

Conservação atropelada

» ALDEM BOURSCHUIT
Jornalista e ambientalista

Combater o excesso de carros com a abertura de vias é tão eficiente quanto tentar emagrecer aumentando o tamanho das roupas. Até as crianças sabem disso. Logo, surpreende e preocupa o fato de que uma das três últimas grandes manchas verdes no Distrito Federal esteja no caminho da possível ampliação de rodovias distritais.

A Estação Ecológica do Jardim Botânico, a Reserva Ecológica do IBGE e a Fazenda Água Limpa, da UnB, formam a Zona de Vida Silvestre da Área de Proteção ambiental (APA) Gama-Cabeça de Veado e a Área Núcleo da Reserva da Biosfera do Cerrado. São justamente essas parcelas que poderão ser cortadas pela construção e ampliação de rodovias que ligarão condomínios em construção ao Lago Sul e ao Plano Piloto.

Pelo crescimento urbano descontrolado e pelo desrespeito à legislação ambiental, a Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília e demais reservas de vegetação nativa se tornaram verdadeira ilha de cerrado, em ótimo estado de conservação. Até animais de grande porte encontraram abrigo por lá, alguns deles ameaçados de extinção. Residências e comércio regional bebem da água pura captada em seu interior.

Na sua porção aberta ao público desde 1985, o Jardim Botânico recebe em média 10 mil pessoas todo mês. Elas chegam a pé, sobre bicicletas, em carros ou em ônibus escolares. Mas invariavelmente todas buscam paz, silêncio, cultura

e paisagens que só a savana brasileira oferece.

Importante ressaltar que, ao contrário de áreas protegidas semelhantes, o Jardim Botânico de Brasília é o único no país a valorizar prioritariamente o bioma em que está inserido, incentivando a descoberta e a manutenção do cerrado. Todavia, tamanho patrimônio pode ser atropelado por modelos ultrapassados de desenvolvimento.

A frota de veículos distrital dobrou na última década e vem crescendo em cerca de 5 mil veículos a cada mês. Já temos mais de 1,4 milhão de carros particulares, a grande maioria circulando apenas com o motorista. Com transporte público ainda caro, ineficiente e desconfortável, além de núcleos urbanos ilegais ou “planejados” surgindo a todo o momento e em todo lugar, temos os ingredientes de uma fórmula explosiva.

Na capital e no país, ainda não conseguimos escapar da arapuca imposta por uma cultura centrada no uso exagerado do carro. Pesquisa da Rede Nossa São Paulo mostrou que, lá, 30% dos deslocamentos diários acontecem em carros particulares. E é apenas essa parcela a responsável pelos engarrafamentos épicos da grande metrópole.

Por aqui, a situação não é diferente. Como divulgou o *Correio Braziliense*, congestionamentos e falta de vagas para estacionar são sintomas diários na capital do país, típicos de um sistema em colapso. Brasília já tem pelo menos 14 pontos diários de engarrafamentos, concentrados nos horários de ida e de retorno do trabalho.

Se olharmos para o exterior, como fazemos em muitas situações menos importantes, veremos que há caminhos possíveis e ações concretas em curso.

Estudo apresentado há poucos dias pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento e Embarq Brasil mostra que, mundo afora, rodovias em regiões urbanas têm sido destinadas exclusivamente ao transporte coletivo ou menos impactante, como as bicicletas.

Tal relatório reforça que não há mais espaço para um pensamento urbanista do “século passado”, que ainda aposta unicamente em estradas com alto custo de construção e de manutenção, geradoras de degradação e poluição, fontes de prejuízos à saúde e até de insuportáveis ilhas de calor.

O Distrito Federal e Brasília têm investido relativamente em ciclovias e ciclofaixas e, com a movimentação de vultosos orçamentos frente a grandes eventos esportivos internacionais, surge a oportunidade de se construir um legado realmente importante e inovador.

Assumir as rédeas do crescimento urbano, promover a educação e reforçar a fiscalização, bem como estruturar um sistema de transporte coletivo, democrático e unificador da região, livraria as vias do excesso de carros, aliviaria algumas contas públicas e poderia afastar a desnecessária ameaça que paira sobre as poucas parcelas de cerrado que sobrevivem na capital dos brasileiros, nesse patrimônio cultural da humanidade.