»CORREIO ENTREVISTA

# Segurança e fluidez na pauta

Confira os argumentos do promotor Dênio de Oliveira Moura, autor da Ação Civil Pública (ACP) para reduzir velocidade do Eixão, e do presidente do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-DF), Fauzi Nacfur Júnior, que defende a manutenção dos 80km/h

## »DÊNIO DE OLIVEIRA MOURA
PROMOTOR AUTOR DA AÇÃO

## "Direitos humanos são violados"

» LUIZ FELLIPE ALVES

*O promotor titular da 4ª Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística (Prourb/MPDFT), Dênio de Oliveira Moura, autor da Ação Civil Pública (ACP) para redução da velocidade dos veículos que transitam pelo Eixão e melhorias na travessia de pedestres, em conversa com as jornalistas Ana Maria Campos e Mila Ferreira, reforçou a importância da medida para salvar vidas.*

Pedro Paulo Cardoso CB/DA Press



**Como surgiu essa ação em 2024?**

A questão (do Eixão) é muito antiga em Brasília, foi objeto de músicas quando se pedia proteção à Nossa Senhora do Cerrado. As medidas que vinham sendo adotadas eram sempre paliativas, focadas em melhorar pintura, iluminação, mas sem enfrentar o problema de frente. A Rede Urbanidade, um coletivo coordenado pelo Ministério Público, mas que envolve especialistas e ativistas do DF, realizou debates e viu a necessidade de fazer alguma coisa em relação a isso. Colhemos muitas informações com órgãos públicos como o Detran, DER, Polícia Civil e Polícia Militar. Fizemos a ação com o pedido que fosse democrático, com audiências públicas para ouvir todo mundo que quisesse participar da discussão.

**A ação foi uma invasão de competência?**

O governo, há 50 anos, não fez a parte que lhe cabia. Por outro lado, o que está em jogo são direitos humanos que estão sendo violados. O Judiciário, o Ministério têm não apenas o poder, mas a obrigação de evitar que esses direitos sejam tolhidos. Nesta ação, tivemos todo o cuidado necessário para que não houvesse uma invasão de competências.

**A sentença atendeu a todos os pedidos do Ministério Público?**

Todos os pedidos foram julgados procedentes. Lógico que ainda há possibilidade de recurso. Eu considero que a redução de velocidade é um aspecto menor que a ação visa tratar, porque ela (a ação) propõe que a dinâmica de travessia do Eixão seja alterada. Entretanto, para que isso ocorra, a redução é extremamente importante. Isso também é importante para viabilizar a instalação de semáforos.

**Como serão os semáforos do Eixão? Eles irão parar apenas quando um pedestre acionar?**

A sentença não detalha isso. Eu digo que é mais uma opção. Essa é uma medida que pode ser adotada junto com a criação de mecanismos para ter um fechamento inteligente dos sinais, gerando menos impacto para o trânsito. Estudos realizados mostram que o tempo para atravessar o Eixão, com essas mudanças, iria ter um aumento de três a cinco minutos.

**Por que o senhor acha que uma parcela da população e o governo estão contra essa medida?**

A cultura do carro é muito forte aqui no DF. As pessoas que estão se colocando contra são as que não precisam atravessar ali. São pessoas que têm condições de ter um carro; quanto mais velocidade para elas, melhor. A alta velocidade forma essa visão de funil.

**Muitas pessoas afirmaram que o Eixão é uma via expressa e que, por causa disso, precisa ter uma velocidade maior. Como o senhor rebate isso?**

As circunstâncias da via que deveria justificar a velocidade, e não o contrário. Temos que analisar que o Eixão é uma via que atravessa a cidade, que divide leste e oeste e que tem um monte de gente que tenta passar por ali. Muitas pessoas têm que escolher entre morrer atropelada ou ser vítima de um assalto, furto ou estupro. As pessoas que precisam atravessar essa via, geralmente, não são moradoras do Plano Piloto. São pessoas que vêm de ônibus para trabalhar. Aos fins de semana, o Eixão é da vida; no restante da semana, ele é da morte.

