



Caminhando sobre tesouras

O deslocamento de pedestres no Plano Piloto, ao longo dos eixos W e L

- Estudo fotográfico -

por: Denir Mendes Miranda

Brasília – DF
2011



Gostaria que se ficasse no que foi concebido, quer dizer, dentro desses parâmetros, desses limites, e que fossem realizados todos aqueles complementos visando à humanização da cidade.

Nesse sentido, há casos que têm de ser encarados de frente e de forma decisiva. Primeiro, o caminhar de pedestres é uma necessidade. (...) Esse caminhar de pedestres está desarticulado, segmentado. Que se procure a maneira mais racional, mais simples, sem grandes artifícios, de conectá-los, para que o pedestre possa percorrer, caminhar e circular de um setor da cidade para o outro, com a devida tranquilidade e segurança.

Lúcio Costa

no I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, Senado Federal, Agosto-1974¹

¹ Citação encontrada em <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/EixoPassarelasAcesso.htm>

NECESSIDADES E TRATAMENTOS DIFERENCIADOS

No Plano Piloto, Brasília, há duas linhas bem nítidas de deslocamento diário de pessoas, no sentido norte-sul em direção à área central.



Para automóveis, estas linhas de deslocamento estão servidas por várias vias longitudinais, de L1 a L4, e de W1 a W5, além do Eixão e eixinhos W e L.

Assim, para se deslocar do final da Asa Sul sentido área central, e considerando apenas as vias existentes entre os quadrantes pares e ímpares, no meio da asa, o motorista tem disponível 7 faixas (3 no eixão e 2 em cada “mão” dos eixinhos).

A mesma facilidade, entretanto, não existe para pedestres.



CAMINHOS INTERROMPIDOS

No PP, a desconsideração para com o pedestre vem colocando pessoas que necessitam ou que desejem realizar viagens e pequenos deslocamentos a pé em situações de desconforto, de insegurança e de constrangimento. (MENEZES, 2008, pág. 131)

Em seus deslocamentos, o trânsito motorizado conta com diversas opções de vias retas, sem esquinas, nem volteios e semáforos. Entretanto, para o pedestre é corriqueiro não existir um caminho reto e desimpedido.

No contorno das quadras há uma fita de calçadas, que atende basicamente ao deslocamento interno, sobretudo para lazer e esporte.

Próxima aos eixinhos W e L, esta linha de calçadas (indicadas pelas setas vermelhas, na imagem do satélite abaixo) é paralela às vias e serve aos pedestres nos seus deslocamentos longitudinais.





De fato, próximo aos eixinhos, a fita de calçadas se dobra em duas: uma mais larga e próxima dos blocos, e outra mais estreita, próxima à pista, conforme fotos.

