



Brasília: as linhas retas favorecem o menor consumo; as Asas representam obstáculos aos que têm que cruzá-las, provocando desperdício, segundo Vando Borges

DF se prepara para a crise

Secretários apontam rumos para evitar traumas numa cidade de "cabeça, tronco e rodas"

OMAR ABBUD

A guerra Irã/Iraque só veio precipitar o que todo o mundo ocidental já sabe: o petróleo está se esgotando e é preciso substituir essa fonte de energia, no que pode representar uma mudança não apenas de economia, mas de toda uma civilização. Contudo, esse processo pode ser mais ou menos traumático, dependendo do desfecho dessa guerra e das medidas que os governantes ocidentais adotarem para superar esta fase de transição.

Enquanto o conflito não se define, há muito alarde, muita expectativa, e, sobretudo, especulação. Em alguns casos há relativo conforto e, em outros, desespero. O que parece faltar mesmo é o que se busca encontrar na Comissão Nacional de Energia, presidida pelo vice-presidente da República, Aureliano Chaves.

SOLUÇÃO

Segundo Manuel Inácio Chaves de Mendonça, secretário particular do vice-presidente e que o assessoria nos assuntos da Comissão, há a necessidade de uma busca de mudanças e soluções que possam permitir ao Brasil transitar por este momento histórico em que as formas de energia têm que ser outras, diante da escassez do óleo cru.

A situação brasileira não se tornou problemática por mera coincidência. O desenvolvimento do país se assentou basicamente em um pressuposto que hoje mudou por completo. Durante muito tempo, os empresários brasileiros puderam contar com energéticos importados mais baratos que os nacionais. Além de tudo, a matéria-prima ainda era subsidiada pelo Governo, o que fez com que se buscasse naturalmente os meios de produção mais rentáveis pelo preço mais reduzido.

Ele se mostra otimista quanto às soluções que o país tem nas mãos, embora preveja um crescimento muito grande no consumo de energia, decorrente do próprio crescimento populacional do Brasil que, segundo ele, deverá ter, daqui a 40 anos, uma população maior que a atual dos Estados Unidos.

Manuel Inácio, cujo trabalho na Escola Superior de Guerra foi sobre energia, acredita que, sem traumatismos, o Brasil pode reduzir seu consumo de petróleo em 20%, com medidas relativamente simples. Outros 30% podem ser economizados com sacrifícios, em sua opinião, caso seja necessário um racionamento drástico.

Defendendo a necessidade de exercícios de racionamento, "enquanto podemos errar, porque temos reservas", ele diz que, a curto prazo, com a guerra Irã/Iraque, não há possibilidade de mudanças rápidas no panorama de fornecimento do que, hoje, justificadamente se pode chamar de **ouro negro**. "Muitas pessoas acusam a Petrobrás de ter colocado o Brasil numa situação de dependência quase exclusiva dos países em conflito. Acontece que o que não se vê é que os grandes fornecedores mundiais são poucos e os mesmos, o Irã e o Iraque — os maiores — e mais Arábia Saudita, Venezuela, Líbia e Nigéria. Além disso, não se pode aumentar a produção de petróleo, de um dia para o outro, pois a prospecção, os oleodutos e as refinarias são equipamentos sofisticados", comenta Manuel Inácio.

Para o secretário particular da vice-presidência, a solução, para o país está na agricultura. "O Brasil nasceu sob o signo da árvore e na árvore é que está a sua salvação", diz ele, referindo-se à produção de alimentos como alternativas para a economia nacional, e à biomassa, como alternativa energética.

Em sua opinião, o álcool, o bagaço de cana, os óleos vegetais, e



Mello: efeitos a médio prazo

a madeira que, num futuro próximo, "não mais será usada na forma prosaica e perniciosa de queima de lenha e sim processada, com aproveitamento integral e mais rentável", são as soluções nacionais de longo prazo e que permitirão ao Brasil a continuação de seu progresso econômico e social.

