

Revista

Urbanidade

N. 3 - Dezembro 2023





Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios



Rede
Urbanidade

Revista

Urbanidade

N. 3 - Dezembro 2023

ISSN 2965-4025

R. Urb., Brasília, n. 3, p.1-27, dezembro 2023

EDITORIAL

A arrogância talvez seja uma das características mais marcantes do urbanismo contemporâneo, especialmente no Distrito Federal (DF), onde, muitas vezes, técnicos e burocratas simplesmente decidem como as pessoas devem morar, trabalhar, se deslocar, viver e conviver. Sem dúvida, as técnicas e as normas são importantes para garantir as condições necessárias à boa convivência social, mas desde que tenham como objetivo proporcionar qualidade de vida a todos, indistintamente, o que, por sua vez, pressupõe uma atitude de respeito ao meio ambiente. E, como qualidade de vida é algo subjetivo, nada mais natural que permitir que a população participe cotidianamente da construção do ambiente urbano, em busca de um modelo que procure contemplar e conciliar, na medida do possível, os anseios das partes envolvidas, em um autêntico pacto coletivo.

A inobservância desse mandamento pode explicar o surgimento de “cidades sem alma”, em que o elemento humano é deixado em segundo plano e, por isso, a noção de pertencimento não se faz presente. Cidades pensadas e construídas por seus próprios habitantes tendem a ser mais acolhedoras e a oferecer espaços generosos e seguros aos pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, além de um excelente sistema de transporte público coletivo.

A contrario sensu, a reapropriação dos espaços de participação social constitui condição indispensável para que a sociedade volte a ter algum controle sobre seu próprio destino. O sistema cicloviário, por exemplo, deve ser discutido com os ciclistas, assim como as soluções para o transporte coletivo devem ser debatidas com os usuários desse modal. Afinal, a conjugação de diferentes olhares e saberes possibilita a otimização dos recursos e a adoção das medidas mais adequadas às necessidades da coletividade.

Não se trata de condescendência do poder público, mas de direito previsto no parágrafo único do art. 193 da Constituição Federal, segundo o qual “O Estado exercerá a função de planejamento das políticas sociais, assegurada, na forma da lei, a participação da sociedade nos processos de formulação, de monitoramento, de controle e de avaliação dessas políticas”.

Nesta edição, a **Revista Urbanidade** terá como tema principal os desafios que os pedestres e as pessoas com deficiência enfrentam no Distrito Federal, a despeito da prioridade que a legislação lhes confere, em virtude da falta de manutenção, do emprego de técnicas inadequadas de construção ou mesmo da inexistência de calçadas. Aspectos importantes como a insegurança das travessias e passagens subterrâneas, as linhas de desejo, as ruas completas, a dependência excessiva do automóvel e o orgulho do brasileiro pelo respeito à faixa de pedestres também serão abordados.

Revista

Urbanidade

CORPO EDITORIAL

COORDENADOR DA REDE URBANIDADE
DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA

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

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO
AFONSO MORAIS
ANA JÚLIA PINHEIRO RODRIGUES
MARCELO RAMOS
RENATA ARAGÃO
ZULEIDE DE OLIVEIRA FEITOSA

REVISÃO
SAMARA BOTELHO VAZ ALMEIDA

CAPA
ILUSTRAÇÃO: NILTON SILVA

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

AGRADECIMENTOS

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

Agradecemos a todos os especialistas, ativistas, pesquisadores e profissionais que contribuíram com o corpo editorial da **Revista Urbanidade**, seja por meio da concessão de entrevistas ou por meio da redação de textos e dados que foram incorporados nesta edição.

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. 3 (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

Sumário



06

Rede Urbanidade convida
Peter Norton



09

Artigo de opinião:

**Faixa de pedestres
Patrimônio cultural do
DF**



14

Acontece na nossa cidade:

**Travessias no DF:
Atividade de alto risco**



17

Conversa com o especialista

**Os pedestres e as linhas
de desejo da cidade
rodoviária**



22

Você conhece?

**Conceito e visão para
uma mobilidade urbana
sustentável**

26

**Visão da Rede
Urbanidade**

06

Rede Urbanidade convida **Peter Norton**

Nesta edição da **Revista Urbanidade**, convidamos o professor **Peter Norton**, da Universidade da Virgínia, para apresentar sua visão sobre como podemos tornar as cidades mais acessíveis, saudáveis e sustentáveis, e priorizar os usuários mais vulneráveis, como os pedestres, por exemplo.

Tradução: Samuel Morgan e Rosana Baioco Pereira e Silva, membros da **Rede Urbanidade**

Quando as pessoas exigem mobilidade acessível, segura, saudável e sustentável, as empresas dão importância. No entanto, em vez de perguntarem “O que podemos fazer para atender esses valores?”, perguntam: “O que podemos vender?”

A diferença importa. Caminhabilidade, infraestrutura cicloviária e abrigos de ônibus não são nem de longe tão lucrativos como sensores, processadores e automóveis. A maioria das empresas iria preferir que as pessoas conduzissem automotores — quanto mais, melhor. Há muito mais o que vender desse modo. Em vez de nos ajudar a buscar melhor caminhabilidade, ciclomobilidade e locomoção, elas preferem vender tecnologia e carros, e coletar nossos dados. Para isso, prometem que



Peter Norton
Professor associado no Departamento de Engenharia e Sociedade da Universidade da Virgínia e autor dos livros *The Dawn of the motor age in American city* e *Autorama: The illusory promise of high-tech driving*
Foto: Ingrid Veloso

uma tecnologia incrível fará com que carros finalmente supram nossas necessidades. Tecnologia futurista, “de última geração”, eles dizem, tornará a *carrodependência* acessível, segura, saudável e sustentável.

Entretanto, infelizmente, tecnologia extraordinária não faz com que a dependência por carros seja viável. Não funciona. Carros são caros e a tecnologia os torna mais caros. Carros são velozes e a velocidade os torna perigosos. A tecnologia pode

fazer com que um carro acione os freios automaticamente, mas não pode reduzir a distância que um carro em alta velocidade percorre após o acionamento dos freios. Onipresentes, os carros tornam o caminhar e o pedalar perigosos e difíceis, mas uma vida ativa — como caminhar e pedalar — é necessária para a saúde. Carros também são pesados, e movê-los gasta energia. Sustentabilidade requer eficiência energética, e as pessoas podem se deslocar de modo muito mais eficiente a pé, de bicicleta, ou em ônibus e *trams*.

[Clique aqui para acessar a versão original do artigo em inglês.](#)

Tram = é um tipo de veículo de transporte público que circula em trilhos e é alimentado eletricamente, pode ser considerado uma espécie de bonde elétrico urbano.

Há tanta coisa em jogo, porém, as montadoras e empresas de tecnologia prometem incansavelmente que algum dia, no futuro, a tecnologia que oferecem finalmente entregará tudo o que queremos. Não podemos deixar que nos distraiam do que podemos fazer hoje, a um custo bem menor e com a tecnologia que já temos.

Como em todo esforço ambicioso, devemos iniciar com sabedoria. Vivemos em uma era que celebra a inteligência — humana e digital. Mas a história nos ensina que a inteligência sem sabedoria é perigosa. Inteligência sem sabedoria nos deu vias de trânsito rápido que prejudicam mais as cidades do que ajudam. Hoje, nos traz carros autônomos em detrimento de modos práticos e de baixo custo. Fornece pretensas “soluções” de alta tecnologia que não têm serventia prática. A experiência é a mãe da sabedoria, e a história é nossa experiência coletiva. A história pode ser a fonte da sabedoria de que precisamos para aplicar nossa inteligência em propósitos construtivos que podem servir a todos. Sem a sabedoria que a história oferece, nossa inteligência nos leva a repetir os mesmos erros. Se nossa inteligência está a nosso serviço, precisamos da história como guia. Nosso déficit de sabedoria não se deve apenas a uma memória enfraquecida.

Muito do que achamos que sabemos sobre a mobilidade do passado foi construído pelas pessoas que nos venderam a *carrodependência*. Os grupos de interesse automotivo foram os primeiros, os mais notáveis

e mais prolíficos historiadores do automóvel. Nos EUA esses grupos frequentemente se autodenominam “*motordom*”.

Motordom = termo historicamente usado para descrever uma cultura ou sociedade que valoriza o uso e a dependência de veículos motorizados, como carros, em detrimento de outras formas de transporte ou modos de vida mais sustentáveis. Algo como “o reinado do motor”.

Em livros de fotos, programas de televisão, filmes e museus, esse “reinado” nos ensina como atingir o *status quo*. Muito do que eles escolheram incluir nessas histórias é fidedigno. Dentre os que tinham condições de bancar um carro, muitos estavam ansiosos para adquirir um. Dirigir apresentava atrativos únicos, e donos de carros, na maioria das vezes, eram condutores entusiasmados. Para muitos motoristas, o carro superou o isolamento, simplificou a vida e possibilitou acesso à zona rural.

Mas esse “reinado” também ocultou uma grande e importante parte da história. Quando nos disseram que muitas pessoas estavam insatisfeitas com o serviço de transporte, não mencionaram que o serviço de transporte piorou à medida que motoristas passaram a bloquear a circulação de *trams* e ônibus. Quando nos disseram que as pessoas eram entusiasmadas por seus carros, não contaram sobre os protestos em que mães, ilegalmente, porém, com afinco, bloqueavam motoristas para exigir ruas mais seguras para seus filhos e para si mesmas. E quando nos contaram que as estatísticas evidenciavam que a maioria das pessoas preferia dirigir, não nos contaram que essas estatísticas falavam de práticas e não preferências. Onde quer que seja, caso as pessoas não tenham alternativas

adequadas à opção por dirigir, não podemos dizer o que elas preferem.

