

Travessias urbanas: Eixo Rodoviário de Brasília

Wilde Cardoso Gontijo Júnior¹; Benny Schvarsberg²; Magda de Jesus Sifuentes³

¹Engenheiro civil e eletricitista, coordenador da associação civil Andar a Pé – o movimento da Gente andarape2023@gmail.com - SQS 108 Bloco C Ap. 404 - Brasília DF - 61 98147 2537; ²Arquiteto e urbanista, professor e pesquisador do Grupo de Pesquisa Paisagem, Projeto e Planejamento do Laboratório de Estudos da Urbe (PPP-LabeUrbe) da FAU/UnB - benny@unb.br - SQN 407 Bloco J Ap. 301 - Brasília DF – 61 99963 0043; ³Arquiteta e urbanista - magdas65@gmail.com - SQN 407 Bloco J Ap. 301 - Brasília DF.

SINOPSE

O Eixo Rodoviário de Brasília é uma via de alta velocidade. Para atravessá-lo a pé, foram implantadas passagens subterrâneas que, desde os anos 1970, não garantem segurança e salubridade aos pedestres. As alternativas propostas para a solução do problema nunca se basearam no conhecimento do perfil desses usuários. Essa pesquisa buscar suprir tal lacuna.

PALAVRAS-CHAVE – passagens subterrâneas; rodoviarismo; desigualdade social.

INTRODUÇÃO

Quem são as pessoas que atravessam as passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário de Brasília? De onde vêm? Para onde vão? Porque se submetem a situação tão vexatória?

Essas são algumas das questões que vêm à baila quando visitamos, no centro da capital brasileira, esses caminhos há muito considerados perigosos, insalubres, inacessíveis, ou seja, no mínimo, inadequados para a circulação de pedestres em plena área urbana de Brasília. A Figura 1 ilustra a situação enfrentada pelos usuários: carros por cima, livres; gente por baixo.



Figura 1 – Passagem subterrânea do Eixo Rodoviário. Foto: Uirá Lourenço

É consenso que o Eixo Rodoviário do Plano Piloto é um obstáculo à circulação das pessoas, conforme bem documentado por Arnhold (2018). Desenhado para a permitir a mobilidade preferencial na cidade na direção norte-sul, desde a área residencial até a área central, segundo o rodoviarismo impregnado no movimento modernista, ele se constitui barreira raramente ultrapassada a pé pelos moradores da cidade. É chamado por muitos de muro de aço, que passa a 80km/h, dividindo os moradores das partes leste e oeste do Plano, mesmo que estejam situadas a apenas 150m uma da outra.

São 16 passagens subterrâneas originais, construídas nos anos 1960 e distribuídas igualmente nas Asas Norte e Sul. Desde 2006, as travessias foram complementadas por passagens conectadas às estações do Metrô, porém somente na Asa Sul. Além dessas formas de transpor o Eixo Rodoviário, uma passagem em nível, informal, é muito utilizada interligando as quadras SQN 116 e SQN 216, na extremidade norte da Asa Norte. A Figura 2 ilustra o Eixo Rodoviário, suas marginais (Eixinhos L e W) e a localização das travessias.

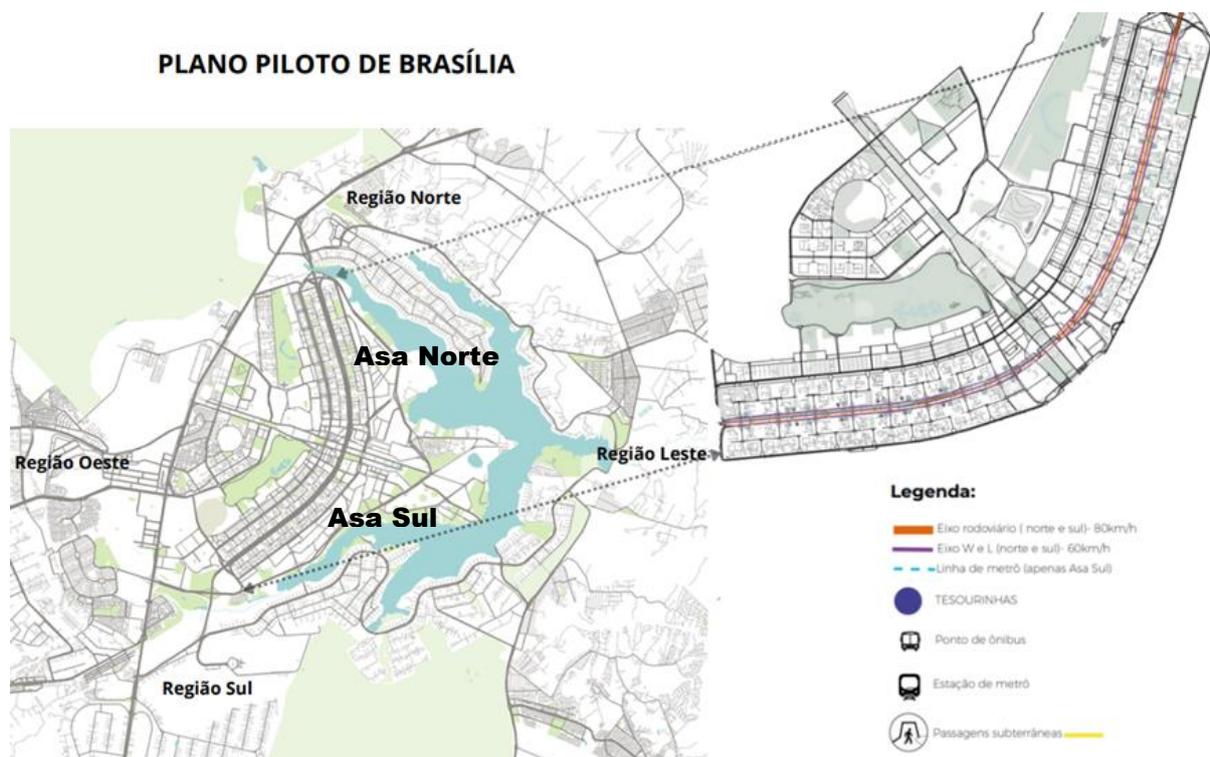


Figura 2 – Eixo Rodoviário do Plano Piloto. Fonte: Google Maps – elaboração dos autores

