

DEPENDÊNCIA DO AUTOMÓVEL, PLANEJAMENTO URBANO E A CIDADE DE BRASÍLIA**Anamaria de Aragão Costa Martins**

Urbanista do Governo do Distrito Federal (GDF). Professora do curso de arquitetura e urbanismo da Faculdade de Tecnologia e Ciências Sociais Aplicadas do Centro Universitário de Brasília (Fatecs/UniCeub).

E-mail: anamaria.martins@uniceub.br.

Vicente Correia Lima Neto

Técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea. *E-mail:* vicente.neto@ipea.gov.br.

A relação entre a forma urbana e o sistema de transportes é biunívoca. Por um lado, a tecnologia de transporte permite o desenvolvimento de certos modelos de cidades e, por outro, cada configuração urbana responde de diferentes formas à utilização do transporte coletivo. Este trabalho realiza uma breve revisão da literatura sobre conceitos de planejamento regional aplicados à formação das cidades, e objetiva, a partir de análise estatística, relacionar os elementos formadores na construção do território metropolitano com a forma de se deslocar nesses espaços.

A dependência do automóvel que hoje se vivencia em grande parte das cidades começou a ser planejada há quase um século, com os primeiros conceitos do planejamento regional. A descentralização, como forma de corrigir as mazelas da cidade industrial, congestionada e insalubre, toma forma com a cidade-jardim de Ebenezer Howard. O sistema descentralizado permitiria o crescimento indefinido, resolvendo o problema da metrópole do período. Quando as ideias de Howard e o conceito de planejamento regional de Patrick Guedes migraram para os Estados Unidos, em 1922, passaram a constituir a filosofia da *Regional Planning Association of America* (RPAA), fundada por Lewis Mumford, Clarence Stein, Benton Mckaye e Charles Whitaker. O automóvel, então, ganhou importância na perspectiva do planejamento regional e no processo de descentralização.

Os paradigmas do planejamento regional acabaram influenciados pela perspectiva de descentralização urbana que seria articulada por um sistema viário de caráter regional, materializada no conceito de *parkways* – estradas-parque que cruzariam o espaço rural e natural –, caracterizado como um cinturão verde, enlaçando diferentes núcleos urbanos da nova

metrópole, que cresceria a partir de agrupamentos suburbanos, contornando o problema das altas densidades da metrópole industrial. Esta perspectiva orientou toda uma geração de planos de abrangência regional, como o Plano da Grande Londres (PGL), de 1944. Os elementos essenciais deste plano – presença de um cinturão verde, controle do crescimento do centro urbano mediante a criação de cidades-satélites e articulação do território por meio de um sistema de estradas-parque – influenciaram o planejamento regional de várias cidades, entre elas, Brasília.

O estudo faz um paralelo dos elementos presentes no PGL com Brasília, compreendida pelo conjunto de aglomerados urbanos que circundam o Conjunto Urbanístico de Brasília (Plano Piloto de Lúcio Costa), até o limite geopolítico do Distrito Federal. Brasília é analisada a partir de uma leitura histórica de suas cidades satélites, de suas estradas-parques e de seu cinturão verde. Observa-se que esta geografia de ocupação do território estruturou a organização socioespacial da população induziu a forma desta se deslocar.

Observa-se em Brasília uma forte relação da renda com o espaço, em uma relação praticamente linear: com predominância de renda alta na região central e menores rendas conforme o afastamento do epicentro. A densidade demográfica, quando analisada em conjunto com outras variáveis complementares, auxilia a compreensão da forma urbana e do resultado das ações de planejamento. A densidade demográfica calculada para as regiões de Brasília corresponde ao oposto do observado no efeito da renda no espaço.

O padrão espacial acaba condicionando o deslocamento da população. Segundo dados da pesquisa *Origem e destino do Distrito Federal para*

as regiões administrativas (Codeplan, 2000) para o ano de 2000, observa-se a predominância do deslocamento por automóvel privado nas cidades de Brasília, Lago Sul e Lago Norte e os valores mais baixos de deslocamento por modos não motorizados nessas localidades. A premissa de que a forma urbana condiciona a mobilidade da população reafirma-se para estas localidades – a baixa densidade demográfica conjugada com a elevada renda da população inibe os deslocamentos mais “sustentáveis” na urbe, que se utilizariam do modo coletivo e não motorizado. Pela correlação das variáveis renda e modos de deslocamento, observa-se um valor positivo com o deslocamento motorizado e negativo para os demais modos de deslocamento; ou seja, quanto maior for a renda, menor será a quantidade de viagens realizadas por modos não motorizados ou coletivos.

Isso posto, as decisões de planejamento dos últimos cinquenta anos prejudicaram grande parte da população do Distrito Federal e reforçaram a lógica de dependência entre as cidades-satélites e o centro – o Plano Piloto. Na escala intraurbana, a baixa densidade observada aliada a alta renda da população no Plano Piloto e sua área adjacente inibi o deslocamento não motorizado ou por modos coletivos, obrigando o uso de modos motorizados individualizados, implicando em uma dependência optativa pelo automóvel individual.

REFERÊNCIA

CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. **Pesquisa domiciliar de transporte**. Brasília: Codeplan, 2000.

SUMÁRIO EXECUTIVO