



Edilson Rodrigues/CB

TRANSPORTE

Como as vans que atendem os condomínios estarão proibidas de circular a partir de amanhã, passageiros temem ficar sem condução. Ana Tereza reclama da demora nas linhas de ônibus em São Sebastião.

PÁGINA 33

CORREIO BRASILENSE

BRÁSILIA, DOMINGO, 5 DE NOVEMBRO DE 2006
 Editora: Samanta Sallum//
 samanta.sallum@correioweb.com.br
 Subeditores: Ana Paixão, Carlos Tavares,
 Roberto Fonseca, Rovênia Amorim
 e Valéria de Velasco
 Coordenadora: Tais Braga//
 tais.braga@correioweb.com.br
 E-mail: cidades@correioweb.com.br
 Tels. 3214-1180 • 3214-1181
 Fax: 3214-1185

URBANISMO

DF - Brasília

Mais da metade da população de Brasília precisa andar a pé pelas ruas da cidade, mas faltam calçadas. As que existem são mal conservadas ou estão ocupadas de forma irregular. O pedestre faz o seu caminho

Vida de “sem-carro”

ÉRICA MONTENEGRO

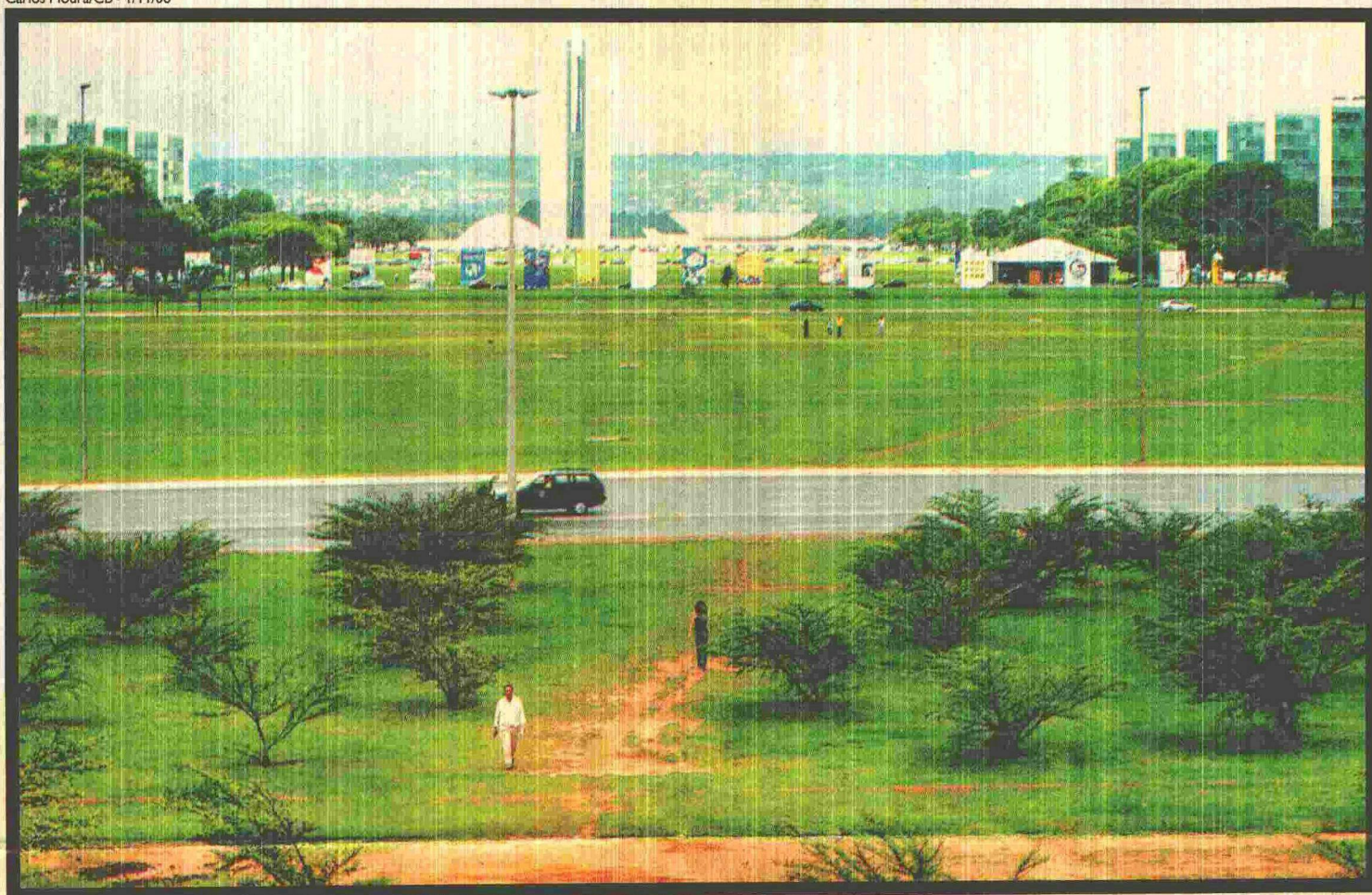
DA EQUIPE DO CORREIO

Uma piada antiga diz que o brasileiro é um ser com uma cabeça, dois braços e quatro rodas. Como toda piada, ela não disfarça um preconceito. Exclui mais da metade da população de Brasília, que tem de andar a pé pela cidade. A frota do Distrito Federal é de 870 mil veículos e o índice de ocupação é de apenas 1,2 passageiro por carro — em outras palavras, significa que 1,052 milhão de pessoas dependem exclusivamente dos próprios pés para ir e vir na cidade inventada. Esses, os “sem-carros”, são obrigados a conviver diariamente com uma infra-estrutura urbana que os humilha e, mais que isso, os obriga a enfrentar o perigo de perder a vida. Mais frágeis do que quaisquer outros atores do trânsito, os pedestres encabeçam a lista de vítimas nas pistas do Distrito Federal. Só nos oito primeiros meses deste ano, 83 deles morreram depois de serem atropelados (veja quadro).

