

Revista

URBANIDADE

Edição n. 1 - Janeiro 2023



Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios



**Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios**



Sumário

05

Conversa com especialista
Gestão da velocidade

Víctor Pavarino

07

Rede Urbanidade Entrevista
David Duarte Lima
Os riscos da velocidade

12

Renata Aragão
A impunidade e o VW/UP TSI

16

Acontece na
nossa cidade
**Polêmica no
Guará II**

21

**Visão da Rede
Urbanidade**

Morte trágica na
plataforma superior da
Rodoviária acende alerta
sobre planejamento de
mobilidade urbana

24

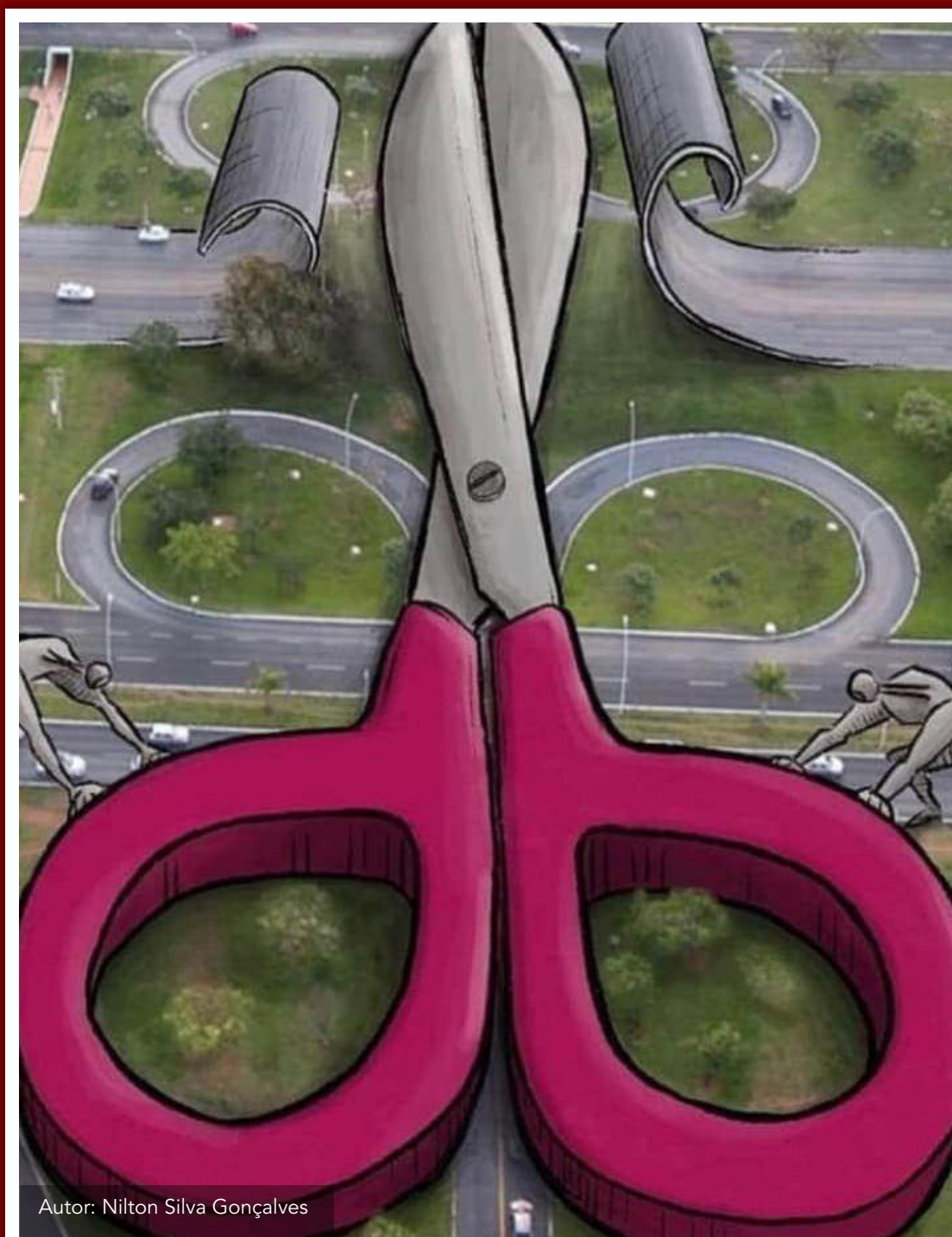
Suécia

Um exemplo a ser seguido
na redução de velocidade

26

Exemplos de cidades
que implantaram

**Zonas de
Velocidade
Reduzida**



Autor: Nilton Silva Gonçalves

EDITORIAL

Costuma-se dizer que, em Brasília, as pessoas têm cabeça, tronco e rodas. Isto se deve à concepção rodoviária da cidade, que assegura ao automóvel o posto de principal meio de deslocamento da população.

Essa opção seria compreensível na época em que a nova capital foi criada, no auge do movimento modernista; todavia não mais se justifica nos dias atuais. De fato, os espaços cada vez maiores dedicados ao transporte individual motorizado têm comprometido a qualidade de vida dos brasilienses e desfigurado o plano original proposto por Lúcio Costa, sem solucionar os grandes problemas de mobilidade que o Distrito Federal e os municípios que o cercam apresentam, especialmente em relação aos pedestres, ciclistas e aos que dependem do transporte público coletivo para se deslocar.

O Eixo Rodoviário, também conhecido como Eixão, funciona como um muro invisível que segrega as porções leste e oeste do Plano Piloto e coloca em risco a vida daqueles que ousam atravessá-lo diariamente. As vias que ligam Brasília às demais cidades são denominadas “estradas-parque”, como é o caso da Estrada Parque Taguatinga – EPTG; contudo tal alusão não faz mais tanto sentido, pois, há muito, o verde que as emoldurava deu lugar para o concreto utilizado na ampliação do número de faixas de rolamento e na construção de novos viadutos.

Além disso, a precariedade do transporte coletivo continua deixando as pessoas extremamente dependentes do carro, o que traz impactos negativos não apenas para o meio ambiente e a saúde da população, mas também para o aumento da violência no trânsito.

Nesta primeira edição da Revista Urbanidade, trataremos da temática da VELOCIDADE, principal fator de risco em sinistros de trânsito no Brasil,

que aumenta a gravidade e a letalidade das colisões, sobretudo para os mais vulneráveis, como os pedestres e ciclistas.



Autor: Nilton Silva Gonçalves

Revista Urbanidade

CORPO EDITORIAL

COORDENADOR DA REDE URBANIDADE
DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA

COORDENADORAS DA SUBCOMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO
INGRID LUIZA NETO
ROSANA BAIOCO

SUBCOMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

AFONSO MORAIS
ANA JÚLIA PINHEIRO RODRIGUES
MARCELO SIMAS RAMOS
RENATA ARAGÃO
ZULEIDE DE OLIVEIRA FEITOSA

REVISÃO

SAMARA BOTELHO VAZ ALMEIDA

AS OPINIÕES EMITIDAS PELOS COMENTARISTAS E ENTREVISTADOS NÃO REFLETEM NECESSARIAMENTE O ENTENDIMENTO INSTITUCIONAL DO MPDFT ACERCA DOS ASSUNTOS TRATADOS.

INFORMAÇÕES SOBRE A REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO - REDE URBANIDADE EM:
WWW.MPDFT.MP.BR/SITE/REDEURBANIDADE



Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao **Ministério Público do Distrito Federal e Territórios** pelo apoio prestado na revisão, diagramação e divulgação da Revista Urbanidade.

Agradecemos ao senhor **Leandro de Melo Rocha**, Oficial de Promoção Comercial da Embaixada da Suécia no Brasil, pelas informações compartilhadas sobre o Programa Visão Zero.

Agradecemos à **Ana Carboni**, da União dos Ciclistas do Brasil, pelas informações compartilhadas sobre o Projeto Vias Seguras.

Agradecemos a **todos os membros da Rede Urbanidade**, que voluntariamente cedem seu tempo e disponibilidade para tornar a mobilidade no Distrito Federal cada vez mais segura, saudável, acessível e sustentável.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do MPDFT

Revista Urbanidade / Ministério Público do Distrito Federal e Territórios. –
N. 1 (2023)- . – Brasília : MPDFT, 2023- .

Quadrimestral.

Disponível também: <www.mpdft.mp.br/site/revistaurbanidade>.

1. Mobilidade urbana – Periódico. I. Distrito Federal (Brasil). Ministério Público do Distrito Federal e Territórios. II. Título: Revista Urbanidade.

CDD 388.4

05

Conversa com especialista Gestão da velocidade **Victor Pavarino**

Assessor em Segurança Viária e Mobilidade Sustentável da Organização Pan-Americana da Saúde / Organização Mundial da Saúde

Conversamos com **Victor Pavarino**, Assessor em Segurança Viária e Mobilidade Sustentável da Organização Pan-Americana da Saúde / Organização Mundial da Saúde, sobre os riscos da velocidade.

O especialista resgatou um dos marcos mais recentes da década atual, a 3ª Conferência Ministerial Global em Segurança Viária, que aconteceu em Estocolmo, na Suécia, em fevereiro de 2020.

“Naquela conferência, havia muita expectativa para se falar mais dos fatores de risco ditos ‘emergentes’, como a direção distraída com smartphones, o uso de patinetes, a direção sob efeitos de drogas ou com sono, além da automação veicular e outros temas que não estavam no radar nas conferências anteriores. E Estocolmo não deixou de reconhecer tudo isso. Mas foi muito maior a ênfase nos problemas básicos que ainda persistem no trânsito e que respondem pela imensa maioria da sinistralidade no trânsito. São os fatores clássicos que a gente já conhece: beber e dirigir; não usar o cinto de segurança ou o capacete, no caso dos motociclistas e, principalmente, o excesso de velocidade, até porque a velocidade perpassa os outros fatores também”.



Segundo o especialista, a importância do fator velocidade sobre todos os demais fatores foi reafirmada e registrada na própria Declaração de Estocolmo.

Algumas recomendações presentes na Declaração são:

* Criar zonas com limites de 30 km/h (se não 30, algo próximo a 30) onde há maior variedade de veículos e a presença de usuários mais vulneráveis (como pedestres, ciclistas).

“É preciso gerar uma demanda social para a gestão da velocidade.”

“Essa recomendação de criação de mais vias calmas foi dada pelo componente ‘pedagógico’ que elas têm para um processo paulatino de readequação de limites de velocidade nas vias urbanas. E esse, aliás, acabou sendo o tema da 6ª Semana Mundial de Segurança no Trânsito, da ONU em 2021”, afirma Victor.

* Reduzir a energia cinética nas vias, especialmente nas vias urbanas locais, com ênfase na viabilização de infraestrutura favorável a baixas velocidades.

“Foi reforçado o que já sabemos que, nos choques, os impactos aumentam na proporção quadrática do aumento da velocidade. E aumentam tanto a probabilidade quanto a gravidade dos sinistros, em especial para pedestres e ciclistas. Em um choque com um carro a 30 km/h a probabilidade de um pedestre ou ciclista morrer é 10%. A 40 km/h essa chance já sobe para 30% e a 50km/h sobe para 85%. Vale lembrar que, com a readequação dessas velocidades, o aumento do tempo de viagem é mínimo e pode inclusive beneficiar o fluxo veicular”, ressalta o especialista.

Victor Pavarino faz algumas conclusões sobre o tema, com base na literatura da área e no último relatório global da Organização Mundial da Saúde:

“Entre todas as iniciativas voltadas à segurança viária, a gestão da velocidade é, em regra, o principal componente. Além do risco e da fragilidade dos mais vulneráveis no trânsito, isso vale também para quem está nos carros. Nas colisões laterais, por exemplo, a chance de lesão fatal quando um carro atinge outro a mais de 60 Km/h é de mais de 80%. Há também um grande desafio a cargo das áreas de educação e comunicação e marketing social,

que é gerar nas pessoas uma percepção do perigo e da correlação de forças envolvidas na velocidade. É preciso gerar uma demanda social para a gestão da velocidade. Se a sociedade não demandar gestão da velocidade, se a sociedade não ‘comprar’ isso como algo importante, dificilmente os governos vão priorizar o controle da velocidade. E aí está o papel importante dos educadores, da imprensa, das ONGs, dos pesquisadores, das associações de trabalhadores e dos influenciadores e formadores de opinião.

Sei que isso não é uma tarefa fácil. Falar sobre a correlação de forças das velocidades, de energia cinética é um tema abstrato para muita gente, apesar das consequências serem bem concretas. Além disso, é difícil para o senso comum pensar que reduzir velocidade não vai aumentar muito o tempo de viagem, nem gerar mais congestionamentos. Assim, a gestão da velocidade vai exigir uma mudança de hábitos muito arraigados. Mas é possível e

a gente consegue fazer, assim como conseguimos mudar o hábito de fumar em ambientes fechados (que foi algo que também enfrentou muita resistência)”.

Para saber mais sobre a gestão da velocidade, acesse:

Gestão Da Velocidade: um Manual de Segurança Viária Para Gestores e Profissionais da Área: https://www.paho.org/bra/dmdocuments/Gestao_de_velocidade.pdf

Velocidade e os Acidentes de Trânsito: https://www.paho.org/bra/dmdocuments/livreto_Velocidade.pdf

Speed Management Hub: <https://www.roadsafetyfacility.org/speed-management-hub>





David Duarte Lima

Professor da Universidade de Brasília

Os riscos da velocidade

Ainda sobre a temática da velocidade, convidamos o professor **Dr. David Duarte Lima**, que tem mais de 30 anos de estudos e pesquisas dedicados ao trânsito e um curriculum que mescla sólida formação acadêmica com a participação em campanhas e organizações não governamentais dedicadas a transformar as vias e o espaço público do DF em um ambiente mais seguro e mais humano.

David Duarte Lima é um dos professores da Universidade de Brasília (UnB) que se dedicou à campanha Paz no Trânsito (1996-1998) ao lado do professor **Gláucio Ary Dillon Soares**. Durante a campanha, foi coordenador do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito. Depois se tornou um dos fundadores da ONG Rodas da Paz. Conhecido para além das fronteiras do DF, foi também coordenador do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

É Doutor em Segurança de Trânsito pela Université Libre de Bruxelles,

professor associado da UnB e, atualmente, presidente do Instituto de Segurança no Trânsito (IST).

Vamos conhecer um pouco do que pensa **David Duarte Lima**, a voz que nos ajuda a entender as mazelas, a lógica e os eventos no trânsito pela Rádio CBN, da qual é colunista.

David, qual é a velocidade máxima razoável para se ter uma cidade mais protegida de eventos violentos no trânsito?

“Ao lado do consumo de álcool, a velocidade é a grande inimiga da segurança do trânsito, isso por três razões básicas. Primeiro porque ela aumenta o risco de colisão, de acidente ou de desastre. Segundo porque aumenta a distância de reação e de parada – então, quanto maior a velocidade, maior a distância percorrida até o condutor ter alguma reação. Até mesmo em relação ao pedestre, diminui as chances de ele ter uma reação e fugir da situação de risco. Em



“Eu conheço o projeto Vias Seguras, da União dos Ciclistas do Brasil (UCB). É um projeto muito bom e deveria ser adotado e implementado em diversas cidades”



terceiro lugar, a velocidade aumenta a gravidade das lesões e aumenta exponencialmente – isso é, uma colisão a 60 km/h é muito mais brutal do que a 30 km/h, por exemplo. Você dobra a velocidade e você multiplica a violência e a virulência da colisão e, conseqüentemente, das lesões.

Velocidade máxima é aquela em que os pedestres, os ciclistas e as outras pessoas na rua se sintam seguras. Então, onde há travessia, onde há ciclistas, nas cercanias de escolas e de hospitais, ou em situações de feira na rua, de aglomerações, a velocidade tem de ser muito reduzida, ela deveria ser de, no máximo, 30 km/h.

Agora, é possível organizar a cidade de forma a ter um trânsito rápido, um trânsito de veículos automotores relativamente rápido. Onde não passem ciclistas, onde não tenham acesso os pedestres, isso é muito comum em diversos países. E há uma forma de fazer acalmamento ou moderação de trânsito por uma série de técnicas, que em inglês é chamado de 'Traffic Calming'.

Veja bem, a segurança não é uma opção, não é uma alternativa que a gente pode usar ou não. A segurança é um direito básico, garantido inclusive pela Constituição. Então, onde não é possível ter segurança, não é possível ter tráfego. E a segurança significa para todos e especialmente para os mais vulneráveis. Trânsito seguro não é opção, é obrigação”.

Você conhece o projeto Vias Seguras da União dos Ciclistas do Brasil?

“Eu conheço o projeto Vias Seguras, da União dos Ciclistas do Brasil (UCB). É um projeto muito bom e deveria ser adotado e implementado em diversas cidades”.

O Projeto Vias Seguras é uma iniciativa de incidência legislativa federal coordenada pela UCB – União de Ciclistas do Brasil, que busca desmistificar a readequação de velocidades nas vias brasileiras e, com base em estudos técnicos, propor alteração da legislação.

O foco é na segurança viária a fim de melhorar as condições de mobilidade para pedestres, pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida e ciclistas.

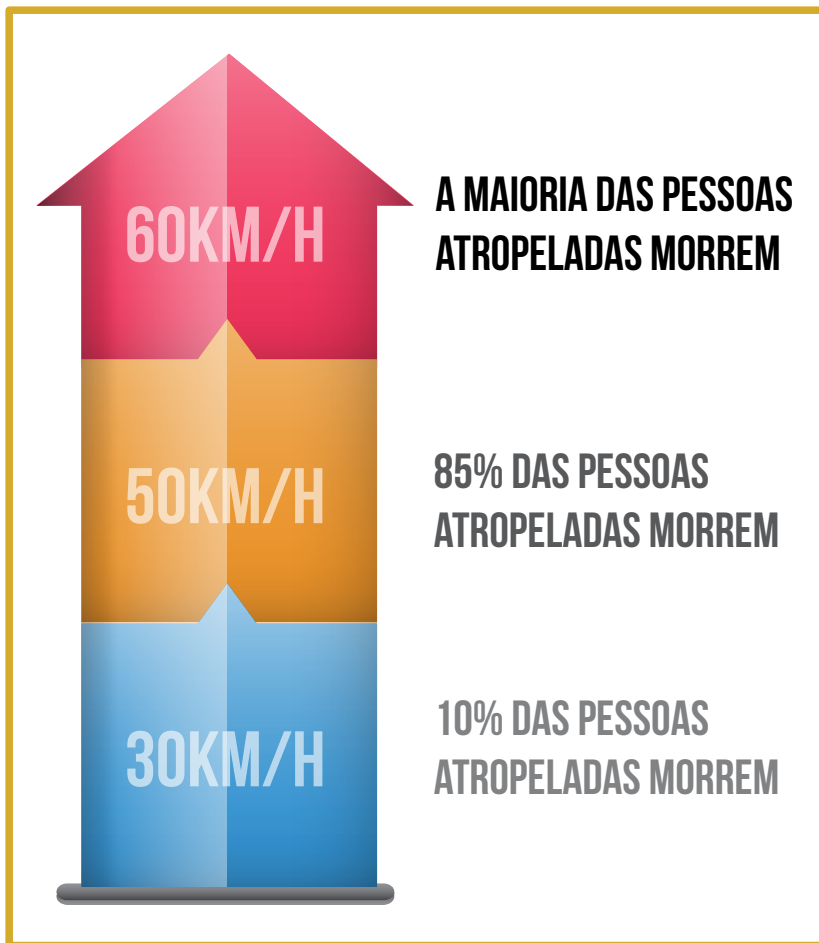
A principal infração de trânsito no Brasil é o excesso de velocidade, que também é o maior fator de risco em sinistros de trânsito. Os limites de velocidade praticados nas cidades brasileiras (bem acima de 50km/h) são um dos principais motivos da morte de mais de 25 mil ciclistas no Brasil (de 1998 até o presente). Neste contexto, surgiu o Projeto Vias Seguras, que tem como objetivo principal a readequação da velocidade nas vias das cidades brasileiras.

