



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

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

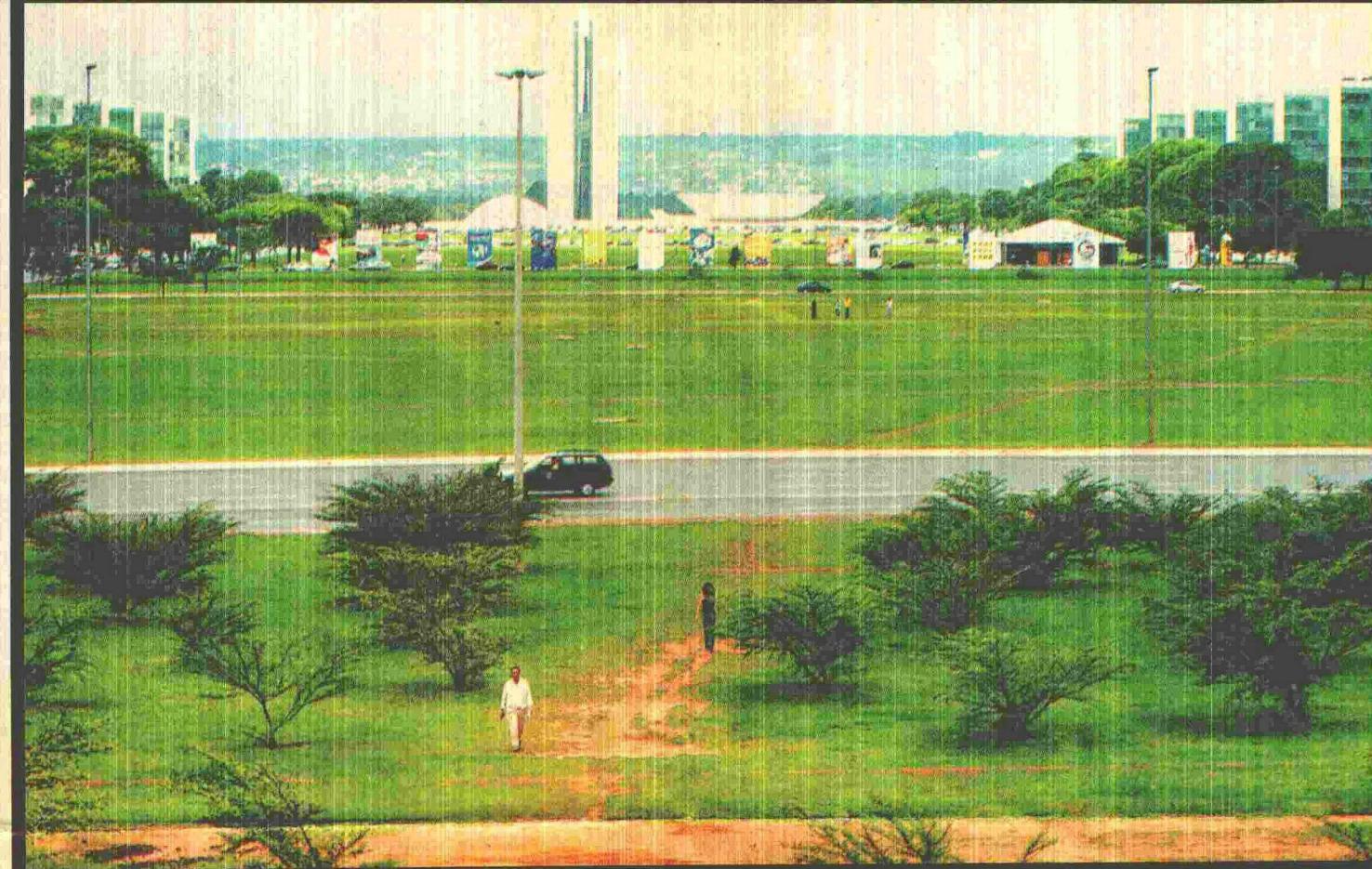
URBANISMO

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”

CARLOS MOURA/CB - 1/11/06



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

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 a 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 sinalizações 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 Unicamp que mora na 209 Norte.

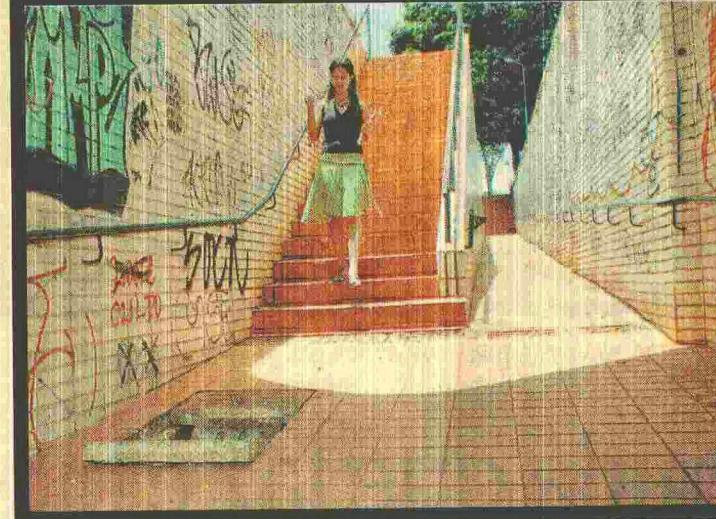
ONDE FALTA O PASSEIO, OS MORADORES DA CIDADE TRACAM SUAS TRILHAS NO GRAMADO, PARTINDO DO PRINCÍPIO DE QUE UMA RETA É O CAMINHO MAIS CURTO

GUSTAVO MORENO/ESPECIAL PARA O CB - 31/10/06



PLATAFORMA SUPERIOR DA RODOVIÁRIA: SAÍDA É CAMINHAR ENTRE OS CARROS

CARLOS MOURA/CB - 1/11/06



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

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. Nossa erro é achar que o pe-

destre 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

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

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 Vini- cius Gomes Cabral, 32 anos,

dono de uma banca de revistas na Asa Sul. "É o completo desasco 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 à 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 à pé depende que o Estado dê as condições adequadas. "Com o transporte público do jeito que está e com o nível de segurança do pedestre, eu até entendo quem faz a opção pelo carro", conclui.