O problema começa na parte central do Plano Piloto, na ligação entre as Asas Sul e Norte. Apesar do grande número de pessoas que desejam passar de um lado a outro, cruzando o Eixo Monumental, há poucos equipamentos de segurança no local. Na altura da W3, por exemplo, só há sinal e faixa do lado norte. Para cruzar o lado sul, é preciso disputar espaço com os carros. Ou esperar uma brecha, correr e torcer para não ser atingido por veículos que trafegam — quando obedecem às placas de sinalização — a 60 km/h. “Toda vez que atravesso, fico com as pernas bambas de medo”, relata Rosana Maria de Oliveira, 20 anos, funcionária de uma loja de informática da Asa Norte que enfrenta o sacrifício sempre que deseja ir ao Pátio Brasil.

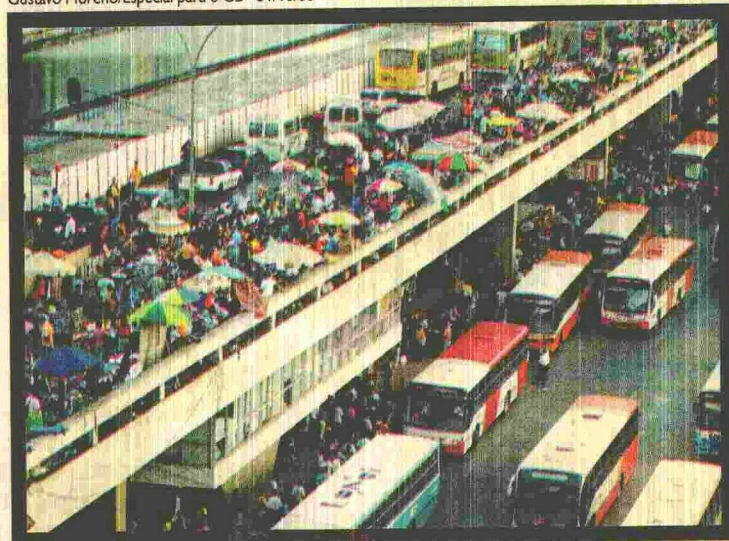
A situação é parecida na parte de baixo da rodoviária do Plano Piloto. O fluxo de pedestres em direção à entrada inferior do Conjunto Nacional é grande, mas a cidade os desconhece à medida que não há calçadas no trecho, tampouco existe um sinal de trânsito que garanta uma travessia segura. “É óbvio que o pedestre vai buscar o menor caminho. Não adianta forçá-lo a seguir pelo lado que julgamos mais seguro. Nosso erro é achar que o pedestre deve se adaptar à cidade e não a cidade se adaptar a ele”, explica o sociólogo Victor Pavarino, professor do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte da Universidade de Brasília

Carlos Moura/CB - 1/11/06



ONDE FALTA O PASSEIO, OS MORADORES DA CIDADE TRAÇAM SUAS TRILHAS NO GRAMADO, PARTINDO DO PRINCÍPIO DE QUE UMA RETA É O CAMINHO MAIS CURTO

Gustavo Moreno/Especial para o CB - 31/10/06

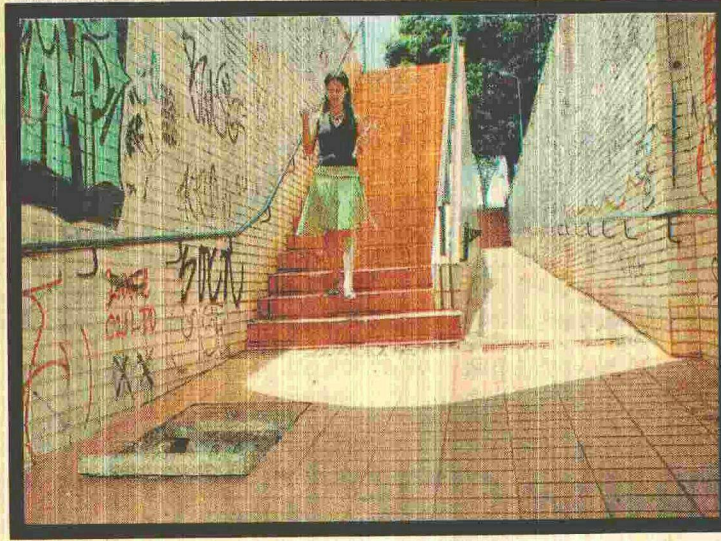


PLATAFORMA SUPERIOR DA RODOVIÁRIA: SAÍDA É CAMINHAR ENTRE OS CARROS

sito que garanta uma travessia segura. “É óbvio que o pedestre vai buscar o menor caminho. Não adianta forçá-lo a seguir pelo lado que julgamos mais seguro. Nosso erro é achar que o pedestre deve se adaptar à cidade e não a cidade se adaptar a ele”, explica o sociólogo Victor Pavarino, professor do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte da Universidade de Brasília

UnB). Para Pavarino, as autoridades de trânsito e de planejamento urbano submetem o pedestre a uma espécie de humilhação ao não considerar que ele tem vontade própria, que pode

Carlos Moura/CB - 1/11/06



A ESTUDANTE ARIELLY COSTA USA A PASSARELA, MAS SE QUEIXA DO MAU CHEIRO

andar por onde bem queira. O mesmo comportamento é adotado pelos motoristas quando se queixam do trânsito de pedestres pela cidade, inclusive nas faixas destinadas a eles. “Canso de ver