Essas travessias já foram objeto de muitas propostas arquitetônicas (CEEP, 2023), porém, sem que tivessem como base qualquer pesquisa mais robusta sobre as pessoas que fazem uso das passagens subterrâneas. Desde os anos 1970, sua frequente presença na mídia, notadamente pela insegurança e insalubridade que promovem, convive com a falta de dados e com a absoluta inação dos sucessivos governos distritais visando uma solução adequada.

Em razão dessa situação, a associação civil Andar a Pé – o movimento da gente, sediada em Brasília, o Centro de Estudos de Espaços Públicos (FAU/UnB) e o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal – IPEDF elaboraram pesquisa extensiva sobre essas pessoas, tendo tido apoio da Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF - SEMOB e da Administração Regional do Plano Piloto. Os trabalhos, iniciados em 2021, duraram mais de dois anos, desde a definição de seus objetivos até a recente publicação dos seus resultados (IPEDF, 2023).

O objetivo deste artigo é, assim, analisar os dados disponibilizados por essa pesquisa para tentar responder às questões introdutórias desse artigo, subsidiando, quiçá, soluções sustentáveis para esse problema crônico e original do Plano Piloto de Brasília.

A PESQUISA

Realizada entre 21 de novembro e 06 de dezembro de 2021, das 07 às 19h dos dias úteis, a pesquisa resultou na contagem de 26206 pessoas. Dessas, 5407 (20,63%) foram entrevistadas. Os passantes diários estão distribuídos espacialmente na cidade conforme mostra a Figura 3. Seu maior número localiza-se na Asa Sul (78% dos usuários, incluídas as passagens do Metrô) e pode ser explicado pela maior concentração de habitantes nas áreas sul e sudoeste do DF e no seu entorno (IBGE, 2023), dada a concentração de 40,7% dos postos de trabalho do DF no Plano Piloto (CODEPLAN, 2021).

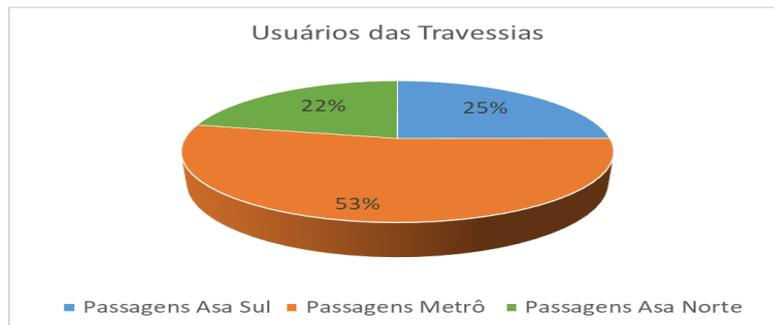
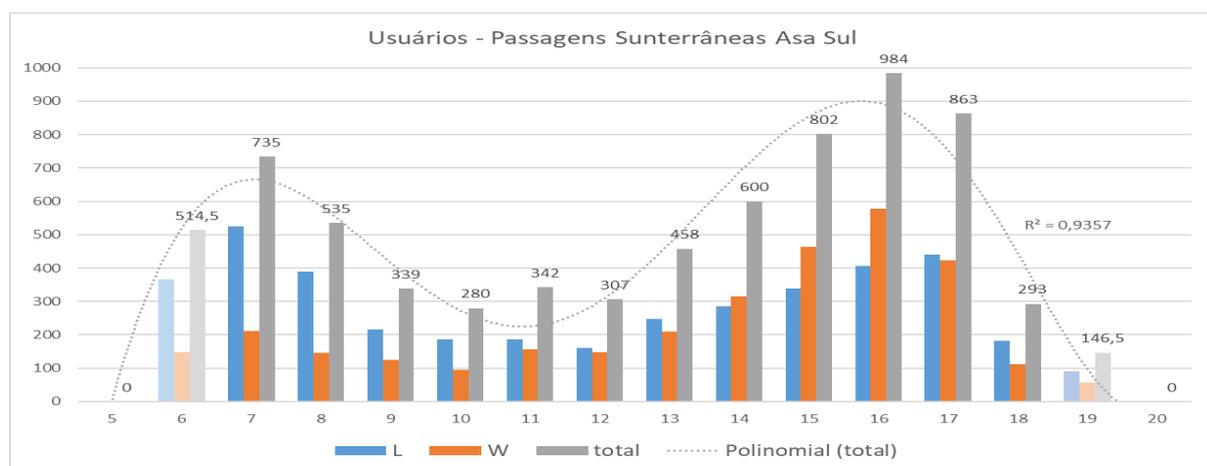


Figura 3 – Usuários das Travessias – localização

Em função do limitado período diário de coleta dos dados, buscou-se extrapolar o fluxo observado para horários em que se espera número de transeuntes ainda significativo, desde as 5h e até as 20h. Utilizou-se para isso uma curva de tendência do fluxo horário, ajustada para os três tipos de travessia: 1) passagens subterrâneas da Asa Sul; 2) passagens subterrâneas da Asa Norte; e 3) passagens conectadas às estações do Metrô. Os resultados estão apresentados nas Figuras 4 a 6. Destaque-se nessas Figuras que os fluxos nas passagens subterrâneas originais têm concentrações marcantes no início da manhã e no final da tarde, sendo reduzido entre 9 e 13h, correlacionando-se com o horário comercial.

