

DF - Brasília

Para os pedestres significa risco vida constante. Para os médicos do Hospital de Base é a maior fonte de pacientes fatais

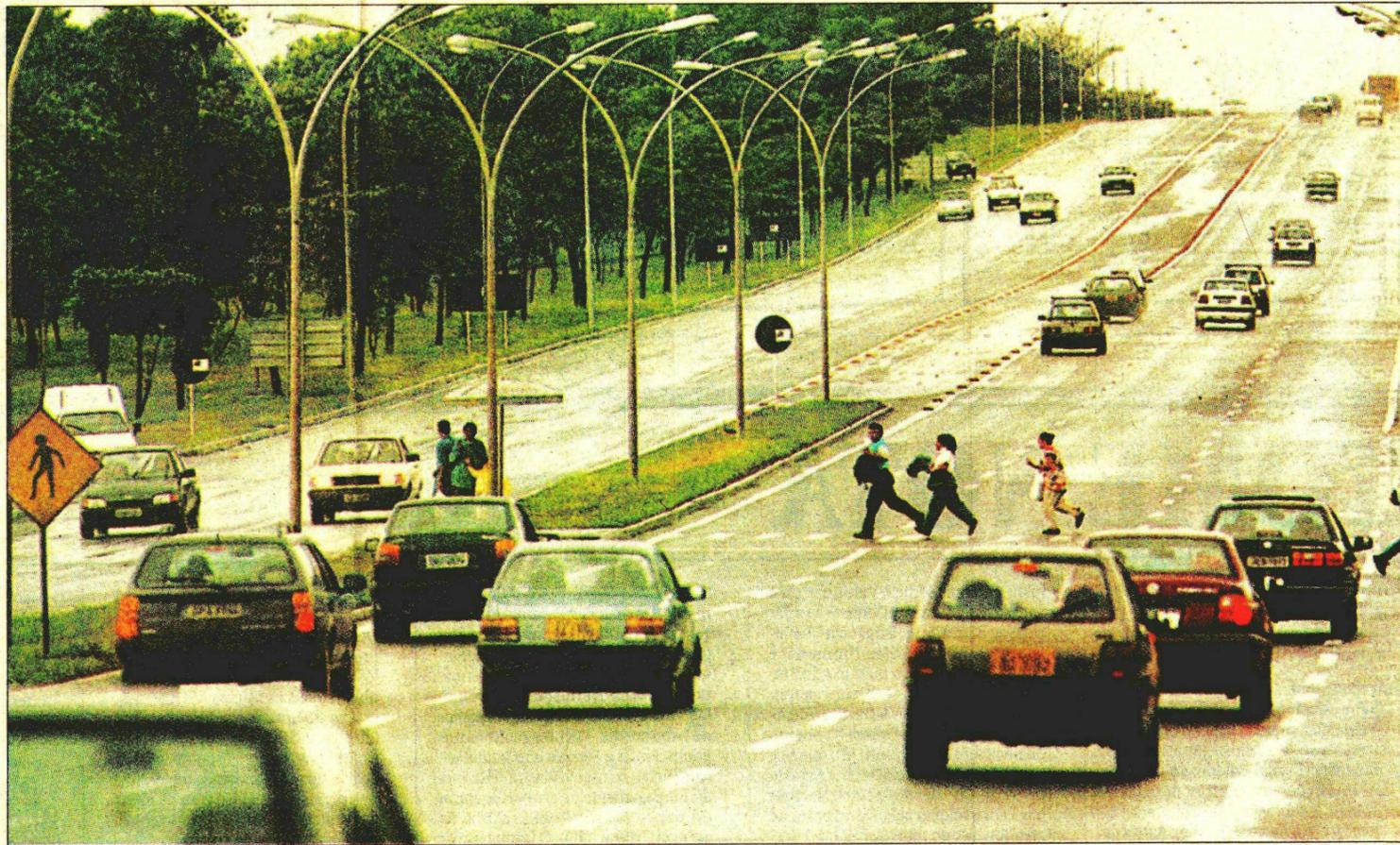
VIDA NOVA NO EIXÃO DA MORTE

Fredson Charlson
Da equipe do Correio

Os dados são assustadores. A cada semana, acontece uma morte, causada por acidente ou atropelamento. Essa é a estatística da violência no trânsito em Brasília nos primeiros três meses do ano. Foram 11 acidentes com morte e cinco atropelamentos com morte. Desse total, oito acidentes com morte aconteceram nos Eixos Rodoviários Sul e Norte ou nos eixinhos.

Batidas entre os automóveis ou em postes, atropelamentos e capotamentos engrossam os números de uma das áreas urbanas mais perigosas para os pedestres de Brasília. Para preservar a vida dos pedestres e diminuir o número de acidentes registrados no Eixão, o Sindicato dos Arquitetos do Distrito Federal tem uma proposta de modificação do local. O projeto é resultado de um concurso organizado pelo próprio governo do DF há oito anos e que ainda não foi colocado em prática.