Para saber mais sobre o Projeto Vias Seguras:

<https://uniaodeciclistas.org.br/projeto-vias-seguras/>

O DF adota as velocidades de: 80 km/h (Eixão, ligações entre as cidades, L4 Sul); 70 km/h (Lago Sul); 60 km/h e 50 km/h em poucos trechos. Qual é a diferença do impacto que o mesmo carro, por exemplo um automóvel de duas toneladas, pode causar a um pedestre ou a um ciclista nessas quatro diferentes velocidades?

“Várias pessoas, inclusive eu, têm defendido, há muito tempo, a readequação da velocidade em



Não se pode afrouxar ou baixar a guarda com relação ao controle de velocidade, especialmente em áreas urbanas. Quem sofre mais, evidentemente, são pedestres e ciclistas.

O nosso tráfego é grande inimigo também das pessoas com mobilidade reduzida, como cadeirantes, cegos, surdos. Quem tem algum tipo de deficiência sofre mais, são praticamente alvos do excesso de velocidade nas nossas cidades, são muito desconsiderados – e é preciso levar isto em consideração”.

Dos países cujos programas de redução de mortes no trânsito você conhece, você consegue reunir providências comuns adotadas?

“Brasília tem um grande problema, que é o traçado viário. Nós temos uma cidade tombada, a gente pode mexer pouco na cidade do ponto de vista estrutural - nós temos as escalas que são tombadas. Nossas pistas são muito convidativas à velocidade por duas razões. A primeira porque a perspectiva é longa – no Eixão, nos eixinhos, nas estradas parque e mesmo nas vias que cortam os bairros. São vias retas de longa profundidade, que o motorista vê lá longe. Isso convida o motorista a afundar o pé direito no acelerador.

A segunda razão é que a largura das faixas de rolamento é muito generosa. É possível reduzir as faixas de rolamento em 10, 20 centímetros, e em algumas vias reduzir até mais, para levar o motorista a tirar o pé do acelerador. É uma das técnicas utilizadas – há outras, há várias técnicas de readequação de velocidade. Só que as nossas vias mais que convidam, induzem os motoristas a acelerar.

áreas urbanas, como no Eixão, por exemplo. Se uma pessoa gasta seis minutos a 80 km/h no Eixão para ir de uma ponta da cidade até a Rodoviária - são seis quilômetros - o motorista pode dar, em prol da segurança, mais um minutinho e dirigir a 60 km/h por hora. A velocidade do Eixão e de outras vias deve ser, sim, reduzida e controlada, até porque nenhum país reduziu a mortalidade e o número de feridos no trânsito sem reduzir a velocidade – readequar, controlar e fiscalizar a velocidade, especialmente em áreas urbanas.

A velocidade no Eixo Rodoviário é excessiva. O Eixo Rodoviário inclusive causa uma fratura na cidade, divide a parte Leste da parte

Oeste - aquilo é um horror para os pedestres. Acontece em Brasília, mas não só em Brasília. Isso é recorrente no Brasil e a grande ameaça disso é uma quantidade enorme de veículos, cada vez maior, e os pedestres, os ciclistas, as pessoas vulneráveis e pessoas com mobilidade reduzida ficam ameaçadas no espaço público o tempo todo.

O que nós sabemos é que a 30 km/h cerca de 10% das pessoas atropeladas morrem. A 50 km/h, ou seja, nem dobramos a velocidade, 85% das pessoas morrem - isso em média, para todos os tipos de colisão, para todas as idades e para todos os tipos de veículos. E a 60 km/h, não sobra praticamente ninguém, então a velocidade é uma grande inimiga.

Em outros países, especialmente na Europa, o que eles têm feito? Eles têm modificado o traçado urbano das vias, quebrado perspectivas muito longas, para levar o motorista a retirar o pé do acelerador. As áreas residenciais são muito protegidas; muda-se a textura do pavimento. Porque, veja bem, numa cidade como Pirenópolis (GO) ninguém anda a 120 km/h mesmo que se coloque por lá uma placa autorizando “velocidade máxima igual a 120 km/h” – estou falando do centro da cidade, ali da parte histórica. Ainda assim, todo mundo andaria a 20 km/h, por quê? Porque a textura do pavimento, o tipo de via, o traçado, toda a cidade “conta” para o motorista que ali não se pode passar de 30 km/h ou no máximo 40 km/h.

A gente precisa utilizar uma série de técnicas para induzir, e até mesmo obrigar, o motorista a tirar o pé do acelerador e andar na velocidade que é de segurança. Quem faz o projeto é também responsável pela segurança. E aqui em Brasília, e em outras cidades também, a gente sabe que os nossos engenheiros veem o trânsito quase que exclusivamente atrás de um volante. Eles não ligam se tem ciclistas, se tem pedestres e pessoas com dificuldades no trânsito”.

Nos processos judiciais ainda se discute se teria sido a velocidade a causa da morte da vítima. E as perícias, por vezes, não apontam com muita clareza o peso deste componente. Que medida reduziria a subjetividade deste debate que ainda ocorre nos tribunais? É uma questão cultural olhar a velocidade como um “direito” de quem detém o automóvel?

“Esse é realmente um problema. O que falta é a Justiça aplicar a lei. O Código de Trânsito, inclusive, diz que é ‘sem prejuízo do Código Penal’ em caso de lesão e de morte. Só que os nossos juízes são muito benevolentes com os condutores que matam no trânsito.

De outro lado, há uma questão que é ‘acidente’. Então um sujeito às vezes está a 120 km/h na área urbana, bebeu e depois chama-se isso de acidente, quando realmente não é acidente - a Justiça tem que olhar.”

Você conhece algum estudo que avalie o impacto desta mudança recente que permite ao condutor acumular até 40 pontos na Carteira Nacional de Habilitação? E qual é, na sua avaliação, a consequência prática disso?

“Dirigir não é um direito natural. Você precisa ter uma habilitação, ou seja, habilidades para dirigir; então para isso se faz curso, se conscientiza. É uma concessão do Estado.

A ideia da carteira por pontos existe em vários países da Europa e em alguns estados americanos. A ideia por lá é tirar a carteira daquele infrator contumaz. O sujeito erra uma vez, duas vezes, cinco vezes e aí ele comete grandes infrações. O Estado vai lá e fala: “Olha você tem a carteira, mas você não está fazendo bom uso do direito que lhe foi concedido”.

Na maioria dos países da Europa, eles dão uma espécie de banco. Dá tantos pontos, por exemplo 20 pontos, varia de país para país. E o motorista vai perdendo pontos à medida em que comete infrações. Então se ele perder todos os pontos, ele perde também a carteira.

Aqui no Brasil é uma coisa que se faz

somando pontos, como a gente conhece. A ideia é o condutor que erra muito tem que ser submetido a um curso ou até dele ser retirado completamente o direito de dirigir. É um direito concedido pelo Estado e o Estado pode tirar esse direito do cidadão.

Mas o que a gente sabe é que, quando a legislação aperta, o condutor fica mais atencioso, de forma geral - isso mostram estudos na Espanha, na França. Eu conheço dois estudos do Instituto de Pesquisa de Trânsito e Transporte da França. Eles têm alguns estudos mostrando que, onde tem afrouxamento, as colisões e o desrespeito à lei aumentam. Quando há um aperto, e tem um estudo desse muito interessante do Instituto de Trânsito da Universidade de Valência, é que quanto mais se aperta mais as regras são seguidas”.

Depois de tantos anos falando sobre trânsito e estudando o assunto, você ainda tem esperança de ver um cenário de civilidade e respeito à vida no Brasil? O que precisaria mudar?

Olha, tem mais de 30 anos que eu estudo esse tema, minha tese de doutorado aborda as questões de trânsito. O Brasil tem jeito, o trânsito tem jeito. Só que a gente precisa fazer ainda uma longa caminhada.

E eu afirmo que tem jeito, porque, aqui em Brasília, a gente tem um exemplo: quando uma jornalista chamada **Ana Júlia Pinheiro**, um coronel chamado **Renato Azevedo**, um diretor do Departamento de Trânsito chamado **Luiz Miura** se uniram com o Detran, com o Correio Brasileiro, com a Polícia Militar e com grande parte do governo, e arrastaram a sociedade para dizer “olha o que tá acontecendo aqui é absolutamente indecente”.

Naquela época, eu me lembro, 10% de todas as mortes de Brasília aconteciam no trânsito. Brasília tinha seis mil mortes por causas diversas, de todas as idades, de todas as causas – câncer, doenças infecciosas, doenças parasitárias, doenças do aparelho respiratório - eram em média seis mil mortes por ano e 10% deste total era devido ao trânsito.

Eu não conheço nenhum país que tivesse essa proporção tão alta como Brasília. O México, por exemplo, que tem uma proporção alta, contava com 3% das mortes por trânsito; a Holanda, que é um exemplo, na época, entre 0,6% a 0,7% das mortes no trânsito. Os Estados Unidos, que têm uma frota enorme de veículos automotores, era 1%. Eram 10% em Brasília e no Brasil como um todo eram 4%.

