

Os caminhos para destravar o trânsito

MOBILIDADE URBANA

Com quase três milhões de habitantes e mais de dois milhões de veículos circulando na capital do país, o deslocamento nas vias da cidade está cada vez mais complicado. Especialistas defendem mais conexões entre os modais

Transporte público eficiente é a solução

ADRIANA BERNARDES MILA FERREIRA

Comparação

O DF tem 2,8 mil ônibus e 2 milhões veículos circulando nas ruas

A terceira maior cidade do país vive as consequências da dependência do automóvel. Congestionamentos, acidentes, mortes nas vias, problemas de saúde pública devido ao estresse diário nas pistas e poluição do meio ambiente são males modernos enfrentados pela maioria dos 2,8 milhões de habitantes. Apesar das complicações serem antigas, até o momento, as ações governamentais têm se mostrado incapazes de melhorar a mobilidade urbana do Distrito Federal e antecipar soluções, pois o risco de o trânsito da cidade colapsar é iminente.

Na série Brasília em movimento, que começa hoje, o Correio vai mostrar os desafios enfrentados pela capital e apontar, por meio de pesquisadores, o que precisa ser feito para que os brasilienses possam ir e vir com segurança, utilizando meios baratos e eficientes de transporte e que sejam assegurados pelo Estado hoje e daqui a 20 anos. Especialistas defendem que é preciso colocar mais ônibus à disposição das pessoas. A lógica é simples. Um ônibus, em horário de pico, transporta, em média, 80 pessoas sentadas e em pé. Por outro lado, a maioria dos automóveis circulam com apenas um passageiro. Portanto, seria preciso 80 carros para levar a mesma quantidade de pessoas que um coletivo.

O DF tem uma frota de cerca de 2,8 mil ônibus e 2 milhões veículos, uma disparidade gritante. A média é de 71 mil carros para cada grupo de 100 mil habitantes. Por isso, é preciso, primeiro, entender o que define um "sistema de transporte com mobilidade assegurada". De acordo com Marcos Thadeu Queiroz Magalhães, professor associado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB), quando se olha para o Distrito Federal, o primeiro problema é o de acessibilidade financeira. A passagem do coletivo é cara e o serviço prestado, ruim. Outro ponto negativo é a desigualdade no acesso. "Quem usa, de fato, o transporte público é a população de mais baixa renda. E é a que mais sofre", destaca.

O congestionamento também é um gargalo, segundo Marcos Thadeu, e afeta especialmente quem mora no Entorno, impactando todas as alternativas de transporte. Ele compromete a confiabilidade e eficiência (gasta mais combustível e mais tempo) tanto do automóvel quanto do ônibus, mesmo com faixas exclusivas. E, por fim, o deslocamento pelo sistema de transporte público carece de conexões com outros modais: ampliação do uso de bicicleta, mais linhas alimentadoras troncais, mais BRTs e metrô, explica ele.

Dificuldades

A historiadora Aline Matos, 39 anos, destaca os constantes atrasos nos horários dos ônibus e, às vezes, do metrô. "Se o transporte público obedecesse o horário ou tivesse uma qualidade melhor, provavelmente, estaríamos usando", completa a moradora de Taguatinga, que há dois anos comprou um carro e agora enfrenta outros problemas, como milhares de motoristas, que são congestionamento e a falta de estacionamento. "Em muitos lugares que vou, preciso estacionar o carro longe e caminhar. Andar não é um problema, mas, no meu caso, como ando bastante com meu filho, que tem menos de 2 anos, fica mais complicado. Acho que devam existir vagas preferenciais para pessoas com criança de colo. Em Brasília é tão difícil achar estacionamento, às vezes, eu preciso caminhar mais do que se tivesse ido de ônibus,