Claudio Versiani



O projeto do Sindicato dos Arquitetos do Distrito Federal prevê a implantação de semáforos e faixas de pedestres para reduzir os atropelamentos

Projeto foi engavetado por Roriz

O presidente do Sindicato dos Arquitetos e professor de Urbanismo da UnB, Luiz Alberto Gouveia, 41 anos, lembra que em 1988, foi realizado um concurso de idéias para acabar com as mortes no Eixão. "A proposta vencedora foi a de um grupo de estudantes que moram na área. Ela prevê a instalação de semáforos, faixa de pedestre e um canteiro central no Eixão Sul e Norte", conta.

Além dos estudantes, participaram do concurso arquitetos, moradores, especialistas em trânsito e pedestres que passam pelo local. Outra proposta do sindicato é diminuir a velocidade na área para 80 km/h. A medida instalaria o sistema de *Onda Verde*.

"Se o motorista andar sempre a 80 km/h, ele vai pegar todos os sinais abertos e será capaz de percorrer o Eixo Norte e o Eixo Sul em 10 minutos. Consideramos esse tempo mais do que razoável", explica Luiz Alberto Gouveia.

GAVETA

O projeto vencedor foi entregue na época ao então governador do DF, Joaquim Roriz, que o engavetou.

"Agora, a Secretaria de Transportes resolveu colocar o projeto em prática. Depois de tanto tempo, concluiu que a melhor proposta era a nossa, elaborada há oito anos. E durante todo esse tempo as pessoas continuaram morrendo, sem qualquer providência. As alternativas são muito semelhantes. É o óbvio que será colocado em prática", alega-se Luiz Alberto Gouveia.

O Hospital de Base do Distrito Federal recebe nove de cada 10 casos de acidentes ou atropelamentos no Eixão. O diretor do HBDF, Elias Fernando Mizziara, 47 anos, considera a situação dramática. Os médicos do hospital têm muito trabalho com a falta de segurança para os pedestres no local.

MORTES

"São casos horríveis. Geralmente o acidente ou o atropelamento é

fatal, devido à alta velocidade dos carros que trafegam no Eixão. Infelizmente sou obrigado a falar que o que sobra da pessoa é muito pouco", lamenta Elias Fernando Mizziara.

O médico acredita que deve realmente ser instalado algum sistema de segurança de trânsito no local. "O maior problema é a presença do pedestre na pista. Ele não poderia, de jeito nenhum, ter acesso ao Eixão", acredita.

"Pedestre e carro não se mistu-

tirar a beleza, descaracterizam o projeto da cidade.

Os mais velhos geralmente são mais cuidadosos ao atravessar o Eixão. Pacientes, olham para todos os lados e só atravessam quando o carro mais próximo estiver a centenas de metros de distância. Os jovens, ao contrário, procuram desafios. Atravessam as pistas de rollers e skates. Andam de bicicleta sobre a faixa amarela e entre as duas pistas e não ligam para a proximidade dos carros. Um perigo constante.

"Não há sinalização alguma para o pedestre. Corro risco de vida todos os dias", reclama a estudante de Química da UnB, Luciana de Lima Póvoa, 21 anos.

Pode parecer mentira, mas a empregada doméstica Dauraci Soares da Silva, 31 anos, moradora do assentamento de Sobradinho II, demora 20 minutos para atravessar o Eixão Norte, na altura da 105. Dauraci espera, espera e, mesmo assim, quase é atropelada. "Acontece isso todo dia. O Eixão é perigoso, é uma zona de morte. Já vi vários atropelamentos e quase fui atropelada algumas vezes", lamenta.

A aposentada Maria Silva Lima, 59 anos, moradora da 409 Sul, conta que já demorou 15 minutos para atravessar o Eixão, na altura da 104 Sul. Olha para os dois lados e se angustia com a falta de chances e com a velocidade dos carros, em torno de 120 km/h.

"A pista é um perigo. Em qualquer lugar, a gente corre o risco de ser atropelada. Tenho cuidado redobrado, porque temo ficar até mesmo na beira da pista. Preferia que melhorassem as passagens subterrâneas ao invés de construir passarelas. Elas enfeiam a imagem do Eixão", opina.

O estudante Cremildo Ferreira da Costa, 17 anos, só teme uma coisa: errar o cálculo ao atravessar o Eixão, próximo ao Banco Central. "Se errar o cálculo, estou morto." diz o rapaz, que estuda no Colégio Sagrada Família e atravessa o Eixão todos os dias no início da tarde.



ram. O que as autoridades puderem fazer para separá-los será ótimo. Um projeto que pudesse prever a construção de passarelas seria bem melhor do que construir canteiros."

PEDESTRES DIVERGEM

Instalação de semáforos, canteiros centrais, construção de passarelas, melhoria das passagens subterrâneas, guardas de trânsito. As principais vítimas dos acidentes de trânsito e atropelamentos, os pedestres, divergem ao definir as medidas necessárias para diminuir e eliminar o número de mortes no Eixão.

Há aqueles preferem ver as passagens subterrâneas recuperadas; outros as consideram extremamente perigosas e apostam na instalação de passarelas; mas há também os moradores antigos que rejeitam, terminantemente, as passarelas, por acharem que elas, além