

POR QUE AS PASSAGENS SUBTERRÂNEAS DO PLANO PILOTO CONTINUAM SEM A DEVIDA ATENÇÃO?*

21 de julho de 2021.

Uma das convicções que tenho comigo é a de que todo ativista da mobilidade urbana deveria, além da preparação teórica e de se manter sempre atualizado, também ter o compromisso de circular pela cidade e com a utilização dos diferentes modais para ter a oportunidade de conhecer as diferentes realidades e de poder compreender que ainda falta muita coisa para a engrenagem funcionar de forma adequada. Tenho falado sempre, inclusive, que é essa vivência que fornece os melhores ingredientes para qualificar a nossa atuação em defesa dessa política pública.

A configuração do uso e da ocupação do território expõe as mazelas da desigualdade social, com parcela significativa da sociedade residente na periferia da cidade, distante das oportunidades de acesso a emprego, lazer e equipamentos sociais, e a política pública de mobilidade urbana, infelizmente, muitas vezes vem para aprofundar essas diferenças, quando concentra investimentos em infraestrutura viária para priorizar o atendimento da circulação de automóveis, em vez de priorizar ações voltadas para o fortalecimento do sistema de transporte público, e em obras localizadas nas áreas onde se concentra a população com renda mais alta, em detrimento daquelas mais distantes e que carecem muito mais da intervenção do poder público.

Aqui no DF essa disparidade é muito evidente: na área central, em geral, temos uma boa infraestrutura para a circulação a pé ou de bicicleta, por exemplo, enquanto que em diversas regiões administrativas localizadas mais longe, como Estrutural, Itapoã e Varjão, onde as viagens a partir dos modais ativos possuem exatamente uma representatividade dentro da matriz de deslocamentos (conforme a Pesquisa de Mobilidade Urbana de 2016), não temos calçadas adequadas e que não estabelecem conexões seguras com a rede de transporte e nem temos redes cicloviárias que garantam a realização das viagens curtas ou a integração intermodal.

Para complicar, os investimentos da política de mobilidade continuam concentrando recursos na região que já é bem servida por uma infraestrutura, vide o Plano de Mobilidade Ativa apresentado pelo GDF. Entretanto, uma questão muito específica me intriga em relação à área central de Brasília, que é a situação de completo abandono a que estão submetidas as passagens subterrâneas que fazem (ou deveriam fazer) a ligação entre as quadras 100 e 200 do Plano Piloto.

Na minha circulação regular pelo Plano, uma das passagens que utilizo com bastante frequência é exatamente aquela que é caracterizada por um bom fluxo de pedestres e que faz a ligação entre o que seriam as quadras 101 e 201 Sul, unindo o Banco Central e o Hospital de Base. Outro dia me ofereci para ajudar um casal de idosos que tinha acabado de descer do ônibus com origem em Luziânia, no ponto em frente ao Banco, e cujo destino era o hospital. Detalhe: o senhor tinha feito uma cirurgia há pouco tempo, ainda estava portando uma bolsa de colostomia e se viu obrigado a descer e subir os degraus da passagem para chegar até o outro lado.

Enquanto caminhava e conversava com os dois, eu também ia refletindo acerca daquele problema tão antigo na vida da cidade. Por que as passagens subterrâneas nunca tiveram um tratamento adequado por todas as administrações que passaram pelo GDF? Por que as ações em um local que, mesmo estando no coração da cidade, nunca saem do papel? Existem buracos que estão nesta passagem há mais de 13 anos, ou seja, permanecem no mesmo local após 4 governadores. O mau cheiro, a inacessibilidade e a insegurança também ainda estão presentes apesar de várias promessas de que tudo mudaria.

Uma das possíveis respostas que eu consigo visualizar para tentar compreender essa situação de abandono das passagens subterrâneas é o fato delas talvez não terem nenhuma importância efetiva para os deslocamentos da população que habita as Superquadras Norte e Sul e, por isso, há um certo desmonte de qualquer eventual pressão por uma intervenção emergencial por parte do GDF. As passagens são essenciais para a circulação de pessoas que habitam áreas distantes do Plano e que, invariavelmente, as utilizam para terminar as viagens após desembarcar de ônibus que circulam pelos dois eixinhos e que têm origem nas regiões administrativas mais distantes do DF e nas cidades do Entorno.

A minha percepção é de que as passagens são até importantes para os moradores do Plano, uma vez que é por intermédio delas que uma grande massa de trabalhadores chega aos seus empregos localizados em residências e prédios da SQS e da SQN, mas, ao mesmo tempo, é a manutenção eterna desse estado de abandono que talvez seja um mecanismo natural de bloqueio para a livre circulação de pessoas dentro desse território, o que acaba atendendo os interesses de segmentos que sempre reforçam a defesa da necessidade de "proteção" do patrimônio histórico-cultural como mecanismo para o afastamento de "povos estranhos", argumentos que ficaram muito evidentes, por exemplo, no enfrentamento à proposta de transformação de uso do Setor Comercial Sul.

Infelizmente, não consigo encontrar nenhuma outra justificativa para entender porquê as passagens subterrâneas do Plano Piloto continuam sem a devida atenção dos gestores públicos, sejam eles de direita, centro ou esquerda, uma vez que os recursos orçamentários são sempre viabilizados para muitas outras ações. Infelizmente, o poder tácito de veto é uma triste realidade.

*** Wesley Ferro Nogueira é economista e há 5 anos que se dedica ao estudo do tema da mobilidade urbana no DF.**