

### TRÂNSITO



# Redução de velocidade volta a ser debatida

Acidentes fatais nas vias do Distrito Federal levantam a discussão mudanças no uso das pistas. Para especialistas, alterações no fluxo do Eixão são necessárias, diante da falta de segurança para pedestres atravessarem nas passagens subterrâneas

» PABLO GIOVANNI  
» HÍTALO SILVA\*  
» LUIS FELLYPE RODRIGUES\*

A redução dos limites de velocidade em avenidas da capital federal é sempre alvo de debates, principalmente quando há registros de sinistros, sejam eles envolvendo veículos ou atropelamento de pedestres. Especialistas ouvidos pelo **Correio** apontam que com o crescimento populacional, há necessidade de revisão de avenidas dentro da cidade, como o Eixo Rodoviário de Brasília, o Eixão. Inaugurado junto com Brasília, em abril de 1960, o Eixão é uma das vias que ligam o Plano Piloto de Norte a Sul. Segundo estudiosos, propostas para a redução da velocidade, para 60 km/h — assim como ocorre no Eixão —, deve-se, além do crescimento da cidade em torno da via, também à falta de segurança das passagens subterrâneas, forçando pedestres a tentarem atravessar a avenida mesmo com veículos em alta velocidade.

“Baixar a velocidade sempre é interessante. Muitas propostas citam 60km/h e, de fato, é uma boa velocidade para o Eixão, tendo em vista que é praticada em outras vias rápidas no Plano Piloto, como o próprio Eixo Monumental. Há registros de acidentes sempre e, sobre atropelamentos, mostra que não há condições das passagens subterrâneas”, explica o professor de engenharia da Universidade Católica de Brasília (UCB) e doutor em transportes Edson Benício.

Para ele, a redução da velocidade da via deve ser alvo de debates. No caso do Eixão, o tema precisa ser enfrentado em duas frentes: a velocidade máxima permitida e a possibilidade de mais segurança nas passagens subterrâneas. “As pessoas devem ser incentivadas a passar nas passagens, mas é necessário garantir condições seguras a elas. Isso pode estar ligado aos atropelamentos, como o que ocorreu no início do mês”, recorda.

“Uma possibilidade é mudar a característica do Eixão, passando a ser uma via de ligação rápida. Mas é necessário passar por uma série de estudos. O fluxo de

Hítalo Silva/CB/DA Press



As passagens subterrâneas sofrem, há décadas, com sujeira e com falta de segurança

veículos é grande na região, principalmente no horário de pico. Mas, ao meu ver, reduzir a velocidade e investir na sinalização, com faixas de pedestres, ou segurança e iluminação nas passagens é o caminho. Acredito que a mudança sofreria resistência dos motoristas”, completa o especialista.

Para a professora da Universidade de Brasília (UnB) e especialista em trânsito, Zuleide Feitosa, o centro de Brasília evoluiu nos últimos anos e, em especial o Eixão, traz ao cenário um problema grave. De acordo com a especialista, a velocidade máxima da via é baseada na legislação federal, mas os 12,4km de extensão do Eixão são dentro de um perímetro urbano. “É uma rodovia passando no centro e no coração da capital federal. A legislação nos dá essa possibilidade de manter os 80 km/h, mesmo que esteja dentro de um centro urbano. Mas, precisamos de um debate acerca do assunto, porque é uma cultura antiga, de uma via urbana que é federal e que passa dentro de uma cidade”, disse.

Zuleide acrescenta que o tema é relevante para debate acerca da velocidade máxima do Eixão, já que são noticiados muitos acidentes na região. A especialista, no entanto, pontua que o assunto não exige que o Poder Público ligado à segurança atue na região, principalmente pelo temor

de muitos pedestres em passar por baixo da via.

“O nível de segurança do pedestre é quase zero. Por cima, corre o risco de ser atropelado e, por baixo, pode ser alvo de crimes e abusos. Não há segurança pública. Existe a necessidade de discussão, e quem sabe um projeto de lei possa alterar a velocidade da via. A meu ver, é uma das maneiras mais eficazes, porque pessoas perdem vidas ao tentar fugir de serem violados”, afirma.