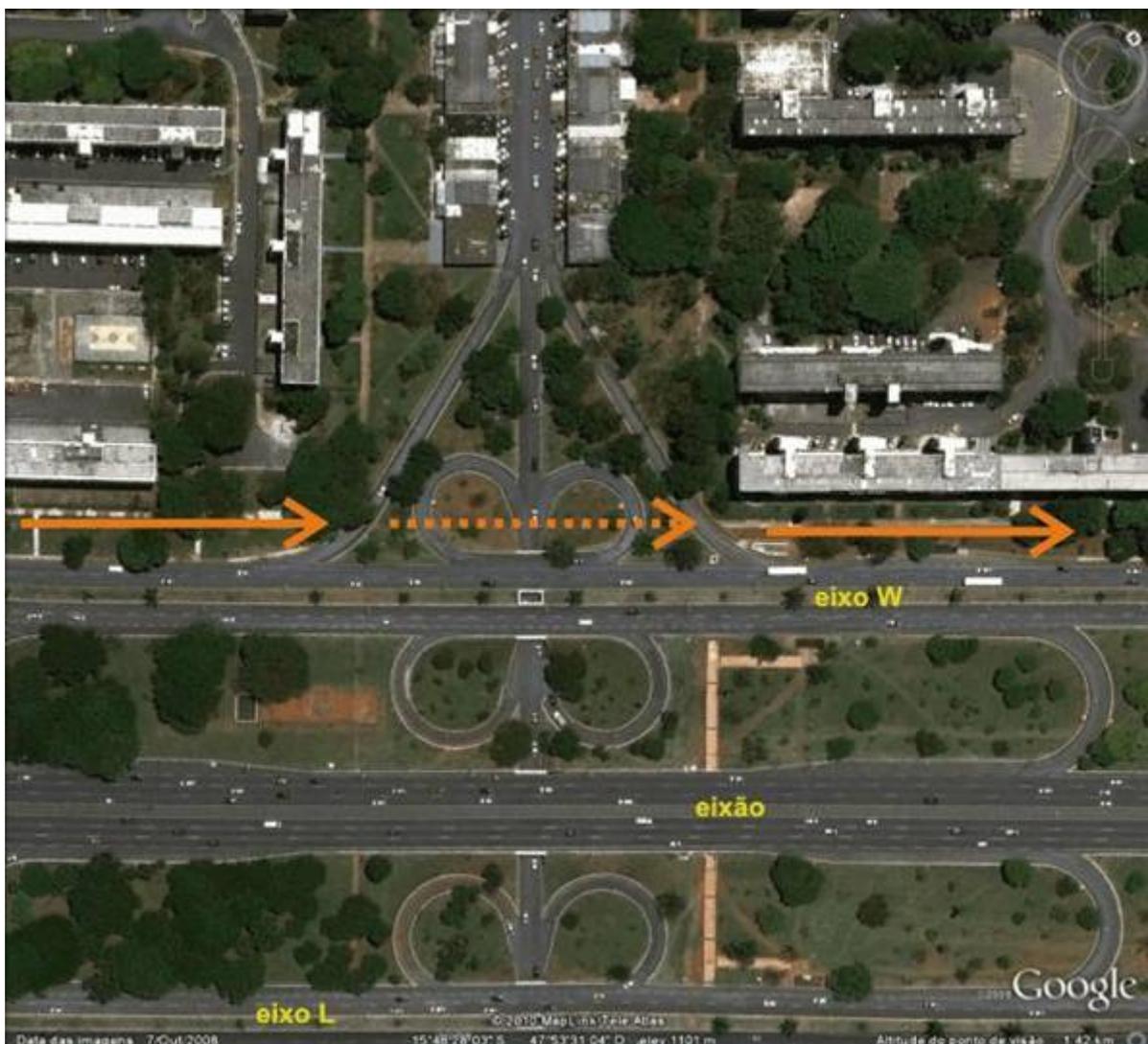




Estas calçadas não foram feitas para atender aquela linha de deslocamento área residencial → área central do Plano Piloto, mas apenas o caminhar interno ou circundantes às quadras. A cada conjunto de 2 quadras, há uma “tesourinha” - as famosas construções viárias de Brasília para evitar semáforos e cruzamentos.

Como não houve a preocupação urbanística de fazer uma linha de calçadas sem interrupções, ao longo de toda a extensão das asas, que atenda ao deslocamento de pedestres em direção à área central, nas tesourinhas não há qualquer facilidade para quem se desloca a pé (ou de bicicleta – veremos isto adiante).

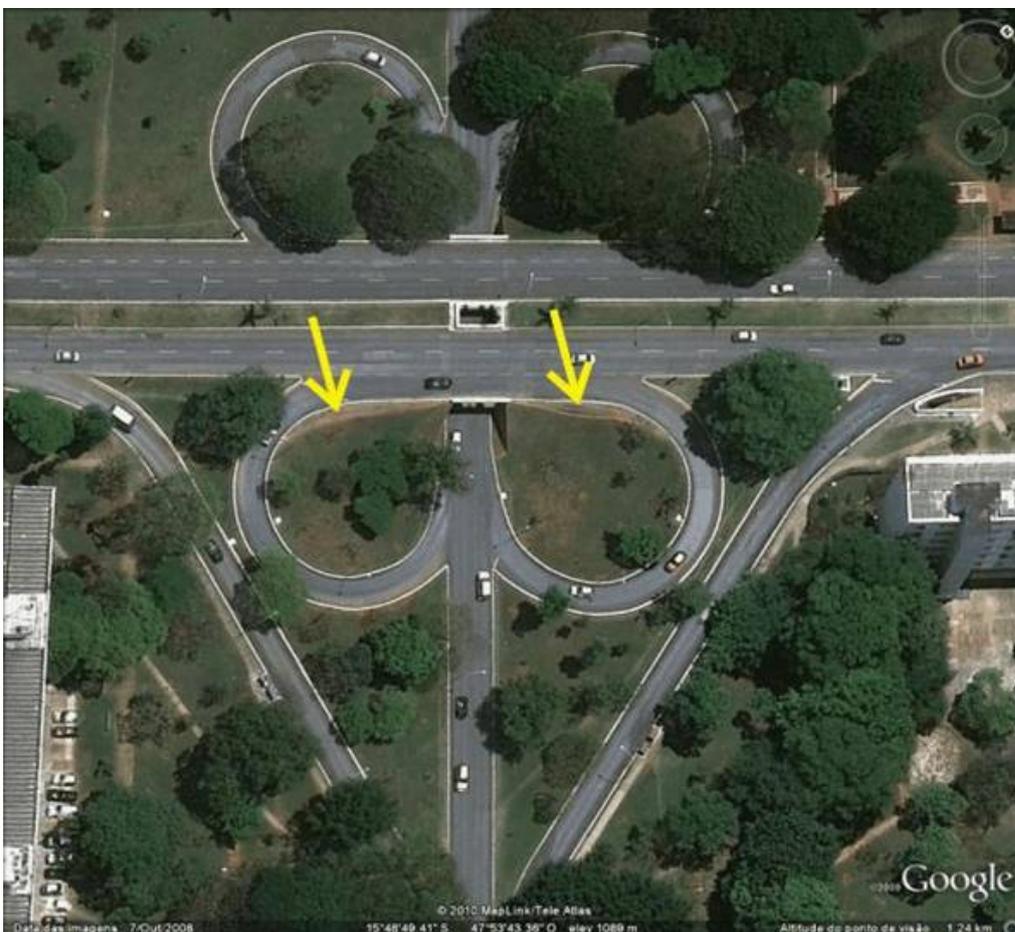
Desta forma, para quem vai a pé, a linha de deslocamento é interrompida na seta tracejada laranja mostrada na foto abaixo.