Então, Brasília tinha uma proporção de mortes de trânsito altíssima, uma das razões era a velocidade das vias; havia outras razões, mas a principal era a velocidade, quando houve essa mobilização do Correio Braziliense, que junto com o saudoso **Ismar Cardona, Ana Júlia**, enfim líderes, se reuniram e fizeram alguma coisa, houve uma mudança e houve controle de velocidade.

Eu me lembro, por exemplo, que havia deputados distritais, especialmente o **Luiz Estevão**, contra o controle de velocidade. **Luiz Estevão** entrou na Justiça contra o controle de velocidade que era feito por meio dos pardais. Enfim, houve toda uma movimentação em prol da segurança, houve uma redução das mortes, houve uma reação para que não houvesse medidas pró-segurança de trânsito e a gente viu que a segurança ganhou. A população se mobilizou, houve todo um movimento.

Eu tenho não só esperança, eu tenho certeza de que a coisa pode

melhorar, por várias razões. Primeiro porque Brasília é um exemplo, a gente provou aqui que pode haver mudança.

No primeiro ano de implantação da faixa de pedestres aqui, o que se dizia? Isso era altamente impensável, “como que o carro vai parar para um pedestre passar?”, “Isso é coisa de país desenvolvido”. E aqui em Brasília foi feito, “isso é uma loucura”, mas foi feito, então há esperança.

A primeira coisa, readequou-se a velocidade. Segundo, a população quando é mobilizada, quando se mostra o benefício da segurança, ela abraça a causa. Tanto é que a faixa de pedestres está aí até hoje e não é por falta de ataques, mas a faixa resiste. Às vezes negligenciam tudo, mas a faixa resiste, as pessoas respeitam, os condutores têm orgulho e serviu de exemplo para o país.

No primeiro ano de implantação da faixa houve uma redução de 39% quase 40% da mortalidade de pedestres, então há formas de fazer isso. É preciso fazer isso, e, como eu disse no início, a segurança não é uma opção, a segurança é um direito básico, é uma necessidade básica da população. É preciso trabalhar muito. Vai mesmo haver oposição, erros, problemas, mas a gente tem avançado e precisa avançar.

Eu continuo crente, vou chamar de crente, esperançoso, de que se pode melhorar e é possível melhorar. E Brasília, se você olhar, é uma mistura de um pedaço do Nordeste, do Sul, do Sudeste, do Centro-Oeste, de Goiás, de Mato Grosso, do Norte. Então, se aqui deu certo é possível fazer isso em todo o Brasil.

Agora nós precisamos avançar muito mais. Nós ainda temos níveis de acidentalidade, de mortalidade, de indecência no trânsito que são inaceitáveis.



Artigo de Opinião

Renata Aragão

A impunidade e o VW/UP TSI

Mãe de Raul Aragão

Coordenadora Geral da ONG Rodas da Paz

Coordenadora da Sucomissão de Sensibilização de Agente Públicos da Rede Urbanidade

Homicídio culposo, 2 anos em regime aberto e 2 meses para tirar uma nova habilitação?!

Por incrível que possa parecer, foi essa a sentença imposta ao indivíduo que atropelou e matou Raul Aragão. O motorista decidiu conduzir seu veículo, um UP TSI, a aproximadamente 100km/h (segundo laudo pericial), numa tarde de sábado, pela L2 Norte, em Brasília, cuja velocidade máxima permitida é de 60km/h, cometendo infração gravíssima de excesso de velocidade.

Uma sentença como a imputada a esse motorista infrator está necessariamente permeada por visões muito enraizadas, as quais precisam ser expostas e denunciadas. Afinal, por que o Brasil trata com tanta condescendência seus criminosos de trânsito?

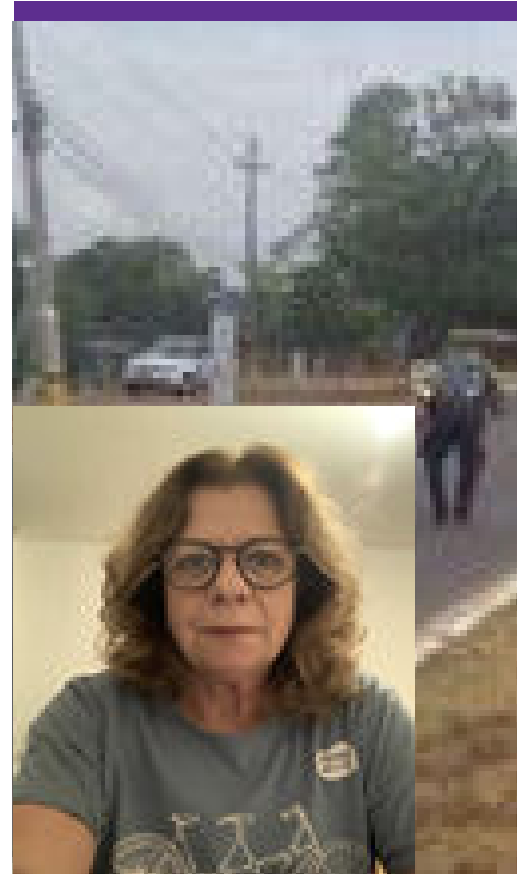
O próprio termo “crime de trânsito” soa estranho para muitas pessoas. Em geral, os crimes como vemos retratados diariamente em nossos noticiários referem-se ao uso de armas de fogo, ou estão relacionados a furtos e roubos, situações em que o agressor está muito bem identificado no imaginário social. Muito diferente do que ocorre com o crime de trânsito, no qual parece haver um ar de fatalidade

ou “acidente”, em que, no máximo, pode ter havido “imprudência” ou “imperícia” de uma das partes envolvidas. A palavra “crime” parece não se aplicar à violência brutal ocorrida nesse contexto.

Mesmo depois de realizada a perícia e o julgamento, procedimentos em que se evidenciam as responsabilidades, impera a tolerância com os agressores, que usufruem da benevolência da segurança pública, da Justiça em todas as suas instâncias, e de parte da sociedade. Esse entendimento é patente, sobretudo, para crimes de trânsito que não envolvem ingestão de bebida alcoólica por parte do infrator.

O veredicto do julgamento pela morte de Raul Aragão enquadra-se na situação acima relatada e escancara a dificuldade da atuação policial e dos legisladores e operadores do Direito em relação aos crimes cometidos ao volante.

O motorista que causou a morte de Raul sequer perdeu a permissão para dirigir, apesar de um laudo técnico pericial indicar que ele estava cometendo infração gravíssima de excesso de velocidade no momento



“um carro não é um videogame, não se pode simplesmente recomençar o jogo depois do game over.”

do atropelamento. Como dirigiu esse motorista nos dias seguintes ao crime? Como estão dirigindo hoje todos os que mataram no trânsito, cometendo infração gravíssima? Com certeza o Estado não acompanha e não sabe, lava as mãos como Pilatos.

Isso é assustador! Em raríssimos crimes de trânsito são adotadas medidas de prevenção. Os réus continuam dirigindo como se nada tivesse acontecido e a sociedade fica em risco. São motoristas formados pelo ambiente de permissividade, complacência e tolerância para os crimes praticados com o uso do automóvel.



UP TSI que matou o ciclista Raul Aragão
Fonte: Correio Braziliense

Retirar o direito de dirigir não é nem uma pena, mas uma medida para resguardar a sociedade. Automóveis são meios de transporte e não de lazer; um carro não é um videogame, não se pode simplesmente recomençar o jogo depois do “game over”.

Até a sentença de 1º grau, integralmente mantida na 2ª instância, tinha-se por certo uma condenação com penas pífias a serem substituídas por doação de cestas básicas e prestação de serviços comunitários. Isso já é uma impunidade parcial dada a suavidade das penas, que não educam e passam uma péssima mensagem aos condutores e à sociedade.

Em 4 de abril de 2022, concretizou-se a IMPUNIDADE TOTAL

com a publicação da decisão não unânime da 5ª Turma do STJ de anular de ofício a condenação em 2º grau, com uma tese de “erro da desembargadora relatora da 2ª instância”. Essa anulação forçou a prescrição do crime e, por formalidades, a JUSTIÇA NÃO FOI FEITA.

O anúncio da anulação e da consequente impunidade definitiva, amplamente noticiada pelas mídias em geral, causou uma grande indignação social. A morte de Raul chocou a sociedade brasileira que acompanha o caso e brada por justiça.

O processo cível de danos morais, que poderia trazer alguma consequência eficaz – aquela sentida no bolso – para o crime que

ceifou a vida de Raul, aguarda os recursos serem julgados pelo STJ. Foi mantida na 2ª instância mais uma sentença pífia e vergonhosa de 1º grau, incompatível com as rendas familiares dos dois lados. Até agora, caberá à família da vítima, composta por seis pessoas (mãe, pai e quatro irmãos), dividir o valor de um “UP TSI novo” – arma utilizada pelo motorista que matou Raul –, que, segundo propaganda da fabricante, vai de 0 a 100km em 9,2s e que une adrenalina à segurança dos que estão dentro do carro (?).

Não buscamos justiça da Lei de Talião nem vingança, mas uma contribuição à prevenção de novos casos, com uma pena que sirva para aliviar a consciência de quem

cometeu o crime e de exemplo e resposta pós-sinistro aos demais cidadãos. A violência no trânsito já é a principal causa de morte entre os jovens no mundo e o Brasil contribui muito para isso.

Raul Aragão teve morte brutal e precoce aos 23 anos. O carro o atingiu numa velocidade assassina, sem possibilidade de defesa. Ele era atleta, um futuro sociólogo, uma pessoa de riso fácil, solidário, estudioso, inteligente, culto, doce, gentil. Um cicloativista de projeção nacional, que teve seus planos e sonhos interrompidos.

Viva Raul! Sua vida foi uma grande homenagem à paz no trânsito!

