resep nasi kuning resep ayam bakar resep puding coklat resep nasi goreng resep kue nastar rese
p bolu kukus
resep puding
brownies
resep brownies kukus
resep kue lapis
resep opor ayam
bumbu sate
kue bolu
cara membuat bakso
cara membuat es krim
resep rendang
resep pancake
resep ayam goreng
resep ikan bakar
cara membuat risoles

2010 . Ano 7 . Edição 60 - 28/05/2010

Eventos em Brasília debatem soluções para o transporte público de capitais nacionais, respeitando a arquitetura e desenvolvendo soluções sustentáveis no longo prazo

Bruno De Vizia - de Brasília

Quando Lúcio Costa e Oscar Niemeyer começaram a imaginar a cidade de Brasília, em meados da década de 1950, diversas capitais do país ainda contavam com bondes elétricos para locomoção, os ônibus não circulavam em faixas próprias, e o automóvel era a coqueluche do transporte individual no Brasil, impulsionado pelo forte crescimento da nascente indústria automotiva nacional. Cinco décadas depois, no ano em que completa 50 anos de existência, a capital do país recebeu dois eventos que colocaram em perspectiva as limitações, conquistas e desafios de Brasília, com especial enfoque em sua infraestrutura de transporte urbano.

O encontro da Aliança das Capitais, realizado em março, teve como tema a Mobilidade Sustentável nas Capitais Mundiais. Especialistas do mundo todo discutiram as maneiras como as capitais nacionais mais reconhecidas do globo desenvolvem suas políticas de transporte, considerando a sustentabilidade de longo prazo. Em abril este tema também foi abordado no seminário *Brasília 50 anos*, realizado pelo **Ipea**. O evento ocorreu logo após a divulgação do *C omunicado do*
Ipea
n° 44, Brasília: impactos econômicos da capital no Centro-Oeste
e no País, que discutiu também temas como configuração urbana, tempo de viagem em veículos de transporte, incidência de acidentes de trânsito e importância do turismo.

Apesar de sua criação ser relativamente recente (Washington, por exemplo, tem mais de 200 anos) e seu desenvolvimento ter sido bastante característico (poucas capitais nacionais foram planejadas), Brasília, por abrigar a sede do poder nacional, compartilha com outras capitais federais do mundo alguns problemas e desafios. Em especial questões como o fornecimento de infraestrutura de mobilidade para os funcionários públicos, a necessidade de prover acesso a instituições e órgãos do poder federal, e uma dinâmica urbana que contemple as cidades satélites, no entorno da capital.

O deputado federal e ex-secretário de desenvolvimento urbano e meio ambiente do Distrito Federal, Cássio Taniguchi (DEM-PR), lembrou em palestra no encontro de capitais que "o planejamento de Brasília foi fundamentalmente voltado para o transporte individual". Ele destacou que um dos maiores desafios é integrar as diferentes regiões da cidade e de seu entorno. "Uma coisa é tentar trabalhar dentro do plano piloto, outra coisa é tentar integrar com a região metropolitana, com as cidades satélite. Brasília teve um tipo de urbanização muito fragmentada, e esse processo levou à implantação de um sistema que, do ponto de vista econômico, tem uma tarifa menos acessível", explicou o deputado.

MOMENTO PENDULAR Segundo Taniguchi, por Brasília ser uma cidade que vive em função do serviço público, seu sistema de transporte tem uma peculiaridade que encarece a tarifa: "há um movimento pendular de manhã e no final da tarde, e pouco movimento no meio dia. Isso onera a tarifa, porque é necessário pensar o transporte para o pico e ter uma frota capaz de atender essa demanda, mas esta frota acaba ficando parada durante boa parte do dia".

O deputado cita que na capital federal, "70% dos empregos estão concentrados no plano piloto, enquanto 80% da população mora fora deste plano, o que gera este forte movimento pendular". Para Taniguchi, o sistema de transporte público da Brasília ainda transporta poucos passageiros para uma cidade com 2,6 milhões de habitantes. "Não há sistema que consiga tornar-se viável econômica e financeiramente com movimento pendular. Para isso são necessários fortes subsídios".

A forte presença do transporte individual na capital é reforçada por Carlos Henrique Carvalho, também técnico em planejamento e pesquisa da diretoria de estudos urbanos (Dirur) do **Ipea**. O pesquisador ressaltou que Brasília é a única das grandes cidades do país onde o transporte coletivo tem participação menor que o individual. "Nas cidades com mais de 1 milhão de habitantes, em média 36% das viagens são coletivas, e 30% individuais. No Distrito Federal são 33% contra 37%", disse Carvalho. (ver gráfico 1)

O técnico também salienta as altas taxas de motorização de Brasília. "A cidade responde por uma parcela da frota nacional de veículos motorizados duas vezes maior do que a proporção de sua população em relação à população brasileira", lembra Carvalho, acrescentando que "esta forte vocação ao transporte individual, principalmente automóveis e motocicletas, gera muitos impactos negativos, como: poluição, acidentes, congestionamentos, e aumento no tempo médio de deslocamento entre a casa e o trabalho das pessoas". (ver gráfico 2)

MUDANÇA CULTURAL Para modificar a situação de dependência do automóvel, em Brasília e nas grandes cidades do mundo, Robert Cerveros, professor de planejamento regional e da

cidade da Universidade da Califórnia, aponta dois fatores primordiais: uma rede de transporte público capilarizada e eficiente, e uma mudança cultural no uso do transporte individual.