Contudo, mesmo não havendo calçada ou qualquer outra coisa pensada para pedestres, as pessoas se deslocam nas tesourinhas.



Em **todas** elas é nítido o caminho feito na grama ou na terra nua. Os caminhos são tão marcados que podem ser detectados à distância, pelo satélite. Confira na imagem a seguir, as passagens indicadas pelas setas amarelas.



E na foto:



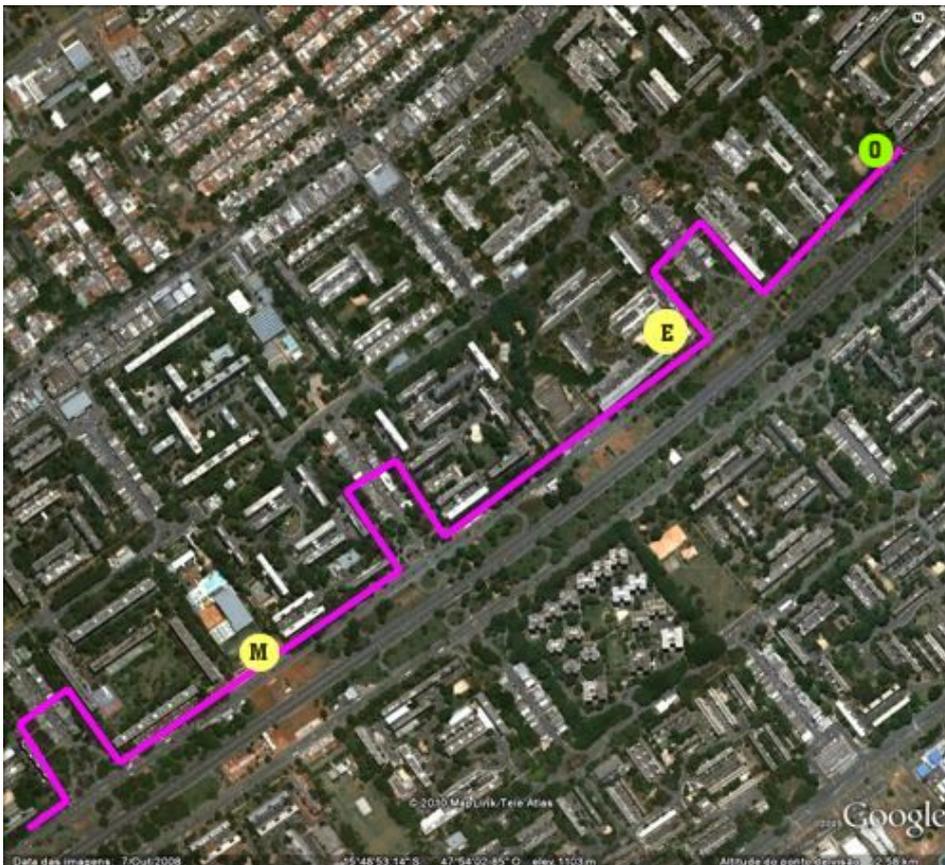


Argumenta-se que a concepção urbanística está certa e que as tesourinhas não são lugar de passagem de pedestres. Pedestres devem utilizar os semáforos localizados a 200 metros das tesouras, no meio das quadras comerciais. Outros acrescentam que pedestre não se deslocam ao longo de todos os 5km das asas para chegar à área central.

