



Carros estacionados sobre a calçada entre o Setor Bancário Sul e o Complexo Cultural da República, na Esplanada dos Ministérios: falta de espaço na área central de Brasília atrapalha pedestres e motoristas

# A longo prazo, transporte de massa é a única saída

» ANTONIO TEMÓTEO

A construção de estacionamentos subterrâneos seria mais um estímulo para os motoristas usarem os próprios veículos, em vez de recorrerem a opções como ônibus e metrô. Para especialistas ouvidos pelo Correio, a medida não vai contribuir para a redução dos engarrafamentos e fará com quem os condutores privilegiam os carros. Os motoristas, por sua vez, reclamam da qualidade do transporte público.

Diante do desconforto dos brasilienses, a reportagem levantou a situação de grandes projetos viários lançados recentemente pelo governo local. Para especialistas na área, os principais problemas do trânsito no Distrito Federal são a inexistência de um transporte público eficiente, aliada ao excesso de veículos e à falta de propostas que dispensem a construção de

pistas. Todos acreditam que a modernização da capital federal passa pela melhoria do sistema coletivo.

Apresentado como solução para a mobilidade do DF, o sistema Brasília Integrada, por exemplo, não deve colocar fim aos engarrafamentos, mas aumentar o número de carros nas ruas. Dos três eixos viários prometidos para o projeto, só a Linha Verde, que passa pela Estrada Parque Taguatinga (EPTG), foi concluída. "O alargamento das pistas na EPTG pode manifestar uma demanda reprimida de pessoas que não compravam carros porque passavam em uma via engarrafada", avaliou o coordenador do programa de pós-graduação em Transporte da Universidade de Brasília (UnB), Pastor Willy Gonzales Taco.

A Linha Laranja, que ligaria Santa Maria e Gama ao Plano Piloto, teria 39 quilômetros. As obras deveriam ter iniciado em

Antonio Cunha/CB/D.A Press



Nathália (E) e Márcia trocariam o carro pelo ônibus se o transporte coletivo fosse eficiente

julho de 2009 e levariam três anos para serem concluídas. A Linha Amarela passaria por Planaltina e Sobradinho, até alcançar a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA). A construção estava prevista para começar em maio de 2009, mas nada foi erguido.

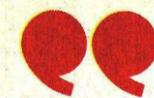
## Ciclovias

Paulo César Marques, especialista em engenharia de tráfego e professor da UnB, avalia que os ônibus podem fugir dos engarrafamentos por meio da divisão das pistas existentes. "O Eixo Monumental, por exemplo, tem seis faixas por sentido. O espaço pode ser segregado e duas delas devem ser destinadas preferencialmente para os ônibus", defendeu.

Outras empreitadas anunciadas para colocar um fim aos transtornos diários de motoristas e passageiros de ônibus, mas

que em seguida acabaram engavetadas são a Via Interbairros e o túnel sob a Praça dos Três Poderes, no fim Eixo Monumental. A primeira teria 22km, e as pistas passariam ao lado da Rodoviária Interestadual e percorreriam Setor de Oficinas, o Guará, Águas Claras, Taguatinga e Samambaia. Já a segunda a proposta surgiu com a intenção de acabar com o tráfego em frente ao Palácio do Planalto.

Na avaliação do doutor em segurança de trânsito David Duarte, duas soluções que gastariam 10% dos recursos para a construção de uma ponte ou de um viaduto seriam a criação de um parque cicloviário e estacionamentos públicos. "O estacionamento do Mané Garrincha poderia ser um local no qual os trabalhadores da área central deixariam os carros. Para isso, seria necessário um transporte circular, confortável, de baixo custo e seguro", opinou.



**O estacionamento do Mané Garrincha poderia ser um local no qual os trabalhadores da Esplanada e da área central deixariam os carros. Para isso, seria necessário um transporte circular, confortável, de baixo custo e seguro"**

**David Duarte,**  
especialista em  
segurança de trânsito

## Sistema precário

» LUCAS TOLENTINO

Enquanto possíveis soluções não saem do papel, a população convive com o estresse no trânsito. Tanto de carro quanto de ônibus, o brasiliense se depara todos os dias com engarrafamentos nas ruas. Os atrasos para chegar ao trabalho viraram rotina. Com coletivos sucateados e um metrô limitado, o problema esbarra na precariedade do transporte público. Atraso e superlotação fazem com que muita gente dê preferência aos carros próprios, em vez de recorrer aos ônibus.

Os congestionamentos fazem parte da realidade da maioria das rodovias de acesso ao Plano Piloto nos horários de pico. Por isso, não é difícil encontrar quem deixaria o carro na garagem caso o transporte público do DF fosse eficiente. A moradora do Cruzeiro Márcia dos Santos, 43 anos, daria adeus ao engarrafamento que pega do Eixo Monumental ao Setor de Autarquias Sul se o metrô chegasse ao bairro. "O trânsito está cada vez mais complicado, assim como a falta de vagas na região central de Brasília", diz.

A assistente administrativo Nathália Fontinele, 24 anos, passa pelo mesmo problema da amiga. O conturbado caminho entre o Sudoeste e a Esplanada dos Ministérios também é, para ela, um causador de estresse.