

Saída é morar no centro

Medidas como as adotadas em Belo Horizonte atuam em uma das frentes para o combate ao caos no trânsito: a mudança na cultura dos cidadãos. No entanto, os especialistas lembram que, sem investimentos maciços em transporte público, pouco poderá ser feito. "Ou o transporte coletivo é bom ou não é. Se não for, as pessoas não vão usar e não há discurso que as convença", acredita o professor de Engenharia da Universidade de Brasília, Joaquim José Guilherme de Aragão.

Ele cita o caso de São Paulo, maior capital da América Latina, que lidera o ranking de prognósticos negativos no trânsito. Pesquisa da Fundação Dom Cabral, de Minas, dá apenas cinco anos de vida mais à cidade. Em 2013, as ruas paulistanas vão parar por conta de engarrafamentos prolongados. Como num infarte, cujas artérias ficam entupidas.

O uso do rodízio – de acordo com o número final das placas dos carros, há dias certos para os automóveis circularem no Centro da cidade – pode produzir efeitos positivos a curto prazo, mas não resolve o problema. Para Aragão, em uma cidade como São Paulo a única

solução para o descongestionamento é o sistema sobre trilhos.

"Metrô é caro, mas necessário", aponta. Para ele, a capital paulista, que conta apenas com quatro linhas subterrâneas, deveria ter, no mínimo, 15. No Rio de Janeiro, a solução seria a mesma. Para cidades com grande concentração de habitantes, tanto no centro, quanto nas periferias, não há outras saídas possíveis.

Ele lembra que para a construção de uma linha de metrô, são necessários cerca de três anos para o estudo do projeto e outros quatro para sua concretização. Cada ampliação, mais um ano é tomado. (JG)