Esta visão desconsidera três realidades:

- 1) que nesta linha paralelas aos eixos W e L encontram-se as paradas de ônibus, as estações do metrô e as saídas das passagens subterrâneas;
- 2) que o pedestre escolhe sempre o caminho mais curto. Ele não vai andar 400m a mais, para esperar nos semáforos por mais de 1 minuto, fazendo um zigue-zague a cada duas quadras (600metros), sendo que seu eixo deslocamento é uma linha reta, no sentido rodoviária, hospitais, setores comerciais e trabalho.
- 3) que ocorrem deslocamentos curtos, num raio de 3 ou 4 quadras, sobretudo pelos pedestres não-residentes no Plano Piloto.

A imagem abaixo mostra esta linha de deslocamento fictícia, onde os pedestres usariam os semáforos para irem de uma quadra a outra. O círculo “E” é a Escola Classe nº 1, na 106 sul. “M” é a estação do metrô 108 sul. E o círculo verde “O” é um ponto de ônibus próximo da Escola.



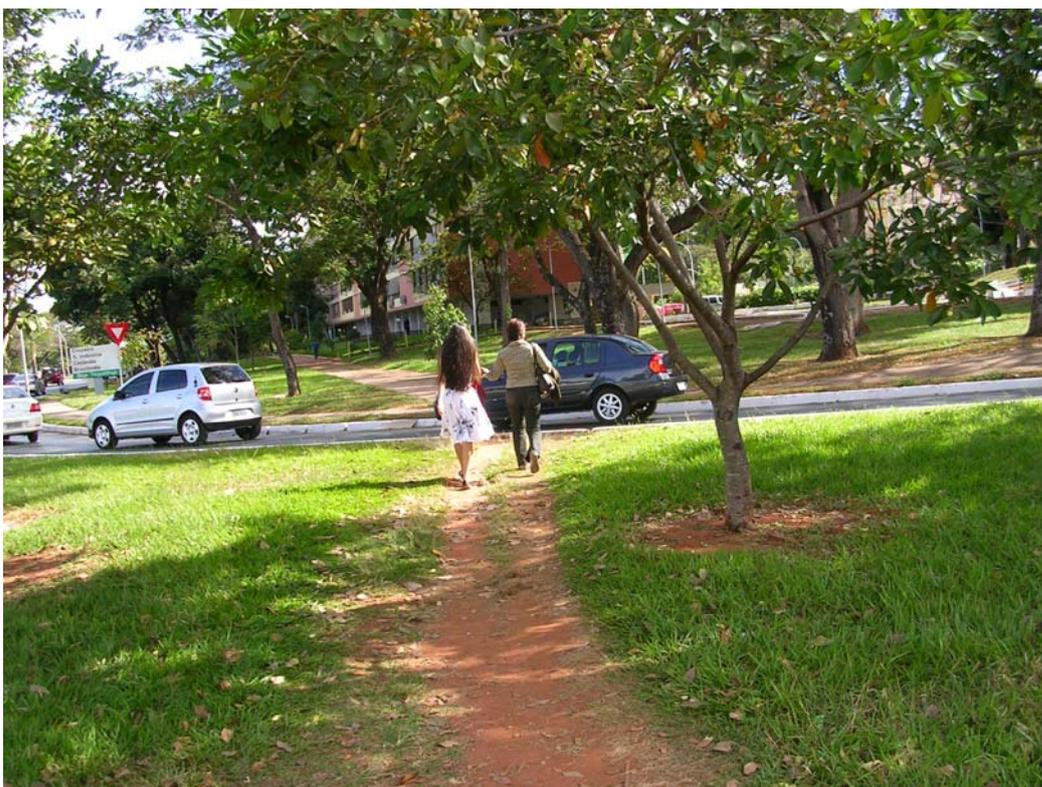
Este padrão de deslocamento, de fato, não acontece, pois os pedestres preferem cruzar as tesourinhas em linha reta.

FOTOGRAFIAS

Como forma de registrar o caminho preferencial dos pedestres nas tesourinhas, e a falta de estrutura adequada para este deslocamento, foram tiradas as fotos mostradas nesta seção.

As fotografias não têm o objetivo de fazer contagem de pedestres, uma vez que não houve registro em todos os percursos possíveis, nem em todos os horários. Foram tiradas num único dia, durante o meu percurso de casa para o trabalho (9h da manhã) e do trabalho para casa (por volta de 12h30). No total, somando o meu tempo de deslocamento, foram tiradas num intervalo de apenas 1 hora, o que não deixa de ser expressivo em termos de quantidade, haja vista a quantidade de pedestres registrada neste intervalo.

A foto abaixo ilustra bem o caminho sobre as tesouras, num traçado que melhor atende às necessidades dos pedestres. Vê-se o caminho sobre o gramado e a fita de calçada mais adiante, no perímetro da quadra, após a via dos carros.



