Editor: José Carlos Vieira (Cidades)
josecarlos.df@dabr.com.br
Tels. : 3214-1119/3214-1113
Atendimento ao leitor: 3342-1000
cidades.df@dabr.com.br

TRÂNSITO/ Decisão do juiz Carlos Maroja determina que o limite da via passe de 80km/h para 60km/h, alegando que a pista é perigosa e as passagens de pedestres malcuidadas. Especialista afirma que tempo gasto pelo motorista aumentará pouco. GDF vai recorrer

Justiça manda reduzir velocidade no Eixão

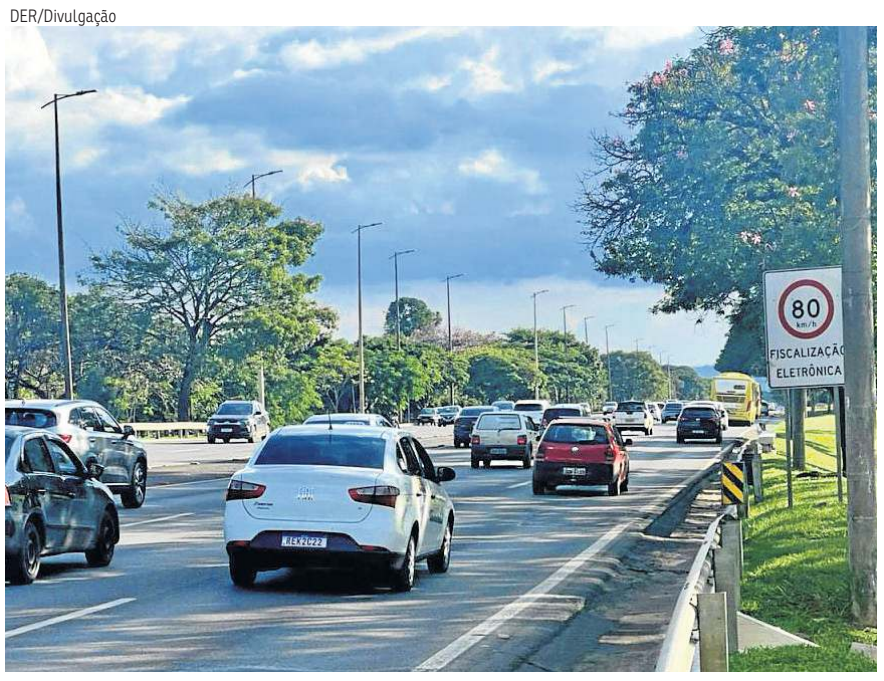
» ANA MARIA CAMPOS
» ADRIANA BERNARDES

Ed Alves CB/DA Press



Na decisão, juiz Carlos Maroja ressaltou "a alta periculosidade da pista e o estado inóspito e inseguro das passarelas subterrâneas no Eixão"

DER/Divulgação



Redução resultaria num acréscimo de cerca de 5 minutos para percorrer toda a via

Uma decisão proferida pela Justiça do Distrito Federal vai alterar radicalmente a rotina de trânsito do Plano Piloto. O juiz Carlos Maroja, da Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Agrário do DF, determinou a redução da velocidade máxima do Eixo Rodoviário (DF-002), o Eixão, de 80 km/h para 60 km/h. A decisão também torna obrigatória a instalação de semáforos com dispositivo de acionamento por pedestres ao longo da via. Pela decisão, a mudança entra em vigor em até 60 dias e prevê outras ações ao longo da rodovia.

A sentença é uma resposta à Ação Civil Pública (ACP) ajuizada pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), sob a responsabilidade do promotor de Justiça Dênio Augusto de Oliveira Moura, da 4ª Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística. Além da redução da velocidade, a Justiça prevê a instalação de semáforos, e campanha educativa sobre a mudança do limite da via. (leia quadro com o que muda o Eixão).

A governadora Celina Leão (PP) afirmou, ontem, que o Governo do Distrito Federal (GDF) vai recorrer para tentar reverter a sentença do juiz Carlos Maroja. O diretor-geral do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-DF), Fauzi Nacfur, sustenta que tem dados técnicos para embasar a definição da velocidade máxima no Eixão. "Temos estudos que indicam que a velocidade ideal no local é 80km/h", afirmou.

