

Cadu Gomes/CB/29.6.06

AMORES POSSÍVEIS

A HISTÓRIA DE DOIS ANDARILHOS, ERNANI E MARIANA. ELA BUSCAVA PROTEÇÃO. ELE GANHOU UMA COMPANHEIRA.

PÁGINA 18

BRASÍLIA, SEGUNDA-FEIRA, 3 DE JULHO DE 2006
Editora: Samanta Sallum // samanta.sallum@correioweb.com.br
Subeditores: Ana Paixão, Roberto Fonseca e Valéria de Velasco
Coordenadora: Taís Braga // tais.braga@correioweb.com.br
e-mail: cidades@correioweb.com.br
Tels. 3214-1180 • 3214-1181
fax: 3214-1185

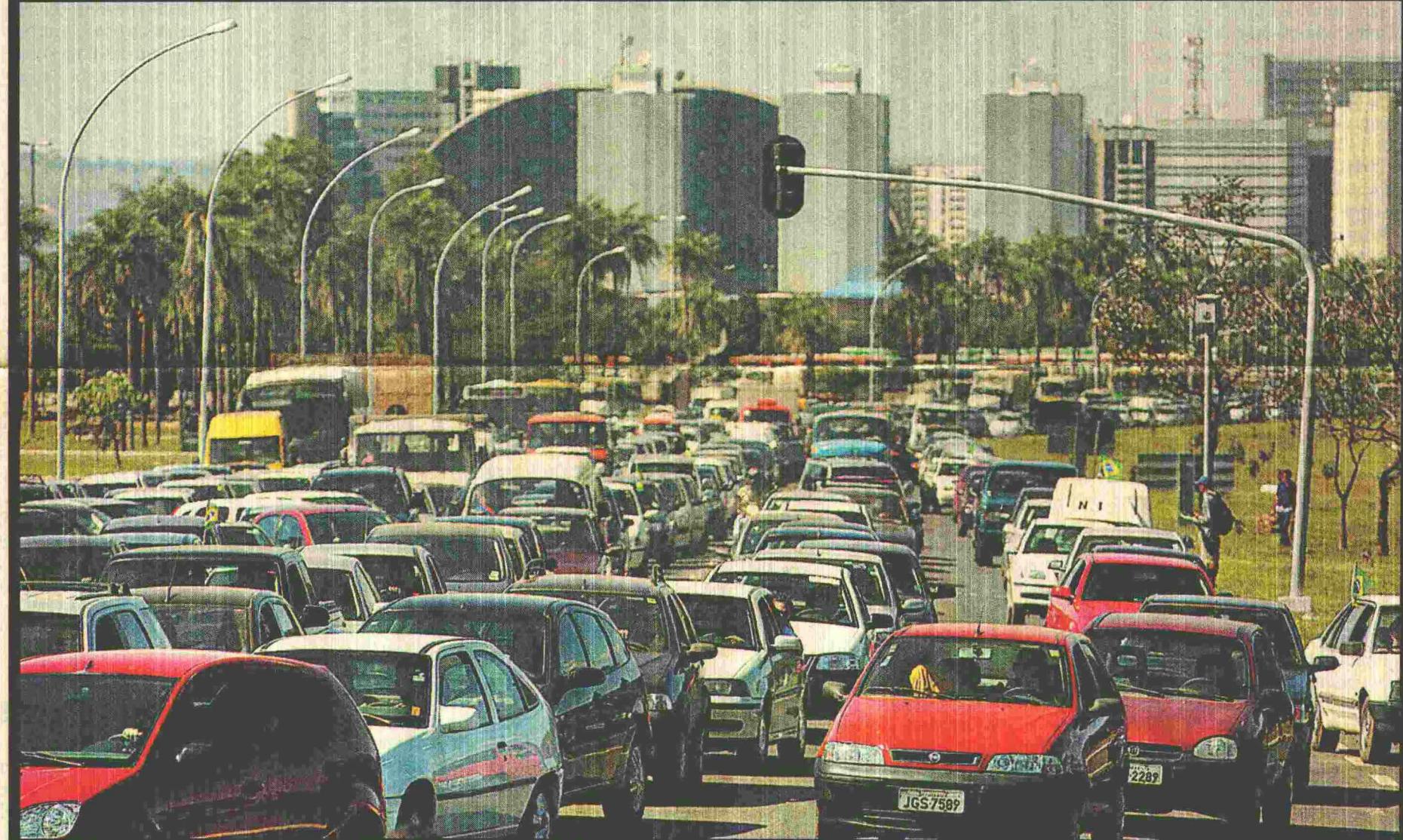
URBANISMO

A quantidade de veículos que circulam pela área tombada já compromete a qualidade de vida dos brasilienses. A frota é tão grande que seria possível colocar todos os moradores da capital dentro dos 1,9 milhões de carros

Patrimônio AMEAÇADO

DF-Brasília

Marcelo Ferreira/CB/2.6.06



PARA OS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO, O TOMBAMENTO DA CIDADE ATRAPALHA A REALIZAÇÃO DE OBRAS QUE SOLUCIONEM O PROBLEMA DOS ENGARAFAMENTOS, COMO OS QUE OCORREM NO EIXO MONUMENTAL

Afrota de carros do Distrito Federal é tão grande que seria possível colocar toda a população da capital federal dentro dos veículos que circulam pelas vias da cidade. Brasília é a recordista brasileira no número de carros por habitante. Existe um automóvel para cada 2,4 pessoas. O excesso de veículos nas ruas deixa o trânsito cada vez mais caótico e já compromete a qualidade de vida dos brasilienses e a preservação do patrimônio cultural da humanidade.

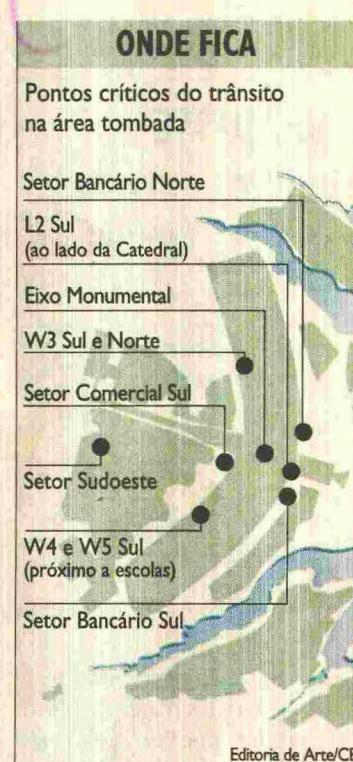
