

O SISTEMA VIÁRIO DE BRASÍLIA E OS PROBLEMAS DA INTEGRAÇÃO DE UM NOVO BAIRRO NA CIDADE: O ECOVILA SETOR NOROESTE

André Gustavo M. De F. Dantas¹

Resumo

O presente trabalho é uma análise do sistema viário do Plano Piloto de Brasília, capital do Brasil, com enfoque na construção e posterior conexão do novo bairro a ser construído na cidade, o “Ecovila” Setor Noroeste. Tem-se como principal objetivo identificar em que parâmetros a construção do bairro interfere na estrutura da cidade, focando a problemática do trânsito de automóveis. Será também analisado o planejamento realizado para a integração do bairro à cidade no intuito de verificar os impactos da sua inserção no espaço urbano bem como a implementação do bairro como mais uma forma de segregação socioespacial em Brasília.

Palavras-Chave: Planejamento Urbano; sistema viário; Segregação Sócio-espacial.

Abstract

This paper is analysis of the street system of the “Plano Piloto” of Brasilia, capital of Brazil, focusing on construction and subsequent connection with the new district to be built in the city, the “Ecovillage” Northwest Sector. The main objective is to identify how the construction of the district interferes in the city structure, focusing on car traffic problems. The planning performed to integrate the district into the city in order to verify the impact oh their inclusion in urban space and the implementation of the district as another form of social and spatial segregation in Brasilia will also be examined.

Keywords: Urban planning; road system; Socio-spatial segregation.²

¹ Geógrafo, bacharel e licenciado pela Universidade de Brasília. E-mail: dededantas88@gmail.com

Introdução

Brasília, apesar de cidade planejada e referência mundial de modernismo arquitetônico, apresenta vários problemas em seu desenvolvimento urbano. Estes podem ser atribuídos a algumas falhas ocorridas tanto em seu dito planejamento como na gestão feita ao longo dos 48 anos de vida da jovem cidade. “O planejamento requer uma dose de controle enorme.” (PAVIANI, 2008)³ Para que se seja planejado, deve haver fiscalização e controle constantes, observando os desejos da comunidade. Conforme Paviani (2008) o planejamento estabelece uma visão de totalidade do espaço. No caso de Brasília, a visão é pontual, sobretudo, dos eventos imobiliários. No dito planejamento de Lúcio de Costa, não houve previsão. Ele não estabeleceu para onde a cidade se expandiria. (FLÓSCULO, 2008)

No projeto Brasília Revisitada de 1987, elaborado por Lúcio Costa, foram definidas “seis áreas vinculadas ao ‘Plano Piloto’, que comportavam possível ocupação residencial multifamiliar.” (COSTA, 1987, p. 10). O objetivo era aproximar a população de classe média e baixa do centro da cidade, no intuito de atenuar o quadro de exclusão periférica que se instalava com o crescimento e surgimento de novas cidades satélites. Nas áreas A (Bairro Oeste Sul, correspondente hoje ao Sudoeste) e B (Bairro Oeste Norte, que corresponde ao Noroeste hoje), o arquiteto previa a construção de Quadras Econômicas (pilotis e três pavimentos) para suprir a demanda habitacional popular além das Superquadras (pilotis e seis pavimentos) para a classe média. Segundo Lucio, Brasília não foi construída como decorrência do planejamento regional e sim para ser a causa deste. No referido documento, ele reitera a primeira função da cidade, que é político-administrativa, além de fazer ponderações sobre a população limite da cidade, pois segundo ele, “A Brasília não interessa ser grande metrópole.” (idem, p. 13)

Diferentemente do que foi proposto em 1987, no setor Sudoeste o preço dos imóveis chega a custar entre R\$ 3 mil a R\$ 7 mil reais o metro quadrado, um dos mais caros de Brasília.⁴ Atualmente em obras de infraestrutura, o setor Noroeste surge no cenário imobiliário de Brasília como o setor que terá o metro quadrado mais caro da cidade. Segundo Vicente Lima⁵, o custo médio do metro quadrado no novo bairro será

³ Em entrevista concedida no dia 20/11/2008

⁴ Fonte: Ferola Empreendimentos Imobiliários

⁵ Assessor técnico da Subsecretaria de Planejamento Urbano, responsável pelo acompanhamento e execução do Setor Noroeste. Entrevista concedida em: 18/11/2008.

