

Fios de trânsito

Quando se acendem os faróis,
a cidade volta para casa e vai
riscando linhas luminosas
nas largas e tumultuadas vias

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press

FLÁVIA MAIA

Quando o sol se põe em Brasília, as curvas e retas da cidade assumem contornos alinhados pelos faróis dos carros. Os pontos brancos e vermelhos tomam conta da escuridão e dão movimento à capital do país. Com uma frota de 1,2 milhão de carros para 2,5 milhões de habitantes, é a cidade brasileira com maior proporção de carros por pessoa. O resultado é que nem as pistas largas inspiradas nas free ways americanas livraram a capital planejada de um problema crônico das metrópoles: os engarrafamentos.

No início da noite — entre 17h30 e 19h30 — Brasília praticamente para por causa do fluxo de veículos voltando para a casa. Segundo estimativas da Companhia de Planejamento do DF (Codeplan) pelo menos 42% dos ocupados trabalham no Plano Piloto e, boa parte dessa porcentagem precisa voltar para as residências localizadas, na maioria, em regiões fora da zona central. Mesmo quem mora nas asas Sul ou Norte convive com os congestionamentos nas tesourinhas e nas ligações transversais de quadras como as que conectam as quadras 100 às 300. Se muita gente usa a mesma via no mesmo horário, o resultado é engarrafamento na certa.

A culpa do trânsito parado em Brasília não está associada à falta de espaço. Ao contrário. "As pistas largas encorajam os motoristas a não deixar o carro em casa", acredita Carolina Pescatori, professora-assistente da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. A EPTG, por exemplo, tem 12km de extensão e três pistas para cada sentido e é a mais caótica nas horas de pico de tráfego. O que indica que nem mesmo o projeto de vias largas consegue absorver a demanda. Proporcionalmente, Brasília é a cidade com maior área pavimentada de pistas e estacionamentos do Brasil, segundo estudo da Associação Nacional de Transporte Público. São 457.800 m² de asfalto.

Mesmo com o tráfego pesado, a maioria dos brasilienses ainda não pensa em deixar o carro em casa, muito menos de noite. Brasília acostumou-se em ser uma cidade motorizada e com poucas opções de transporte coletivo à noite. O próprio traçado setorizado da cidade contribui para a dependência do veículo. Como o projeto do Plano Piloto segmenta a área urbana em locais de moradia e de

comércio, os moradores precisam se deslocar de carro para serviços básicos, como ir ao médico ou ao banco, por exemplo. "Quando Lucio Costa escreveu o documento *Brasília Revisitada* em 1985, ele mesmo colocou que não precisava insistir na excessiva setorização que Brasília estava seguindo", explica Carolina. Segundo ela, a superquadra é o modelo que privilegia o pedestre, mas contempla o comércio mais imediato, como farmácias, por exemplo.

Tráfego caótico

A concentração de postos de trabalho, colégios e universidades no Plano Piloto, agravada pelas distâncias das outras cidades ao centro de Brasília, deixa o direito de ir e vir complicado. Além dos carros, os ônibus também superlotam as vias, ainda mais no Plano, onde a maioria das rotas passam e contribuem para que o tráfego fique ainda mais caótico.

O projeto inicial de Brasília previa que as "cidades-satélites" surgissem depois que o Plano estivesse saturado. A ideia era de que 500 mil pessoas vivessem nas Asas. No entanto, o governo antecipou a solução urbana prevista por Lucio Costa e deslocou as populações carentes para áreas distantes do centro antes mesmo da inauguração da cidade. Na época não se imaginava que essa mudança fosse ocasionar futuros problemas com o tráfego.

A primeira cidade planejada a surgir foi Taguatinga, criada em 1958 para abrigar quem vivia em invasões próximas aos canteiros de obras. "Como Brasília era o símbolo do Brasil moderno que não poderia reproduzir os velhos problemas brasileiros, as periferias foram empurradas para 25km do centro", explica a professora Carolina.

Na época em que Brasília foi construída, adotou-se o modelo das pistas largas comuns nos Estados Unidos dos anos 1950. Avenidas sem interrupções, como semáforos, garantiam a fluidez do trânsito. "O carro era, e é ainda, a matriz econômica do Brasil, por isso, não privilegiaram outras formas de transporte coletivo como o metrô", explica Carolina.

"Não adianta crucificar o Plano Piloto e falar que Brasília é uma cidade para carros. A questão é que a cidade cresceu, virou metrópole e nunca teve nenhuma política pública que mantivesse o traçado original pensado por Lucio Costa", defende o presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil no DF, Paulo Henrique Paranhos.