CABEÇA, TRONCO E RODAS

Mas, e Brasília? Como resolver o problema de uma cidade que já se convencionou dizer que tem cabeça, tronco e rodas? Para o secretário-geral do Ministério dos Transportes, Vando Borges, há algumas medidas que podem e devem ser tomadas, tanto a curto, quanto a longo prazo.

Entre elas, há uma que parece ser um tabu, mas que ele defende abertamente: a unificação do horário de trabalho, com o reescalonamento dos horários, de modo a otimizar transporte de passageiros, conforto e economia. Para Vando Borges, esse hábito de dois horários de trabalho, com intervalo para almoço, "é uma tradição de cidade pequena que só não foi alterado por puro conservadorismo".

Em sua opinião, há uma má utilização da frota que fica sobrecarregada nos horários de pico e faz com que as pessoas só utilizem o transporte coletivo em caso de absoluta necessidade. Com o reescalonamento de horários, ele diz, os ônibus teriam maior velocidade, menos desgaste e mais gente passaria a utilizá-los, deixando os carros em casa.

Outra medida que Borges defende é a reorganização do sistema escolar em função da nova situação. Ele afirma que cerca de 20 a 25% do total de viagens, não só em Brasília, mas em todas as áreas metropolitanas, estão relacionadas com escolas. A descentralização das escolas, especificamente no caso de Brasília, poderia representar uma economia de combustível muito grande, pois os estudantes poderiam ir a pé ou de bicicleta para seus locais de estudo.

E quando o secretário-geral do Ministério dos Transportes fala em bicicleta, ele fala não apenas em bicicletas comuns, mas também em ciclomotores, de uso comum na Europa, por trabalhadores e estudantes. Estes veículos de até 50 cilindradas chegaram a proliferar no Brasil, até o momento em que o Contran revogou um dispositivo que autorizava que menores de 14 anos os dirigissem.

"É preciso que essa proibição seja abolida pois o público consumidor preferencial desse tipo de veículo, altamente econômico, está nessa faixa de idade. Muitas fábricas fecharam, como foi o caso da Maxi - Puch. O principal projeto da Peugeot no Brasil era a produção desses ciclomotores, que não pode ser concretizado", diz Borges.

Outra medida que ele defende é

o chamado transporte solidário, não apenas do ponto de vista de particulares, mas também no transporte de funcionários públicos e de empresas que oferecem o que se convencionou chamar de "mordomia". O próprio Borges vê como necessidade dividir o carro que lhe serve com outros funcionários do Ministério.

Analisando o traçado do Plano Piloto, o secretário diz que há prós e contras na sua forma, quanto à economia de combustível. Se, por um lado, as linhas retas do Plano favorecem o menor consumo, por outro, as asas representam um obstáculo aos que têm que cruzá-las, o que significa desperdício no seu entender.

Por essa razão, ele defende a idéia da construção de vias abertas ou fechadas que permitam uma trajetória retilínea aos que pretendem atravessar a Asa Sul e a Asa Norte, reduzindo os obstáculos e diminuindo o consumo de combustível. Contudo, essa idéia abre uma enorme discussão sobre a modificação do traçado da cidade, já bastante desvirtuado.

Segundo um técnico em transportes, que prefere permanecer no anonimato, "é preciso ter cuidado quando se pensa neste tipo de coisa. Um núcleo urbano tem que ser visto como um sistema, cujo objetivo deve ser a melhor qualidade de vida para os que nele habitam. Não se pode tomar medidas, movido por problemas vistos através de um único prisma ou com soluções que resolvam uma única dificuldade. Cada solução tem outras repercussões, além da resolução do problema proposto. Ela interfere em todo o sistema".

ADAPTAÇÃO

Entretanto, na Secretaria de Serviços Públicos do Governo do Distrito Federal já se admite o que o secretário José Geraldo Maciel chama de "adaptação do plano urbanístico do Distrito Federal à situação atual", que poderia ser uma solução de longo prazo para a crise energética, do ponto de vista candango.

