros de Oliveira, aponta os perigos no trânsito e a modificação do projeto da estrada, caso as barracas consigam se estabelecer permanentemente no local.

Do ponto de vista de organização do trânsito, os perigos são palpáveis. A saída e entrada desordenadas de carros a todo momento de uma pista de alta

velocidade como é a EPTG causam acidentes, muitos deles fatais. A inexistência do que se chama de pista de desaceleração e pista de aceleração (a primeira para sair da estrada, a segunda para voltar) possibilita que as entradas e saídas aconteçam a qualquer momento e em qualquer lugar.

Com a movimentação de carros no final da tarde, quando o número de fregueses nas barracas é maior, muita gente resolve parar para "tomar uma". Na opinião do diretor do DER, o perigo chega a ser maior na saída das barracas quando os motoristas voltam à pista desatentos e com alta velocidade, consequências, da bebida.

Ao todo são 20 mil veículos que passam pela estrada nas duas pistas que ligam a maior cidade-satélite, Taguatinga, ao Plano Piloto. Além deste argumento, o diretor do DER afirma que as barracas estão instaladas na área reservada a ampliação das pistas ou construção de materiais para serviços de trânsito.

URBANISTA

O problema é de código municipal de postura, contra-argumenta o professor e arquiteto urbanista Frederico de Holanda. Ele é a favor da permanência das barracas e propõe que sejam construídos acessos que reduzam o problema de trânsito, redesenhando o estacionamento da estrada. Ele classifica a solução de expulsar os barraqueiros, de burra. Frederico de Holanda relembra que sempre existiu nos Governos do Distrito Federal a intenção de tratar o assunto "organização do espaço da cidade" como caso de polícia. A adaptação das barracas seria a solução mais adequada e final para o problema.

TAGUATINGA

Essa adaptação das barracas ao movimento da estrada vai ser o golpe de morte nos comerciantes do mesmo ramo de Taguatinga. Eles já prevêem e te-

mem a agonia final. O dono da Celsos Chop Pizza, Celso Castro, demonstra todo o seu pavor com a possibilidade de permanência das barracas à beira da EPTG. Ele puxa o gatilho e metralha com argumentos que vão desde a ilegalidade dos comerciantes da estrada até venda e consumo de tóxico, prostituição e sujeira.

Celso alega que paga imposto, 16 funcionários, água, energia e fez grande investimento no seu bar que tem música ao vivo, para verificar, depois, que nas melhores noites os fregueses preferem a beriba da estrada. Mantenho meus funcionários porque ainda tenho a ilusão de que os barraqueiros vão ser expulso, observa indignado Celso Castro. Ele propõe que a livre concorrência seja feita nas cidades e não no meio do caminho entre o Plano Piloto e as satélites, onde muita gente da classe média prefere ficar, como alternativa aos caros bares e boates de Brasília.

Os comerciantes de Taguatinga já fizeram abaixo-assinado e centenas de reuniões onde se posinaram contra a permissão das barracas. Eles já e foram até ao governador. Mas até hoje testemunha o crescimento do comércio dos barraqueiros.

A posição do secretário de Viação e Obras, Carlos Magalhães, parece não ser diferente das demais tomadas por seus antecessores, desde que o comércio ilegal à beira da estrada começou. Ao contrário do que diz a notificação de sua própria secretaria, Magalhães, que criar uma comissão para tratar do problema.

Esta comissão está só na ideia do secretário. Ele não sabe se o governador aceitará, o que, se acontecer só vai chutar o problema pela frente. Esta comissão, na proposta do secretário, seria formada pelas Secretarias de Segurança Pública, Finanças, Saúde e a própria Viação e Obras. O caso dos barraqueiros será resolvido junto com outros problemas criado pela cidade real para azucrinar a cabeça dos governantes: os vendedores ambulantes.