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

Mudanças no Eixão dividem opiniões

Decisão que reduz de 80 km/h para 60 km/h o limite de velocidade na via provoca debate entre motoristas, especialistas e autoridades sobre os impactos no trânsito e a necessidade de ampliar a segurança de pedestres e condutores

» ANA CAROLINA ALVES

Ed Alves CB/DA Press



A decisão da Justiça apontou que, entre 2022 e 2025, 20 pessoas morreram e 244 ficaram feridos no Eixão

A determinação da redução da velocidade máxima do Eixo Rodoviário (DF-002), o Eixão, de 80 km/h para 60 km/h tem causado controvérsias entre motoristas, pedestres, especialistas e autoridades. Enquanto alguns defendem a manutenção da velocidade para evitar congestionamentos, outros ressaltam a preservação da vida de pedestres e o perigo apresentado pelas passagens subterrâneas disponíveis na região.

Vítima de um acidente de carro na via, em maio do ano passado, a empresária Thaís Viana, 33, considera positiva a decisão de reduzir a velocidade máxima no Eixão. "Eu estava passando pela via e o trânsito parou de uma vez. Foi algo muito rápido. Eu estava a 80 km/h, na velocidade permitida, mas bati na traseira de outro carro com tudo", relatou. Apesar dos danos materiais, ela não sofreu ferimentos. "Graças a Deus não aconteceu nada comigo, mas o susto foi muito grande. Acredito que a redução seria importante", afirmou.

Para a moradora de Santa Maria, a mudança pode ajudar a prevenir acidentes, mas precisa vir acompanhada de medidas para proteger os pedestres que atravessam o Eixão. "Reduzir a velocidade pode ser uma forma de prevenir acidentes. É preciso de algo também para proteger os pedestres. Acredito que colocar semáforos no Eixão vai ser bom, principalmente por conta das pessoas que passam ali correndo. Diariamente vejo pessoas atravessando a pista e o risco é muito grande", pontuou.

Motorista de transporte coletivo, Clayton Alves, 42, acredita que a redução da velocidade no Eixão pode piorar o trânsito, que, segundo ele, já enfrenta congestionamentos. "Acho que vai atrapalhar bastante. Eles deveriam investir mais em passagem subterrânea e policiamento", avaliou.

Clayton acredita que a instalação de semáforos para facilitar a travessia de pedestres não deve resolver o problema e pode prejudicar ainda mais a circulação de veículos. "Independentemente de semáforo ou de reduzir a velocidade, os pedestres vão passar do mesmo jeito por cima. Não vai adiantar. Tem que ter mais investimento em policiamento, passagem subterrânea e educar mais o pedestre", afirmou.

Juiz decidiu

A decisão, proferida pelo juiz Carlos Maroja, ressaltou a alta periculosidade da pista e o estado inóspito e inseguro das passarelas subterrâneas. Na sentença, ele citou relatórios da Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF) 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.

Além da redução da velocidade, a decisão obriga a instalação de semáforos com dispositivo de acionamento por pedestres ao longo da via e a elaboração de um plano de ações para as passagens subterrâneas (**veja o quadro**).

A governadora Celina Leão afirmou que o Governo do Distrito Federal (GDF) vai recorrer da decisão. "Vamos recorrer, porque temos estudos técnicos que comprovam a necessidade de mantermos a atual velocidade", declarou.

O diretor-presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), Fauzi Nacfur Junior, destacou que a redução da velocidade não vai aumentar a segurança dos pedestres que atravessam a via. "Não é a redução que vai melhorar ou diminuir atropelamentos. Pelo contrário, vai dar uma falsa sensação de segurança para o pedestre de que foi reduzida a velocidade na via para que ele possa atravessar. Isso não pode. E aí, sim, pode aumentar o número de fatalidades no Eixão, que, este ano, tivemos duas até agora", ressaltou. (**Leia mais na página 14**)

Preservação da vida

Professor do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília e Coordenador do Observatório das *Metrópoles* em Brasília, Thiago Trindade ressaltou que estudos no Brasil e no mundo investigam experiências semelhantes à proposta para o Eixão. "Redução de velocidade nas vias é a primeira medida a ser tomada para reduzir o número de acidentes e diminuir o número de atropelamentos", ressaltou.

Trindade apontou que a instalação de semáforos, determinada na decisão, vai, sem dúvidas, impactar na fluidez do trânsito. "A questão é justamente essa. Queremos uma cidade para o carro andar rápido ou uma cidade que proteja a vida das pessoas, especialmente a dos pedestres? Um trânsito menos acelerado é um trânsito que ajuda a preservar a vida dos próprios motoristas, das pessoas que estão dentro dos carros, motos e por aí vai", disse.

O especialista destacou que nenhuma medida, isoladamente, vai resolver o problema de um sistema como um todo. "O problema da mobilidade urbana, de um modo geral, é um problema de caráter sistêmico. Requer uma série de outras coisas, como, por exemplo, a melhoria do transporte coletivo, a garantia de um serviço melhor, que seja prestado à população com mais qualidade", afirmou.

Segurança viária

A redução da velocidade da via traz benefícios imediatos para a segurança viária, na visão da professora doutora em transportes e pesquisadora colaboradora da Universidade de Brasília (UnB) Zuleide Feitosa. "Se um veículo está trafegando a 80 km/h, está assumindo o risco de 60% de possibilidade de se envolver em um acidente de trânsito, que geralmente, nessa velocidade, são acidentes graves e gravíssimos. Com a redução de 20 km/h no limite, essa expectativa de risco de acidente cai para 30%", observou.

A especialista avaliou que a redução da velocidade no Eixão pode aumentar os congestionamentos e defendeu que a mudança seja acompanhada de melhorias no transporte coletivo. Ela chamou a atenção para os riscos enfrentados pelos pedestres nas passagens subterrâneas. "Uma alternativa oferece uma intensificação da lentidão do trânsito, que é o semáforo. A outra, nas passagens subterrâneas, oferece riscos terrivelmente altos de assalto, violência física, violência sexual e insegurança urbana", ponderou.

Como alternativa, Zuleide defendeu a recuperação da estrutura existente, como determinado na decisão da Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Agrário do DF. Entre as intervenções, estão o reforço da iluminação, a instalação de câmeras, a limpeza, a drenagem para evitar alagamentos, a desobstrução dos acessos, a poda da vegetação e a presença contínua de vigilantes ou agentes de fiscalização.

Zuleide ressaltou que as mudanças no Eixão são necessárias e urgentes. "Não se pode insistir, de maneira alguma, em manter o Eixão a 80 km/h em detrimento de vidas humanas, quando a solução está em alternativas além da redução de velocidade. Também precisamos investir em transporte coletivo de massa e de qualidade para que o trânsito não opere em colapso o tempo todo, de engarrafamento em engarrafamento, por conta da alegação de redução ou não de velocidade", alertou.

O QUE DETERMINA A SENTENÇA

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
- 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
- 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
- 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
- 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

Divergências

Professor e pesquisador em mobilidade urbana, Carlos Penna Brescianini participou das audiências públicas promovidas para discutir o tema e apontou que o principal ponto de divergência tem relação com o planejamento da capital federal. "Não foi prevista a colocação de semáforos no Eixão no planejamento de Brasília. A ideia era que os pedestres pudessem passar por passarelas subterrâneas. As primeiras passarelas subterrâneas são estreitas, que ficam muito sujas e são inseguras, porque quem entra não vê quem está fora, e vice-versa. A iluminação delas é péssima. Elas são malcuidadas, não têm manutenção direito", explicou.

Brescianini apontou que, pelo grande número de automóveis no DF, as medidas esbarram em impasses importantes da mobilidade urbana da capital federal. "Houve um incentivo ao uso do automóvel no DF e, por esse incentivo, temos pouco uso do metrô, que inclusive está sendo sucateado. Se fossem construídas novas passarelas subterrâneas e o metrô voltasse a ter a quantidade de trens prevista para transportar a quantidade de passageiros ideal, aí sim poderiam entrar com a redução da velocidade. Senão, acho que não vai ser eficiente e vai gerar um nível de contestação muito grande", completou.

Na visão do especialista, a implementação dos semáforos, assim como a redução da velocidade, vai causar transtornos para os brasilienses. "Os semáforos vão gerar um congestionamento grande, que vai gerar uma onda de protestos contra essa colocação. A redução da velocidade vai ficar até menor do que a colocação dos semáforos, mas também vai gerar congestionamentos. Vai ter uma pressão, uma vez que Brasília é uma terra rodoviária com pouca oferta de transporte público. A redução de velocidades nas áreas urbanas é uma medida correta, mas, como está sendo executado, eu discordo. Vai gerar problemas e pode ser anulada", observou.

Os argumentos apresentados nas audiências públicas foram ressaltados pelo juiz Maroja na sentença. Entre eles, a avaliação de que a mudança de 80 km/h para 60 km/h aumentaria o controle dos motoristas sobre os veículos e reduziria a gravidade dos acidentes, com acréscimo estimado de cinco minutos no tempo necessário para percorrer toda a via. Já a alegação de que a redução da velocidade diminuiria a capacidade de fluxo da via foi considerada insuficientemente fundamentada, por não apresentar estudos ou demonstrações que comprovassem a relação entre velocidade máxima e quantidade de veículos. Pela decisão, as mudanças entram em vigor entre 60 e 180 dias, a depender dos desdobramentos jurídicos da medida.

Povo fala

Fotos: Ana Carolina Alves/CB- Ed Alves CB/DA Press



"Já andei muito por aqui de carro e, se diminuir para 60km/h, vai prender muito o trânsito, inclusive o engarrafamento sentido Sobradinho vai aumentar, com certeza. Mas a segurança nas passagens subterrâneas é pouca, principalmente para as mulheres. Tem pouca iluminação e policiamento. Muitas vezes, as pessoas urinam aqui e não conseguimos passar por conta do mau cheiro. Se tivesse pelo menos um policial para cuidar da situação, seria melhor. Passarelas para os pedestres também resolveria o problema"

Altamir Ribeiro, *62, técnico de elevadores, morador de Samambaia*



"Não vai ficar bom, porque na velocidade de 80km não temos nenhum obstáculo, o desenvolvimento do trânsito flui normal. Se reduzir agora, cada vez vão diminuir mais, ficando cada vez mais difícil para nós. Não vejo necessidade de colocar semáforos. A 80km nunca teve, por que a 60 vai ter?"

Dirceu Rodrigues Corrêa, *71, vendedor de plantas, morador do Gama*



"Se é para melhorar a vida dos pedestres, eu acho bom. As passagens subterrâneas são muito perigosas, principalmente para as mulheres. O semáforo facilitaria para que as pessoas tivessem outra alternativa além das passagens subterrâneas que, principalmente à noite, são muito perigosas"

Marilda Alves, *58, auxiliar de serviços gerais, moradora de Sobradinho*



"Acho uma boa melhora, principalmente porque ajuda os pedestres a passarem com mais facilidade. Com o semáforo, o pedestre tem mais segurança, principalmente à noite, para não precisar passar pelas passagens subterrâneas, que são perigosas. Pode ajudar bastante a segurança dos pedestres"

Arthur Vinícius, *16, estudante, morador de Brazlândia*