



Por um Eixão sem medo!

A travessia do Eixão já mereceu poema de Nicolas Behr, que virou música gravada pela Legião Urbana. De lá pra cá, a situação de perigo da pista larga, com seis faixas, só piora. O noticiário frequente de atropelamentos contrasta com o clima festivo do Eixão do Lazer aos domingos — mesmo o lazer andou frequentando as páginas de notícias, mas, ao que parece, a paz voltou a reinar.

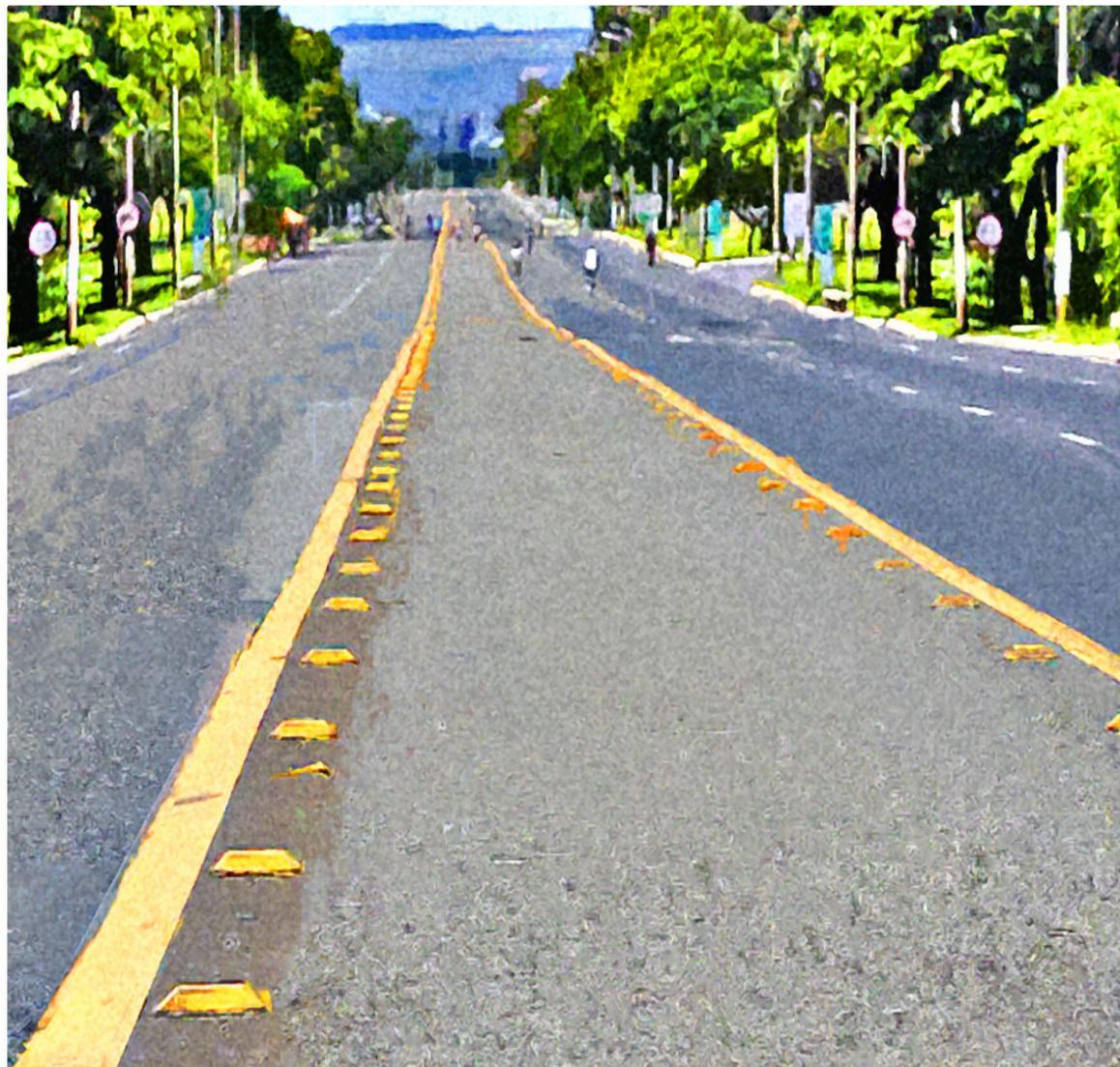
Agora estão discutindo a proposta de reduzir a velocidade na via expressa. O limite máximo baixaria de 80 para 60km/hora. Quem defende afirma que os acidentes podem diminuir. Quem é contra opina que o trânsito pode ficar pior.

Vamos combinar que mesmo a velocidade máxima de 80km/h é ficção para boa parte dos motoristas. A largura da pista e a extensão dela — 16 quilômetros de ponta a ponta, unidos pelo Buraco do Tatu — animam os pilotos de Fórmula 1 frustrados. Na volta pra casa, então, é comum encontrá-los quase “beijando” o fundo dos carros que insistem em obedecer às normas. A meta é cruzar o Plano Piloto o mais rápido possível.

Penso que talvez a alta velocidade não seja o único problema do Eixão. Passo por ele todos os dias — e, também, todas as noites. Um dos “defeitos” frequentes é a iluminação precária. Raras são as noites em que não há um trecho na escuridão total. Aí é preciso muita cautela, para identificar as pessoas que precisam atravessar no breu. Já levei muitos sustos no período noturno e agradeço à Nossa Senhora do Cerrado por ter protegido os pedestres que quase não vi.

Ainda não tenho opinião formada sobre a redução da velocidade. A convivência do Eixão com os habitantes do Plano lembra aquelas cidades, de vários estados do país, cortadas por rodovias. Muitas vezes, a estrada era longe e a cidade foi se aproximando, crescendo e abraçando a pista. A chegada em Brasília pelo Entorno Sul é um típico exemplo.

Aqui, temos uma vantagem: junto com a via expressa foram construídas passagens subterrâneas.



Caminhos que evitam a travessia direta, com muito mais segurança para os pedestres. Só que não. O medo da violência e o nojo da sujeira fazem com que muitos prefiram se arriscar na parte de cima.

Teoricamente, parece fácil manter as passagens subterrâneas limpas, bem iluminadas e com segurança. Não faltam pedidos da população. Mas a solução definitiva nunca chega.

Talvez seja porque quem atravessa o Eixão, na maioria das vezes, faça parte da massa de trabalhadores de classe baixa que precisa transitar entre as diversas pistas do Plano Piloto quando deixa o transporte público ou em busca dele.

É a parte mais pobre da população que faz o percurso Leste-Oeste ou Oeste-Leste. Da classe média pra cima, o itinerário normalmente é Norte-Sul ou Sul-Norte, na caminhada matinal ou na ida à entrequadra comercial.

É uma generalização, claro, mas faz a gente pensar nas prioridades e lamentar a falta delas nesse caso. A estrutura das passagens subterrâneas já está pronta desde a minha infância, portanto, não é preciso fazer obra. É só fazer tudo funcionar bem.

Sei que falar é fácil e que o cobertor dos recursos públicos é curto. Mas acho que o Eixão — assim, no aumentativo — merece atenção especial.