de R\$ 7 mil a R\$ 8 mil reais. Nestes dois casos, Lúcio Costa aprovou a expansão sem nenhum estudo técnico das áreas, e deixou claro que somente em caso de necessidade os dois setores deveriam ser utilizados, possuindo cerca de seis quadras cada, segundo Carlos Magalhães da Silveira.⁶

Ainda de acordo com Vicente, arquiteto da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), o Noroeste representa para a máquina pública um gasto de 11 bilhões de reais em obras de infraestrutura, demonstrando que sua construção é de grande interesse do capital privado. Segundo Paulo Castilho Lima (LIMA, 1996, p. 183), a implantação de obras públicas produz uma valorização nos lotes. Na comercialização destes que é realizada a incorporação desses valores. Cada obra pública aumenta o valor do imóvel sem nenhuma ação do proprietário. Dessa situação é possível inferir que estes lotes incorporam os valores das obras públicas executadas, caracterizando uma especulação imobiliária específica.

Em Brasília, essa situação pode ser constatada através da verificação no investimento em infraestrutura do setor Noroeste, incluindo-se aí o sistema viário, que, segundo o projeto, também é revolucionário. Entretanto, o adensamento do trânsito é um problema comum nas grandes capitais brasileiras. Em Brasília, o aumento do trânsito é perceptível.

Na cidade projetada por Lúcio Costa, inicialmente sem semaforização, as ruas eram tranquilas e o trânsito fluía bem pelas largas avenidas. Segundo Paviani (2008) “a urbanização, o incremento populacional e a falta de planejamento urbano acabaram com a regularidade do fluxo, a fluidez e a paz no trânsito.”⁷

A política do DF, que prioriza o uso do automóvel particular, faz com que a média de carros por habitantes seja uma das maiores do Brasil: 1 carro para 2,4 habitantes.⁸ Além disso, 70% dos empregos estão concentrados no Plano Piloto, com população correspondente a 14,5% dos 2,4 milhões de habitantes do Distrito Federal. O governo, atualmente patrocina a construção de um bairro de mais 40 mil habitantes, ou seja, um adensamento ainda maior da Bacia do Paranoá e conseqüências para a cidade.

As questões a serem abordadas na pesquisa versam sobre o contexto histórico de ocupação e consolidação da capital federal, focalizando os problemas relacionados à

⁶ Presidente da Terracap na época do governo de José Aparecido.

⁷ Artigo disponível em: www.vitruvius.com.br. Acesso em 3.ago.2008.

⁸ Disponível em: www.estadao.com.br. Acesso em 3.ago.2008.

gestão dos transportes urbanos, sobre a construção do novo bairro Setor Noroeste, enfatizando o projeto e as modificações estruturais a serem feitas na cidade e previsões a respeito do futuro de Brasília após a consolidação do setor.

Este artigo objetiva compreender as estratégias de construção do novo bairro, buscando analisar as razões do governo e as modificações que ocorrerão na cidade, principalmente no que diz respeito ao tráfego de carros. Também, identificar os possíveis problemas que o aumento da frota e da circulação de automóveis provocará em determinadas regiões.

Contextualização histórica

A evolução da mancha urbana do Distrito Federal

“Brasília, hoje, é mais do que o Plano Piloto: ela é formada pelo referido centro e por uma constelação de cidades (...), num somatório de mais de 2 milhões de habitantes, disseminados no território do DF.” (PAVIANI; 2008)

No processo de urbanização há uma tendência em se formar aglomerados urbanos. No caso da cidade de Brasília, este aglomerado foi formado com intencionalidade explícita (FERREIRA, 1985, p. 44). Esta cidade criada também para desenvolver e urbanizar o interior do país teve seu princípio fundado na ordenação espacial. Nesta época, segundo Paviani (2008)⁹, continha formas rígidas e controladas. Brasília pode ser considerada parte de uma utopia na qual acredita-se que ao ordenar a configuração espacial pode-se mudar as relações sociais ali presentes, formando uma sociedade mais justa e igualitária (PENNA, 2003).

