

# Chegou a hora do transporte coletivo

Congestionamentos mostram que se esgotou o modelo baseado nos veículos individuais

Roberto Rodrigues/GDF

## Lia Kunzler

Vias congestionadas a qualquer hora do dia, estacionamentos abarrotados até as calçadas e filas de carros para entrar até em shoppings centers. Esse cenário de Brasília em 2008 não parece em nada com as ruas vazias e sem semáforos da primeira década de vida da capital federal. Prestes a completar 48 anos, a cidade que foi feita para carros vive o dilema de como a frota de 1 milhão de veículos coexistirá com ruas que não podem ser expandidas.

Com os estudos do Plano Diretor de Transporte Urbano prontos para começar, todos os especialistas apontam para uma única medida capaz de melhorar o quadro: as pessoas precisarão largar a comodidade do carro próprio e começar a usar o sistema de transportes coletivos.

— Antes de tudo, temos de mudar a mentalidade do povo que quer sair da porta de casa e estacionar na porta do trabalho. As pessoas devem compreender que em qualquer país do mundo os trabalhadores caminham, tenha chuva ou sol, até uma estação para pegar um trem ou ônibus. Aqui não se aceita nem mesmo andar 800 metros — afirma Antônio Alberto Castanheira de Carvalho, arquiteto que participou da equipe técnica do primeiro Plano Diretor de Transportes, de 1974 a 1979.

O conhecimento técnico de Alberto se mistura com a experiência pessoal de quem chegou a Brasília no ano da inauguração com nove anos. Ele lembra que a W3 não tinha semáforos e que era possível cruzar a cidade em quinze minutos.

De fato, a dificuldade de se pensar uma malha de transporte coletivo ou mesmo o trânsito de ciclistas e pedestres resulta do planejamento da cidade, realizado na década de 50, durante o impacto da invenção do automóvel. Por isso, Brasília foi planejada para que o meio de locomoção majoritário fosse o particular.

## Única saída

Para o secretário de Transportes, Alberto Fraga, a única saída é investir em transporte público que

atenda mais pessoas e com melhor qualidade. Mas a frase, que de tão batida já virou lugar-comum nos palanques políticos, encontra ressonância nos especialistas técnicos responsáveis tanto pelo Plano de 1979, quanto o próximo plano, que deve sair em 2009.

— Por mais que Brasília tenha sido planejada para carros, a frota cresceu em uma quantidade que não era esperada pelos criadores. Em 1960, esperava-se que a frota do DF se estagnasse em 300 mil veículos — conta Castanheira.

Dados da Secretaria de Transportes mostram que a frota do DF alcançou 1 milhão de carros, explosão que, em oito anos, dobrou o número de veículos circulando. Em 2000, o total era de 500 mil. O crescimento, estimulado pelas facilidades de compra de carros, agravou-se com o número de motocicletas que ganham as ruas todos os dias.

## Crescimento urbano

Para a elaboração de um Plano Diretor de Transporte Urbano, como foi anunciado na última quinta-feira, é necessário pensar a estrutura urbana e como se dará o crescimento da mancha habitacional. Brasília, que em 2008 chegou a cerca de 2,5 milhões de habitantes, sofreu um crescimento desorganizado durante o governo dos últimos oito anos.

— Cidades normalmente crescem sobre eixos rodoviários. Não foi o que aconteceu com Brasília — observa Fraga.

Resultado da habitação desordenada é a dificuldade de levar o passageiro às vias onde circula o transporte coletivo. Esse foi o motivo de aparecimento das vans nos condomínios e nas cidades-satélites. Nos planos do Brasília Integrada, programado para reorientar todo o sistema de transporte público da capital, estão microônibus que levaram moradores de áreas como os condomínios para pontos de integração com o resto da malha rodoviária.

Brasília também enfrenta uma situação singular. Cerca de 80% dos empregos encontram-se no eixo central, enquanto exatamente 80% das habitações estão no Entorno. Resultado desse movimento pen-



**METRÔ SE EXPANDE** — O presidente Lula inaugurou quatro estações do Metrô, que agora chega a Ceilândia

“  
É preciso aumentar o número de passageiros que sobem e descem para poder diminuir o preço da passagem

Antonio Castanheira de Carvalho  
arquiteto

dular diário é o sobrecarregamento do transporte urbano.

O governo utiliza políticas não conflitivas para incentivar o crescimento para áreas que considera benéficas e tentar diminuir a dependência do centro da cidade. É o caso da mudança do centro administrativo para Taguatinga.

Os planos para a construção de uma segunda estação de metrô no Guará e uma rodovia de ligação entre as cidades do sudoeste do Entorno também causaria um maior desenvolvimento dessas cidades e, conseqüentemente, uma

menor dependência do centro.

No lançamento do Plano Diretor, Fraga fez questão de frisar que o transporte coletivo será o foco dos estudos. Nos estudos técnicos do Plano Diretor, será feita uma pesquisa para saber quais os itinerários mais percorridos e quais necessitam de mais investimentos. Mesmo assim, as obras já previstas no Brasília Integrada não serão adidas.

## Ponto crítico

O projeto, lançado no início do governo Arruda, prevê a ampliação do metrô para a região sudeste do Entorno e para a Asa Norte. Um veículo sobre trilhos será colocado no canteiro central da W3 Sul e Norte.

O ponto realmente crítico do Brasília Integrada está no preço e a forma da bilhetagem. Existem planos de integração aplicadas em países como a Austrália, no qual o passageiro paga um valor fixo e pode usar qualquer forma de transporte — trem, bonde, ônibus ou balsa — durante um período estimado de tempo sem precisar pagar várias passagens. Sistema parecido beneficiaria quem precisa pegar várias linhas para

chegar ao destino — os moradores do Entorno, por exemplo.

Fraga argumenta que essa forma não seria permitida em Brasília, já que não seria justo que quem andasse menores distâncias pagasse o mesmo que quem percorre quilômetros. O secretário afirma que a bilhetagem será estudada junto com as rotas nos estudos preliminares. Castanheira se adianta e revela que a fórmula é conhecida há muito tempo.

— É preciso aumentar o número de passageiros que sobem e descem para poder diminuir o preço da passagem para o passageiro. Isso se faz diminuindo o trajeto que cada ônibus faz — explica Castanheira.

O arquiteto também explica que o uso de carros particulares deverá ser desestimulado — por meio de cobrança de tarifa para estacionamento ou a aplicação de multas para quem parar em local proibido — pelo Estado para que as pessoas comecem a ver o transporte público como uma alternativa vantajosa. Entretanto o técnico admite que, para isso, a mentalidade da população tem que mudar e outras áreas, como segurança pública e planos de habitação, sejam também desenvolvidas.