

Parem, que eu quero descer

ANA HELENA PAIXÃO
DA EQUIPE DO CORREIO

O impensável aconteceu:

as pistas largas da nova capital ficaram pequenas demais para os carros que trafegam por elas todos os dias. "A capacidade das vias está esgotada. Ou se pensa de forma integrada um novo sistema de transporte público e particular para Brasília, ou será o caos", calcula o professor de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília (UnB), Paulo César Marques.

"Estamos próximos do colapso desse sistema". Hoje, o Plano Piloto e as cidades que surgiram ao redor abrigam 2,2 milhões de habitantes. E estes detêm uma frota de quase 800 mil carros. Um para cada três moradores.

Especialista em engenharia de trânsito, Marques afirma que o modelo viário imaginado para Brasília foi distorcido com o passar dos anos. "Era para as pessoas fazerem tudo a pé, usando escorolas, clubes e comércio das quadras. O carro seria para ir ao trabalho, para usar pouco", pondera. Mas, com o crescimento acelerado do DF, o brasiliense desloca-se de uma área para outra em busca de educação, saúde, lazer e serviços. "Criou-se, assim, uma dependência excessiva do carro. As pessoas não vão nem à padaria a pé."

O diretor de Segurança do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF), Antônio Bonfim, concorda. Segundo ele, todos os dias há 150 veículos novos nas ruas do DF. "Por isso, apesar das melhorias e adequações viárias que são feitas, as vias estão mais saturadas a cada dia", explica.

Esse não é o único problema gerado pelo crescimento da frota. O brasiliense é obrigado a sair cada vez mais cedo de casa ou mais tarde do trabalho para enfrentar o trânsito em horários de pico. Quem não adota essa precaução precisa ter paciência para trafegar a 20 kms/por hora nas vias que ligam o Plano Piloto às demais cidades do DF. "Pior para quem fica nos ônibus lotados que ficam presos em engarrafamentos", lembra Paulo César Marques.

Não é de hoje que as autoridades locais pensam numa forma de fazer o brasiliense largar o carro na garagem e migrar para o transporte público. Na década de 90, a solução imaginada foi a construção do Metrô. Mas o serviço, ainda não concluído, é subutilizado mesmo nos pontos onde opera regularmente.

"Se não melhorarmos a oferta e a qualidade do transporte público, o problema persistirá", considera o secretário de Transportes do DF, Mauro Cateb. Para tanto, o governo local acaba de firmar novo convênio com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para aplicar US\$ 240 milhões, (quase R\$ 500 milhões) para integrar o sistema.

"Brasília é uma cidade diferente de todas as outras do país e do mundo. Não dá para comparar seu sistema de transporte com outros, nem buscar soluções em Londres, Washington ou São Paulo", alerta o especialista em Engenharia de transporte José Alex Sant'Anna. Para ele, ao criar um viaduto para desafogar o trânsito num ponto do DF, as autoridades só transferem o problema de lugar. "A fluidez na área que sofreu intervenção será garantida. Mas vai engarrafar em outro ponto". O professor José Alex faz um desafio: "Se inventarmos uma cidade do século 20, a mais moderna do mundo, está na hora de desenvolvermos um sistema de transporte do século 21 para Brasília".