Mas essa não é a principal preocupação do secretário Maciel. Na verdade, ele se encontra em meio à implantação do Projeto Transcol, "a materialização do Plano Diretor de Transportes Urbanos do DF, elaborado pelo convênio entre o Ministério dos Transportes e o GDF, com a intervenção do Geipet e da EBTU".

Este Projeto seria, na opinião do Secretário, a principal forma de combate à crise energética, no âmbito do Distrito Federal. Elaborado de maneira estrutural, o Transcol já está em pleno andamento. A primeira medida dele decorrente foi a renovação da frota.

O tempo médio de vida dos ônibus é de 5 anos "e um ônibus novo economiza entre 7 e 10% de diesel, se comparado com um velho", segundo Maciel. Com base neste raciocínio, foram adquiridos 410 novos veículos, distribuídos entre a Viplan (130), Pioneira (130), TCB (85) e Alvorada (65).

Também a estação ferroviária no final do Eixo Monumental está sendo transformada em terminal rodô-ferroviário, de modo que os ônibus interestaduais possam ser transferidos para lá. Com essa medida, haverá a possibilidade de utilização das plataformas internas da Rodoviária pelos coletivos urbanos.

Para essas plataformas serão transferidos os ônibus de linhas de longa distância que, entrando diretamente nelas, deixarão de fazer os semi-arcos em torno da Rodoviária, o que propiciará uma economia de cerca de 1.500.000 de litros de diesel por ano.

Também estão sendo construídos os terminais rodoviários do Cruzeiro, do Taguacenter, Ta-



Maciel: adaptação do plano

guatinga Sul e está sendo duplicado o do Gama, o que dá maior eficiência operativa ao sistema de transportes, com ganho de fluidez e, portanto, de economia.

Por outro lado, nos eixos auxiliares - os eixinhos - está sendo implantado um sistema preferencial para o transporte coletivo. Este sistema, que será implantado em duas etapas, consiste na criação de uma faixa exclusiva para os ônibus, com a ampliação das balsas, onde eles encostam para embarque e desembarque dos passageiros.

Na primeira etapa, cuja duração depende da aceitação e da premência decorrente da escassez de combustível, haverá uma campanha de esclarecimento em torno das faixas e elas não serão privativas dos coletivos. No segundo momento, haverá a implantação da exclusividade de tráfego, dentro da perspectiva de "ajudar a quem anda de ônibus, desincentivando - se o uso do veículo particular", segundo Maciel.

Os passageiros terão mais conforto, os ônibus poderão trafegar mais rápido, com mais frequência, e se reduzirá o número de acidentes, ocasionados pelas ultrapassagens dos coletivos. Será feita a sinalização dos eixinhos e ampla campanha de esclarecimento irá ser deflagrada para que toda a população compreenda e participe desse esforço.

Os estacionamentos nas áreas centrais serão tachados, a exemplo do que se faz hoje no Setor Comercial, como forma de desincentivo ao transporte individual. Em contrapartida, entrarão em funcionamento 83 micro e minibus - com capacidades de 18 e 11 passageiros, respectivamente - num sistema de transporte de vizinhança. Estas linhas ligarão, até o fim do ano, as Asas aos principais pontos do Plano Piloto, oferecendo o conforto e evitando o transbordo, um lado incômodo do transporte coletivo.

Também nas linhas de longa distância, as que ligam o Plano Piloto às cidades - satélites, serão oferecidas aos usuários de ônibus que não terão seu ponto final na Rodoviária, ou seja, irão até o final da Asa oposta à direção de onde vêm. Neste caso, haverá, por exemplo, linhas de Taguatinga à Asa Norte.

O escalonamento de horários de trabalho está sendo estudado como outra medida que pode melhorar consideravelmente os transportes coletivos de Brasília, com mais economia, conforto e rapidez para os usuários.

