

NÓS DEVEMOS SER CONTRA O VIADUTO DA EPIG E/OU CONTRA A PRIORIZAÇÃO DE AUTOMÓVEIS?*

31 de agosto de 2021.

Nós que atuamos em defesa da mobilidade urbana aqui no DF não podemos reclamar de uma coisa: a falta de oportunidade na agenda da cidade para discutir as questões dessa área, uma vez que o Governo tem apresentado, nos últimos anos, uma série de temas para que a sociedade possa se manifestar, mesmo que várias dessas propostas para implantação tenham na sua concepção original um viés equivocado e, por isso mesmo, exijam o nosso olhar atento na análise, acompanhamento, fiscalização e na proposição de ajustes.

Nesse pacote de projetos já apresentados podem ser destacados: concessão do metrô, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), concessão da Rodoviária do Plano Piloto, Zona Verde, Plano de Mobilidade Ativa, licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF) e a integração deste último com o Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano Coletivo de Passageiros que atende a região do Entorno do DF. Soma-se a esse conjunto de projetos a apresentação recente da proposta de intervenção na EPIG, com a construção de um viaduto que fará a ligação direta entre o Parque da Cidade e o Sudoeste, visando garantir, entre outras coisas, segundo a versão oficial, a viabilização da implantação do BRT no Eixo Oeste, conforme já previa o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU).

Quem já teve a oportunidade de acompanhar os textos que produzo deve se lembrar que uma das minhas características principais, e que se mantém em praticamente todos os artigos que escrevo, é a defesa incondicional do PDTU e da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) como as referências para a discussão de qualquer projeto nessa área. Cidades sustentáveis e para as pessoas se fazem com projetos onde os sistemas de transporte público e os modais ativos (a pé e bicicleta) sejam prioritários e onde ocorre o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, exatamente como são as diretrizes desses dois normativos.

Se a construção do viaduto na EPIG vai beneficiar o sistema de transporte público, conforme anunciado, então isso significa que nosso apoio a essa importante obra deveria ser automático? Errado, neste caso específico. Viaduto e alargamento de vias são as típicas obras implantadas na perspectiva de melhorar a fluidez de tráfegos que são impactados quase na sua totalidade pelo uso exagerado do transporte individual motorizado. Os gestores públicos anunciam essas soluções de mobilidade urbana e com isso conseguem seduzir parcela significativa da sociedade, vendendo a falsa ilusão de que o trânsito ficará melhor, mas o efeito produzido em qualquer lugar do mundo é exatamente o contrário: mais espaço para automóveis no sistema viário cria demanda induzida e, com mais carros circulando, menos fluidez se tem.

O problema no DF não é espaço viário de menos para a circulação de carros e motos, mas sim o uso excessivo de automóveis dentro da matriz modal de deslocamentos da sua população, onde a frota já ultrapassou a casa dos 2 milhões de veículos. A realidade da região administrativa compreendida pelo Sudoeste/Octogonal, que é diretamente impactada pela obra do Viaduto da EPIG, reflete bem esse quadro da presença maciça do transporte individual e todas as suas externalidades negativas geradas.

Segundo a Pesquisa de Mobilidade Urbana realizada em 2016 e que integra o trabalho de elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT), a região Sudoeste/Octogonal é a que apresenta o maior Índice de Mobilidade do DF, igual a 2,5, enquanto que o menor é registrado no Paranoá (1,51), para uma média geral no território de 1,83. Esse índice descreve a quantidade diária de viagens realizadas por cada habitante e os maiores níveis desse indicador de mobilidade, via de regra, estão associados à renda.

Outra informação trazida pela Pesquisa trata da divisão modal nessa região administrativa do Sudoeste/Octogonal. As viagens feitas através do transporte individual motorizado representam 81,6% do total, para 12% realizadas através dos modais ativos e somente 6,2% via transporte público coletivo. Se a política de mobilidade urbana aponta a necessidade da reversão desse modelo, o instrumento mais adequado para que isso seja alcançado não será, em hipótese alguma, a construção de um viaduto na EPIG ou a ampliação da capacidade viária da Avenida das Jaqueiras.

Essas obras vão contribuir para estimular a manutenção do uso de automóveis e, mesmo que em um primeiro momento ocorra a percepção de uma melhoria nas condições de tráfego na região, a tendência é de esgotamento da capacidade do sistema viário decorrente da ampliação do volume de viagens geradas através do transporte individual motorizado. Nesse sentido, acredito que exista um pequeno equívoco na defesa realizada por alguns representantes dos moradores da região mais próxima das obras e que será diretamente impactada, que se apresentam contrários ao imenso viaduto proposto pelo GDF, mas que se declaram receptivos a um viaduto de menores proporções.