O trânsito faz mais vítimas do que as guerras ou a violência urbana. Milhões de vidas são ceifadas a cada ano. No Brasil são mais de 33 mil mortos, 240 mil incapacitados e 300 mil feridos.

Recente pesquisa realizada para o projeto Vias Seguras, da UCB – União de Ciclistas do Brasil, lançado no Congresso Nacional em maio de 2022, concluiu que 8 em 10 pessoas conhecem alguém que morreu no trânsito; 2 em 10 já perderam familiares no trânsito; e 3 em 10 já perderam amizade próxima.

As vítimas e os familiares seguem a vida, mas convivem com a angústia perturbadora provocada pela impunidade, que se potencializa ao somar-se à dor da perda, ao trauma da violência e, muitas vezes, às dificuldades financeiras e ao sofrimento decorrente da incapacidade das vítimas que ficam com sequelas graves.

As vítimas se sentem injustiçadas e não acolhidas pelo Estado, basta visitar o perfil @oficialnfa para ver vários exemplos de impunidade que existem no trânsito brasileiro. Também é nesse perfil que vítimas e familiares encontram amparo, voz e apoio mútuo.

O Estado é o responsável pela segurança do cidadão e não será com sentenças pífias no Tribunal de Júri

nem com interpretações de que os crimes no trânsito ocorrem sem dolo, que se constrangerá criminosos. A fábrica de infratores e de potenciais homicidas vive da impunidade, que retroalimenta o crime de trânsito. Na tragédia, os infratores fogem da responsabilidade ou desfrutam da morosidade da justiça e da certeza de que, ao final, tudo acaba bem.

Precisamos pautar a política criminal e a política de cumprimento de pena no debate nacional para que a legislação de trânsito seja atualizada, de forma a reduzir o espaço de subjetividade por parte da polícia e/ou dos operadores do Direito em relação ao caráter doloso dos crimes de trânsito que resultam em mortes e/ou danos físicos graves provocados por motoristas que cometem infrações gravíssimas segundo o Código de Trânsito.

Quem era Raul Aragão?

Raul era um ciclista experiente, pesquisador da área de mobilidade e militante pelo uso da bicicleta como meio de transporte. Estudante de sociologia da UNB, era voluntário da Rodas da Paz. Um homem jovem, brilhante, cicloativista de projeção nacional. Representou a Rodas em congressos e encontros em outros estados e países e tinha vínculo especial com Recife, cidade onde nasceu.

Para saber mais sobre o processo de condenação pelo atropelamento de Raul Aragão, acesse:

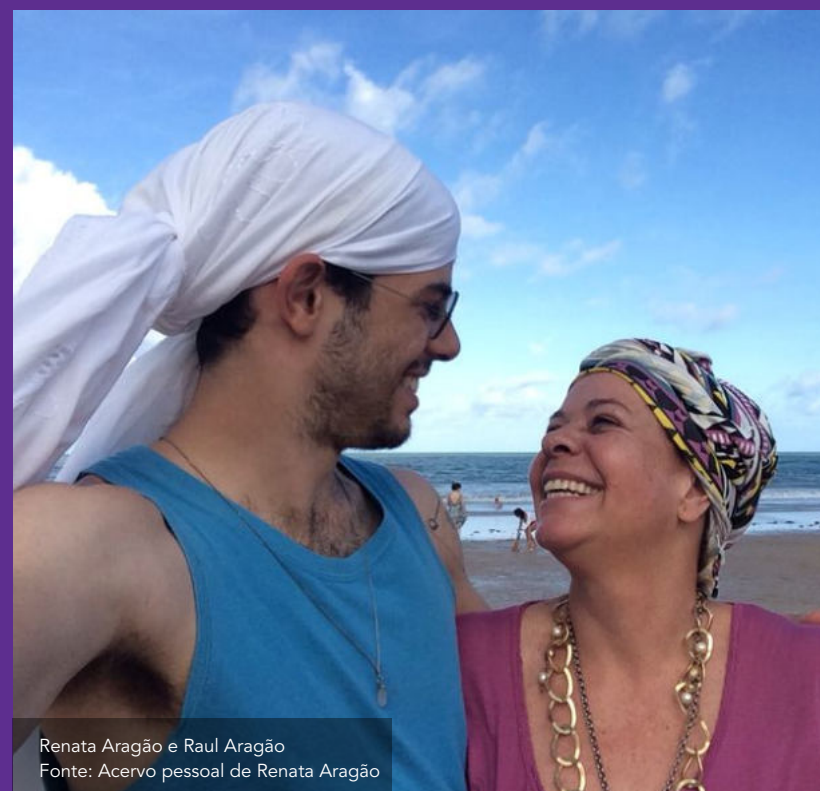
Superior Tribunal de Justiça (2022): <https://www.conjur.com.br/dl/condenacao-baseada-laudo-pedido.pdf>



Raul Aragão em passeio ciclístico
Fonte: Acervo pessoal de Renata Aragão



Renata Aragão e Raul Aragão
Fonte: Acervo pessoal de Renata Aragão



Renata Aragão e Raul Aragão
Fonte: Acervo pessoal de Renata Aragão



Raul Aragão em ação de educação para o trânsito
Fonte: Acervo pessoal de Renata Aragão

Acontece na nossa cidade

Polêmica no Guará II

O Guará II vive um momento crucial no que tange à mobilidade ativa. No final de 2021, teve início a obra de requalificação da Avenida Central, financiada com recursos privados das construtoras, conforme determinado em termo de compromisso assinado em 2009, como compensação pelos grandes prédios residenciais construídos em parte do contorno da cidade.

Dividida em três trechos, a intervenção projetou requalificação das calçadas, com ciclovia compartilhada, estacionamento, espaço reservado para as baias dos ônibus nas paradas nos trechos 1 (da Estação Guará de metrô até a delegacia) e 2 (entre a delegacia e o Edifício Consei). Havia, ainda, a previsão de construção de uma praça atrás da delegacia e de ciclovia bidirecional paralela à calçada no trecho 3 (do Edifício Consei até o Edifício Pedro Teixeira).

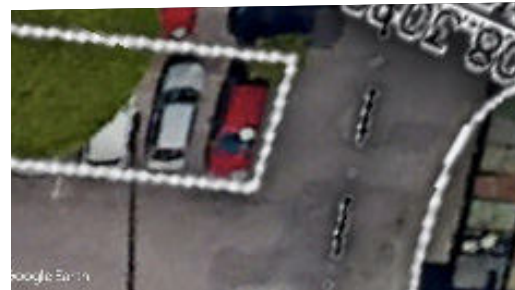
É considerada um avanço em termos de acessibilidade – pois atravessa a cidade com segurança de uma ponta a outra pela Avenida Central. Contudo, uma grande controvérsia atribuída a falhas na comunicação com as lideranças comunitárias, e até mesmo com a Administração do Guará, se instalou.

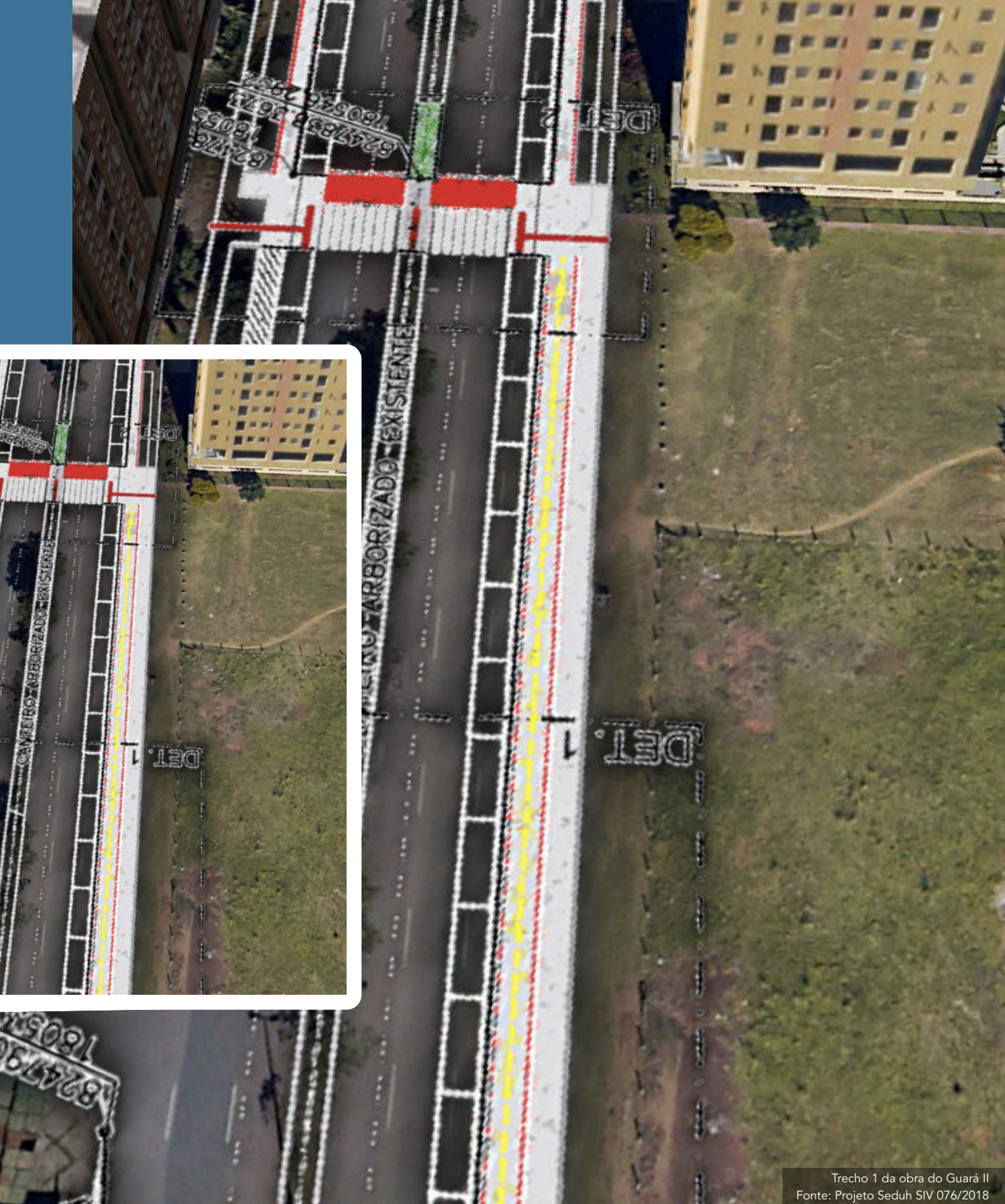
Para apresentar o projeto e dirimir dúvidas, aconteceram duas reuniões na Administração, nos dias 21 de

março e 4 de abril de 2022, com a participação de cerca de 100 cidadãos; do titular da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh), Mateus Oliveira; da administradora, Luciane Quintana e outras autoridades. Porém, o clima tenso e a insatisfação das pessoas presentes no auditório não permitiram que houvesse explicações.