as pessoas reclamarem da imprudência do pedestre. Mas andar não é imprudência, não é comportamento perigoso de jeito nenhum”, pondera Victor Pavarino. “O pedestre não pode ser tachado de inadequado, ele precisa é ser incluído no trânsito”. Um exemplo claro da falta de consideração são as superquadras residenciais do Plano Piloto, especialmente as da Asa Norte que ainda não estão completas. “Quando há calçadas construídas, elas acompanham o contorno das superquadras. Emolduram a arquitetura, mas não servem ao caminhar”, critica Victor Pavarino. Na prática, nesses locais, os transeuntes traçam suas trilhas sobre a grama, seguindo o raciocínio lógico de que uma reta é a distância mais curta entre dois pontos. Outros exemplos são as passarelas aéreas e subterrâneas. “Como obrigar alguém a usar um equipamento de segurança que lhe é desconfortável?”, pergunta o especialista. Para ele, a solução seria colocar mais sinais de trânsito na cidade. “Iria reduzir a velocidade nas vias”. “Sem-carro” da Asa Norte, a estudante Arielly da Silva Costa, 21 anos, passa pela passagem subterrânea que liga o lado par ao lado ímpar do Plano Piloto diariamente. “Sei que aqui é mais seguro. Mas, não acho que seja confortável de jeito nenhum”, conta ela, dizendo que o maior problema é o mau cheiro. “Tem dia que passo de nariz tampado, por causa do cheiro de xixi e cocô”, conta a estudante de Turismo do Uni-

MORTE NAS PISTAS

Vítimas de janeiro a agosto de 2006

Pedestre	83 (30,4%)
Passageiro	58 (21,2%)
Motorista	49 (18%)
Motociclista	42 (15,4%)
Ciclista	40 (14,6%)
Outros	1 (0,4%)
Total	273

ceub que mora na 209 Norte.

Transporte público e a solução

Nos planos do urbanista Lucio Costa, as superquadras seriam o lugar dos pedestres. Mas, ao ocupar os pilotis, isolar os prédios com cercas vivas e construir pistas internas que não são acompanhadas por passeios públicos, as construtoras e a Novacap (Companhia Urbanizadora da Nova Capital) obrigam os pedestres a disputar espaço com os carros. “Acusam Lucio Costa de não ter pensado no pedestre, o que não é verdade. A cidade é que não foi fixada como ele imaginava”, contesta o superintendente do Instituto de Patrimônio Histórico (Iphan-DF), Alfredo Gastal. Para ele, as grandes distâncias que caracterizam o Plano Piloto seriam facilmente vencidas se houvesse transporte público de qualidade. “O transporte público nunca funcionou direito aqui, é por isso que ter um

carro é quase uma necessidade”.

Mesmo nos lugares onde há calçadas, há problemas. A desordem urbana rouba o lugar destinado a eles. No local de maior fluxo de pessoas de todo o Plano Piloto, a passarela que liga o Conjunto Nacional ao Conic, o caminhar é dificultado pela presença dos camelôs. A solução encontrada por quem está a pé tem sido invadir a pista dos carros.

Os camelôs também são um problema ao lado das quadras 500 da Avenida W3 Sul. Mas, nada comparável ao transtorno causado pelos moradores e comerciantes das quadras 700 que transformaram as calçadas em frente às casas em estacionamentos e em depósitos de entulho. “É um absurdo que a gente tenha de conviver com lixo na calçada”, reclama Marcus Vinicius Gomes Cabral, 32 anos,

dono de uma banca de revistas na Asa Sul. “É o completo descalço com quem está a pé”, diz ele, que não tem carro e está acostumado a caminhar pela cidade.

Professor de Engenharia da UnB e especialista em Segurança no Trânsito, Paulo Cesar Marques ressalta a necessidade de a cidade tomar uma postura mais amigável com quem está a pé. “O caminhar é o modo de transporte humano por excelência, não é possível que Brasília continue a privilegiar os carros em detrimento dos pedestres”. Mas, o professor não vai contra a realidade. Para ele, a opção por andar a pé depende que o Estado dê as condições adequadas. “Com o transporte público do jeito que está e com o nível de insegurança do pedestre, eu até entendo quem faz a opção pelo carro”, conclui.