“Boa parte dos pedestres tende a seguir em frente e a realizar o percurso mais curto para ir de um paradeiro a outro. Por isso, segue na mesma direção, desconsiderando as qualidades físicas, espaciais e ambientais do caminho”. (MENEZES, 2008, pág. 138)



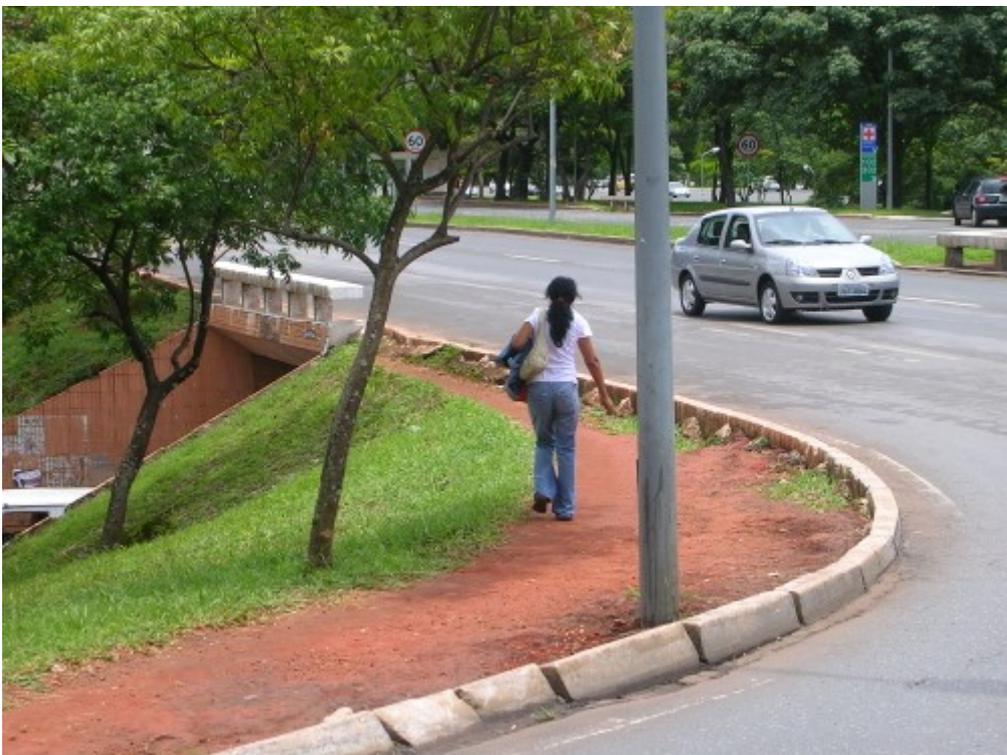
Próximo ao Banco Central. O fluxo de pedestres por este caminho aumentou consideravelmente após a abertura da estação do metrô na 102 sul.



Mesma passagem, na 201/202 Sul.



Além da total ausência de facilidades para os pedestres, é preciso notar a péssima condição do meio-fio, por onde os pedestres precisam se equilibrar ao passarem da pista ao gramado.



Tesourinha da “Rua das farmácias” (101/102 sul): destaca-se a largura do caminho feito pelo caminhar dos pedestres.



O viaduto da tesourinha é um obstáculo sério e perigoso. Em certos casos, os pedestres tentam se equilibrar na base da mureta (guarda-mão) do viaduto.



E se equilibram no meio-fio na borda do viaduto.





Nesta foto, as mulheres vão para a pista, única forma de cruzar o viaduto.

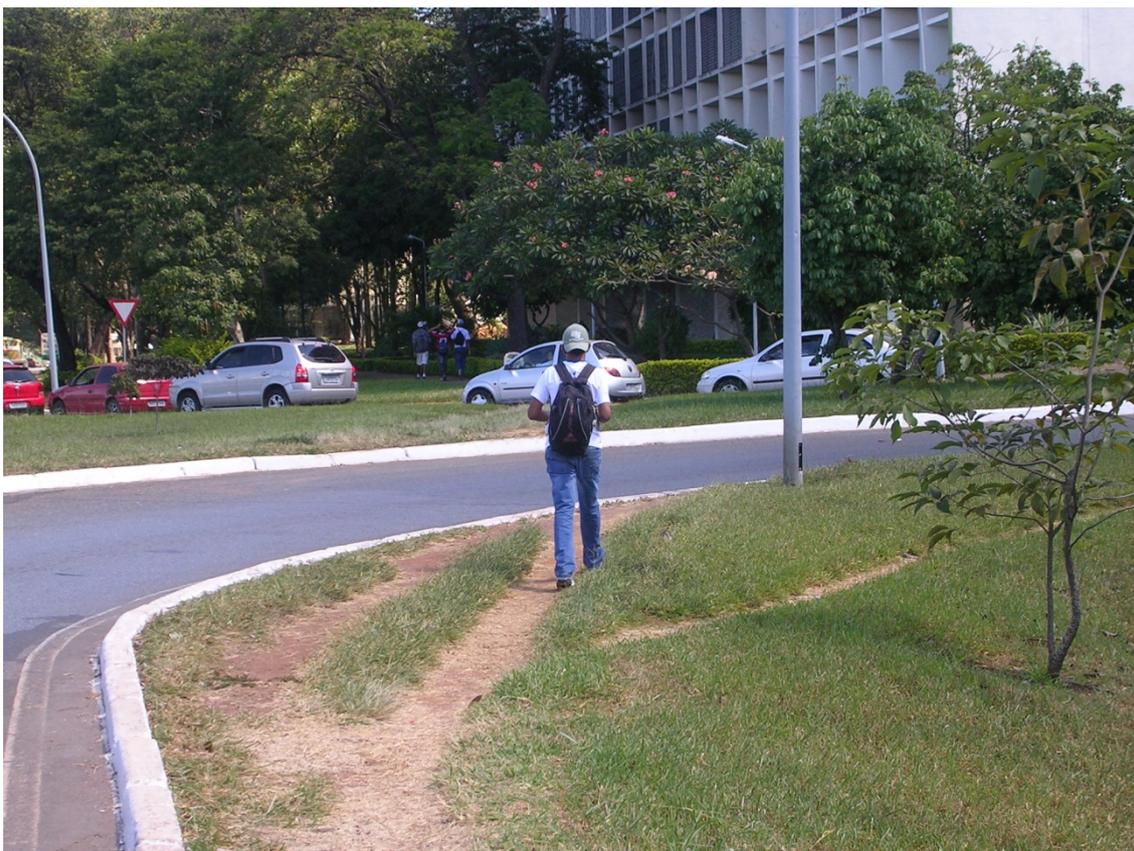
Os caminhos sobre tesouras são muito utilizados por alunos das escolas públicas existentes nas quadras próximas.



