

Os sinais acabam com o orgulho da cidade

Cidade de linhas modernas, que antes se orgulhava por não ter sinais de trânsito, Brasília é hoje um dos centros populacionais mais sinalizados do país, em relação ao seu tamanho. Com uma média de um veículo para cada cinco habitantes a cidade está longe de ser aquela sonhada no início da construção e nos horários de pico os motoristas fazem verdadeiros contorcionismos para fugir dos locais de engarrafamentos. É este o retrato do tráfego de Brasília no Dia do Trânsito. Um retrato que o Detran tem procurado melhorar, segundo o diretor do órgão, Ismar Gonçalves. A seu ver, os usuários devem procurar, de forma inteligente, as melhores opções de tráfego, porque elas existem.

Quando Brasília foi constituída, seu projeto original previa cerca de 500 mil habitantes, assertiva exaustivamente difundida pelos pioneiros que acompanharam os primeiros passos da construção. A cidade previa a instalação de muitas áreas de lazer e praças espalhadas por todo Plano Piloto e cidades-satélites. "Mas Brasília cresceu, cresce e vem crescendo assustadoramente nos últimos tempos", diz Ismar Gonçalves. Ele recorda que em 72 surgiu a crise do petróleo, numa época em que, em Brasília, o homem se dividia em "cabeça, tronco e rodas". Então, o pensamento em relação ao uso do veículo começou a mudar. O preço da gasolina subiu e uma nova figura, comum nas outras capitais, passou a tomar parte no cenário das ruas brasilienses: o motorista domin-
gueiro, isto é, aquele que só pega no volante do carro nos fins de semana. "Com isto, o número de pedestres também aumentou e era necessário protegê-los", diz o diretor do Detran.

A maior prova do crescimento do número de pedestres em Brasília, segundo Ismar Gonçalves, é a grande quantidade de ônibus que hoje servem aos ministérios, transportando funcionários para o Plano Piloto e cidades-satélites. "E toda vez que há um aumento no preço do petróleo os ônibus que transportam funcionários também aumentam", reforça ele, o que fica claro que muita gente deixa o carro em casa. Curiosamente, nos registros do Detran constam 220 mil veículos, isto sem contar com a frota flutuante, fora do controle do órgão. As estatísticas apontam ainda cerca de 2 mil carros novos todo mês e os estacionamentos continuam cheios. Pelo menos 200 carteiras novas por semana caem nas mãos de novos aprovados nos exames do Detran. "E o que temos feito é equacionar o conflito entre carros e pedestres", afirma.

Ele já perdeu a conta do número de pedidos para a instalação de sinais dentro e fora do Plano Piloto e garante que diversas travessias de pedestres já justificam a construção de passarelas, como é o caso da Estrada Parque Taguatinga, próximo à entrada do Guarã, e no Setor de Indústria, nas proximidades da Caesb. Nestes dois locais a vida de muitos pedestres está em jogo, especialmente nos horários de maior movimento. "E vamos fa-

zer força para que no ano que vem o Detran possa ampliar o sistema de sinalização do Setor Bancário Sul e Setor Comercial Sul", diz. O diretor explica os vários problemas de trânsito existentes no local tanto para pedestres quanto para veículos particulares e ônibus. A intenção do Detran é fazer com que os usuários que saem do SCS, por exemplo, utilizem o ponto de ônibus localizado em frente àquele setor. Isto iria acabar com o engarrafamento no ponto localizado próximo ao Hospital de Base, provocado pelo fluxo de ônibus que apanham passageiros ali, na hora de maior intensidade do tráfego. O mesmo, como ele explica, seria feito em relação ao ponto de ônibus do Banco do Brasil, no SB. "Mas isto não fica barato, porque exige uma programação que requer recursos", diz. O sistema, ao ser implantado, permitiria também que um sinal fechasse para os outros carros e abrisse apenas para os ônibus que estivessem parados no ponto em frente ao Banco do Brasil. Assim, ele poderia cortar todas as faixas em diagonal e entrar para a Rodoviária, manobra totalmente impossível de ser realizada na atual situação.

MAU USO

Para Ismar Gonçalves, as maiores dificuldades encontradas pelos motoristas em Brasília ocorrem por causa do mau uso de seu sistema viário, por parte deles mesmos. Ele entende que a cidade é mal utilizada em muitos aspectos porque as pessoas adquirem o hábito de andar por determinadas pistas e

não procuram a melhor opção para certos momentos. "Se você perguntar às pessoas por que estão num engarrafamento elas respondem que estão naquela pista por hábito. Elas fazem há muito tempo aquele caminho e se esquecem do resto, chegam ao congestionamento sabendo que vão ter dificuldades", observa. Ele deu um exemplo: a pessoa que está na Rodoviária e quer ir para a 315 Sul normalmente entra na lateral do eixo, se arriscando a pegar engarrafamento ou a envolver-se em acidentes desnecessariamente, quando o mais correto seria entrar no eixão. "Ai, a pessoa tem uma pista sem ninguém na sua frente, podendo desenvolver 80 quilômetros, sem qualquer perigo. Nós já fizemos até uma campanha neste sentido e distribuímos folhetos em postos de gasolina, com o objetivo de orientar os passageiros. As opções existem e são muitas. Só depende da pessoa procurá-las". Ismar Gonçalves recorda uma sugestão parecida feita às empresas de ônibus que servem aos ministérios:

— Eles saíam da Esplanada e passavam pela Rodoviária. Ora, se os ônibus vão direto para as cidades-satélites e não precisam pegar passageiros, por que usar a Rodoviária? Nós mostramos que todos eles estavam enfrentando um engarrafamento desnecessário e seria melhor pegar a Av. das Nações, no caso dos ônibus que se dirigem ao Guarã e Núcleo Bandeirante. Por isso eu acho que as pistas podem ser melhor utilizadas, de forma inteligente, afirmou Ismar Gonçalves.



Arquivo CB

Brasília: agora, a cidade mais sinalizada do País