A Procuradoria-Geral do Distrito Federal (PGDF) apontou, nas alegações finais do processo, que a redução da velocidade para 60 km/h provocará "impactos sistêmicos sobre a mobilidade urbana, o transporte coletivo e a configuração urbanística do Plano Piloto".

Multa

No documento a que o **Correio** teve acesso com exclusividade, o magistrado Carlos Maroja define que as medidas definidas no processo deverão ser cumpridas pelo GDF, Novacap, Detran-DF, DER-DF, CEB Iluminação Pública e Serviço de Limpeza Urbana (SLU). O não cumprimento das determinações acarretará multa diária de R$ 10 mil.

Ao fundamentar a decisão, o juiz Carlos Maroja ressaltou duas premissas centrais sobre o Eixão: a alta periculosidade da pista e o estado inóspito e inseguro das passarelas subterrâneas, "malcuidadas, perigosas, insalubres, com escadarias íngremes e inteiramente inacessíveis a pessoas com mobilidade reduzida, como portadores de deficiência e idosos".

Na sentença, ele cita relatórios da Polícia Civil do Distrito Federal com dados de vítimas de sinistros de trânsito entre 2022 e 2025: foram 264 pessoas, com 20 mortes e 244 feridos. Durante a tramitação da ação, iniciada em 2024, novos atropelamentos fatais foram reportados, reforçando o caráter de urgência do problema.

O outro ponto destacado pelo magistrado diz respeito às passagens subterrâneas, classificadas como ineficazes para garantir a segurança dos pedestres. Além de possuírem escadarias e rampas íngremes que impedem ou dificultam o acesso de idosos e de pessoas com deficiência, o traçado em curvas ("em L") e o abandono transformaram esses locais em pontos com elevado índice de criminalidade, registrando 223 ocorrências criminais (incluindo roubos, homicídio e estupro) no mesmo período, segundo consta na sentença.

De acordo com o juiz Maroja, devido à insalubridade e à insegurança dos túneis, a travessia de pedestres em nível pela pista de alta velocidade tornou-se uma realidade inevitável, exigindo a intervenção estatal para salvar vidas.

Enquanto a ação, ajuizada em 2024, estava em tramitação, o Ministério Público informou ao magistrado a notícia de mais duas mortes e o atropelamento de um ciclista. Em 20 de outubro, menos de um mês antes da sentença, a jovem Yasmin Cristine Ribeiro dos Santos, de 18 anos, perdeu a vida em um atropelamento no Eixão Norte.

A decisão rebateu os argumentos do Distrito Federal de que a mudança comprometeria a fluidez do tráfego ou que a instalação de semáforos violaria o tombamento urbanístico da capital. Consta na sentença que, em suas alegações finais, o Distrito Federal afirmou que as passarelas se propõem a "assegurar a plena segregação dos fluxos por meio de passagens subterrâneas eficientes, iluminadas e seguras". Ao que o magistrado ponderou: "Contudo, desde que foram instaladas, é fato notório que os adjetivos 'eficientes, iluminadas e seguras' definitivamente não são aplicáveis às passarelas do Eixão…".

A proposta de redução da velocidade máxima do Eixão foi debatida em audiências públicas, fato citado pelo juiz Maroja na sentença, com destaque para a contribuição do professor da Universidade de Brasília (UnB) Paulo Cesar Marques da Silva, especialista em engenharia de tráfego: "...demonstrou que a redução na velocidade da via dos atuais 80 km/h para 60km/h ocasionaria redução da periculosidade, tanto por propiciar aos motoristas maior controle dos veículos, como pelo menor potencial de danos às vítimas quando atingidas por um veículo em menor velocidade. Em compensação, tal redução resultaria num acréscimo de cerca de 5 minutos para se percorrer todo o trajeto do Eixão, de uma ponta a outra, um sacrifício razoável em troca da redução da letalidade da via".

Logo em seguida, o magistrado pontuou que, durante os debates, um cidadão ponderou que quanto maior a velocidade, maior o número de veículos na via, de modo que uma pista "com a velocidade máxima de 80km/h permite o fluxo de 80 mil veículos, ao passo que uma via de 60km/h comporta apenas 60 mil veículos". Mas, segundo o juiz, a conta foi apresentada "sem referência ou maiores demonstrações sobre a suposta correlação matemática de 10 mil veículos a cada 10km/h a mais de velocidade".

