Eixo Capital



ANA MARIA CAMPOS
camposanamaria5@gmail.com

Desenvolvimento sustentável e ajuste fiscal

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



A senadora Leany Lemos (PSB-DF) defendeu, durante a COP31, na Turquia, que o Brasil precisa conciliar planejamento de longo prazo, responsabilidade fiscal e encontrar novas fontes de financiamento para enfrentar os desafios climáticos. Representando o Senado Federal, a parlamentar apresentou aos participantes da COP o PLP 284/2026, de sua autoria, que propõe uma estratégia nacional de desenvolvimento para os próximos 20 anos. Leany destacou que a elevada vinculação do orçamento federal limita a capacidade de investimento do governo e defendeu mecanismos capazes de atrair recursos privados para projetos ambientais, como títulos verdes, financiamento misto e conversão de dívidas em investimentos na natureza. A discussão está diretamente ligada à posição da senadora sobre o ajuste fiscal aprovado pelo Senado. Embora faça parte de um grupo de parlamentares progressistas que defendem um ajuste fiscal mais abrangente para equilibrar as contas públicas, Leany considerou a aprovação do ajuste fiscal do governo um avanço necessário. Para ela, a responsabilidade fiscal é fundamental para garantir a continuidade das políticas sociais e criar condições para investimentos de longo prazo.

Prêmio para quem ama Brasília

O **Correio Braziliense** vai promover nesta quarta-feira (18/11) a 2ª edição do Prêmio JK - **Correio Braziliense** para homenagear quem se destacou em 2026 em diversas áreas. A festa será realizada na Sala Martins Pena, do Teatro Nacional, às 19h. Este é um evento que marca a história de Brasília ao ressaltar a atuação de quem faz a cidade melhor.



Cadu Ibarra/CB/D.A Press

Bruna Gaston CB/DA Press



De volta para casa

O segundo andar do Palácio do Buriti voltou ao normal. Com o retorno do vice-governador eleito e secretário da Casa Civil, Gustavo Rocha, o movimento no gabinete é novamente intenso, com o entra e sai de autoridades e servidores e suas demandas em busca de solução, que sempre é encontrada.



MANDOU BEM

O relator do ajuste fiscal no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), acatou emendas para manter o Fundo Constitucional do DF fora do corte de gastos. Com a decisão, os repasses seguem corrigidos pela Receita Corrente Líquida da União, evitando uma perda estimada em R$ 2 bilhões para as áreas de saúde, educação e segurança pública da capital em 2027.



MANDOU MAL

Segundo dados apresentados pelo MPDFT em ação civil pública, entre 2000 e 2006, houve nada menos que 806 sinistros com vítimas no Eixão, 86 das quais perderam a vida. Dentre as vítimas, 66 eram pedestres. De 2022 a 2025, o trânsito do Eixão provocou 20 mortes e 244 pessoas feridas.

"O Senado aprovou a toque de caixa o texto-base do PLP 299, projeto de ajuste fiscal que pode prejudicar o crescimento dos investimentos em Saúde e Educação. Uma proposta com consequências para milhões de brasileiros avançou sem uma discussão ampla com a sociedade"

Deputado federal eleito Fábio Félix *(PSol- DF)*

"A aprovação, pelo Senado, do texto principal do ajuste fiscal representou um avanço importante para o Brasil. Reconheço o trabalho diligente e competente da equipe econômica na elaboração de uma proposta equilibrada, capaz de conciliar responsabilidade fiscal, desenvolvimento econômico e proteção social"

Jorge Messias, advogado-geral da União

Ed Alves/CB/D.A Press





SÓ PAPOS

Rosinei Coutinho/STF



À QUEIMA-ROUPA



CARLOS MAROJA,
juiz da Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



"O maior prestigiado no projeto de Brasília não foi o carro, e sim o pedestre. Brasília foi pensada sobretudo para ser palmilhada, com horizontes abertos ao pedestre. É por isso que os nossos prédios "flutuam" repousados sobre pilotis: exatamente para permitir que os andarilhos transitem livremente, em todas as direções"

O que levou o senhor a concluir que a redução da velocidade máxima do Eixão, de 80 km/h para 60 km/h, era uma medida necessária?
A constatação de que, pelo histórico de letalidade e pelas características da via, ocorre ali um estado de coisas inconstitucional, com a necessidade de proteção jurisdicional a vários direitos fundamentais, tais como o direito à vida, dignidade, segurança, bem-estar, igualdade etc. Se, num espaço público gerido pelo poder público, há uma ocorrência excepcional de mortes, nasce a obrigação estatal de atuar positivamente, para o estancamento ou redução da situação de perigo.

Esse é um tema passível de discussão na Justiça? Advogados alegam que seria uma decisão discricionária do Executivo, de quem foi eleito pela população...
Num estado democrático de Direito, ninguém está acima da Lei. O Legislativo produz as leis, o Executivo executa o comando legal e, quando não o faz, pode ser compelido a tanto pelo Judiciário. Os gestores públicos devem seguir a Lei, até com mais rigor que os cidadãos comuns. Daí se dizer que o particular pode fazer tudo o que a Lei não proíbe, ao passo que o administrador deve fazer tudo o que a Lei exige. Como está exposto na sentença, há várias normas que exigem ações positivas de contenção da mortalidade numa via com as características do Eixão, desde compromissos internacionais (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), passando pela Constituição Federal, lei distrital e normas técnicas. Quando a lei impõe uma atuação concreta, o gestor é obrigado a cumpri-la. A consagração pelo voto não isenta o gestor público de cumprir o que a Lei prevê; muito pelo contrário. Se o gestor se omite, cabe ao Judiciário exigir a obediência ao comando legal. Não há opção discricionária para cumprir ou não a lei. A discricionariedade que tem o gestor é relativamente ao modo de executá-la. Por isso, a sentença deixa bastante claro que a elaboração dos planos destinados a restabelecer a legalidade no caso do Eixão (cronograma de ações, definição dos locais para a instalação dos semáforos, atribuição das incumbências de cada órgão público etc.) é responsabilidade do gestor. No mais, toda a lide foi tratada sob os limites do controle jurisdicional de legalidade do ato administrativo

Por que foi necessário recorrer à Justiça para que medidas de segurança e acessibilidade fossem determinadas em uma das principais vias da capital federal?
Porque houve o reconhecimento de uma situação de violação à ordem constitucional, que assegura o direito à vida, à igualdade e à segurança para todos os cidadãos, proprietários de carros ou não, e a recusa da Administração em conter tal situação mediante as medidas definidas na Lei. A Justiça é provocada quando algum direito é violado e não há outro modo de persuadir o violador a restabelecer o respeito à Lei.

Qual foi o elemento mais determinante para a sentença?
A constatação de que a inobservância das previsões legais vinha ceifando a vida de pessoas há muitos anos.

A sentença se baseou em estudos técnicos, dados de acidentes e contribuições de especialistas. Quais evidências tiveram maior peso na sua decisão?
O elevado número de vítimas, fatais ou não, no Eixão e nas passarelas subterrâneas, em registro público da Polícia Civil do DF; a constatação de que essas mortes, danos e prejuízos são fatos previsíveis e perfeitamente evitáveis; a demonstração por especialista em engenharia de trânsito que a adoção das medidas aptas a salvar vidas não impactaria significativamente na fluência do trânsito.

A sentença também determina a instalação de semáforos para pedestres. Como conciliar essa solução com o projeto urbanístico original de Brasília, que privilegia a travessia subterrânea no Eixão?
O IPHAN também foi ouvido em audiência, e afirmou que a instalação de semáforos não viola o tombamento.

E de fato jamais violou. Nos primeiros anos desde a inauguração, não havia semáforos em Brasília, mas logo se viu que seriam absolutamente necessários. Atualmente, não seria concebível a ausência de semáforos na W3 ou no Eixo Monumental. As mesmas razões que definiram a necessidade dos semáforos nessas e em tantas outras vias de Brasília também se aplicam para o Eixão. É bem verdade que o projeto urbanístico tombado, que é produto do seu tempo, prestigia a fluidez do automóvel, o que se explica pelo fato de que, no século passado o carro era visto como marca da modernidade. O Brasil de então se orgulhava das indústrias automobilísticas que marcavam a transição de um país predominantemente rural para uma sociedade industrializada, moderna e urbana. O carro era símbolo dessa virada histórica, marco do progresso. Contudo, não se pode desconsiderar que, mesmo assim, o maior prestigiado no projeto de Brasília não foi o carro, e sim o pedestre. Brasília foi pensada sobretudo para ser palmilhada, com horizontes abertos ao pedestre. É por isso que os nossos prédios "flutuam" repousados sobre pilotis: exatamente para permitir que os andarilhos transitem livremente, em todas as direções. Daí que o que é incompatível com o projeto tombado é a interdição completa de um espaço urbano de Brasília a pedestres. Não é possível segregar pedestres e carros mediante muros, cercas ou outras estruturas similares em Brasília; as passagens subterrâneas jamais cumpriram essa função, donde resulta que a única solução viável para tal fim é a que já existe em outras vias da cidade, inclusive o Eixo Monumental: velocidade reduzida e semáforos para a travessia segura dos pedestres, em complemento às passagens subterrâneas.

O senhor acredita que o problema das travessias do Eixão revela uma falha mais ampla no planejamento urbano de Brasília?
Se por "falha no planejamento urbano" você se refere à ausência de ações concretas do poder público para a solução do problema notório de periculosidade da via, minha resposta é afirmativa. Não se trata de um problema específico do governo atual, mas que remonta às origens da cidade e infelizmente jamais foi enfrentado adequadamente, na forma do que prevê a Lei. Não apenas nas travessias do Eixão, o tema da mobilidade urbana em Brasília carece de atenção. Há uma certa insuficiência e má qualidade dos transportes coletivos por aqui. A política nacional de mobilidade urbana propõe a preferência aos modais coletivos, em detrimento do uso de veículos individuais motorizados.

Acredita que diminuir a velocidade pode prejudicar a fluidez do trânsito e aumentar o tempo de deslocamento de milhares de motoristas?
Sim, não há como negar que haverá um insignificante prejuízo à fluidez do trânsito. Tal prejuízo foi calculado pelos especialistas: o percurso de uma ponta a outra do Eixão a 60km/h terá um acréscimo de pouco menos de cinco minutos; talvez um pouco mais, pelo tempo dos semáforos. É um tempo equivalente ao que um pedestre normalmente espera até que um semáforo abra, para cruzar qualquer via. Num juízo de proporcionalidade, penso que é um "sacrifício" razoável, e que será largamente compensado pela segurança que irá salvar vidas e integridade física das pessoas. Há outros aspectos a se ponderar: a redução da velocidade não propicia segurança apenas para pedestres, mas também para os motoristas. Há também uma elevada ocorrência de acidentes entre veículos no Eixão, que poderiam ser mitigados se a velocidade média da via fosse mais reduzida. Há uma unanimidade entre os estudiosos do trânsito de que a redução dos limites de velocidade resulta em sensível diminuição dos sinistros de todos os tipos. Os usuários frequentes do Eixão por certo já se depararam várias vezes com acidentes que, aí sim, ocasionam engarrafamentos monstruosos. Brasília tem um notório excesso de veículos. Quando se reduz o limite de velocidade, permite-se também uma redução na distância entre um veículo e o que transita à sua frente. Por conseguinte, permite-se também um aporte maior de veículos ao mesmo tempo. Outro fator que não se pode negar é que a discussão sobre limite de velocidade é na verdade um tanto inócua para os que realmente usam frequentemente a via, pois nos horários de "pico", a velocidade média do Eixão não chega a 40km/h. Se duvida, veja como fica a via a partir das 16h30. Um cidadão que, por exemplo, sai do trabalho no SCS por volta das 17h em direção à sua residência no Guará jamais terá a oportunidade de transitar no limite máximo de velocidade do Eixão. Logo, todo esse temor sobre a fluidez é, na realidade, um tanto artificioso. De todo modo, reitero que se a questão é: vale a pena exigir um pouco mais de tempo no trânsito para salvar vidas, não há como se cogitar qualquer resposta que não a afirmativa. O valor "fluidez do trânsito" não prevalece sobre o valor "proteção à vida". Enfim, como diz o ditado: "mais vale perder um minuto na vida do que a vida num minuto".

Como equilibrar o direito de circulação dos motoristas com o direito à vida e à segurança dos pedestres?
Tornando a via mais segura para todos. No Eixão, isso só será possível mediante: 1) a redução do limite de velocidade, o que trará mais segurança para quem esteja em qualquer tipo de veículo, de caminhões a bicicletas; 2) a implementação de semáforos, que trarão segurança para a travessia de pedestres em nível; 3) a recuperação e manutenção adequada das passarelas de pedestres, estruturas auxiliares de segurança para pedestres.