Na Esplanada dos Ministérios, milhares de carros estacionados irregularmente atrapalham a visão do principal cartão postal da cidade. Ao lado da Catedral, o trânsito praticamente pára nas horas de rush. Circular pela área central ou encontrar uma vaga de estacionamento são um verdadeiro teste de paciência. Nas ruas largas e arborizadas de Brasília, planejadas para terem um trânsito organizado, o fluxo de veículos está cada vez mais lento.

Como Brasília é tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade, qualquer alteração no Plano Piloto depende de autorização do governo federal. E o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) é rigoroso na aprovação de projetos que alterem as escalações de urbanização da cidade. Para ampliar e duplicar vias, construir cruzamentos ou viadutos na área tombada, os órgãos de trânsito precisam submeter os planos ao crivo do Iphan, que proscreve a maioria das mudanças mais drásticas no sistema viário de Brasília.

Especialistas também defendem a preservação da área tombada e são contra alterações nas rodovias e vias urbanas da capital federal. Como a frota de carros

cresce mais de 6% ao ano, a ampliação das vias poderia estimular ainda mais o crescimento do número de veículos em circulação e piorar a situação a longo prazo. Atualmente, existem cerca de 840 mil carros em circulação nas vias do Distrito Federal. Em São Paulo, onde o trânsito é caótico, a média é de um veículo para cada três habitantes. Na cidade do Rio de Janeiro, 1,9 milhão de veículos circulam pelas vias da cidade.

O especialista em engenharia viária e professor da Universidade de Brasília Paulo César Marques acredita que a solução não é aumentar o espaço destinado aos carros, mas sim encontrar uma maneira de tirá-los da rua. "É claro que os órgãos de trânsito às vezes precisam fazer intervenções como a construção de um retorno ou a melhoria no raio de uma curva. Mas é complicado fazer grandes reformas no sistema viário porque isso certamente vai gerar uma demanda ainda maior", explica Paulo César. A forma de re-



“
BRASÍLIA FOI MUITO BEM PLANEJADA E A SOLUÇÃO PARA TODOS ESSES PROBLEMAS ESTÁ NO PLANO. O PROJETO ORIGINAL PREVIA ESTACIONAMENTOS SUBTERRÂNEOS NO SETOR COMERCIAL SUL, MAS ELES NUNCA FORAM CONSTRUÍDOS

Alfredo Gastal
Superintendente do Iphan

melhorou significativamente o trânsito dos motoristas a caminho da via Estrutural, precisou ser reformulado 13 vezes para se adequar às normas do tombamento de Brasília. O viaduto do Catetinho também foi adaptado para não atrapalhar a visibilidade da primeira residência de Juscelino Kubitschek.

O superintendente do Iphan, Alfredo Gastal, explica que o tombamento é o principal instrumento para preservar a cidade e

não pode ser desrespeitado. "Brasília foi muito bem planejada e a solução para todos esses problemas está no plano. O projeto original previa estacionamentos subterrâneos no Setor Comercial Sul, mas eles nunca foram construídos. De vez em quando aparecem no Iphan alguns projetos mirabolantes, como o de transformar a Rodoviária do Plano Piloto em um grande estacionamento. É um absurdo porque a Rodoviária é tombada e não pode

ser descaracterizada dessa maneira", justifica Gastal.

Nem mesmo os bairros mais novos de Brasília escapam do trânsito caótico. A lentidão do fluxo de veículos no Setor Sudoeste, que também está na área tombada, é a maior reclamação da população do bairro. Criado há 15 anos para abrigar a classe média do Distrito Federal, o Sudoeste tem hoje 40 mil moradores.

Insuficientes

A dificuldade de circular pelas vias comerciais e residenciais, principalmente nos horários de pico, já é motivo de dor de cabeça para os habitantes do bairro. Na entrada de algumas quadras, os carros ficam aglomerados e o trânsito pára. Nos balões e nas saídas das áreas residenciais, os motoristas têm dificuldade para alcançar a avenida principal e o Eixo Monumental. Os estacionamentos dos comércios são insuficientes para abrigar um número cada vez maior de veículos.

Os horários de entrada e saída de escolas são os mais caóticos. O Detran já apresentou um projeto para ampliar as vias W4 e W5 sul, onde está concentrada a maioria dos colégios. Mas a alteração foi barrada. Para o diretor de Policiamento e Fiscalização do Detran, Silvaim Fonseca, o tombamento da cidade é um agravante dos problemas de trânsito cada vez

mais graves na cidade. "O Iphan proibiu até a abertura de mais portões no Parque da Cidade, o que ajudaria a melhorar a fluidez do trânsito. Os moradores de Brasília vêem o carro como status, como instrumento de poder. Por isso a frota cresce tanto. Precisamos estudar soluções para esses problemas", garante Fonseca.

A Unesco reconheceu a importância de Brasília em 1987 e incluiu a cidade na lista do comitê mundial da entidade. No mesmo ano, o Governo do Distrito Federal baixou um decreto para regularizar o tombamento. Em 1990, o governo federal também sancionou uma lei para definir as escalações urbanísticas do tombamento: monumental, residencial, gregária e bucolica. A área de preservação de Brasília tem cerca de 112 km² e é delimitada a leste pela orla do lago Paranoá, a oeste pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), ao sul pelo córrego Vicente Pires e ao norte pelo córrego Bananal. A justificativa para o tombamento é que a cidade representa uma obra arquitetônica que marcou a história. Depois da inclusão de Brasília no Patrimônio Mundial, a capital federal passou a um seletivo grupo ao qual pertencem cidades famosas como Florença, Veneza, Cuzco, Quito, Havana, Roma e o Vaticano. No Brasil, outras cidades como Ouro Preto e Olinda também são tombadas pela Unesco.