"Não acho que as cidades devam ser anti-carro, não queremos nos livrar dos carros, mas sim desenvolver cidades nas quais há um uso mais criterioso e seletivo do carro. Há certos tipos de trechos, como uma viagem para o interior do estado, por exemplo, na qual o carro possui vantagens sobre os demais meios de transporte. Mas quando se vai para o meio das cidades, ou locais com grande concentração de pessoas, deve-se privilegiar o uso do transporte coletivo ou alternativo", destaca Cerveros.

Para o especialista em políticas de trânsito urbano, a razão pela qual há uso excessivo de automóveis "é que as pessoas não pagam o preço correto para usar o carro, o valor gasto não inclui os custos de poluição, interrupções, acidentes, pavimentação. Ao não considerarmos estes custos, estamos basicamente subsidiando o uso do carro". Cerveros avalia que o custo por quilômetro rodado em carros deveria dobrar para que fossem considerados os "verdadeiros custos" do automóvel.

Parte da solução do problema seria cobrar taxas mais caras dos veículos nas horas de maior movimento, "como fazem as cidades de Londres, Cingapura, Estocolmo", diz o professor, salientando que estas tarifas extras poderiam ser usadas para estimular o uso de transportes alternativos. "Com isso geraríamos um ciclo virtuoso no qual as receitas obtidas com estas taxas sobre o carro seriam aplicadas em ciclovias, transporte públicos, alternativas para o pedestre. É apenas uma questão de redistribuir recursos públicos", argumenta.

Já a mudança do padrão cultural de uso do carro requer fazer mais marketing de meios alternativos de transporte, avalia Cerveros. "Grande parte da cultura do automóvel é originada na imagem que é associada às estrelas de filmes, ou de executivos bem sucedidos, ambos sempre com grandes carros. Acostumamos-nos a medir o sucesso de alguém pelo automóvel que esta pessoa tem. Parte da solução seria começarmos a divulgar estilos de vida ecológicos e sustentáveis. Se mostrássemos pessoas bonitas e felizes na televisão utilizando bicicletas ou andando, mudaríamos a imagem do carro". Entretanto, Cerveros lembra que "o marketing só auxilia até determinado ponto, para ir além é necessário prover de fato transportes públicos de qualidade".

USO DO SOLO Tanto no caso das capitais federais, quanto no das grandes cidades, são necessárias também mudanças no padrão do uso do solo para solucionar ou minimizar problemas de mobilidade urbana.

Marcel Acosta, diretor executivo da National Capital Planning Commission, órgão encarregado do planejamento de transporte em Washington, nos Estados Unidos, aponta semelhanças entre a capital norte-americana e Brasília, em especial a necessidade de ambas em promover mudanças e melhorias na cidade, respeitando a história e o simbolismo das instituições governamentais.

Um desafio comum às duas cidades, segundo Acosta, é transformar o entorno das áreas que concentram prédios públicos em áreas mais acessíveis ao trânsito, mais atrativas para os

pedestres, e, principalmente, como fazer com que as pessoas habitem mais estas regiões, que são mais próximas aos seus trabalhos, diminuindo a necessidade de prover transporte para para cidades-dormitório. "Esta é uma grande questão para Brasília também, e em Washington estamos nos concentrando neste momento em construir mais residências próximas aos prédios do governo. Mudar a perspectiva urbanística nas capitais envolve uma mudança no padrão de uso do solo", afirma Acosta.

Parte das mudanças que estão sendo promovidas na capital dos EUA envolve "integrar mais áreas residenciais e de comércios nos setores nos quais há quase que exclusivamente prédios e instalações do governo, que são mais próximos ao centro da cidade", diz Acosta, acrescentando que este é um procedimento também necessário para Brasília. "Do que vi em Brasília, pude perceber que os problemas são parecidos. Nos últimos dez anos promovemos um movimento de valorizar a cena cultural e a vida noturna em Washington, e estimulamos a vinda de jovens casais para morarem perto das áreas centrais, e acredito que Brasília possa fazer o mesmo, para tentar misturar um pouco mais as quadras comerciais com as residenciais, e aumentar o fluxo de pessoas a noite", argumenta Acosta.

Cerveros reforça esta tese, afirmando que para melhorar o trânsito não é necessário apenas oferecer transportes mais eficientes, mas também redesenhar a cidade. "O transporte e boa parte de nossa infraestrutura têm sido tratados historicamente como um problema de engenharia somente, e não há pessoas pensando em outros aspectos de conexão, sendo que boa parte do desenvolvimento está sendo direcionado e pensado por agentes imobiliários, que sempre estarão priorizando os lugares em que seus lucros serão maximizados, ou seja, construindo onde é mais rápido e onde a terra é mais barata, sem pensar necessariamente nos nas consequências dos deslocamentos e transportes", acrescenta.

Já Taniguchi frisa que atualmente está sendo elaborado em Brasília o plano diretor da área chancelada como patrimônio histórico pela Unesco, para rediscutir o uso do solo dentro do plano piloto. "O que está tombado não é o uso do solo, é a arquitetura de Brasília. O objetivo deste plano é misturar um pouco mais as opções, para estimular o uso do transporte público", conta. O deputado destaca que no plano piloto residem somente 220 mil pessoas, mas durante o dia esta área recebe mais de um milhão de pessoas para trabalhar. "A ideia é estimular a ocupação com moradia dentro do plano piloto, que foi originalmente criado para abrigar 500 mil pessoas", conclui Taniguchi.