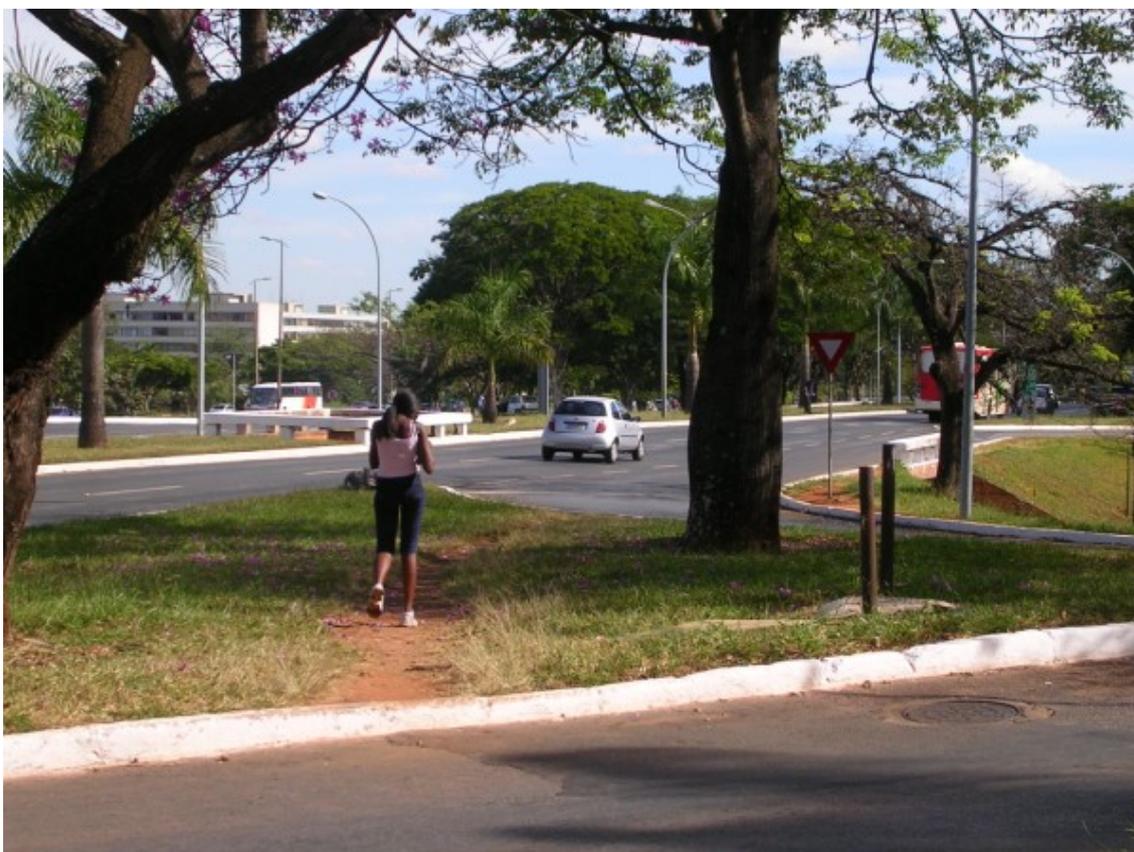


Dois grupos de estudantes, entre 15 e 16 anos. Acima, garotas indo no sentido sul-norte. Abaixo, 3 garotos no sentido norte-sul, e 1 em sentido contrário, todos caminhando na pista de carros.





Outros dois adolescentes seguindo o caminho da escola. Na foto acima, note, ao fundo, já na calçada da quadra, o grupo de garotos da foto anterior





Duas sequencias de fotos mostram um pai levando a filha à escola e uma senhora voltando das compras.



Sem calçada. Pela pista.





Equilibrando-se sobre o viaduto. E ao sair dele, na borda do buraco.









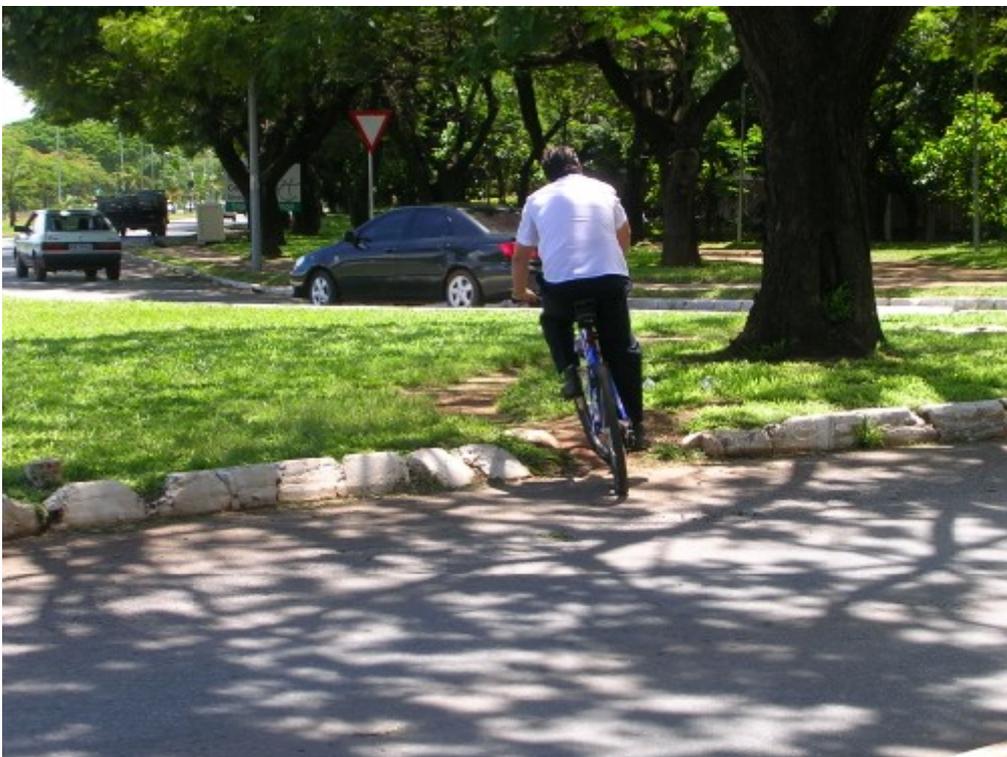
“O fator continuidade (...) é adotado como parâmetro mínimo de qualificação para a interpretação da lógica do trânsito a pé e na leitura da geometria do espaço físico utilizado, necessário e potencializado pelo trânsito a pé nessa diferente cidade”.
(MENEZES, 2008, pág. 159)



TAMBÉM PARA BICICLETAS



As calçadas são igualmente usadas por ciclistas.



Na tesourinha da 110 sul, o meio-fio está quebrado. Esta foto e este “rebaixamento” acidental foram inspiradores para uma solução boa para pedestres e ciclistas.

PONTES OU ILHAS

Ao longo do tempo, a falta de planejamento urbano e a pressão de certos grupos (sociais e econômicos) pelo uso do automóvel particular deixaram o pedestre em último plano. Por isto, a situação precária das calçadas de Brasília chama a atenção, sendo inclusive tema de tese² de mestrado em 2008.

Os caminhos já existem e são regularmente utilizados. Para proporcionar conforto, segurança e qualidade de vida os pedestres, é preciso haver um prolongamento da fita de calçadas para além das quadras, por sobre as tesourinhas, conforme desenho.