Os moradores da cidade reclamaram que rampas de acesso às faixas de pedestres avançavam para a segunda pista de rolamento; que baias de ônibus haviam sido suprimidas e queixavam-se do estreitamento nas extremidades inicial e final do trecho 1. Para a população, a obra, sem qualquer sinalização horizontal, de responsabilidade do Departamento de Trânsito (Detran) não fazia sentido. Nesse contexto, um grupo de ciclistas formado por moradores da cidade, representantes da Rede Bike Anjo e da União de Ciclistas do Brasil (UCB), atendeu ao convite da Rodas da Paz e percorreu os trechos com o projeto em mãos, para analisar in loco o funcionamento das intervenções propostas.

O trecho 1, já bastante adiantado, mostrou que o projeto priorizou a acessibilidade e a mobilidade ativa (a pé e por bicicleta). Para os locais onde antes havia

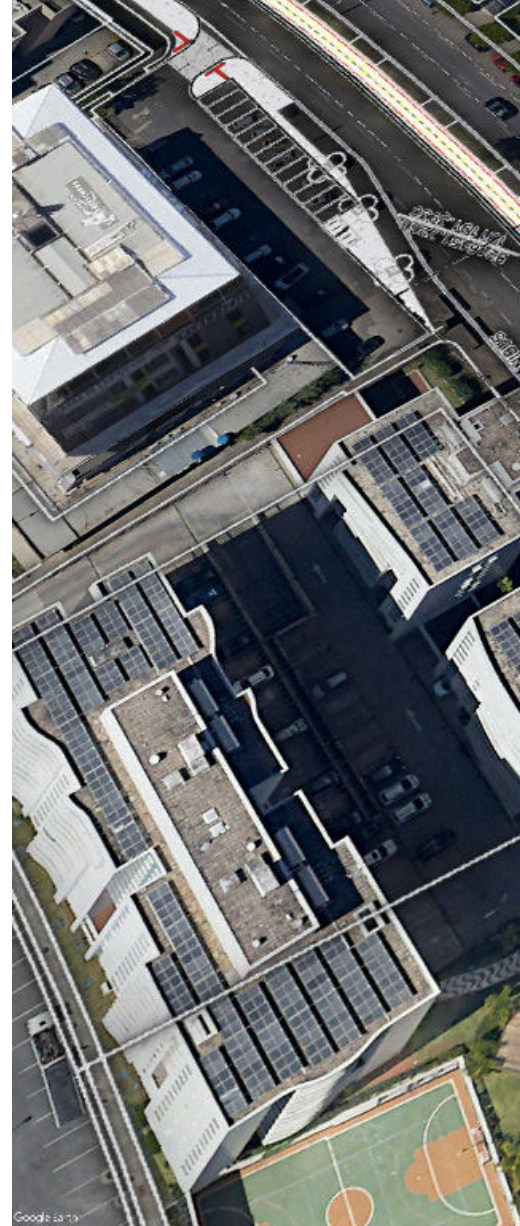
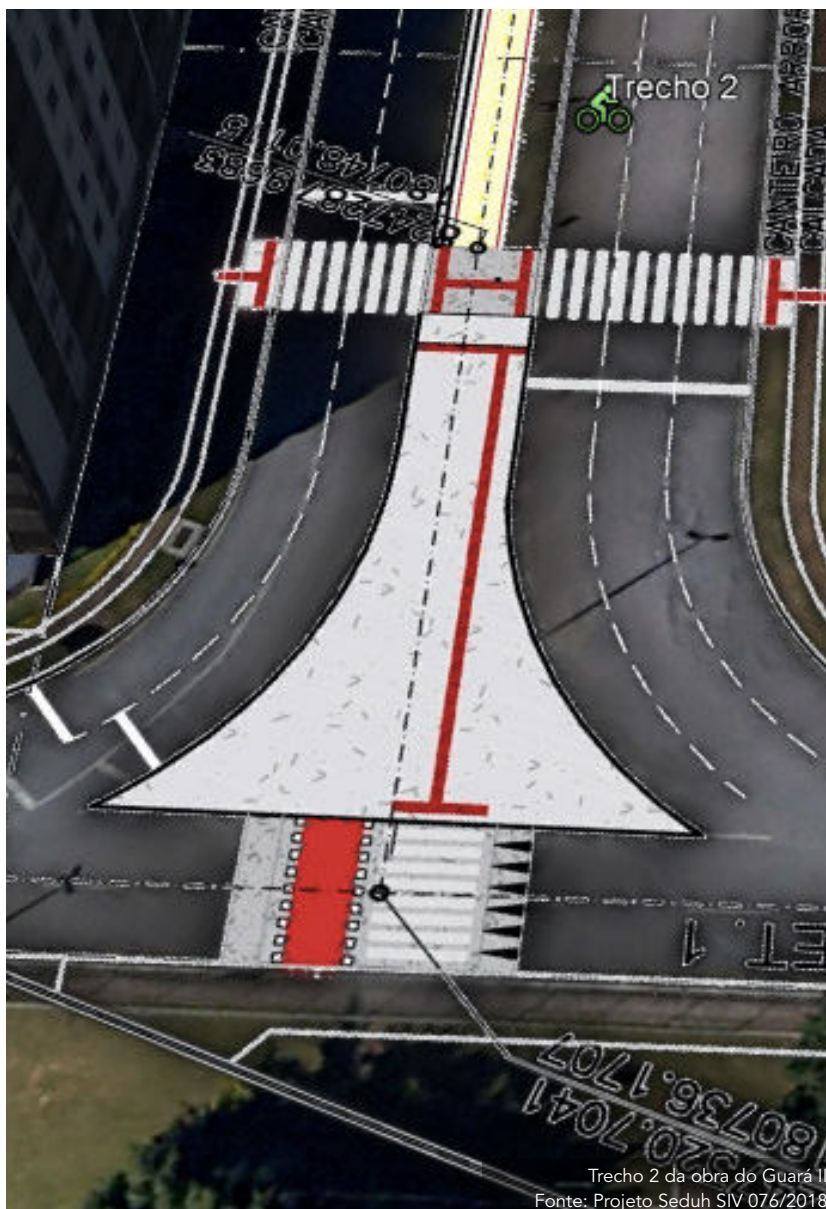




Trecho 1 da obra do Guará II
Fonte: Projeto Seduh SIV 076/2018

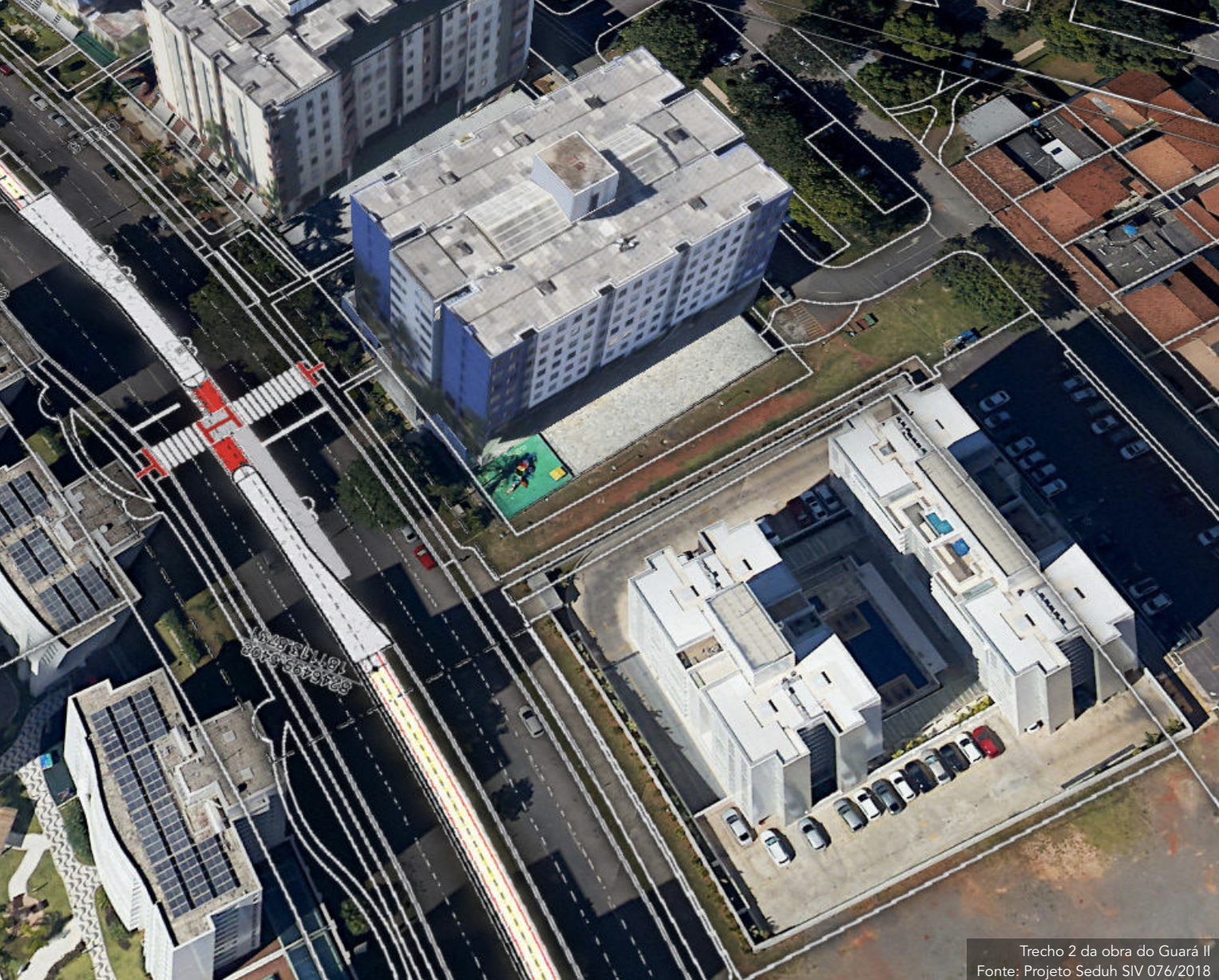
apenas uma faixa de pedestres foram projetados cinco desses dispositivos, com rampas suaves, facilmente transponíveis. As duas faixas de rolamento foram reduzidas, formando, assim, um redutor natural de velocidade em um trecho cuja velocidade máxima já é de 50 km/h. A faixa de rolamento próxima à calçada teve seu uso como estacionamento oficializado, abrangendo ainda o espaço destinado às baías de ônibus.

