

Os vários significados de um metrô

BRASILMAR FERREIRA NUNES

Definitivamente, é complicado convencer a um forasteiro que está de passagem por Brasília da necessidade de um sistema de metrô, como o que está em construção na cidade. A concepção do Plano, a única área que se visita quando se vem ao Distrito Federal, foge a todos os padrões tradicionais de espaço urbano, descaracterizando qualquer possibilidade de compreensão da dinâmica da cidade calcada em modelos explicativos consolidados. Assim, a necessidade de um metrô em um espaço que nos dá a sensação de vazio termina por dar ao forasteiro esta idéia de dinheiro gasto para ligar nada a coisa nenhuma. Sobretudo se levarmos em conta que este meio de transporte, em geral, se implanta em áreas com elevada densidade populacional.

Entretanto, salta aos olhos a ociosidade da infra-estrutura aqui existente. A quantidade de espaços vazios por razões as mais diversas, e servidos por um sistema de infra-estrutura de primeiríssima qualidade chega a chocar aquele nosso forasteiro. São avenidas que cortam extensas áreas desocupadas, imóveis residenciais e comerciais, entrequadras literalmente no mato, parques, quadras de esportes os mais diversos, enfim toda uma parafernália de equipamentos jogados às moscas, servindo basicamente para garantir ganhos excepcionais ao setor imobiliário. A opulência e a pobreza no Distrito Federal terminaram por encontrar em modelo territorial de convivência calcado nas teorias e práticas dos nossos planejadores urbanos, extremamente ciosos de suas responsabilidades... O resultado é uma paisagem urbana que termina por atender perfeitamente aos anseios de um ecologista empedernido e chega a dar urticária num urbanóide radical.

Ao mesmo tempo e por razões já bastante conhecidas, morar no Plano é um privilégio: não há um nível elevado de violência, não há poluição, o trânsito é, de certa forma, civilizado, muito verde, policiamento eficaz. Esta tranquilidade, que chega a incomodar nosso forasteiro acostumado à tensão urbana cotidiana, acabou criando um comportamento social particular. De um lado, o nível de renda médio é sufi-



ciente para permitir um padrão de consumo razoável. De outro, grau de sofisticação e de informação que circula nas superquadras as colocam como espaços cosmopolitas por excelência. Estas duas características, aliadas à intimidade com o poder do Estado, geram um comportamento segundo o qual as outras formas de vida urbana existentes em nossa sociedade pareçam selvageria, coisa de bárbaros. Aliás, visto do Plano, o Brasil está à beira do abismo, ou melhor... já caiu.

Por outro lado, a acreditar nas falas das pessoas que se utilizam do sistema de transporte coletivo no Distrito Federal, este se caracteriza por ser caro, de péssima qualidade, sem pontualidade e, a cada dia mais perigoso. A gravidade do problema pode ser visualizada durante as campanhas eleitorais, onde o assunto é destaque nas falas e propostas dos candidatos. Além do mais esta situação tende a se agravar, pois o crescimento populacional

da cidade continua escapando a todas as previsões que servem de base ao seu planejamento. O metrô pressupõe uma certa democratização do transporte coletivo, no sentido em que garante uma qualidade, expressa em pontualidade, segurança, higiene, etc. em geral, a preços condizentes. Provavelmente então deverá aumentar o fluxo diário de pessoas usuárias dos transportes coletivos. Para o Plano deverá significar a possibilidade de acesso para mais pessoas que aqui circularão no dia-a-dia.

Talvez a assertiva ao contrário não irá se verificar: é difícil imaginar que, simplesmente por causa do metrô, os habitantes do Plano irão se aventurar às satélites. Estes habitantes desconhecem absolutamente a população que lá mora: ou melhor, a grande maioria as conhece como qualquer cidadão de fora do Distrito Federal, isto é, pela TV e jornais, quando aí aparecem. Pode-se mesmo afirmar que para uma parcela substancial dos morado-

res do Plano as satélites são mais longe de suas casas do que Rio de Janeiro ou São Paulo. Estas observações podem ser úteis para visualizar as transformações no espaço social da cidade que, mais cedo ou mais tarde, deverão ocorrer. Afinal, gostemos ou não estamos no Brasil, e isto tem significados.

Assim, o que vem caracterizando nossas grandes cidades é exatamente a convivência de diferentes ordens num contexto onde aquela, de base estatal, é obrigada a disputar espaços, não sendo mais a única. Assim é que para os diferentes estilos de vida que podem ser vislumbrados nas cidades brasileiras hoje, não existe mais um que possa ser considerado hegemônico. Isto porque depois de décadas de exclusão a maioria da população parece que cansou de esperar a inserção social, criando novas formas de vida, muitas vezes frontalmente opostas ao padrão "mauricinho" e "patricinha", marca registrada e eternamente em voga no Plano. Ao mesmo tempo, dada a salvaguarda do Estado, a situação local assume ares de normalidade, sem a mínima possibilidade de uma ruptura nesta ordem. Se somarmos a isto o zelo dos planejadores urbanos em ação contra qualquer elemento que possa perturbar a placidez deste espaço, as coisas se fecham em um roteiro de filme água-com-açúcar.

É justamente aí que o metrô pode significar a ruptura, permitindo a este espaço uma experiência até então inédita neste Planalto Central. Assim, uma das primeiras consequências da sua implantação poderá ser a transformação deste Plano em algo socialmente mais heterogêneo, mais conforme ao padrão da urbanização brasileira e aí muita coisa pode mudar no cotidiano de Brasília. Talvez esteja aí a origem de uma certa inquietude que se observa em certas rodas quando o assunto é "metrô". Nestes momentos, vem sempre à mesa o exemplo da extensão das linhas de ônibus da Zona Norte do Rio para as praias da Zona Sul que terminou por transformar a "doçura" da garota de Ipanema numa imagem mais palpável a uma sociedade tão desigual como a nossa.

■ **Brasilmar Ferreira Nunes é professor do Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília**