



Poucos motoristas respeitam o limite de velocidade. E são muitos os pedestres que se aventuram a atravessar o Eixão sem temer os riscos

Eixão é campeão em mortes por atropelamento

“Epidemia” atinge pessoas de 15 a 44 anos e é responsável por 58% dos óbitos no trânsito

RAUL RAMOS
Da Editoria de Cidade

Do total de 212 atropelamentos fatais ocorridos no Distrito Federal em 1985, nada menos que 20 (quase 10 por cento) aconteceram no Eixo Rodoviário, o Eixão. A estatística é da médica-sanitarista e bolsista da UnB Mariselda Salgado Coury, que há dois anos vem pesquisando os acidentes de trânsito dentro do quadro geral de mortalidade no DF.

Segundo Mariselda Coury, os acidentes de trânsito passaram a representar nos últimos anos a principal causa do elevado número de mortes, superando todas as demais doenças.

Mariselda se interessou pelo assunto quando, sob a coordenação do médico-sanitarista da UnB Maurício Gomes Pereira, realizou um levantamento estatístico sobre as causas determi-

nantes de mortes, ocorridas entre 1963 e 1983, e formas de prevenção no DF.

Ao dividir o estudo por grupos de causas da mortalidade, a médica-sanitarista chegou à conclusão de que, enquanto declinava o número de óbitos por doenças infecciosas e parasitárias, as mortes por causas externas, isto é, homicídios, suicídios, afogamentos, acidentes de trânsito e de trabalho, além de outras violências, passaram a ocupar ultimamente posição de relevo dentro do contexto geral de mortalidade.

Analisando separadamente no Instituto Médico Legal os atestados de óbitos por morte violenta ocorridas em 1984, Mariselda verificou que os acidentes de trânsito (comportamento, atropelamento, colisão com outro veículo ou objeto fixo) ocupavam o primeiro lugar, sendo responsáveis por 54 por cento do total de mortes.

Posteriormente, a médica-sanitarista dividiu, por classificação, os óbitos ocorridos por acidentes de trânsito, concluindo que 58 por cento das mortes foram decorrentes do atropelamento de pedestres.

De acordo com Mariselda Coury, atropelamento virou uma epidemia no DF, sendo que a maior parte das vítimas se situa na faixa etária altamente produtiva, entre 15 e 44 anos.

Segundo dados colhidos pela pesquisadora na Delegacia de Delitos do Trânsito da Polícia Especializada, em 1985 ocorreram 377 acidentes fatais (aqueles com pelo menos uma vítima). Desse total, 212 (56,2 por cento) foram atropelamentos, sendo que 20 (quase 10 por cento) ocorreram no eixo.

Mariselda Coury acredita que somente uma ação “multidisciplinar”, envolvendo, entre outros, arquitetos, urbanistas, médicos, educadores e sanitaristas,

poderá contribuir para combater efetivamente os acidentes de trânsito.

EDUCAÇÃO

Na sua opinião, a educação para o trânsito deve ser feita do 1º ao 3º Graus, num trabalho contínuo e integrado, juntamente com as demais disciplinas. Mariselda inclusive entregou no ano passado, ao então secretário de Educação, Pompeu de Sousa, um relatório sobre acidentes de trânsito no quadro geral de mortalidade do DF. O objetivo, disse, foi fornecer um subsídio visando a implantação da Educação para o Trânsito, nos 1º e 2º Graus, mas não recebeu resposta.

Segundo a médica-sanitarista, as mortes causadas por acidente de trânsito podem, pelo desenvolvimento de uma consciência crítica educacional junto a motoristas e pedestres, ser perfeitamente evitadas.

Acrobacias no desafio ao perigo

Dando saltos olímpicos, Gilson Pereira de Sousa, 17 anos, atravessa diariamente o Eixo Rodoviário no local mais crítico — em frente ao Banco Central. Gilson é contínuo num escritório no Setor Comercial Sul e, de manhã, ao descer do ônibus que o traz do Gama, prefere desafiar a velocidade dos carros no Eixo do que caminhar 150 metros até a passarela subterrânea mais próxima.

— Atravessar a pista é mais rápido. E só não dar vacilo. Tem mais: na pista não há o mau cheiro e os assaltos que pintam nas passagens — argumenta o contínuo.

Outro que prefere atravessar o Eixo numa verdadeira acrobacia é o funcionário da Telebrás Francisco de Assis da Silva, 27 anos.

“Eu ganho mais tempo atravessando a pista. Essa passagem faz vergonha. É suja, a iluminação é precária e o mau cheiro é insuportável”.

O mau cheiro freqüente, por sinal, é apontado como a principal dificuldade, mesmo pelos que usam as passagens. Seria também o responsável pela reduzida utilização das passagens durante o dia. Há até mesmo quem diga que a única função social cumprida pelas passarelas subterrâneas foi a de mictório público.

O enfermeiro do Hospital de Base Valdeci Sotero diz que só utiliza a passagem quando está acompanhado da mulher e dos filhos. Caso contrário, prefere também atravessar a pista correndo. Valdeci acha a passarela

muito distante da parada de ônibus.

À noite, porém, o perigo de assaltos e a falta de iluminação somam-se ao mau cheiro, fazendo com que as passarelas fiquem desertas. Maria do Carmo Soares, 22 anos, usa a passagem todos os dias para chegar ao edifício José Severo, no Setor Comercial Sul, onde é secretária de um escritório comercial. Reclama do mau cheiro, mas mantém o comportamento porque, no ano passado, uma amiga foi atropelada e morta naquele mesmo local, deixando órfãos três filhos. No entanto, à noite, ao voltar para casa, Maria do Carmo agradece por não ter que atravessar a passagem novamente, pois pega o ônibus na parada em frente ao Hospital de Base.

Arquiteto é contra idéia

Arquitetos entrevistados repudiaram o projeto do Detran. Para eles, melhor seria se o problema fosse discutido em amplo debate envolvendo todos os segmentos interessados na questão.

Para o presidente da Comissão Cidade do Sindicato dos Arquitetos, Luiz Alberto Gouvêa, o índice de mortalidade no Eixão é alarmante e exige medidas urgentes de correção. Afinal, diz, Brasília é “a única cidade cortada ao meio por uma estrada de alta velocidade”.

No entanto, Gouvêa entende que a solução não deve partir de apenas um órgão governamental, no caso o Detran. Para ele, a solução deve ser rápida, mas precedida de amplo debate, que envolveria órgãos do governo, entidades de classe e a população. Segundo ele, uma solução adotada de forma precipitada pode, ao invés de melhorar, até piorar a situação.

Acrescentou que a questão do Eixo não seria resolvida apenas com um canteiro central. “Na verdade, é quase impossível atravessar o Eixo hoje em dia e não seria um canteiro que mudaria esse quadro”.

Posição semelhante é defendida pelo vice-presidente da Federação Nacional dos Arquitetos, Orlando Cariello. Para ele, a construção de um canteiro central estimularia aos pedestres fazer a travessia de uma pista que, na sua opinião, não deveria ser atravessada em hipótese alguma.

Cariello afirma que não conhece o projeto do Detran em detalhes, mas acredita que foi elaborado mais como medida emergencial do que como solução ideal para o problema. Para ele, o canteiro central não resolve a questão dos atropelamentos, porque não vai tirar a capacidade de os veículos trafegarem em alta velocidade naquela via.

Segundo o arquiteto, a postura do Contrandife é correta, isto é, o GDF deve de imediato utilizar os recursos disponíveis, até que se encontre num amplo debate a solução ideal. Cariello acha que o primeiro passo nesse sentido seria o GDF colocar placas orientando e incentivando a população a usar as passarelas subterrâneas, além de garantir a segurança da travessia.