A obra no trecho 2, que é muito movimentado, ainda não havia sido iniciada, e o grupo percebeu o risco da alta velocidade nas duas faixas que sobraram, porque a faixa da direita também é usada informalmente como estacionamento. As calçadas claramente precisam de requalificação, e a ciclovia no canteiro central é medida urgente para assegurar a vida do ciclista.



O grupo finalizou a avaliação percorrendo o trecho 3, menos ocupado, que contará com uma ciclovia em cada sentido, em cujo projeto de requalificação deve constar o provável adensamento futuro, pois conta com muitos lotes ainda desocupados.

Curiosamente, percebeu-se que o que a população deseja – boas calçadas, segurança nas travessias, redução da velocidade dos veículos em uma região eminentemente residencial com “barreiras” – está



Trecho 2 da obra do Guará II
Fonte: Projeto Seduh SIV 076/2018

plenamente contemplado nos projetos, e que a resistência que ainda existe decorre justamente da ausência de esclarecimentos acerca dos benefícios que a obra trará para a cidade. Além disso, a falta de sincronia entre a Seduh e o Detran no que concerne à sinalização do local foi em parte responsável por essa celeuma.

A conclusão a que se chega  que a cultura rodoviarista se fez muito presente no discurso da maioria dos descontentes, uma vez que a

preocupo era com a possível redução das vias de circulação de veículos motorizados. Preocupo que não se justifica após uma análise mais acurada dos projetos e cuja resolução certamente passa pelo incentivo à mobilidade ativa por bicicleta e a p, e com melhor transporte coletivo de massa para atender a demanda por cidades mais humanas.

Para **Tiemi Arakawa**, moradora do Guará, a obra representa mais segurança para transitar de um ponto a outro da cidade.

“Ando muito a p e uso principalmente a bicicleta e o metrô para poder me locomover pela cidade. Na minha experiência, a bicicleta é o meio de transporte que me d mais agilidade e mais opções, mas várias vezes deixei de andar de bicicleta por falta de segurança. Ciclovias e redução de velocidade nas vias são benéficas para motoristas e para ciclistas! Além disso, as novas calçadas estão muito mais acessíveis para os idosos e pedestres no geral. Essa obra é importante para toda a população.”



TRECHO 3 - INÍCIO

Início do Trecho 3 da obra do Guará II
Fonte: Projeto Seduh SIV 076/2018

ÁREA COMUNAL 2



Avenida Contorno

Trecho 3 - FIM

Fim do Trecho 3 da obra do Guará II
Fonte: Projeto Seduh SIV 076/2018



Estação de ônibus

Avenida Contorno

Trecho 3 - FIM

TRECHO 3 - INÍCIO

ÁREA COMUNAL 2

Panorâmica do Trecho 3 da obra do Guará II
Fonte: Projeto Seduh SIV 076/2018



Tenda da ONG Rodas da Paz
Fonte: Acervo pessoal de Raphael Dorneles,
membro da Rede Urbanidade

A ONG Rodas da Paz preparou cards para divulgar, nas suas redes sociais, a instalação de uma tenda no dia 31 de março de 2022, para ouvir a população do Guará II e esclarecer sobre o projeto. Foram ouvidas desde acusações infundadas de que a obra era “para beneficiar a empresa de aluguel de bicicleta” até dúvidas sinceras e “viradas de voto”; foi um trabalho de grande valor institucional e social, atendendo o escopo da ONG de levar informação e fomentar a mobilidade ativa em harmonia com os modais motorizados.

Para saber mais sobre o projeto de requalificação das vias do Guará, acesse:

Seduh (2022):

<http://www.seduh.df.gov.br/seduh-apresenta-propostas-para-obras-de-requalificacao-no-guara-ii/>

Rodas da Paz (2022):

<https://www.rodasdapaz.org.br/conheca-o-relatorio-de-inspecao-da-obra-da-ciclovias-do-guara-ii/>

Jornal do Guará (2022):

<https://jornaldoguara.com.br/2022/01/13/avenida-central-do-guara-mais-espaco-para-bicicletas/>

An aerial photograph of a busy city street, likely in Brazil, showing a mix of cars, buses, and pedestrians. The street is divided into lanes, and there are many people walking on the sidewalks. The image is overlaid with a semi-transparent grid pattern. The text is positioned in the upper left corner.

21

Visão da Rede Urbanidade

Morte trágica na plataforma superior da Rodoviária acende alerta sobre planejamento de mobilidade urbana

No dia 6 de julho de 2022, assistimos, estarecidos, a um terrível sinistro de trânsito, em que um carro invadiu uma parada de ônibus bastante movimentada na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto em horário de pico, vitimando 5 pessoas e causando a morte de uma delas.

O condutor do carro de passeio alegou que teve um mal súbito. No entanto, o laudo pericial, divulgado no dia 9 de agosto de 2022, apontou para a realização de uma manobra imprudente por parte do motorista.

O veículo atravessou a faixa central da via, passando em frente a uma van, subiu a calçada e atingiu uma parada de ônibus e as pessoas que nela estavam. Tudo foi filmado por câmeras de segurança.

Esse acontecimento trágico ocorreu no Plano Piloto, onde há um shopping center, um centro comercial, a Rodoviária e uma grande concentração de pessoas.

Nesse contexto, fica um questionamento: por que, em uma área tão densamente movimentada por pedestres, no coração da capital federal, o limite máximo de velocidade é de 60 km/h, e não foi implantada a Zona 30?

O que é zona 30?

Diversas cidades do mundo, grandes ou pequenas, adotaram as chamadas Zonas 30. Trata-se de um modelo de planejamento urbano em que uma determinada área, composta por algumas quadras ou bairros inteiros, é remodelada e adota o limite de velocidade igual a 30 km/h. A área em questão deve ser devidamente sinalizada e pode receber também modificações estruturais para garantir o tráfego mais calmo.

Esse modelo é utilizado em cidades como Barcelona, na Espanha; Londres, na Inglaterra; e Paris, na França. Também já foi adotado em centros urbanos brasileiros como Rio de Janeiro, Vitória, São Paulo, Porto Alegre e aqui no DF.

A implantação dessas zonas traz uma redução significativa no número de sinistros fatais de trânsito, bem como na gravidade dos sinistros não fatais. Pesquisas indicam que, a 30 km/h, a chance de um pedestre atropelado morrer é de apenas 10%, enquanto em um atropelamento feito com o carro a 50 km/h as chances de óbito são de 85%. Somente essa informação deveria ser suficiente para que a velocidade máxima na região fosse imediatamente reduzida. Mas há muito mais benefícios.

Além da redução de fatalidades, paradoxalmente, a readequação do limite máximo de velocidade proporciona um tráfego de veículos mais fluido e rápido, porque, quanto maior a velocidade dos carros, maior tem de ser a distância entre eles. Portanto, em velocidades menores, a capacidade da via aumenta, fazendo com que um número maior de veículos circule no mesmo período de tempo, permitindo melhor distribuição do fluxo e evitando a formação de gargalos e afunilamentos em pontos de estreitamento de pistas, por exemplo.

Do ponto de vista da economia, a redução do número de pessoas mortas, com sequelas, e de danos patrimoniais significa mais pessoas economicamente ativas produzindo, menos gastos com saúde pública voltada à recuperação de acidentados e com indenização por danos materiais.

No Brasil, o custo dos sinistros em rodovias e áreas urbanas é muito alto, onerando o Sistema Único de Saúde (SUS) com internações por traumas no trânsito.

Torna-se muito claro, então, que uma cidade com trânsito seguro para todos deve necessariamente ser pensada do ponto de vista da mobilidade das pessoas, prioritariamente dos modais ativos, e não do automóvel.

Algumas cidades implantaram zonas em que a velocidade permitida para o motorista é reduzida, aliada a alterações no ambiente urbano que estimulam os motoristas a respeitarem a velocidade estabelecida. Essas alterações incluem, entre outras medidas, lombadas, estreitamento de vias, alargamento de calçadas, ilhas de refúgio, faixas de pedestres elevadas, rotatórias, vias compartilhadas.