Há quem veja na organização do Distrito Federal um espaço gerador não de igualdade, mas de controle popular. Vesentini (1985), ao analisar o processo de construção e ocupação de Brasília, conclui que há uma enorme contradição entre o discurso de incentivo à cidade, sustentado na idéia de igualdade e justiça e as reais configurações da capital. Para ele, Brasília foi criada para a segregação espacial, na qual as massas pobres e provedoras de mão de obra deveriam ser afastadas do Plano Piloto. Para isso, foi fundamental o crescimento das cidades-satélites, garantindo a ordem ao erradicar os “pobres” e “feios”, que não se encaixam na beleza do Plano Piloto.

⁹ Em texto publicado no Correio Braziliense em 25/09/2008

Segundo Ferreira, o processo de urbanização de Brasília interage com o plano urbanístico e com a destinação do uso do solo. O resultado dessa interação se manifestaria “de forma concreta na organização do espaço aglomerado”. (1985, p. 50). A autora identifica três momentos nesse processo de produção do espaço urbano: a implantação, a consolidação e a expansão. E, em cada um desses momentos haveria formas dominantes na organização do espaço, formas cada vez mais flexíveis. (Ibidem).

Pode-se considerar que, no momento de sua implantação e consolidação, a forma dominante (de maneira geral) era o plano¹⁰ (plano urbanístico de construção e também plano segregador: permitir, na cidade, apenas as elites). Os governantes o seguiam, erradicando toda e qualquer população pobre que viesse a se instalar dentro dos limites do Plano Piloto, formando precocemente as cidades-satélites. A rigidez inicial do plano foi paulatinamente cedendo espaço à flexibilização. Por vezes, consequência da necessidade popular, por outras, resultado de políticas governamentais. Atualmente pode-se pensar que a forma dominante da organização espacial atende pelo nome de especulação imobiliária.

Primeiramente, quem determinou o processo de ocupação do Distrito Federal foi a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, a Novacap. Para isso, usava o preço dos terrenos e dos aluguéis para iniciar o processo de ocupação, um processo de segregação socioespacial. (BERTONE, 1987, 54). Com o controle das propriedades pela Novacap, apenas pessoas seletas podiam financiar a vida e o comércio dentro do Plano Piloto. A Terracap (Companhia Imobiliária de Brasília) teve origem na Novacap e, antes de ser fundada, era o departamento imobiliário da companhia. Com o crescimento do Distrito Federal, o governo decidiu desmembrar a Novacap, para criar que ficariam responsáveis por serviços específicos.¹¹ A Terracap tem como uma das principais funções a execução de atividades imobiliárias e suas políticas também priorizavam os grandes comerciantes e as pessoas com maior renda, sendo assim, manteve-se a transferência das populações de baixa renda para a periferia. (Ibidem)

O cuidado do governo para impedir o crescimento espontâneo dentro do Plano Piloto sempre foi significativo, firmando-se a cidade ordenada. A desordem ficava para a periferia, que crescia espontaneamente e de forma incompleta, visto que carecia de

¹⁰ Por plano, aqui, considera-se o plano piloto da cidade, projetado por Lúcio Costa. Já Plano ou Plano Piloto, refere-se à área central de Brasília.

¹¹ Disponível em <<http://www.terracap.df.gov.br>> Acesso em 09.jan.2011.

equipamentos urbanos. Parece que as ditas cidades-satélites e o entorno não faziam parte da cidade Brasília, eram apenas organismos crescendo alheios aos mecanismos desenvolvimentistas do governo. Como o Plano não comportava¹² todo esse contingente populacional, a expansão ocorreu horizontalmente e as populações de baixa renda foram afastadas do centro.

Ainda hoje, a prioridade de investimentos é do Plano, o que gera explícita diferença socioespacial entre o centro e a periferia. Segundo Vesentini (VESENTINI, 1986, p. 145), “o Plano Piloto concentra o que há de melhor na cidade: serviços urbanos, equipamentos, infra-estrutura, ofertas de emprego. Concentra também as pessoas de poder aquisitivo mais elevado”. Para ele é possível “[...] até mesmo afirmar que, em geral, as cidades-satélites são de fato ‘cidades-dormitórios’, já que possuem poucas atividades produtivas e oportunidades locais de trabalho.” Entretanto, ele ainda afirma que “o Plano Piloto como tal não existiria sem as cidades-satélites”, pois “nelas reside a maior parte dos operários que trabalham no Plano Piloto, além de sua superpopulação relativa ou exército de reserva”. (ibidem) Vesentini ainda conclui sobre o processo segregatório de ocupação da cidade:

“Brasília, dessa forma, é uma só cidade, do Plano Piloto às cidades-satélites. Mas os mecanismos de segregação espacial [...] já foram dados por princípio, desde a concepção e a edificação da cidade.” (Ibid., 145)

Outra forma de organização do espaço em Brasília foi o controle do mercado, principalmente de imóveis. Com a extensão do capitalismo, se faz uma aliança entre os setores econômicos e o Estado, e desta forma o espaço foi organizado “voltado prioritariamente às exigências da reprodução econômica.” (CARLOS, 1985, p. 50). Sob esse ponto de vista, o solo urbano passa a ter novo significado, torna-se fonte de valorização. A cidade perde a função de morar e se torna local de produção do capital e de pregação de imagens.

Dentro da Bacia do Paranoá ainda há um último espaço “vazio”. Vazio de construções, mas cheio de vida; de plantas e animais nativos e também cheio de “intencionalidades de uso”. (PENNA, 2005). É neste espaço “vazio” que se pretende

¹² Não comporta em termos de ‘ser acessível’ pois a previsão de Lúcio Costa, de 500 mil habitantes no Plano Piloto, ainda não foi atingida. Atualmente a população é aproximadamente 340 mil habitantes. (www.estadao.com.br)

construir um novo bairro, o “bairro verde” e “ecologicamente correto”. O setor Noroeste foi previsto por Lúcio Costa no Brasília Revisitada em 1987, quando a cidade ainda não estava tomada como hoje. Outros bairros já foram construídos depois, como Águas-Claras e Jardim Botânico.

Por ser o último espaço “vazio” dentro do Plano Piloto, o novo bairro será o mais moderno e também o mais caro. “... Capturados pelo mercado, o espaço urbano e natureza incorporam as leis do valor e da mercadoria.” (Ibid., p. 59). O discurso em favor da construção do Noroeste se utiliza do “verde” como recurso de valorização dos imóveis. Conjuntamente, o incentivo por parte do Governo para a expansão de Brasília e para a atração populacional é gritante, aliado ao discurso do déficit habitacional, cria-se uma demanda por habitações de alto padrão.

Ao longo destes processos de expansão, a ordem da cidade vai sendo desfeita pela ordem do capital. Os espaços antes inadequados aos “barracos” das populações de baixa renda são contraditoriamente compatíveis com residências de luxo.¹³ A cidade, que deveria ser coberta por verde e tranquila, passa a ter um trânsito caótico e um adensamento urbano cada vez mais evidente. Problemas como desgaste ambiental, redução do abastecimento hídrico, dentre outros, são realidade dentro da sonhada capital.

Apesar de tudo, o governo insiste em aumentar as áreas de especulação, ignorando completamente todos os fatos que alertam para a importância de controlar o adensamento em Brasília, que de cidade política torna-se metrópole caótica. O desordenamento da cidade ordenada começa a aparecer por baixo do tapete dos discursos de desenvolvimento da cidade.

Brasília, a cidade do automóvel

O histórico da evolução do trânsito em Brasília remete ao histórico da própria evolução de Brasília como cidade e encontra ecos em todas as suas fases de desenvolvimento. Entender a questão do trânsito requer entender o próprio momento pelo qual a cidade passava, e, tendo sido uma cidade planejada, suas implicações vêm

¹³ Referência em especial à Vila IAPI, a qual teve sua população erradicada para a C.E.I (atual Ceilândia). A remoção da antiga favela teve como argumento a proteção da Bacia do Paranoá, visto que a área era de sensibilidade ambiental. Contudo, atualmente a mesma área é ocupada pelo Setor de Mansões *Park Way*, Guará II e o Setor de Mansões IAPI. (OLIVEIRA, T.M.G.; 2007)

desde o começo da empreitada da transferência da capital federal ao Centro-Oeste do país.

O executor do projeto de Brasília, o então presidente Juscelino Kubitschek, guiou seu governo a partir de um Plano de Metas, contendo trinta metas a serem atingidas durante seus cinco anos de governo, sendo a trigésima-primeira – a chamada meta-síntese – a construção de Brasília. O Plano de Metas de JK foi feito baseado num estudo conjunto entre o BNDE, a CEPAL e uma Comissão Mista Brasil-EUA, ainda no governo Vargas, feito para identificar “pontos de estrangulamento” da economia brasileira, que impediam o crescimento; o Plano de Metas visava justamente combater estes pontos.

Sendo as metas bastante interconectadas, tanto entre si quanto com outras áreas de carência, a exemplo da meta de mecanização da agricultura que implicava num estímulo à produção de maquinário agrícola, foi criado um órgão central, o Conselho de Desenvolvimento, que atuava nas diferentes metas através de grupos executivos. Dentre os mais atuantes estava o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que tinha por metas estimular o setor automobilístico nacional a fim de equilibrar a balança comercial, bastante afetada pelas importações (SILVA, 2006). As metas automobilísticas tinham grande importância para o governo, e isso se refletiu na construção da nova capital.

Brasília, sendo construída sob o ideário modernista, quando “o modelo urbanístico estava no auge do rodoviarismo” (TEIXEIRA, 2008) e tendo em vista o Plano de Metas de estímulo ao setor automotivo, foi desenhada para circulação viária, tão e exclusivamente. Suas longas distâncias, suas calçadas interrompidas, seu terreno irregular e seu comércio e serviços setorizados apresentam-se como um desestímulo à atividade de andar à pé, enquanto as largas avenidas, vias de velocidade rápida e malha viária sem semáforos (à época da construção) são um estímulo extra para circular de automóvel.

Aliam-se a este cenário fatores da evolução de Brasília como cidade, tais como: a criação de cidades-satélite longes umas das outras, porém dependentes entre si e do Plano Piloto; o sistema de transporte público ineficiente e inoperante; a ausência de políticas públicas de incentivo à construção de ciclovias; o sistema metroviário planejado para atender apenas a uma parte da população, etc. Alia-se ainda a

popularização dos veículos particulares e o aumento do crédito fácil e financiamentos para populações de baixa renda, o que gera uma frota enorme e sempre crescente, com a chegada de 7.300 automóveis novos por mês nas ruas (dados do Sincofiv-DF) e uma média distrital de 2,4 carros por habitante, a mais alta dentre as Unidades de Federação.

Crescimento e consolidação da capital

O problema de trânsito em Brasília está intimamente ligado ao problema fundiário; a construção de Brasília foi planejada, porém, paradoxalmente, não o foi o seu crescimento. Os problemas de terra e habitação do Distrito Federal já começaram antes da capital ser construída, uma vez que já havia povoados em Planaltina e Brazlândia – ambos desapropriados pelo então governador de Goiás, José Ludovico de Almeida. Porém, a estrutura das cidades permaneceu, e viriam ser repovoadas e expandidas em alguns anos por migrantes. O erro primordial no planejamento da transferência da capital foi o governo JK não ter levado em consideração a massa de migrantes trazida para a construção da cidade, e este erro foi a força motriz para o adensamento sem controle do Distrito Federal.

A infra-estrutura viária não acompanhou este crescimento populacional. No ano da construção de Taguatinga, havia apenas 45km de vias pavimentadas no DF; no ano de inauguração de Brasília, este número havia subido para 300 km, porém sua população já era de 65.000 habitantes, segundo o Censo Experimental de Brasília. O setor habitacional continuou a crescer, com a criação de Sobradinho, a urbanização do Núcleo Bandeirante e a criação da Ceilândia, e a cidade cada vez mais se expandia para longe do centro; as obras viárias, entretanto, se localizavam predominantemente no Plano Piloto, com destaque para a construção de 6 viadutos fazendo a ligação entre a L2 Norte e Sul, e mais um ligando o Cruzeiro ao Setor Militar. Já em 1970 a cidade mostrava seus problemas com o trânsito, quando mais de 100 postes de luz foram derrubados por veículos desgovernados, segundo levantamento da CEB.

Com o aumento no volume do trânsito e um sistema viário cada vez mais deficitário, em 1973 foram instalados os primeiros semáforos do Distrito Federal, em quatro cruzamentos na Avenida Comercial de Taguatinga. Mais tarde no mesmo ano seriam instalados os primeiros semáforos do Plano Piloto, e já em 1974 o Plano contava com semaforização na W3 Sul, na L2 Sul e no Setor Hoteleiro. Seguidas a isso, vieram

uma série de correções no sistema viário do DF, como a implantação de tesourinhas no Eixo Rodoviário, obras de melhoria na EPTG, inauguração da Ponte Costa e Silva e Ponte das Garças, que ligam o Plano Piloto ao cada vez crescente Lago Sul e setores de mansões tangentes, duplicação da avenida das Nações, construção de viadutos de ligação entre a W3 Sul e Norte, entre a EPIA e a EPTG, entre o Setor Comercial Sul e Setor Bancário Sul, e trevos de ligação na interseção da EPTG com o Pistão Sul.

Porém, mesmo com as diversas obras, o crescimento habitacional do Distrito Federal não parava de crescer, alcançando 1 milhão de habitantes em 1977 e uma frota de mais de 200.000 carros em 1979. Há então a primeira tentativa de organização territorial, com o Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT), em 1978. Ele previa a expansão controlada da urbanização no DF, rumando a Oeste do Plano Piloto, com novos setores habitacionais entre Taguatinga e Gama, na Área Complementar 1 (futura Águas Claras) e a localização de Samambaia, que foi concluída em meados da década de 1980, ainda sem ruas pavimentadas. Numa tentativa de desafogar o crescente trânsito na EPTG, foi criada a via Estrutural e a Avenida Elmo Serejo em Taguatinga. Porém, a década de 1980 apresentaria uma explosão demográfica não considerada pelo PEOT, tanto no entorno do DF quanto em loteamentos irregulares, muitos destes que foram desviados para Samambaia, ainda carente de infra-estrutura viária básica. Mesmo tentativas na década de 1980 de frear o crescimento urbano, com a expulsão de migrantes pelo governador José Aparecido e o reconhecimento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO não foram suficientes.

Uma sucessão de planos organizacionais sucedeu o PEOT (como o POT e o POUISO), até surgir o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) em 1992, que vigora até hoje, com revisões. Na época do PDOT, a população do DF mais a do entorno já passava os 2 milhões de habitantes, de acordo com censo do IBGE, porém não houve mais grandes transformações no sistema viário. Apenas obras específicas foram feitas, como a conclusão da terceira ponte do Lago Paranoá e a duplicação das vias L4 e L3. O sistema metroviário, planejado para desafogar o trânsito nas grandes vias, levou nove anos para ser inaugurado, interligando Brasília a Taguatinga e Samambaia, e anos depois à Ceilândia. O sistema viário só passou a ser novamente o foco das políticas de governo com o Plano de Transporte Urbano, parte do Plano Brasília Integrada, ratificado em 2007. Parte das obras previstas estão sendo concluídas,

como a construção de quatro viadutos na EPTG e a terceira faixa da EPIA, porém o Plano ainda carece de um estudo detalhado de transportes visando o longo prazo.

O trânsito em Brasília

Com uma frota de carros e uma população sempre crescentes, o trânsito em Brasília hoje está em estado caótico e irreversível (PAVIANI, 2008). Brasília foi projetada para 500.000 habitantes, possuindo atualmente 2.500.000, segundo censo de janeiro de 2008 do IBGE. O processo de urbanização desgovernado e descontrolado não foi acompanhado de políticas eficientes de transporte público, e o sistema viário existente não foi planejado para suportar a crescente frota.

Os planos de otimização foram feitos sempre visando consertar os problemas existentes, pensando no curto prazo, o que vai de encontro com o que está estipulado na Agenda 21. Este planejamento ineficiente criou diversos gargalos em certos pontos da cidade, como na saída sul do Eixo Rodoviário, onde cinco vias convergem em uma, no balão do aeroporto, despreparado para suportar o fluxo indo para Taguatinga e Guará, ou ao longo da EPTG. Este tipo de planejamento imediatista também gerou novos congestionamentos ao tentar resolver problemas existentes. Caso da ponte JK, feita para amortizar o trânsito interno do Lago Sul (causado pela grande expansão de condomínios como o Jardim Botânico e o Setor de Mansões Dom Bosco), e que acabou por transformar a Esplanada dos Ministérios, até então uma via de circulação interna, em um corredor de carros.

O comércio das entrequadras do Plano Piloto, originalmente voltados para atender a população local, se especializaram em determinados serviços (ganhando inclusive alcunhas setorializadas, como Rua das Farmácias, Rua da Moda, Rua da Informática, etc.) e se tornaram pólos atrativos de moradores de todo Plano Piloto e regiões limítrofes, causando congestionamento nas vias coletoras. Os estacionamentos, que não acompanharam o crescimento da frota de carros, hoje apresentam sérios gargalos nos centros comerciais do Plano Piloto, Taguatinga e Ceilândia. Todos estes são problemas resultantes da falta de planejamento e descaso com o sistema de transporte ao longo da história do Distrito Federal.

A questão viária nas duas regiões contíguas ao Plano Piloto

De acordo com Vicente Lima, o setor Noroeste foi planejado com base nos erros constatados em outras regiões da cidade, mas principalmente no Sudoeste, buscando prevê-los e corrigi-los.

No Sudoeste, atualmente, o grande fluxo de veículos e a falta de estacionamentos são os maiores problemas do Sudoeste no que diz respeito à temática viária. Esses problemas derivam de uma falta de planejamento de tráfego que deveria ter sido bem realizado. Segundo Joaquim Aragão, especialista em engenharia de transportes, devem ser tomadas algumas ações primordiais, tais como: realizar a hierarquização das vias internas e de acesso além de realizar uma simulação de tráfego para prever a quantidade e o tipo de veículos que saem do setor como os que para ele se direcionam. Essa hierarquização é fundamental para que sejam definidas as utilidades de cada via.

No que tange à classificação viária, há diversas classificações. No presente artigo serão classificadas em três tipos principais, de acordo com o Código Nacional de Trânsito: *via arterial*, que forma a estrutura viária principal da cidade, destinada a receber a maior carga de tráfego, definindo os principais acessos da cidade e ligações interurbanas; *via coletora*, destinada a veículos que entram/ saem das vias locais ou arteriais e; *via local*, de unidade de residência, cuja função básica é de formar o itinerário de veículos das vias coletoras às habitações.

O que ocorre no Setor Sudoeste é que essa hierarquização não é visível. O setor depende de duas vias consideradas cruciais ao tráfego do bairro: a Primeira Avenida e a Estrada Parque Indústrias Gráficas. A Primeira Avenida, que separa as quadras 300 das 100, é uma via de dupla função, de mão e contramão com canteiro central, composta por duas faixas em cada sentido, faixas de pedestre e rotatórias. Ela faz a ligação do setor ao Eixo Monumental, além das entradas de todas as quadras do Sudoeste, feitas por meio de rotatórias. Além disso, a avenida recebe o tráfego dos carros que vêm de outras grandes e importantes vias, formando “gargalos” e provocando grandes engarrafamentos nas três vias. A Estrada Parque Indústrias Gráficas faz a ligação do Eixo Monumental à Estrada Parque Taguatinga (EPTG), na divisa entre as quadras 100 e o Parque da Cidade Sarah Kubitschek. É uma via de mão e contramão com canteiro central, com 3 faixas em cada sentido, onde os nós são caracterizados pela presença de

semaforização. Recebe os veículos que vêm da Estrada Setor Policial Militar (ESPM), onde configura-se mais um nó.

O planejamento da integração viária do setor e das vias internas de circulação é premissa para a viabilização do projeto bem como definir a hierarquização. Além disso, é mister saber que, para uma melhor inserção do bairro à cidade, devem ser feitas alterações estruturais nas vias afim de adequá-las ao aumento do fluxo de veículos ocasionado pela construção do novo setor. Para Aragão, o grande problema não são as vias em si e sim a articulação dos cruzamentos, considerados por ele pontos de conflito. “Tem de se ver como os cruzamentos vão funcionar, pois estes são os elos mais fracos da cadeia de vias.”

O projeto é característico da falta de planejamento viário no Brasil. “Não há nenhuma seqüência nas vias, tudo acaba em ‘T’. Não existe uma rede de sistemas que combinam entre si.”, afirma o especialista. Para ele, os grandes problemas no sistema viário decorrem dessa falta de hierarquização, pois esse planejamento daria embasamento para saber como resolvê-los.

Como colocado anteriormente, o Noroeste causará problemas da mesma magnitude dos do Sudoeste ou piores. De acordo com Vicente Lima, não existe um plano viário interno no setor, o que pode gerar problemas sérios de congestionamento tanto dentro como fora do setor. Além disso, parece que os problemas no sudoeste não foram revistos e se repetem mais uma vez.