Na Asa Sul (Figura 4), pela manhã, observa-se um número maior de pessoas subindo do Eixinho L para o Eixinho W, situação que se inverte após o almoço. Explica-se tal fluxo pela concentração de linhas de ônibus no Eixinho L (SEMOB, 2022), trazendo trabalhadores da saída sul do DF para o Plano Piloto, bem como pela localização de mais áreas de atração para o trabalho e serviços na parte Oeste da cidade. Os usuários na Asa Sul são notadamente moradores de cidades localizadas fora do DF (66%), conforme apresentado na Figura 7.



Onde:
L = números observados no Eixinho L
W = números observados no Eixinho W
Polinomial = curva de tendência da amostra
Colunas com clareamento de cores = estimativas feitas por meio da curva de tendência

Figura 4 – Usuários – passagens subterrâneas Asa Sul

Na Asa Norte (Figura 5), observa-se um número maior de pessoas descendo do Eixinho W para o Eixinho L, pela manhã, situação que se equilibra após o almoço. Explica-se tal fluxo pela concentração de linhas de ônibus no Eixinho W (SEMOB, 2022), trazendo trabalhadores de cidades da parte norte do DF para o Plano Piloto (63%), conforme Figura 7, além da existência de atrações para trabalho e estudo na parte Leste do Eixo Rodoviário.

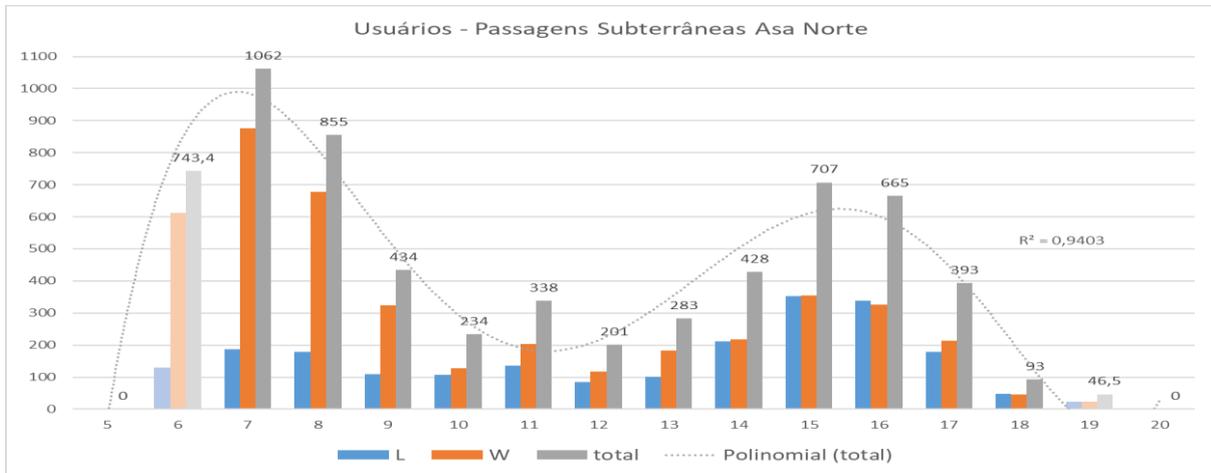


Figura 5 – Usuários – passagens subterrâneas Asa Norte

Na Figura 6, é observado o fluxo nas passagens conectadas às estações do Metrô. Verificam-se concentrações maiores no início da manhã e no final da tarde, conforme comportamento observado nas demais travessias. No entanto, essas passagens, além de concentrarem mais da metade dos pedestres que atravessam o Eixo Rodoviário (53%), possuem comportamento mais homogêneo durante todo o dia, o que pode ser explicado pela maior variedade de usuários que as frequentam. Ou seja, seu contingente, mesmo formado pela maioria de trabalhadores, também agrega mais estudantes, crianças e moradores vizinhos do Eixão, conforme se verá à frente neste artigo.

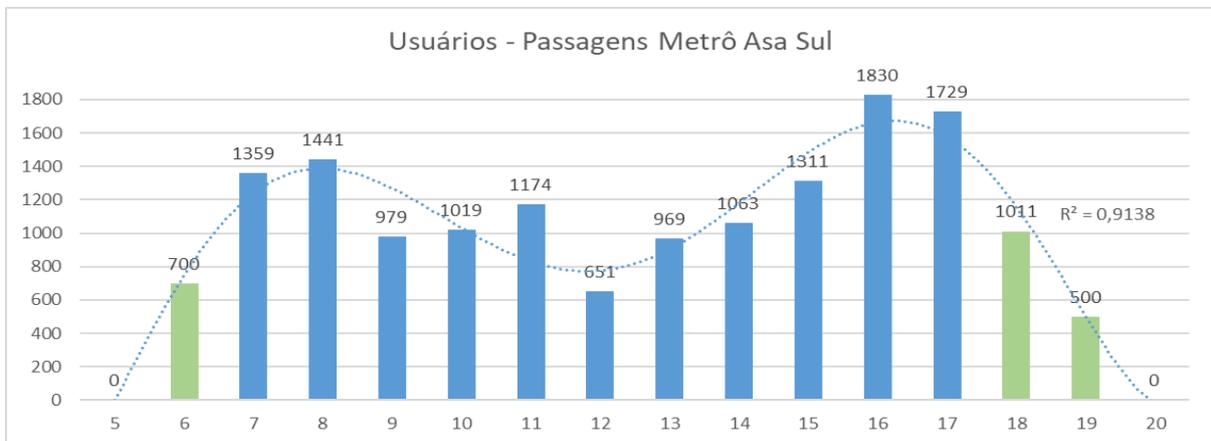


Figura 6 – Usuários – passagens do Metrô

A Figura 7 mostra a relação entre o local da coleta e a moradia dos usuários. Em média, apenas 13% são moradores do Plano Piloto e as passagens subterrâneas da Asa Sul distinguem-se pela predominância de moradores de fora do DF. Essa situação não é verificada na Asa Norte ou no Metrô. Neste último caso, explica-se porque as linhas do Metrô circulam somente no DF e, no caso da Asa Norte, em função da reduzida população do entorno norte do Distrito Federal.