Já o diretor do Departamento de Programas e Controle de Obras da SVO, Arthur Coelho de Mello, acredita que, com o canteiro central proposto pelo Detran, o Eixo perderia sua principal função, que é desafiar o trânsito nas demais vias. De acordo com ele, a capacidade do fluxo de veículos do Eixo cairia em aproximadamente 30 por cento, pois a tendência natural seria os motoristas procurarem trafegar apenas pelo centro e faixa direita, deixando de utilizar a faixa esquerda da pista, que seria evitada por estar próxima do anteparo do canteiro central.

Contrandife não apóia canteiro

O projeto do Detran de construir um canteiro central, em substituição às faixas amarelas existentes nos Eixos Norte e Sul, como forma de evitar os constantes atropelamentos de pedestres, não teve respaldo do Conselho de Trânsito do Distrito Federal. Em documento sobre a matéria encaminhada ao secretário de Viação e Obras, Carlos Magalhães, o Contrandife entende que o GDF deve primeiramente esgotar todas as alternativas possíveis, antes de adotar qualquer reformulação no traçado original do Eixo Rodoviário.

O secretário Carlos Magalhães apoiou o parecer do Contrandife. Afirmou que qualquer decisão sobre o assunto deve ser tomada com muita cautela, sem precipitação. No entanto, o projeto proposto pelo Detran foi elaborado a partir de determinação do governador José Aparecido, para que fossem tomadas providências para diminuir a violência no trânsito, que tem aumentado ultimamente. Resta agora saber se o Detran estará disposto a trabalhar em um novo plano. A planta do projeto apresentando — que prevê também a construção de uma ciclovia na área verde do Eixo — ocupa lugar de destaque nu-

ma das paredes do gabinete do diretor do Detran, Jonas Torraca.

No documento enviado à SVO o Contrandife reconhece que o problema dos atropelamentos no Eixão é grave e que o GDF não deve mais adiar medidas a fim de solucionar a questão. Demonstra, porém, preocupação com as medidas que venham a ser tomadas. O documento acrescenta que o GDF dispõe de recursos escassos, os quais só deveriam ser utilizados com a garantia do seu acertado aproveitamento, a fim de que não sejam cometidos erros na tentativa de solucionar a questão.

O diretor do Detran, Jonas Torraca, não sabe avaliar o custo total do empreendimento proposto. O projeto prevê a construção de um canteiro central, substituindo as faixas amarelas. Segundo estudos daquele órgão, é neste local que ocorre a maioria dos acidentes fatais, pois o pedestre acredita que, ali, está protegido pela faixa de segurança que, no entanto, raramente é respeitada pelos motoristas.

Esse canteiro seria arborizado para dar um aspecto mais humano ao Eixão. Teria postes de luz, retos, com quatro saídas de iluminação, de fora para dentro, de

forma que o pedestre ficasse em evidência aos carros que passassem. O projeto recomenda também a construção de novas passarelas subterrâneas e a melhoria das já existentes. E ao analisar a matéria, porém, o Contrandife sugeriu à Secretaria de Viação e Obras que seja feita primeiramente uma experiência piloto no Eixo Rodoviário Sul, à altura do Banco Central. O local é considerado como um dos pontos críticos do Eixão.

A experiência indicada pelo Contrandife sugere uma campanha educativa constante para que os pedestres passem a utilizar as atuais passarelas subterrâneas, que seriam melhoradas e contariam com policiamento ostensivo. Aconselha que a iluminação pública, considerada um dos pontos frágeis em todo o Eixo Rodoviário, deve ser melhorada. Sugere o remanejamento dos atuais pontos de parada de ônibus nos Eixos Auxiliares, que ficariam mais próximas das passarelas. Prevê também a mudança das linhas de transporte coletivo nos Eixos Auxiliares Leste Oeste, de forma que o pedestre não precisasse mais atravessar o Eixão para tomar a condução.



A margem da pista, o praticante de cooper é vítima em potencial dos atropelamentos fatais