As Zonas 30, também chamadas de Zonas de Velocidade Reduzida, oferecem, então, os seguintes benefícios:

- aumentam a segurança para todos os usuários do trânsito;
- estimulam deslocamentos a pé e de bicicleta;
- impactam positivamente o meio ambiente, uma vez que reduzem a utilização do automóvel e, consequentemente, a emissão de gases poluentes;
- reduzem o número de sinistros de trânsito. E, caso o sinistro aconteça, mitiga-se a gravidade, pois o impacto quando a velocidade é reduzida é menor;
- contribuem para o crescimento econômico, valorizando imóveis residenciais e comerciais, estimulando a revitalização de áreas urbanas, atraindo visitantes e gerando novos negócios.

No Distrito Federal, a Zona 30 foi instituída pelo Decreto n. 39.230, de 2018, visando estimular o uso dos espaços públicos e dos meios de transporte não motorizados de forma segura, inclusiva e sustentável. O decreto prevê que a área seja devidamente delimitada e sinalizada, para enfatizar a prioridade de pedestres e ciclistas. Prevê, ainda, a realização de estudos técnicos e de campanhas educativas voltadas para a promoção da segurança viária, priorizando o transporte não motorizado.

Gehl (1936) Cidade para pessoas:

<https://vitruvius.com.br/index.php/pesquisa/bookshelf/book/1516>

Visão da Rede Urbanidade

A Rede Urbanidade apoia a proposta de que as plataformas da Rodoviária do Plano Piloto sejam designadas como Zona 30, em benefício de uma “cidade para pessoas”, como brilhantemente denominou o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl, defensor de cidades mais humanas, seguras e cheias de vida.

Quer conhecer um pouco mais sobre a Zona 30 no Distrito Federal? Veja o vídeo gravado pelo Uirá Lourenço, do Blog Brasília para Pessoas, no Setor Hospitalar Sul: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasil-para-pessoas/sem-categoria/calçadas-acessíveis-e-zona-30/>

Para saber mais sobre as Zonas de Velocidade Reduzida, acesse:

WRI (2016): <https://mobilidadeape.files.wordpress.com/2015/04/zonas-de-baixa-velocidade-wri-2016.pdf>

GDF (2018): http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/92cca684c92b-4892bfcf9e953084db07/Decreto_39230_10_07_2018.html



Suécia:

um exemplo a ser seguido na readequação de velocidade

Na década de 90, a Suécia adotou uma abordagem ética que deu um novo rumo ao trânsito do país: o Programa Visão Zero. Essa abordagem considera que nenhuma perda de vida é aceitável, não devendo, portanto, haver mortes ou ferimentos graves em sinistros de trânsito no país.



Autor: Fabian Todorovic

Medidas tradicionais de segurança viária buscam prevenir a ocorrência de sinistros, enfatizando a conscientização dos usuários do sistema de trânsito, que são os maiores responsáveis pelos acidentes. Compreendendo que é comum que as pessoas cometam erros, o Visão Zero busca projetar um sistema de transportes em que os sinistros não tenham consequências graves aos envolvidos.

Desde a implantação do programa, embora o volume de tráfego tenha aumentado significativamente, o número de mortes no trânsito reduziu pela metade.

Entre as medidas adotadas no programa Visão Zero, estão as mudanças no desenho das vias, o uso de câmeras de fiscalização da velocidade e a readequação dos limites de velocidade. Além disso, o programa também envolve uma extensa análise de dados de segurança viária, tanto de mortes quanto de lesões decorrentes de sinistros de trânsito.

O Visão Zero da Suécia inspirou intervenções em segurança viária em vários países, incluindo o Brasil. A Secretaria Nacional de Trânsito tem oferecido capacitações sobre o programa, para disseminar o conhecimento de que a vida humana é a principal prioridade. Além disso, cidades, como Fortaleza, por exemplo, têm implementado os preceitos do Visão Zero, sobretudo em áreas escolares, reduzindo de maneira sistemática a mortalidade e as lesões infantis nos sinistros de trânsito.



Para saber mais sobre o Programa Visão Zero da Suécia, acesse:

Visão Zero na Suécia (2019):
<https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>

Visão Zero na Suécia (sd):
<https://smartcitysweden.com/best-practice/408/vision-zero-reducing-road-traffic-casualties-and-injuries/>

Visão Zero no Brasil (2020):
<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/fortaleza-e-a-primeira-cidade-do-mundo-a-receber-o-premio->

[internacional-visao-zero-para-a-lideranca-juvenil](#)

Visão Zero no Brasil (2022):
<https://transitoweb.com.br/senatran-promove-curso-digital-visao-zero-na-seguranca-viaria/>

Veja alguns exemplos de cidades que implantaram Zonas de Velocidade Reduzida

Na cidade de **Santiago**, no Chile, as Zonas 30 começaram a ser implantadas em 2014, facilitando os deslocamentos a pé até as estações de metrô e diminuindo a poluição sonora e ambiental. Além disso, propiciam um melhor uso do espaço urbano por distintas formas de mobilidade (a pé, de bicicleta, de automóvel etc.).



Foto: Acervo pessoal de Uirá Lourenço, membro da Rede Urbanidade



Foto: Acervo pessoal de Uirá Lourenço, membro da Rede Urbanidade

Egbert de Vries, chefe de trânsito e de transporte de **Amsterdã**, na Holanda, informou que, até 2023, todas as vias da cidade terão tráfego reduzido para 30 km/h. A estimativa é que essa medida reduza as mortes no trânsito entre 22% e 31% por ano.

A cidade de **Oxford**, na Inglaterra, está realizando testes em 5 locais da cidade, em que a velocidade é reduzida de 30 mph (equivalentes a 48 Km/h) para 20 mph (equivalentes a 32 km/h).

Em 2021, o Gabinete do Conselho do Condado de Oxford votou favoravelmente à readequação da velocidade na maioria das vias urbanas para 20 mph, visando tornar a cidade mais segura e agradável para ciclistas e pedestres.

A experiência do Projeto Boost, de incentivo ao uso da bicicleta na cidade de **Aveiro**, Portugal, buscou desenvolver um roteiro para cidades principiantes no uso da bicicleta. O roteiro fornece um conjunto de ferramentas de apoio ao planejamento, incluindo um modelo de avaliação do Potencial Bruto para a Bicicleta (GPC), um modelo de avaliação do Valor Econômico para a Bicicleta (EVC) e um modelo Seleccionador de Medidas para a Bicicleta (SMB) mais adequadas a cidades principiantes. Estão em curso os trabalhos de aplicação de lombadas redutoras de velocidade nas vias de acesso ao Campus da Universidade, contribuindo para a redução da velocidade praticada. Segundo declarações do presidente da Câmara, foi a própria reitoria da Universidade que solicitou a colocação das lombadas no novo acesso, criado



Foto: Acervo pessoal de Ingrid Neto, membro da Rede Urbanidade

por meio de acordo com a Câmara, aproveitando a construção da nova rotatória da Avenida da Universidade, cujas condições de segurança têm sido questionadas.

Uma experiência semelhante foi implementada na Universidade de **Brasília** (UnB) no ano de 2015, mas não teve o êxito esperado. O Projeto Vai de Bike foi uma releitura de um outro anterior, que funcionou em 2007. Desde 2018, o Detran-DF, em parceria com a UnB, promove a campanha "A vida e o trânsito", que acontece no campus universitário no mês de março. Em 2020 foi realizada a avaliação da implantação da Zona 30, a fim de aumentar a conectividade das vias para uso de ciclistas na área de influência direta do Campus Darcy Ribeiro. Entretanto, até o momento ainda não foi implantada a redução de velocidade como esperado.

Nas proximidades da Universidade Humboldt e das escolas da cidade de **Berlim**, a velocidade máxima permitida é de 30 km/h. De modo geral, o limite é de 50 km/h na maioria das vias. Além disso, há uma outra regra: em parte das vias com limite de 50 km/h, os motoristas não podem passar dos 30 km/h durante o período noturno. Em largas avenidas que cruzam a cidade, há limites maiores.

Para saber mais sobre cidades que implantaram Zonas de Velocidade Reduzida, acesse:

Plataforma Urbana (2014):

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/01/27/las-zonas-30-comienzan-a-volverse-realidad-en-chile/>

Mobilize (2022): <https://www.mobilize.org.br/noticias/13185/na-cidade-30-kmh-amsterda-mostra-porque.html>

Oxfordshire News (2019): <https://news.oxfordshire.gov.uk/countys-new-20mph-policy-set-to-be-a-lifesaver/>

Oxford County Council (2021): <https://www.oxfordshire.gov.uk/residents/roads-and-transport/traffic/requesting-20mph#paragraph-10610>



Foto: Acervo pessoal de Zuleide Feitosa, membro da Rede Urbanidade



Foto: <https://noticias.unb.br/112-extensao-e-comunidade/3267-vai-de-bike>

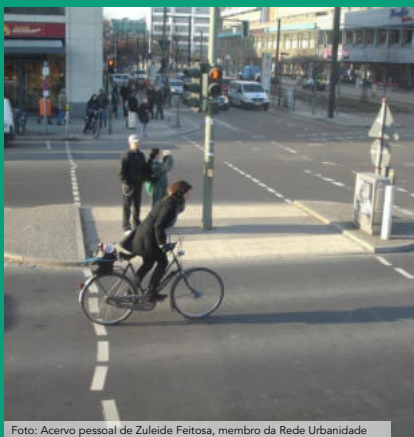


Foto: Acervo pessoal de Zuleide Feitosa, membro da Rede Urbanidade



Foto: Acervo pessoal de Zuleide Feitosa, membro da Rede Urbanidade



Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios