

Tombamentos no caminho

Brasília é um caso à parte entre as capitais brasileiras, por conta da vasta extensão tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade. Plano Piloto, Sudoeste, Cruzeiro e Candangolandia, por exemplo, são zonas "intocáveis", nas quais as restrições para ampliação de vias, construção de estacionamentos e outras modificações são praticamente impossíveis por conta do tombamento.

Há alguns anos que os brasilienses vêm enfrentando o desgosto dos engarrafamentos diários. O tempo de locomoção de um ponto ao outro tem se multiplicado exponencialmente e, neste ano, a cidade alcançou a marca de um milhão de automóveis. Há pesquisas de órgãos oficiais que estimam que, em 2020, Brasília ficará intransitável caso nada seja feito. O governo

local decidiu soar o alarme e aprovou, em setembro de 2007, o Brasília Integrada. O projeto visa minimizar o problema do trânsito, combatendo a quantidade de carros nas ruas com um programa eficiente de transportes.

A expectativa é que, dentro de um mês, os cofres do Governo do DF já possam contar com parte dos US\$ 320 milhões pedidos a título de empréstimo ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). No momento, a agência internacional de fomento analisa os projetos enviados pela Secretaria de Transportes.

A prioridade é a construção do Corredor Oeste, faixa exclusiva de ônibus que deverá ligar Ceilândia, Taguatinga, Guará e Plano Piloto. A Secretaria de Transportes espera concluir o projeto até março de 2010. A ideia é que, com a

eficiência e rapidez do transporte coletivo, os cidadãos optem naturalmente por deixar o carro na garagem. "Com esse corredor, chega primeiro ao trabalho quem vai de ônibus do que quem vai de carro. É uma questão de motivação", alega o secretário Alberto Fraga.

Já os investimentos no metrô subterrâneo deverão parar. Segundo Fraga, as obras são caríssimas e a manutenção ainda mais. Ele estima que cada quilômetro debaixo da terra não saia por menos de R\$ 100 milhões, enquanto o metrô de superfície custe R\$ 30 milhões. Fora isso, os valores dos contratos de manutenção são elevados: as operadoras cobram cerca de R\$ 60 milhões ao ano pelo serviço.

Para a implantação deste tipo de transporte, a demanda deve justificar. Em Brasília, cerca de 150 mil pessoas circulam diariamente pelos 42 km de metrô. Há público para a ampliação das linhas, mas isso deve ficar para um segundo momento.

Já Curitiba, cidade com

quase 2 milhões de habitantes, os investimentos em transporte público começaram cedo. Por conta da prevenção, a capital paranaense é hoje uma referência no Brasil. Há cerca de 30 anos, a cidade vem aperfeiçoando o tráfego na capital paranaense. Em 1974, 25 mil passageiros já eram transportados ao dia através dos ônibus Expresso, em canaletas exclusivas.

Posteriormente, foram adotados ônibus articulados, linhas diretas, biarticulados e as estações-tubo, que oferecem embarque pré-pago. Atualmente, a rede transporta mais de 2 milhões de passageiros ao dia. São 70 quilômetros de canaletas exclusivas, 27 terminais de integração e 350 estações-tubo, além da expansão para 13 municípios da Região Metropolitana.

Em Curitiba foi a priorização do transporte público pelo poder público que possibilitou o avanço. A cidade é hoje uma das poucas capitais brasileiras sem previsão de parar nos próximos anos. (JG)