Segundo Mônica Veríssimo, da Fundação Sustentabilidade e Desenvolvimento, existe um problema sério na final da asa norte. Nas últimas quadras 900 desse bairro, destinado a construção de escolas, igrejas, surgem condomínios de quitinetes e universidades. Nesses locais percebe-se um alto número de carros particulares, na consolidação do Setor Noroeste, o problema de congestionamento da L4 irá se tornar rotina. No entanto Vicente Lima disse categoricamente que essa mesma via seria ociosa sem nenhum problema futuro, o professor Aragão reiterou a afirmativa. Existe outro aglomerado surgindo no Lago Norte, chamado Centro de Atividades. Inicialmente o mesmo constituía local reservado para eventos e setor de serviços. No entanto, ele constituiu-se em moradia para pessoas e uma moradora apontou um problema inusitado, como a Caesb não dimensionava o local para morada, o abastecimento de água fica comprometido. Tal fator mostra mais uma vez futuro engarrafamento no final do Eixão.

Existem também outras cidades as quais serão comprometidas nesse trecho como Sobradinho, Lago Norte, Planaltina e principalmente a Asa Norte.

Considerações Finais

A análise teórica realizada neste trabalho consistiu na construção de um conhecimento acerca da malha viária da cidade de Brasília, orientada de acordo com a ocupação urbana da cidade. O setor Noroeste faz parte de um processo no qual a ordem é ditada pelo capital. O foco das atenções do governo não são as necessidades da população, são as maneiras provedoras de acúmulos financeiros. O Noroeste faz parte de um devaneio, no qual um grupo seletivo terá benefícios e as classes segregadas permanecerão na invisibilidade. Conforme Paviani, (2008) a concretização do projeto Noroeste é viável em termos legislativos, porém inviável e infundada se seguido o “bom-senso”. O pesquisador considera que é fundamental, no desenvolver de uma cidade, garantir “espaços de reserva”, constituindo áreas vazias [de construção] destinadas a usos futuros em caso de necessidade.

O espaço é subordinado e subordinante. As ações de uso da terra no Distrito Federal estão configurando um novo espaço urbano na capital. É este espaço que vai agir sobre a sociedade, esta vai sentir as conseqüências de planejamentos e projetos dotados de interesse e vazios de “bom-senso”.

Percebe-se claramente uma falta de descompasso entre os órgãos do Distrito Federal no planejamento do Setor Noroeste. Também se mostra outro fator, a questão da falta de informações tanto sobre o setor quanto do projeto viário local. Mesmo assim, apesar da falta de sintonia, o Noroeste mesmo não “cabendo” no Distrito, tudo já parece bastante definido e consumado.

Com isso, o trânsito mesmo bem estruturado a partir da consolidação do Setor não será capaz de atender a demanda de carros atual.

Referências Bibliográficas

ALMIRANTE, Marcelo. **Distrito Federal: Cronologia da Evolução do Sistema Viário**. Disponível em: <http://zrak7.ifrance.com/df-sv.pdf>

_____. **A capital da geopolítica**. São Paulo: Ática, 1986. 240 p.

Endereços eletrônicos

BERTONE, Leonor Ferreira. O Estado e a urbanização do Distrito Federal. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Urbanização e metropolização**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Codeplan, 1987.

_____. **Caos no trânsito urbano do Distrito Federal**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc223/mc223.asp>

CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/codigo/conceitos.htm>

FERREIRA, Ignez C.B. O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília. In: PAVIANI, Aldo; et al. **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.

FLÓSCULO, Frederico. **O Setor Noroeste e sua falácia de “projeto ecológico”**. Disponível em: <http://www.unb.br/noticias/unbagenda/artigo.php?id=111>

LIMA, Paulo Castilho. **A especulação imobiliária em Brasília**. In: PAVIANI, Aldo (org.). Brasília: moradia e exclusão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996. Pp. 169-188.

PAVIANI, Aldo. **A Brasília de todos brasileiros**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/02.015/2078>

PENNA, Nelba Azevedo. Fragmentação do ambiente urbano: crises e contradições. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz A. de C. (orgs.) **Brasília: Controvérsias ambientais**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

SILVA, Suely Braga de. **50 Anos em 5: A Odisséia Desenvolvimentista do Plano de Metas**. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br>

TEIXEIRA, George Lavor; SILVA, Leandro Rodrigues. **Entrevista**. Disponível em: <http://www.secom.unb.br/entrevistas/entrevista.php?id=23>

VESENTINI, José William. Construção do espaço e dominação – considerações sobre Brasília. In: **Teoria & Política**. São Paulo: Editora Brasil Debates, 1985. ano 2, n. 7. pp. 102-121.