

**MOBILIDADE/** O Correio esteve na região administrativa e ouviu dos motoristas os gargalos enfrentados nas vias da cidade. Especialistas apontaram as razões para os congestionamentos e listaram maneiras de modificar o cenário

# Trânsito em Águas Claras à beira de um colapso

» LETÍCIA GUEDES

Nesta semana, uma faixa com um "alerta" foi instalada em um ba-lão que fica em uma das três en-tradas de Águas Claras. A men-sagem dizia: "Atenção! Não venha morar em Águas Claras, o trânsito daqui é um inferno, e vai piorar ainda mais!". Os problemas passam por falta de acessos e es-tacionamentos, excesso de semáforos e cruzamentos, além de engarrafamentos que podem durar horas.

Moradores de Águas Claras e pes-soas que deslocam-se diariamente à re-gião administrativa para trabalhar descrevem um cenário caótico do trânsito nas vias locais. Ao **Correio**, especialistas em mobilidade afirmaram que a mu-dança no gabarito de altura máxima nas edificações da cidade e o aumento con-tínuo da população contribuem direta-mente para o agravamento do problema.

Segundo dados do Instituto de Pes-quisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF), por meio da pesquisa Distri-tal por Amostra de Domicílios (PDAD), Águas Claras abrigava 120.107 pessoas em 2021. O Departamento de Trânsito do DF (Detran-DF) apontou que, em média, aproximadamente 56 mil veículos circula-m diariamente pelas vias da cidade.

Artur Moraes, doutor em transportes, explicou que, inicialmente, a cidade foi planejada para ter edifícios de até oito e 12 andares, a depender da região. Con-tudo, o gabarito foi modificado no meio do percurso. "Hoje, nós temos edifícios com 30 andares, o que fez com que a po-pulação ultrapasse o que era planejado para a região, e o sistema viário não foi alterado", apontou.

O especialista destacou que as famí-lias que residem na localidade atualmen-te têm, em sua maioria, um veículo para cada membro, diferentemente do estipu-lado no projeto, quando cada família te-ria apenas um. Moraes vive na RA e tem o costume de circular apenas de trans-porte coletivo. Segundo ele, essa é a úni-ca opção para sanar o problema. "A solu-ção é passar a usar o metrô e o transporte coletivo por ônibus. As pessoas não vão deixar de comprar carros, mas precisam deixar de usar apenas o veículo. É preci-so mudar os hábitos", disse.

O empresário Ricardo Valim de Paiva, 59 anos, mora em Arniquireiras, mas tra-balha diariamente em Águas Claras. Se-gundo ele, o trânsito na região é pesado, e a quantidade de construções impossibi-lita alternativas para escoamento. "Se continuarem construindo prédios tão grandes para abrigar tantos moradores, essa cidade vai parar. São muitas proje-ções, perto umas das outras, feitas sem olhar para urbanização. Eu acredito que, futuramente, corremos o risco de en-carar um cenário pior do que o atual", analisou.

A nutricionista Maria Rosa Marino, 38, morou em Águas Claras por 24 anos e mudou-se recentemente para o Park Way. Apesar disso, seus filhos continuam estudando na região administrativa. "Eu trago eles e busco todo dia. Já houve ve-zes de eu sair da escola deles, que fica na 301, para levar até a altura da 204, mais ou menos, e gastar o mesmo tempo que demoro saindo da escola e indo direto para o Park Way. Não é sempre que isso acontece, mas há dias específicos em que o trânsito para", contou.

O especialista em trânsito Wellington Matos avaliou que a falta de estaciona-mentos e garagem nos edifícios também contribui para o agravamento do proble-ma. Na visão dele, não haverá melhoras significativas somente com o trabalho de fiscalização. Apesar de elogiar a atuação do Detran e as últimas mudanças feitas na região, Matos acredita que é preciso haver melhora no transporte público, voltar o olhar da sociedade aos ciclistas e educar os condutores para que respei-tem não só a sinalização vertical, mas a horizontal também.

"Hoje, temos basicamente uma via de ida e volta. Duas faixas indo e duas faixas voltando. Num trânsito daquele ta-manho, com a verticalidade dos prédios,

Fotos: Letícia Guedes



Cerca 56 mil veículos circulam diariamente pelas vias da cidade. Faixa, acima, alerta os futuros moradores para o problema



afetado os moradores", apontou. Paulo contou que muitos de seus familiares vi-vem na região e buscam residir nas pon-tas para ficar próximos às saídas.

Também motorista de aplicativo, Ed-son da Silva Ribeiro, 57, é morador do Entorno do DF, vive em Águas Lindas de Goiás, mas trabalha diariamente nas vias da capital. Ele classificou o trânsito de Águas Claras como o pior de Brasília. "De manhã, 12h e à tarde é comum ficar pre-so por mais de uma hora. A minha estratégia é evitar a cidade em horários de pico." Ele avaliou que três entradas/saídas para a região não são suficientes.

## Ações

Questionado pelo **Correio** acerca dos planos para melhorar a mobilidade na região, o Governo do Distrito Federal (GDF) respondeu que a Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob) im-plantou o serviço de transporte de vizi-nhança (zebrinha) em Águas Claras no início deste ano.

Segundo a pasta, o zebrinha benefi-cia a mobilidade dos passageiros na ci-dade, facilitando, sobretudo, a integração com o Metrô-DF. "Os zebrinhas são ve-ículos menores (miniônibus), ágeis, que se deslocam com maior facilidade nas vias internas da cidade, oferecendo via-gens mais rápidas e confortáveis. O servi-ço facilitou o deslocamento das pesso-as para escolas, clínicas e o comércio local, entre outros. São três veículos com ar-condicionado e acessibilidade. Ao todo, realizam 38 viagens por dia, com inter-valo de 23 minutos entre os horários de partida", disse a Semob por meio de nota.

O Detran-DF informou que tem atua-do rotineiramente na manutenção da sinalização viária e com ações de fisca-lização para coibir a prática de estacio-namento irregular e garantir a fluidez do tráfego.

A Administração Regional de Águas Claras se limitou a dizer que, em parce-ria com demais órgãos do governo, tem trabalhado na melhoria do trânsito na região administrativa.

## Avenida Cidades

Existe há décadas a promessa de construir uma pista para ligar o Setor Policial Sul a Samambaia. A presença de um corredor viário entre as duas regiões consta no Plano Diretor de Ordenamen-to Territorial (Pdot) do DF de 1997, mas nunca saiu do papel. A proposta, ante-riormente chamada de Interbairros e de TransBrasília, chama-se atualmente de Avenida das Cidades.

A Semob esclarece que o projeto da Avenida das Cidades foi debatido com a sociedade em audiência pública e que o processo continua tramitando no TCDF. A pasta está fazendo as adequações suge-ridas pela Corte e acrescenta que após a liberação do processo pela Corte, o GDF fará o processo licitatório do empreendi-mento. A obra tem custo estimado em R\$ 2,9 bilhões, pode gerar cerca de 100 mil empregos e será executada por meio de parceria público-privada (PPP).

Segundo a Semob, a avenida terá ex-tensão de 26 quilômetros, com ciclovias e calçadas, sendo uma nova via de ligação entre o Plano Piloto e Guará, Arniquireira, Águas Claras, Park Way, Samambaia e Taguatinga. O complexo urbanístico, de acordo com a pasta, vai contribuir para a criação de centros de negócios, lazer e habitação. A Semob não informou previ-são para o início das obras.



Motorista de aplicativo, Paulo Henrique Rodrigues evita Águas Claras



Edson da Silva classifica o trânsito da cidade como "o pior de Brasília"



"Acho que já não tem como resolver", diz Rhayner de Souza



Caio Brito sai de casa uma hora mais cedo para fugir do engarrafamento



"Se continuarem construindo prédios, a cidade vai parar", avalia Ricardo Valim



Maria Rosa Marino enfrenta o congestionamento nos horários de pico

**120.107**  
pessoas viviam em  
Águas Claras em 2021  
Fonte: IPEDF

**56 MIL**  
veículos circulam diariamente  
pelas vias da cidade  
Fonte: Detran-DF

é impossível que haja fluidez. É preciso construir prédios-garagens para que o trânsito tenha mais espaço, e aumentar a faixa do ciclista para que possam fazer o movimento de ir e vir com mais tran-quilidade. Com isso, conseguiremos liberar espaço para o cadeirante e para o por-tador de necessidade especiais, fazendo com que haja uma cidade mais tranquila e mais fácil de se locomover", pontuou.

Rhayner de Souza, 40, profissional da área de decoração, sai de Taguatinga di-ariamente para trabalhar em Águas Claras. Ele declarou que a dor de cabeça é sem-pre a mesma. "É um congestionamento intenso tanto na hora de vir, às 7h30, co-

mo na hora de voltar, às 18h30. Não tem estratégia para fugir, onde a gente vai está engarrafado. Eu acho que é muito prédio para pouca pista, eu nem sei como poderia melhorar a situação. Acho que já não tem como resolver", lamentou.

O engenheiro civil Caio Brito, 28 anos, mora em Águas Claras, mas trabalha no Plano Piloto. Segundo ele, para não se atrasar, é necessário sair de casa cerca de uma hora antes. "Eu me planejo e saio cedo para tentar fugir do engarrafamento e chegar aos meus compromissos no horário. Se não for assim, corremos o risco de passar horas no trânsito. Acredito que um planejamento melhor das sinali-zações melhoraria a situação um pouco."

Presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil do Distrito Federal (Sinduscon-DF), Adalberto Cléber Valada Júnior destacou que Águas Claras é uma cidade planejada e com infraestrut-ura grande e robusta. "O crescimento desordenado, principalmente em volta da cidade, como em Vicente Pires, Areal e tantos outros, traz uma pressão de mo-bilidade para a região que não havia sido pensada e planejada previamente." Júnior reforçou a necessidade de investir em transporte coletivo, como ônibus com

mais integração, metrô, VLT, entre outros.

## "Última opção"

As vias de Águas Claras são a últi-ma opção de tráfego para os motoristas de aplicativo. Morador do Guará, Paulo Henrique Rodrigues, 36 anos, atua na área há sete anos e relatou que faz de tudo para não ter que trabalhar na re-gião. "Anos atrás, ainda era possível fazer viagens e se locomover dentro de Águas Claras, mas à medida que o tempo pas-sa, fica cada vez mais complicado lidar com o trânsito. As ruas são estreitas, há muitos empreendimentos e o projeto da cidade já não suporta a quantidade de moradores que a região abriga. O trânsi-to de Águas Claras não comporta o que a cidade realmente se tornou", reclamou.

O motorista apontou que a quantida-de de semáforos e cruzamentos e a falta de acessos impedem a fluidez do trânsi-to. "Eu acho que é preciso haver um estudo de trânsito por parte do GDF para analisar a quantidade de acessos das vias e pensar nas soluções para os horários de pico. É preciso ações para melhorar a qualida-de de tráfego e, conseqüentemente, a quali-dade de vida, porque essas situações têm