Já em implantação, há ainda uma conjugação de sinais atuados por ônibus e modificações geométricas que permitirão muita economia, através de pequenas "cirurgias" em 10 pontos diferentes em todo o Distrito Federal. Apenas para exemplificar, há um desses pontos no Gama que, com um gasto de Cr\$ 600.000,00, permitirá uma economia de 56.000 litros de diesel por ano. Outro ponto que sofrerá modificações é o final da W/3 Sul, de modo a per-

mitir acesso direto a quem vem do Setor Policial Sul.

Mas, para o caso de uma emergência, há um sistema que pode ser colocado em prática em menos de duas semanas, com a alteração da capacidade de passageiros em todos os ônibus, mediante a retirada de alguns bancos, a utilização dos ônibus de transporte especial - os ônibus de transporte dos funcionários públicos - e a ativação de todos os coletivos disponíveis, num total de 2.200 veículos. Isto permitiria um aumento de capacidade de transporte de cerca de mais 475.000 passageiros a plena capacidade.

Como medida de longo prazo para a economia de combustível, há três alternativas: a utilização de óleos vegetais, o uso de álcool aditivado e a implantação de um sistema ainda rodoviário, porém eletrificado, como os **troleibus**. Neste sentido, o atual sistema de transportes está sendo montado de tal modo que no caso da adoção deste tipo de veículos, haveria apenas a necessidade de aquisição deles e a implantação do sistema de alimentação.

ECONOMIA

Mas na área do Governo do Distrito Federal não é apenas isto que está sendo feito. Na Secretaria de Viação e Obras, o secretário José Carlos Mello informa que muitas medidas já estão em andamento, embora elas só venham a surtir efeito a médio e longo prazos, pela sua própria natureza.

Essa lentidão decorre das obras de engenharia que dependem de processos licitatórios, interrupção das obras em dias chuvosos e até falta de material de construção, como aconteceu recentemente com o caso do cimento.

"Mesmo assim, tendo em vista que o programa de melhoria do sistema viário do DF já está em andamento há um ano, há benefícios que poderão ser obtidos até o final deste ano", segundo Mello. Dentre essas melhorias, estão as obras realizadas no sistema viário do Gama, que permitirão que o transporte coletivo seja todo feito sobre percursos asfaltados. Como se sabe, a pavimentação é uma das melhores maneiras de economizar combustível, com uma redução de consumo de até 70%. Os pneus também são poupados, chegando a durar até 5 vezes mais, fora as outras vantagens naturais.

Em Taguatinga, segundo o secretário, estão sendo realizadas obras no valor de Cr\$ 170 milhões, com o aumento da capacidade do sistema viário pela duplicação de vias importantes e capeamento de outras, que estavam praticamente destruídas.

Na ligação Taguatinga - Ceilândia está sendo implantada a primeira ciclovia de Brasília, num percurso de 10 quilômetros. "Mesmo em construção, a ciclovia já está sendo muito utilizada e permitirá o uso integrado de bicicletas e ônibus, pois nas principais paradas haverá bicicletários, onde os usuários poderão deixar seus veículos em segurança", conta Mello.

Também está sendo feita a duplicação do Viaduto da Camargo Correa - no final do Eixo Rodoviário, em direção ao Aeroporto - como forma de reduzir aquele ponto de estrangulamento e a duplicação da Estrada - Parque de Taguatinga, no trecho que liga o Guarã ao SIA.

Com essas medidas, o Governo do Distrito Federal se sente suficientemente preparado para enfrentar a crise do petróleo, ainda que as soluções não possam vir a curtíssimo prazo. "Isto, graças ao Plano Diretor", segundo Mello. Para ele, "este Plano indica quais são as medidas de aplicação imediata e com o retorno mais rápido e eficiente". Assim se vê o Governo trabalhando em um só, premeditado por uma crise, criando soluções estruturais que deverão modificar muito a qualidade de vida da população do Distrito Federal e responder a seus antigos anseios.