A passagem sobre o viaduto (faixa vermelha) é o ponto crítico do trajeto.

Apresentam-se 3 opções possíveis:

- 1) instalação de pequenas pontes, cujo desenho não interfira na paisagem já existente e no tombamento da cidade. Esta solução é mais cara e exige estudos detalhados de arquitetura e engenharia da ponte, inclusive altura suficiente para não causar acidentes com caminhões passando embaixo delas.

² MENEZES, Marilene Resende de. O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília. 2008. 209 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008. disponível na íntegra em http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/2779/1/2008_MarileneResendeMenezes_reduzida.pdf

Um bom modelo de ponte seria semelhante a este



encontrado em: <http://www.princeton.edu/pr/pwb/05/0502/3a.shtml>

- 2) alargamento das pontes sobre os viadutos. Algumas tesouras da Asa Norte já tem esta estrutura alargada, conforme mostra a foto a seguir:



Embora possível de ser usada nos locais onde já existem, esta solução exige grande esforço e obras, uma vez que será necessário modificar a estrutura dos viadutos, tornando-os mais largos.

- 3) Criação de endentamento na linha de meio fio, de forma que a calçada contorne o guarda-mão do viaduto com espaço suficiente para o caminhar com conforto e segurança:



Esta solução é a que menos interfere na paisagem, e não precisa de obras na estrutura do viaduto. Além disto, o avanço do meio-fio servirá como redutor de velocidade e balizador do tráfego, uma vez que impedirá o hábito, bem frequente, dos motoristas não respeitarem a faixa de contenção que há na saída da tesourinha. De todo modo, a ilha avança sobre uma área na qual os carros pouco passam, como se percebe pela cor diferenciada do asfalto.



Os meios-fios seriam rebaixados, como nesta aproximação da estação 102 sul do metrô:



CONFORTO E QUALIDADE DE VIDA

Na situação mostrada neste estudo fotográfico, caso nada seja feito, os pedestres vão continuar caminhando sobre terra ou grama, na borda de rampas inclinadas e, sobretudo, dividindo a pista com automóveis justamente em locais críticos (sobre viadutos).

O trânsito caótico, atravancado e violento deriva de décadas de uma política pública de valorização do automóvel particular, do nutrimento das suas necessidades com regalias e liberalidades. A solução passa não só por transporte coletivo de boa qualidade, mas sobretudo pela integração do pedestre nas políticas urbanas.

Secundariamente, a solução aqui apresentada favoreceria os ciclistas. Com o prolongamento da linha e o rebaixamento dos meios-fios, certas calçadas vão se consolidar como rotas compartilhadas³ de pedestres e ciclistas. Com isto, afasta-se a necessidade de ciclovias no sentido longitudinal das asas, por exemplo. Calçadas

³ NOTA: estudos internacionais mostram que é possível a construção de calçadas compartilhadas, sem gerar conflitos, quando o fluxo de pedestres é inferior 0,5 pedestres/minuto/metro e menos de 3 ciclistas/minuto/metro: *As a result the necessary condition to coexistence of bicycles and pedestrians was found to be less than 0.5 pedestrians/minute/m and less than 3.0cyclists/minute ·m. The standard for pedestrian/bicycle share use in terms of hourly traffic volume is less than 26 pedestrians / hour and 108 cyclists / hour for 2m wide sidewalks.* <http://cyclinginsingapore.blogspot.com/2009/03/evaluation-of-shared-use-of-bicycles.html>
Este é o caso das calçadas avaliadas aqui.

compartilhadas podem ter implantação em curto prazo e serem uma medida inicial de incentivo ao hábito de andar de bicicleta. Com o tempo, e caso o número de ciclistas aumente a ponto de causar conflitos, surgirá uma demanda natural pela implantação de melhorias exclusivas para ciclistas.

Precisamos alcançar um novo tempo. Onde a ironia e o sarcasmo desta placa seja apenas um registro histórico. Ao longo dos anos, quantas e quantas vezes as vias são recapadas, e alargadas, e repintadas, e propagandeadas pelo governo, enquanto, ao lado, pedestres caminham na grama, na lama, enfrentando perigos como se caminhasse sobre estacas pontiagudas, sobre tesouras?



No PP, a cidade mais moderna do mundo, assim como nas demais cidades do DF e em boa parte das cidades do Brasil, é recorrente a falta de atenção para com a qualificação do espaço urbano utilizado para o trânsito a pé. Em contrapartida, cresce em todas as cidades a aplicação de artifícios arquitetônicos voltados para a fluidez do trânsito de veículos. (MENEZES, 2008, pág. 131)