#### Risco de atravessar

O comerciante Rafael Silva, 24 anos, é um dos exemplos que prefere atravessar correndo pela pista, em vez de passar pelas passagens subterrâneas. Ao **Correio**, ele contou que tem receio de ser assaltado. “Direto acontecem assaltos nessas passagens subterrâneas, inclusive, há um tempo, uma mulher chegou a ser esfaqueada”, relembra. “Além disso, fica mais perto da parada para mim, porque é menos arriscado atravessar por baixo”, completa.

Neide Marques, 40, trabalha como cuidadora de idosos na Asa Sul e usa a passagem pelo menos cinco dias por semana. “É muito perigoso. Já fui assaltada duas vezes. A mais recente, um homem ficou parado na minha frente, pediu para eu dar meia volta e levantar a blusa. Ele não tinha

aparência de quem iria me roubar. Pelo menos não levou o dinheiro da minha passagem. Aqui é muito perigoso, há alguns meses era muito comum ver policiais aqui. Nunca mais vi isso.”

A trabalhadora conta que só não se arrisca atravessando entre os carros por conta do medo. “Fico travada, não consigo passar correndo. O governo poderia voltar com a ação de colocar segurança nesses becos. Aquilo nos passava uma grande segurança. Da forma que está, fica difícil. As duas opções eu tenho muito receio”, pontua.

Tamires Fernanda, 29, relata ter medo de ser atropelada, e, por isso, opta por passar pelas passagens subterrâneas do Eixão. A cozinheira pediu providências ao Poder Público, já que as duas opções ao pedestre são arriscadas. “Poderia ter um policiamento fazendo uma patrulha, pois moradores de rua ficam aqui embaixo e querendo ou não as pessoas ficam com receio”, argumentou ela. “Não sei o que é pior: atravessar por cima, quase sendo atropelada, do que passar por aqui (passagem subterrânea) e ser assaltada. É ruim de qualquer forma”, completou.

#### Estrutural

Após um ano de obras, a Via Estrutural foi entregue

wEd Alves/CB/DA Press



Durante as obras na Estrutural, as barras de proteção foram retiradas, gerando riscos

pelo Governo do Distrito Federal (GDF). No entanto, a via é alvo de solicitações da oposição na Câmara Legislativa (CLDF). Um ofício encaminhado pelo presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana (CTMU), Max Maciel (PSol), à Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (Semob-DF), pede que seja reduzida a velocidade máxima da pista, principalmente com as chuvas intensas e a ausência de proteção da via.

A proposta ocorreu depois de uma caminhonete bater de frente com um ônibus na Estrada Parque Indústria e Abastecimento Sul (Epiá Sul) e um homem morrer. Para o parlamentar, o acidente chama a atenção para que haja uma revisão do limite de velocidade das vias da capital federal. “O governo projetou uma cidade para carros, mas não deu a mínima estrutura para os motoristas. Quando abriu o DER sem estrutura, o governo assumiu o risco de dolo das pessoas, porque não há guard rail para proteger em caso de acidentes”, explica o parlamentar.

O Departamento de Estradas e Rodagens (DER) trabalha no local, com obras de nivelamento e paradas de ônibus. O órgão prevê que, até o fim do mês, sejam instalados cinco radares. A velocidade, no entanto, deve permanecer a mesma.

#### Alternativas

À reportagem, o DER não respondeu sobre planos de redução da velocidade do Eixão, abrindo a possibilidade para medidas, como a instalação de faixas de pedestres. A pasta não possui número de acidentes que ocorreram na via no último ano, mas informou que de janeiro a 30 de novembro de 2023, ocorreram 90 acidentes fatais em todas as vias monitoradas pelo departamento.

A Secretaria de Segurança do Distrito Federal (SSP-DF) informou que não possui um recorte de crimes que ocorreram nas passagens subterrâneas, em 2023. A pasta explicou, em nota, que a Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) usa motocicletas para o policiamento na região, mas que “não há muitos chamados para crimes ocorridos nestes locais”.

Procurada, a Secretaria de Desenvolvimento de Urbano e Habitação do Distrito Federal (Seduh) explicou que a revisão do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) traz diretrizes para que sejam revistas as passagens subterrâneas, as tornando mais abertas, seguras e fluidas. A proposta foi aprovada no Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (Conplan) e deve ser submetida aos deputados distritais ainda este ano.

\*Estagiários sob a supervisão de Suzano Almeida