Dentro da perspectiva da mobilidade urbana sustentável não tem espaço para um melhor tipo de viaduto, isso precisa ficar bem compreendido. Os moradores da região se mobilizaram e empreenderam um movimento de enfrentamento à decisão equivocada de intervenção profunda patrocinada pelo GDF e isso merece o nosso reconhecimento, mas à agenda de lutas também devem ser incorporados novos elementos, mesmo que esses temas não sejam bem receptivos, como a necessidade de avançar em políticas de desestímulo ao uso de automóveis, de priorização e qualificação do sistema de transporte público coletivo e de investimento em infraestrutura adequada para a circulação a pé e de bicicleta, não só na região do Sudoeste/Octogonal, mas na totalidade do território do Distrito Federal.

A manutenção da vegetação contribui para um ambiente melhor, mas o desincentivo às viagens feitas por automóveis também tem peso determinante no enfrentamento às mudanças climáticas. Aqui também se registra o equívoco desse projeto do GDF. Enquanto o mundo todo se alinha para patrocinar medidas que reduzam as emissões de gases e a destruição do meio ambiente, aqui investe-se em um projeto que elimina centenas de árvores e prioriza veículos.

Também é estranha a obsessão do GDF em patrocinar a defesa da intervenção na EPIG vinculando-a como condição fundamental para a conclusão da parte final do Eixo Oeste previsto no PDTU, visando atender o transporte público. O tema transporte público, inclusive, aparece como elemento recorrente de defesa da obra no documento recursal apresentado pelo governo ao TJDF para a liberação da retomada das ações na região.

O Eixo Oeste é composto por um conjunto de vias, sendo que apenas uma está concluída adequadamente para a operação exclusiva do transporte público, a EPTG, que conta com um corredor segregado na faixa da esquerda e embarque em nível, mas que não possui

infraestrutura instalada para pagamento da tarifa antes do acesso ao veículo, modelo previsto no sistema de BRT. Como ainda não ocorreu a racionalização do STPC/DF, onde se previa a implantação do sistema tronco-alimentado, e a pandemia mudou a configuração das viagens da população, avalia-se que os novos padrões e desejos de deslocamento precisam ser identificados antes da definição de modelos que serão implementados.

Imagina-se que quando o GDF divulga a proposta de implantação de um BRT no Eixo Oeste, ele não estaria se referindo a um projeto semelhante ao que foi realizado no Eixo Sul, que demandaria mais recursos para uma infraestrutura muito mais qualificada, mas que o propósito seria apenas a intervenção com faixas exclusivas nas demais vias que compõem o Corredor Oeste.

Sendo isso mesmo, não se consegue entender a exigência de um viaduto na EPIG, por exemplo, como argumento para a priorização do transporte público. A implantação de uma faixa exclusiva simplificada ao longo da via, com pequenas intervenções adicionais no trecho localizado entre o SIG e as proximidades do TJDFT parece ser uma solução menos onerosa aos cofres públicos e com possibilidade de produzir resultados concretos para o transporte público, como o aumento da velocidade operacional e a redução do tempo de viagem do usuário do sistema, assim como ocorreu em outro eixo estrutural da cidade, na EPNB, onde os ônibus eram responsáveis pelo atendimento de 60% das pessoas transportadas, antes da pandemia, mesmo representando apenas 3% dos veículos em circulação pela via e onde ocorreu o aumento de 7% na demanda pelo transporte público após a implantação da via exclusiva.

Obviamente, além da faixa exclusiva na EPIG, a qualificação do sistema de transporte também depende da adoção de outros instrumentos, como a priorização semaforica para os ônibus, piso com pavimento de qualidade e a gestão do tráfego com fiscalização efetiva para que o espaço reservado para a circulação do transporte público não seja invadido por automóveis.

Tenho a expectativa de que o grupo de moradores que se mobilizou em torno desse debate, se posicionando contrário à proposta apresentada pelo GDF, possa compreender que a luta por uma mobilidade urbana sustentável também passa pela defesa de outras bandeiras e caminhos e, mais ainda, que venha se juntar aos militantes e organizações que atuam nessa área dentro do DF para reforçar a defesa da busca por um território com mais qualidade de vida para toda a sua população, com menos viadutos e carros e mais protagonismo das pessoas.

**** Wesley Ferro Nogueira é economista e atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, onde colabora no Projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel".***