> Quem precisa atravessar não é do Plano Piloto. Aos fins de semana, o Eixão é da vida; no restante da semana, ele é da morte"

Escaneie o QR Code e confira a entrevista na íntegra

**A travessia é muito difícil de ser realizada. Muitas vezes, as pessoas têm medo de atravessar por cima ou por baixo e quando decidem passar de um lado do outro da pista, são surpreendidas por um carro em alta velocidade. Isso é um problema para a cidade?**

Isso acaba com a mobilidade. Acaba com o direito de ir e vir da pessoa, a população tem esse direito tolhido. O acesso à lazer, educação, saúde e cultura são tolhidos. A partir do momento que a população tem medo de viver na sua própria cidade, a questão torna-se gritante. Temos que ter a abertura de espírito para compreender e ter sensibilidade para com esse assunto. Foi a mesma coisa com as faixas de pedestres, as pessoas foram contra e, hoje em dia, é um motivo de orgulho para a população.

**Uma outra alternativa para a passagem no Eixão não seria melhorar as subterrâneas já existentes?**

Elas já se mostraram inadequadas. De cara, descumpre a determinação legal de dar prioridade ao pedestre e ao ciclista. Essas passagens foram criadas em um momento em que o carro era o protagonista total, na época em que Brasília foi inaugurada com a visão rodoviarista. Não é apenas uma questão de reestruturar as passagens. O formato em "L" delas é um problema, também há a dificuldade em manutenção, a falta de acolhimento naqueles espaços. É um problema muito complexo.

**A ação também previu o impacto financeiro dessas mudanças?**

Os custos são mais um motivo para que a medida da semaforização seja implementada. Instalar pardais e sinais é a medida mais barata que existe. O governo terá que fazer pinturas, colocar placas e sinaleiras que são mais em conta do que toda a reestruturação das passagens subterrâneas, que envolve muito dinheiro e não resolve todo o problema. Há 20 anos, o DER, responsável pela rodovia, fez um estudo demonstrando a situação precária da travessia dos pedestres. À época, segundo esse estudo, o governo gastava cerca de R$ 24 milhões, não lembro se por ano, nas ocorrências de trânsito. Tem outro aspecto que nunca levamos em consideração que é o impacto que essas ocorrências têm na saúde pública. O SUS acaba segurando tudo ali. Como eu disse antes, muitas pessoas que morrem ali integram a parcela da população de baixa renda. A previdência é afetada, a dinâmica das famílias é alterada porque a previdência precisa amparar os familiares dessa pessoa que morreu.

## »FAUZI NACFUR JÚNIOR
PRESIDENTE DO DER-DF

## "Isso vai travar a cidade"

» CARLOS SILVA

*O presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), Fauzi Nacfur Júnior, defendeu a manutenção dos limites de velocidade e do modelo atual de circulação no Eixão. Às jornalistas Ana Maria Campos e Mila Ferreira, ele contestou os argumentos que embasaram a decisão judicial que prevê, inclusive, a instalação de semáforos para permitir a travessia de pedestres.*



**Como o senhor responde às alegações de que o Eixão é a "via da morte", que as pessoas não podem atravessar e que a velocidade é excessiva?**

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) não foi notificado dessa decisão judicial. A decisão judicial, tanto para o departamento quanto para o governo, nós cumprimos, acima de tudo, mas não podemos abrir mão de nossas contraposições quando temos elementos e estudos técnicos, os quais, nesse caso, demonstram que funciona bem como está, desde 1960, quando foi concebido com o DF. Por que a velocidade é 80km/h? Cada via tem características que geram uma classificação. Isso dá condições de estabelecê-la em uma situação melhor ou pior, em uma velocidade maior ou menor. São características geradas por engenharia de trânsito e rodoviária. É preciso trazer essas pessoas pela manhã para os seus trabalhos, para a sua escola e voltar no final da tarde. Para isso, é preciso ter vias expressas em uma velocidade razoável para manter a fluidez do trânsito. Só que, como técnicos, não podemos pensar somente na fluidez do trânsito. Associado temos a segurança viária. Por outro lado, entra a tese dos nossos amigos da decisão. Não, nós preferimos travar tudo. Por quê? Porque quando você coloca semáforo, que é a proposta, a cada 500 metros no Eixão, para a travessia do pedestre, você vai travar a cidade. Não temos dúvida, nós temos simulação, programas de simulação que fazem isso: você trava a cidade, simplesmente.

**Um dos argumentos incluídos na decisão é o de que cruzar da Asa Norte até a Asa Sul, em todo o eixo rodoviário, a 80 km/h, teria um acréscimo da viagem de apenas cinco minutos em relação a 60 km/h. Esse dado realmente procede?**

Com todo o respeito, mas veja bem, temos uma rodovia por onde passam 80 mil veículos por dia. Se estabelecermos que essa quantidade vai trafegar a 60km/h, geraremos um espaço menor entre um carro e outro, que vai teoricamente diminuir o tempo de viagem, o qual não vai ser de cinco minutos, com todo respeito a quem entendeu isso. Queria frisar sempre em relação a esse assunto que existe engenharia de trânsito, que tem elementos técnicos para poder estudar, fazer simulação e entender o resultado disso. Estamos falando só da redução de velocidade. Se você me perguntar: "E a hora que adicionar semáforo a cada 500 metros, com faixa de pedestre?". Isso vai travar a cidade. Você vai dizer para o pedestre: "Agora é para atravessar em cima do eixo rodoviário. Estamos colocando semáforo para com botão de acionamento (conforme inclusive está na decisão). Vai chegar o pedestre lá 6h05 da manhã, vai parar o trânsito. O Eixão é muito largo, ele vai gastar três minutos para atravessar aquilo. Passou, o trânsito começa de novo; 6h10, o segundo pedestre vem. Tem formas de controlar isso. Você pode adotar tempos mínimos para o funcionamento desse botão, mas, teoricamente, isso vai travar (o trânsito), principalmente nos horários de pico. Outra situação: a falsa sensação de segurança que vai ser dada para o pedestre quando colocamos uma situação dessa. Os estudos, inclusive da Organização Mundial da Saúde (OMS), mostram atropelamentos que matam a 80 km/h, matam a 60 km/h. Não tem dúvida.

> Tudo que pode dar a condição de travessia para esse pedestre está sendo feito. A maioria atravessa nas passagens subterrâneas"

Escaneie o QR Code e confira a entrevista na íntegra

**Considerando que muitos pedestres (especialmente quem usa ônibus) atravessam o Eixão por medo da criminalidade e insegurança nas passagens subterrâneas, o senhor não acha que cabe ao governo zelar por essas pessoas e que a medida da Justiça seria positiva nesse sentido?**

Cabe ao governo zelar pelas passagens. Primeira coisa que tenho que discordar: a maioria das pessoas passa pelas passagens subterrâneas. Por que até vocês, como meio de comunicação forte e respeitado dentro do DF, não promovem uma pesquisa lá para poder constatar o que estou falando? A maioria das pessoas passa hoje. Queria dizer que o Governo do Distrito Federal (GDF) vem, há alguns meses e anos, dando uma tratativa para essas passagens subterrâneas. Vou listar aqui: primeiro, limpeza das passagens. Por mais que o povo seja mal educado e use, inclusive, essas passagens como banheiro, como lixeira, todos os dias o Serviço de Limpeza Urbana (SLU) passa limpando todas as passagens. Iluminação, que era sempre um ponto falado: a Companhia Energética de Brasília (CEB) trouxe, há um ano, luminárias importadas, antivandalismo e antirroubo. A Secretaria de Segurança instalou, se não me engano, câmeras em oito dessas passagens. Então, essas passagens são monitoradas. A Novacap realizou, ao longo desses últimos anos, várias reformas em passagens que estavam em situações ultrapassadas. Tudo que pode ser feito para dar a condição de travessia para esse pedestre está sendo feito. O resultado disso é que a maioria atravessa hoje nas passagens subterrâneas.

**E a questão da acessibilidade nas passagens de pedestre?**

São duas situações. O acesso, tanto de um lado quanto do outro, é uma escada em L com uma rampa perigosa. Existe um problema grave. O que é que tem sido feito para isso? Desenvolvemos um projeto de reforma dessas passagens subterrâneas, para que elas tenham formato mais humanizado, que está na moda hoje em falar, que você tem acessibilidade e melhor visibilidade. Não estamos aqui para dizer que está tudo resolvido. Nesse projeto, são 21 passagens. Dessas 21, sete foram construídas na época do metrô e têm formato diferente, com acessibilidade, mas ainda tem 14 desse formato realmente em L. Precisa ser reformadas. A governadora Celina me pediu para tocar esse projeto. Ela quer efetuar essas reformas ao longo da gestão. Não são nem obras baratas e nem o que você faz da noite para o dia.