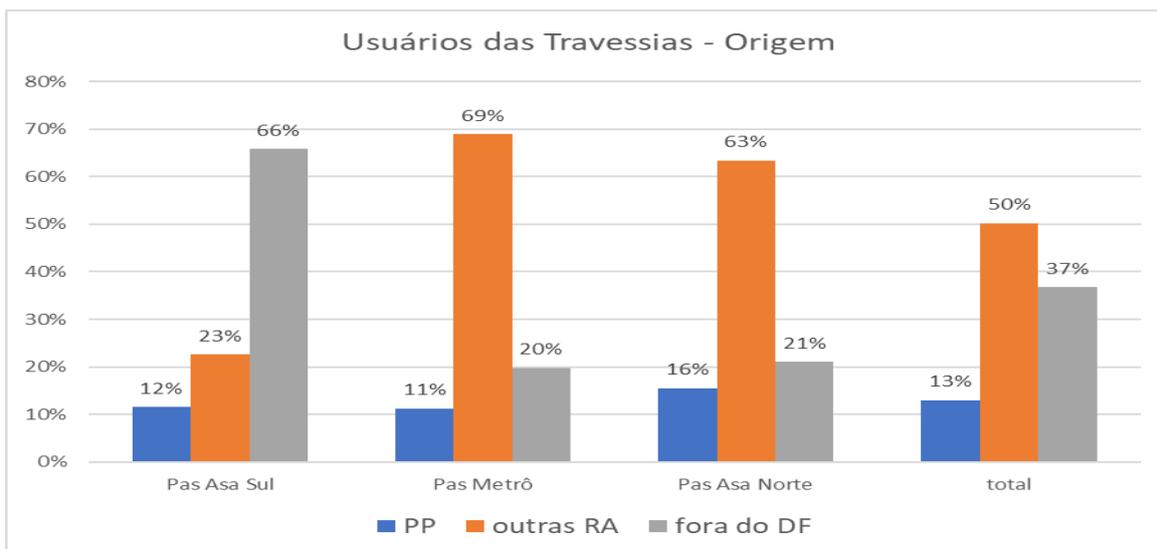


Figura 7 – Usuários das Travessias – moradia de origem

Outra característica dos usuários das travessias é a utilização do sistema de transporte coletivo de ônibus ou do metrô para ir ao local de trabalho, chegando ou saindo das passagens, conforme evidenciam as Figuras 8 e 9. Além disso, são usuários frequentes, conforme ilustra a Figura 10: 85% dos entrevistados passam nelas quase todos os dias.

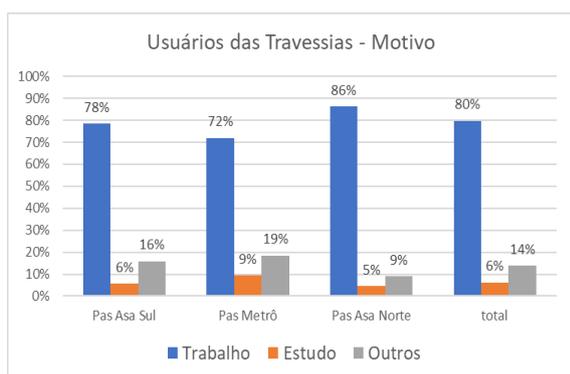


Figura 8 – Usuários – motivo de uso

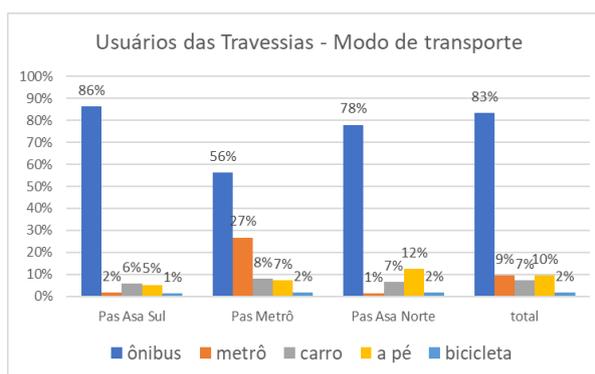


Figura 9 – Usuários – transporte para acesso



Figura 10 – Frequência dos usuários nas travessias

As contagens permitiram verificar ainda como se distribuem os fluxos dos pedestres nas diferentes travessias do Eixão. Suas distintas capacidades e as condições de uso ofertadas justificaram separar as estatísticas das passagens subterrâneas originais daquelas estações das passagens do Metrô. Assim procedendo, as Figuras 11 e 12 mostram que: 1) há grande variação no número de usuários entre as diferentes travessias; 2) subtraída a passagem subterrânea que interliga os setores hospitalar e bancário sul, as médias de passantes nas

duas Asas são muito próximas de 800 pessoas¹; e 3) as passagens do Metrô atraem em média mais de quatro vezes usuários do que as passagens subterrâneas originais.

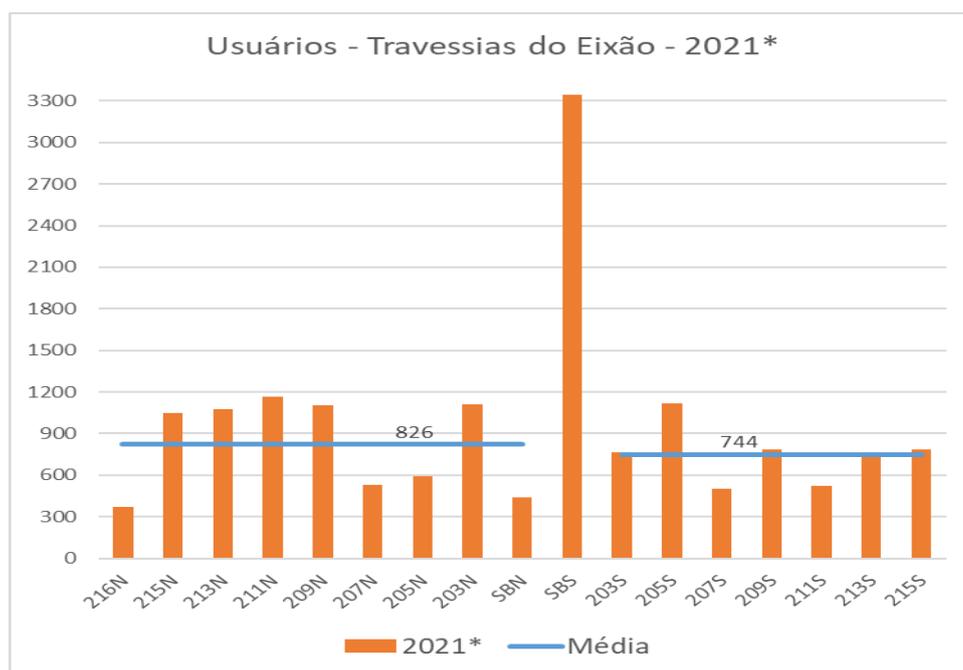


Figura 11 – Usuários nas passagens subterrâneas – Asas Sul e Norte

É importante destacar na Figura 11 a contagem registrada na 216 N: trata-se da única travessia pesquisada onde não existe passagem subterrânea. As pessoas atravessam o Eixo Rodoviário em nível, pelo asfalto, sem qualquer faixa de pedestres ou semáforo que as proteja. São mais de 300 pessoas desafiando os carros e sob risco de morte iminente.

Ressaltem-se também as contagens nas passagens subterrâneas das quadras 207N, 205N e SBN, todas muito próximas de quadras ainda pouco habitadas da Asa Norte. Mesmo que os moradores do Plano Piloto não sejam predominantes nas travessias, esses vazios urbanos refletem diretamente os postos de trabalho gerados nas residências e nos comércios locais, constituindo importante indicador da relevância desses empregos para os usos das passagens subterrâneas, o que pode explicar a redução do número de usuários frente às demais passagens dessa Asa.

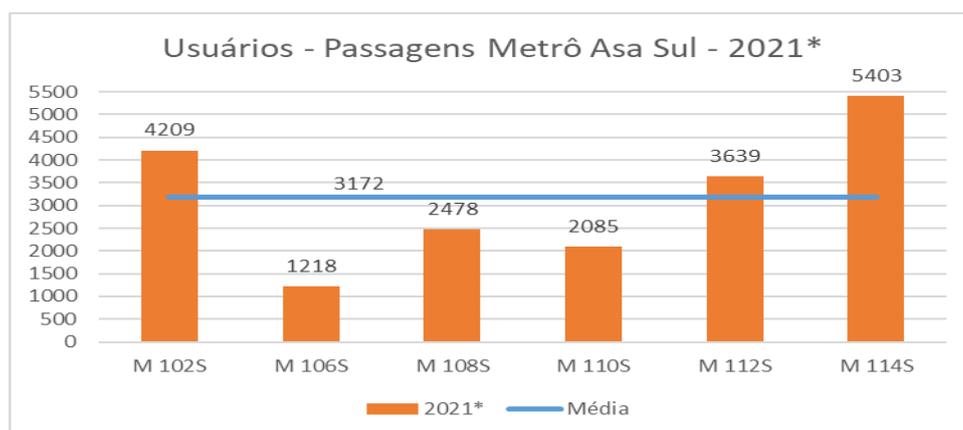


Figura 12 – Usuários nas passagens do Metrô

¹ O número de passantes contados em campo foi ajustado, incorporando extrapolação para o início e o final do dia, por meio das curvas de tendência apresentadas nas Figuras 4, 5 e 6. Uma segunda correção também foi realizada por comparação com o número de usuários observados no Metrô em 2019, período anterior à Covid. Essas estimativas estão indicadas nas figuras deste artigo por “2021*”.

As pesquisas de campo permitiram saber também que as travessias dos Eixos são realizadas majoritariamente por adultos, mulheres e não brancos, como se verá adiante.

A Figura 13 mostra a distribuição entre os diferentes grupos de idades, destacando-se a grande maioria das pessoas entre 18 e 60 anos, com percentual mínimo de crianças e idosos. Quando se avalia a preferência desses grupos às diferentes tipologias de passagens, é relevante observar que o maior risco de atravessar sobre o asfalto é parte da rotina dos adultos. Apenas 33% dos idosos presentes nas passagens subterrâneas, originais ou do Metrô, estão presentes na passagem em nível. O número de criança cai a praticamente zero nestas travessias.

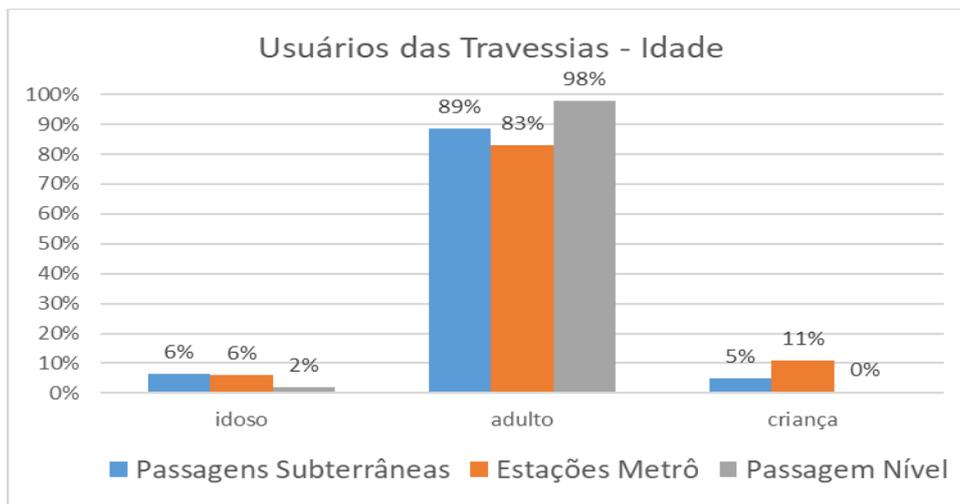


Figura 13 – Usuários das Travessias – idade

As Figuras 14 e 15 apresentam as estatísticas sobre a cor e o gênero dos passantes. Nesses casos, não há grandes diferenças quando se analisam comparativamente as diferentes tipologias de travessia. A maior quantidade de mulheres nesses espaços (60%), juntamente com pessoas não brancas (72%), mostra um recorte social importante, provavelmente correlacionado a trabalhadoras de baixa renda.

Tais informações, juntamente com as preferências de idosos e crianças pelas passagens subterrâneas, sejam elas do Metrô ou aquelas originais, já analisadas na Figura 13, mais as percepções de insegurança e insalubridade nas passagens subterrâneas originais, que serão apresentadas à frente, indicam a necessidade de ações muito mais robustas de proteção a extrato de pessoas vulneráveis presentes nesses caminhos.

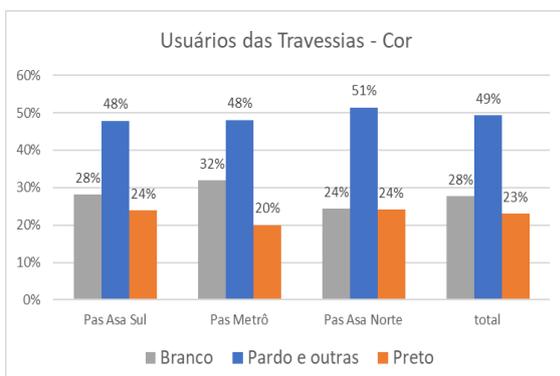


Figura 14 – Usuários – cor

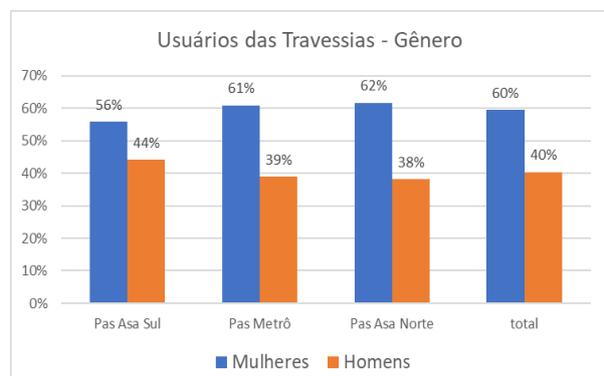


Figura 15 – Usuários - gênero

Outra informação coletada na pesquisa é sobre o modo de transporte utilizado pelos usuários durante as travessias. A proporção de pedestres é muitíssimo maior que de ciclistas ou cadeirantes: são 98%, 2% e menos de 1%, respectivamente. Para que fosse possível

representar as quantidades absolutas observadas na coleta de dados, em função das suas desproporcionais diferenças, optou-se por usar a escala logarítmica, conforme Figura 16.

Uma observação mais atenta da Figura 16 mostra que os números de ciclistas e cadeirantes são ainda mais reduzidos nas passagens subterrâneas da Asa Sul, onde, de fato, não há qualquer rampa que possibilite o acesso universal, mesmo sendo uma exigência legal. A situação é melhor resolvida na Asa Norte, com acessos construídos na década de 1990, onde o percentual de ciclistas chega a 3%, três vezes mais que na Asa Sul. Destaque-se que as passagens do Metrô, apesar de acessíveis, não permitem que os ciclistas passem montados o que pode estar implicando na reduzida quantidade de usuários ciclistas, em torno de 1%, além de outros fatores que podem contribuir para essa estatística como a menor densidade populacional na Asa Sul e sua população envelhecida, não as diferenciando das passagens subterrâneas originais nessa Asa.

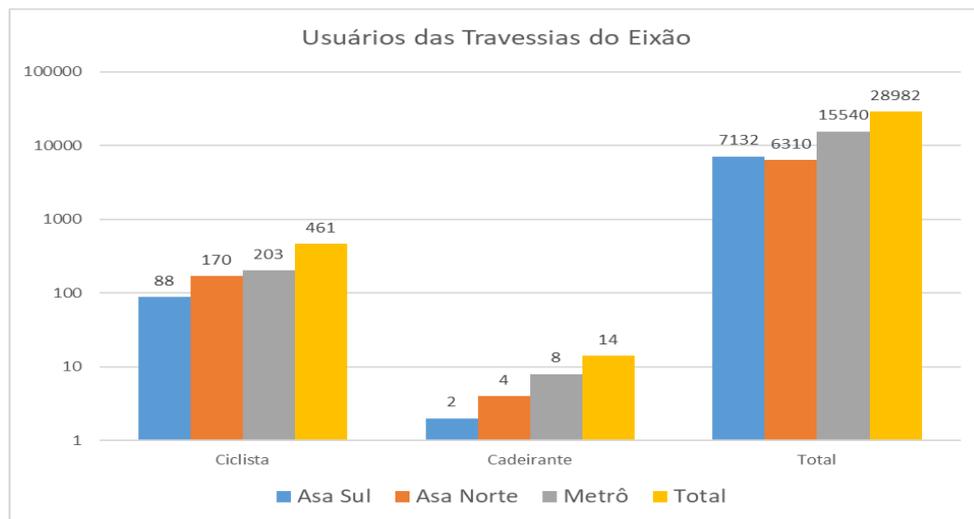


Figura 16 – Usuários das Travessias – modal utilizado nas passagens

As condições de uso das travessias também foram objeto das entrevistas. Nelas, as pessoas indicaram ocorrências negativas por elas vivenciadas, com maior recorrência nas passagens subterrâneas originais do que nas passagens do Metrô, correspondendo, respectivamente, a 22% e 4% das respostas (Figura 17). Tais números são fortes indicadores de que riscos são muito mais presentes nas passagens subterrâneas.

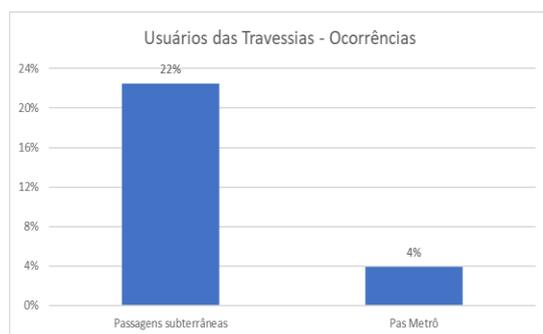


Figura 17 – Ocorrências nas Travessias

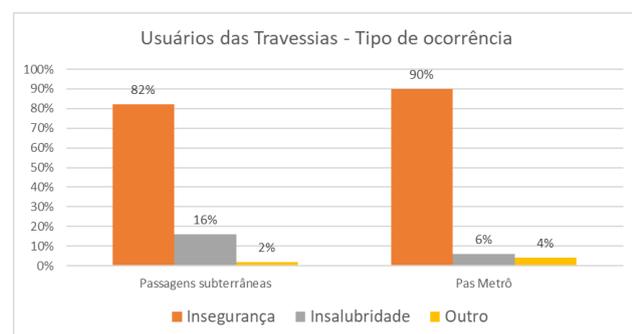


Figura 18 – Tipo de Ocorrência nas Travessias

Quando convidadas a destacar os tipos dessas ocorrências (Figura 18), aspectos relativos à insegurança são predominantes, sejam eles relativos a assaltos, furtos e assédio sexual, chegando a mais de 82% das citações em ambos os tipos de travessia. O segundo grupo de ocorrências, classificado como insalubridade, reúne observações com relação a falta de limpeza, inundações e degradação física e correspondem a 16% dos casos nas passagens subterrâneas. Para esse aspecto, número relativamente bem menor é observado nas estações do Metrô.

Respostas obtidas de questionário aplicado aos pesquisadores que estiveram em campo para a coleta dos dados convergem com as entrevistas quanto à sensação de segurança nas diferentes travessias (ANDAR, 2023): as pessoas estão sempre tensas ao atravessarem as passagens subterrâneas, sendo que para 71% dos pesquisadores, estão sempre muito tensas (Figura 19). Ao serem questionados sobre as passagens do Metrô, esse percentual é reduzido para 11%, sendo que, para 53% dos pesquisadores as pessoas atravessam tranquilas nesses espaços (Figura 20).

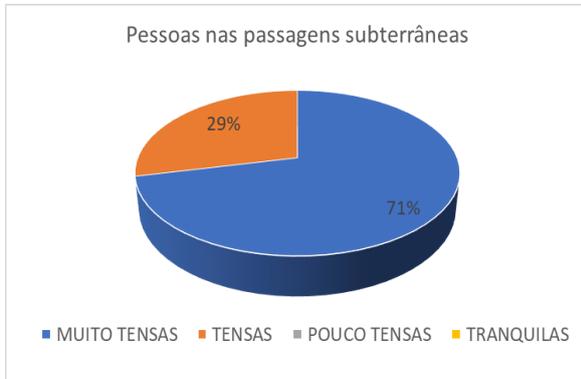


Figura 19 – Segurança - pas/subterrâneas

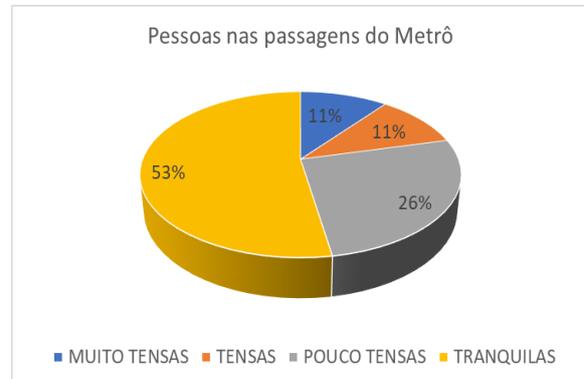


Figura 20 – Segurança – pas/do Metrô

Ainda nos anos 1970, essa sensação de insegurança era denunciada em famosa música do grupo *Liga Tripa*: “*Nossa Senhora do Cerrado/protetora dos pedestres/que atravessam o Eixão/faça que eu chegue são e salvo na casa da Noélia*”. “*Eixão da Morte*” e “*Passagens do Medo*” são algumas das manchetes muito comuns que frequenta(ra)m a mídia e podem ser facilmente resgatadas ainda hoje.

Dada a relevância da sensação de segurança dos usuários das travessias subterrâneas mostrada anteriormente, é possível supor que as pessoas se permitam questionar sobre usar ou não esses espaços. A pesquisa de campo registrou essa situação, conforme resultados apresentados na Figura 21. Quanto ao Eixão, pequena diferença foi observada entre os resultados obtidos nas duas Asas: no total, 9% dos usuários observados passam por cima, atravessam as seis pistas de asfalto mesmo com carros a 80 km/h, sob risco de morte.

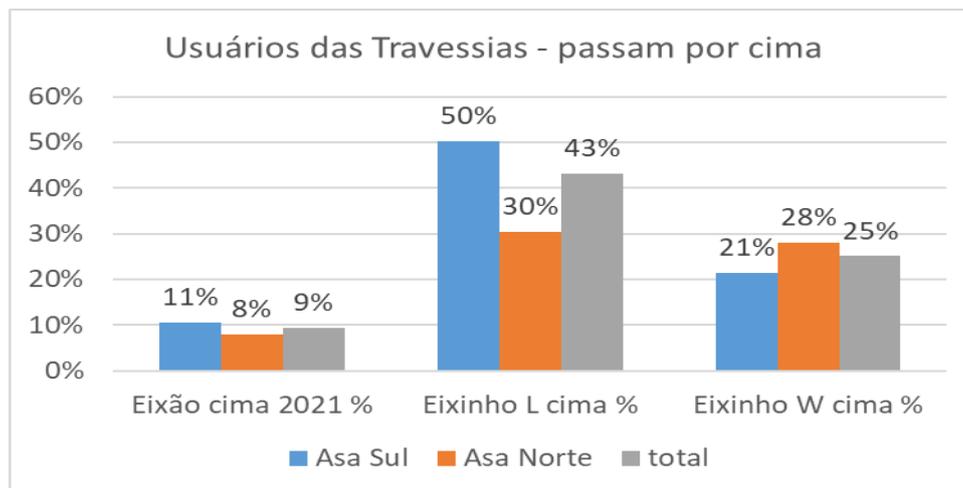


Figura 21 – Usuários que atravessam por sobre as vias dos Eixos

Quanto aos Eixinhos, há diferença importante quando comparados os lados oeste e leste, bem como nos resultados obtidos entre as duas Asas. Na Asa Sul, a predominância de linhas de ônibus localizadas no Eixinho L, interligando o DF às cidades do entorno, faz com que as pessoas evitem utilizar as passagens subterrâneas originais e, em 4% dos casos passam sobre as pistas do Eixinho. Livram-se, assim, do seu mais perigoso trecho, uma esquina em 90° no acesso às quadras residenciais.

Nos demais locais, tanto nos dois Eixinhos da Asa Norte quanto no Eixinho W da Asa Sul, entre 21% e 30% das pessoas também preferem atravessar por cima. Importa dizer que a travessia sobre as pitas desses Eixinhos é convidativa, especialmente considerando a existência da citada inflexão em “L” nas passagens subterrâneas, que amedronta os passantes, bem como a existência de apenas duas pistas separadas em cada mão desses Eixinhos, juntamente com um canteiro central de apoio à travessia do pedestre, e pela menor velocidade máxima nessas vias, igual a 60 km/h.

Conclusões da pesquisa

Essa pesquisa quantitativa define forte padrão no perfil dos usuários das travessias do Eixo Rodoviário: são majoritariamente moradores de fora do Plano Piloto (87%), boa parte desses sequer moram no DF (37%), são mulheres (60%), adultos (86%), não brancos (72%), utilizam as passagens para ir ao local de trabalho (80%), são passageiros de ônibus ou do metrô (92%), usuários frequentes (85%) e passam pelas travessias a pé (98%).

Os usuários das passagens subterrâneas originais, principalmente, têm medo. São brasileiros e brasileiras de baixa renda em permanente risco de morte.

Permite-se inferir, dessa forma, que os usuários das travessias fazem parte dos excluídos da efetiva tomada de decisão política no DF, usam as travessias por obrigação de ofício e são fortemente dependentes do sistema de transporte coletivo. Ou seja, estão escravizados pelo modelo de mobilidade urbana vigente que utilizam para trabalhar e, minimamente, sobreviver, tendo condições reduzidas de alterar a situação atual.

Por fim, a pesquisa permite sugerir uma resposta à questão principal colocada nesse artigo: quem são e porque se submetem às condições vexatórias das passagens subterrâneas? Ou seja, tal situação é, em suma, consequência da alternativa construída pelo urbanismo modernista, preterindo os pedestres aos veículos automotores, sendo agravada pela desigualdade social em Brasília, com solução do problema sempre postergada dada a exclusão dessas pessoas do processo democrático decisório das políticas públicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDAR A PÉ. *Consolidação da pesquisa sobre a percepção das pessoas que participaram da coleta dos dados de campo sobre os usuários que atravessam o Eixo Rodoviário de Brasília*. In: processo de elaboração da pesquisa realizada em parceria com a UnB, IPEDF, SEMOB e RA2. Brasília: 2023.

ARNHOLD, Audrey L. N. *As passagens subterrâneas de pedestres em Brasília: iluminação e percepção*. Dissertação de mestrado UFRGS. Porto Alegre: 2018.

CEEP. *Centro de Estudos de Espaços Públicos – material sobre o Eixo Rodoviário de Brasília*. Disponível em 23 de setembro de 2023 no link [Eixão | Ceep \(ceepunb.wixsite.com\)](https://ceepunb.wixsite.com).

CODEPLAN. *Pesquisa distrital por amostra por domicílio - relatório*. Brasília: 2021.

COSTA, Lúcio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. In: Revista Brasília nº 3. Brasília: 1957.

IBGE. *Censo 2022*. Disponível em [Censo Demográfico 2022 \(ibge.gov.br\)](https://ibge.gov.br): 2023.

IPEDF. *Travessias do Eixão – relatório técnico e planilhas subsidiárias*. Brasília: 2023.

SEMOB. *Despacho SEMOB/SUOP/DIPOP - manifestação E-Sic nº 00090000058202213*. Brasília: 2022.