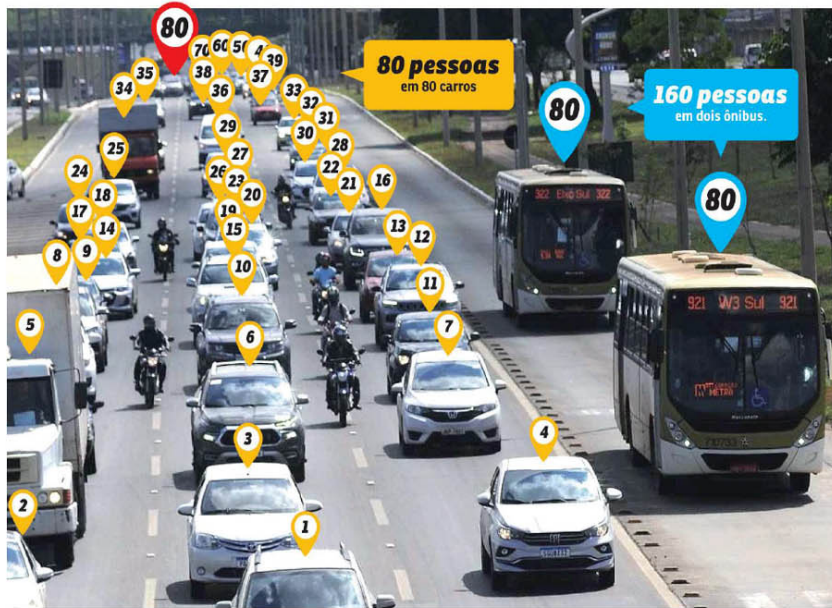


Foto: Minervino Júnior

Pacífico/CB/D.A Press



de tão longe que é o estacionamento mais próximo", lamenta.

O supervisor de portaria Robson Fernandes 42, tinha um automóvel, mas teve que vendê-lo, ano passado, devido ao elevado custo do combustível e da manutenção. "Moro em Ceilândia e trabalho em Águas Claras, consigo me deslocar de metrô. Porém, no dia a dia, utilizo o carro da empresa onde trabalho para realizar algumas missões e percebo o quanto é difícil estacionar em Brasília", observa Robson.

Saúde pública

As consequências dos problemas no trânsito alcançam a saúde das

pessoas. Professor aposentado da Faculdade de Medicina da UnB e presidente do Instituto de Segurança no Trânsito (IST), David Duarte Lima explica que a rotina num trânsito que não anda, ou anda muito devagar, provoca estresse, reduz a produtividade do trabalhador e aumenta o risco de infarto.

"Passamos, em média, um mês (dia, tarde, noite, madrugada) no trânsito por ano. É muito tempo. Pesquisas nos Estados Unidos e na Europa revelam que, no caso dos motoristas profissionais submetidos ao estresse contínuo, há mais risco de infarto. Sem falar os danos para o meio ambiente e para a saúde provocados pela poluição do ar e sonora", cita.

TRÊS PERGUNTAS / Marcos Thadeu Queiroz Magalhães

PROFESSOR ASSOCIADO DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA (UnB)

O que afeta a mobilidade urbana hoje no DF?

Com relação a Brasília e o Entorno, a gente tem características de nucleações distantes umas das outras, com a polarização de empregos no Plano Piloto, conforme mostra a Relação Anual de Informações Sociais (Rais), do Ministério do Trabalho e Emprego. O que isso acarreta? O Plano Piloto ainda tem esse papel de movimento por trabalho e os núcleos urbanos ao redor funcionam como cidade-dormitório, com exceção de Taguatinga e de Ceilândia, que têm atividade econômica um pouco mais forte. Isso acarreta o quê? No ciclo do dia, tem grande deslocamento de pessoas convergindo no Plano Piloto, por conta da escassez de trabalho nessas outras regiões.

Quando a gente pode dizer que a mobilidade de uma cidade é eficiente?

Para a mobilidade ser eficiente, é preciso considerar diferentes fatores. Quando eu preciso, o transporte está disponível? O usuário não tem como fazer uma avaliação, sequer de quanto tempo de espera ele tem. E o automóvel parece atrativo. Está disponível no momento em que eu preciso. É confiável. A segunda dimensão é a eficácia e segurança do transporte. Quando o deslocamento aconteceu ele foi bem-sucedido?

Ocorreu de forma tempestiva (no tempo que eu precisava)? Não teve nenhum tipo de acontecimento negativo no processo de transporte. Não houve acidente em que a pessoa morreu ou se feriu? A carga não foi danificada (no caso do frete)? A terceira dimensão é a eficiência. Existiu mobilidade? Ela foi eficaz e eficiente (foi feita no menor tempo possível). Essas três dimensões definem a qualidade do sistema de transporte.

O que há de positivo na mobilidade do DF?

A expansão de serviços de modo não motorizado, como uso de bicicletas, patinete elétrico, ampliação das cicloviárias e ciclofaixas são aspectos positivos. O sistema de transporte por aplicativo, apesar de individual, também é bastante interessante, porque algumas pessoas deixaram de ter carro e passaram a se deslocar só com carros de aplicativos. Há casos em que, quando se põe na balança o valor de aquisição carro, combustível, estacionamento, inconveniente do tempo gasto para procurar vaga, a manutenção do veículo, a depreciação, o deslocamento com carro de aplicativo se torna mais interessante. Também tem o desenvolvimento de serviços troncais como BRT e as estações de bikes compartilhadas.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Correio Braziliense - Brasília/DF

Seção: Cidades **Página:** 17