Em outro trecho, cita estudos de segurança no trânsito que tratam dos limites biológicos do corpo humano a colisões, e que demonstram que, quanto maior a velocidade, menor a chance de sobrevivência. "...numa colisão a 30 km/h, o pedestre tem 90% de chance de sobreviver; a 40km/h, a chance cai para 70%; a 50km/h ou mais, a chance se reduz a menos de 20%..."

Ânsia da velocidade

Antevendo a repercussão negativa da redução da velocidade do Eixão entre os motoristas habituados dirigir a, no mínimo, 80 km/h, o magistrado citou que a medida pode causar "um desconforto" aos condutores, "pela perspectiva de cerceamento de sua suposta liberdade de acelerar seus veículos numa via aberta, com poucos obstáculos, em caso de alteração da calamitosa situação atual da via".

Maroja ressalta que a questão é importante, "pois toca numa nota marcante da sociedade contemporânea: a ânsia da velocidade, definidora do que o filósofo e urbanista Paul Virilio denominava 'dromocracia'".

"O modo de vida capitalista, inegavelmente vitorioso nos dias atuais, não apenas estabelece a ditadura do relógio, mas constitui a vida a partir da urgência, da gratificação imediata oferecida por estímulos cada vez mais rápidos e superficiais. Afinal, parafraseando Virilio, 'se tempo é dinheiro, velocidade é poder'.

Tombamento

Na decisão, o juiz destacou que a alternativa da segregação de fluxos por meio de muretas ou cercas — como ocorre na Via Estrutural — criaria uma barreira física incompatível com a escala monumental e a livre circulação de pedestres do Plano Piloto. Assim, a combinação de semáforos acionados por pedestres e velocidade reduzida firmou-se como a única solução técnica e juridicamente viável.

O que muda no Eixão

» **Redução da velocidade de 80km/h para 60 km/h (incluindo o Trevo de Triagem Norte) e readequação da fiscalização eletrônica**
Prazo: 60 dias
Órgãos responsáveis: Distrito Federal, DER-DF e Detran-DF
Multa diária: R$ 10.000,00

» **Campanha de publicidade e sinalização dando ampla divulgação ao novo limite de velocidade na via**
Prazo: 30 dias
Órgãos responsáveis: Distrito Federal, DER-DF e Detran-DF
Multa diária: R$ 10.000,00

» **Elaboração de Projeto de Mobilidade e Acessibilidade, incluindo a instalação obrigatória de semáforos e cronograma executivo**
Prazo: 180 dias
Órgãos responsáveis: Distrito Federal, Novacap e DER-DF
Multa diária: R$ 10.000,00

» **Convocação de Audiências Públicas para debater o projeto de mobilidade e semáforos com a população**
Prazo: Convocação em 30 dias e realização em até 180 dias
Órgãos responsáveis: Governo do Distrito Federal
Multa diária: R$ 10.000,00

» **Plano de ações para passarelas subterrâneas, contemplando limpeza, iluminação, manutenção de drenagem e policiamento ostensivo**
Prazo: Apresentação em 60 dias e implementação em até 60 dias após exibição
Órgãos responsáveis: Novacap, CEB-IPES, SLU e Polícia Militar do DF
Multa diária: R$ 10.000,00

Para saber mais

A dromocracia — do grego dromos (que significa corrida, rapidez ou agilidade) e cracia (poder ou governo) — é o conceito sociológico popularizado no Brasil pelo pesquisador Eugênio Trivinho que descreve a sociedade contemporânea governada pelo imperativo absoluto da velocidade e pela subordinação às tecnologias digitais. Fundamentada na aceleração contínua da informação em tempo real, essa lógica impõe um ritmo frenético ao trabalho, ao lazer e às relações humanas, dividindo os indivíduos entre os dromoaptos, capazes de acompanhar essa exigência extrema de produtividade, e os dromoinaptos, que acabam marginalizados ou sobrecarregados pelo esgotamento mental gerado pela civilização mediática avançada.