Muitas pessoas não podiam, de forma alguma, bancar um carro. Ainda assim, muitos adquiriram um, pois, sem um bom sistema de transporte público, ter um carro era o preço a se pagar pelo acesso a um emprego. Muitas pessoas que tinham um carro e se empolgavam com isso não esperavam ter de depender dele para todas as necessidades práticas de mobilidade. Quando se compra uma garrafa de água, por exemplo, não significa um voto contra o abastecimento público de água. O domínio da *carrodependência* não é consequência de um processo democrático.

Mesmo nos EUA, o país onde a mobilidade por automóveis começou e continua muito disseminada, a *carrodependência* não aconteceu devido a preferências da maioria. À medida que os carros se proliferavam nas ruas da cidade nas décadas de 1910 e 1920, os americanos protestavam contra comportamentos prejudiciais e destrutivos por parte dos motoristas. Os jornais de grande circulação das cidades refletiam o ressentimento popular contra as perigosas incursões dos motoristas. A população exigia uma condução mais cuidadosa e apoiava planos para exigir que os carros fossem equipados com controladores de velocidade, com limites máximos reduzidos – geralmente 25 milhas por hora (40 km/h).

Essas propostas alarmaram o “reinado do motor”, que se organizou para se proteger e promover seu marketing urbano. Nos EUA, o “reinado” respondeu à ameaça com energia e criatividade. Iniciou por transferir a responsabilidade por pedestres mortos e feridos no trânsito para os próprios pedestres. Planejaram cam-

panhas de segurança que ridicularizavam as pessoas por andarem nas ruas em qualquer lugar, exceto nas faixas de pedestres. Estabeleceram e fundaram instituições com o intuito de elaborar legislações de trânsito e desenvolver padrões de engenharia de tráfego para favorecer os motoristas. Articularam uma estratégia bem-sucedida para reformular a segurança viária como um problema que requeria como solução não a redução da velocidade, mas sim o alargamento das vias (mais faixas de circulação). Ademais, ressignificaram o congestionamento, tirando a culpa do elevado número de carros e transferindo-a para as ruas supostamente impróprias.

Se os norte-americanos almejassem a *carrodependência*, teriam acolhido essas mudanças – e muitos realmente as acolheram. Mas, na década de 1950, com as rodovias rasgando as cidades dos Estados Unidos, e estações apagando quarteirões inteiros, milhões de pessoas ficaram furiosas. Essa fúria encontrou eco entre alguns intelectuais, que condenaram a louca irracionalidade de reconstruir as cidades para servir aos

carros. No fim dos anos 50 e início dos anos 60, nos diversos canais de mídia, incluindo o horário nobre da televisão, o “reinado do motor” contra-atacou. Convenceu os norte-americanos de que eles tinham um “caso de amor com o automóvel”. Que, entre esses dois amores, entre o norte-americano e seu amado carro, estava o intelectual cabeça de ovo que criticava o excesso de dependência por carros. A mensagem do “reinado do motor” era a de que, em uma sociedade livre, devemos condescender à preferência da maioria – racional ou não. O amor é cego e o amor encontra um jeito. Não exigimos racionalidade no amor.

A estratégia foi extraordinariamente bem-sucedida. “O caso de amor dos norte-americanos com o automóvel” continua a ser uma frase recorrente na mídia, tratada como sabedoria popular em vez da invenção estratégica que realmente é.

Os esforços estratégicos para proteger a dependência do automóvel continuam. Hoje em dia, usualmente tomam a forma de promessas de que

uma tecnologia incrível operará milagres. Desde 2017, a General Motors (GM) promete que, com tecnologia, seus veículos propiciarão um futuro ilimitado ao volante, em que haverá “zero colisão, zero emissão e zero congestionamento”. Nesse desvio de rota estratégico, a GM não está, nem de longe, sozinha. Montadoras e empresas de tecnologia no mundo todo estão colaborando para nos manter percorrendo o mesmo caminho de insustentabilidade que temos trilhado por um século.

A história nos oferece a sabedoria necessária para desconfiar das promessas das corporações, reconhecer o estado atual de coisas como uma anomalia histórica e, conseqüentemente, dar prioridade à caminhada, ao pedalar e ao transporte público como as ferramentas de que precisamos para assegurar um futuro mais acessível, saudável e sustentável. Se logramos êxito, as futuras gerações reconhecerão a *carrodependência* como um estranho e lamentável desvio no longo trajeto da história.

Artigo de opinião: Faixa de pedestres Patrimônio cultural do DF

Chegar a Brasília de avião é um grande prazer. A bela vista da cidade e o largo horizonte fascina. Ainda nos corredores do aeroporto, somos atraídos por uma peculiaridade da capital expressa em um enorme painel: “Atravessar na faixa é a cara de Brasília”. Alguns se surpreendem. Muitos concordam.

Em verdade, desde 1º de abril de 1997, quando o caderno Cidades do Correio Braziliense estampou a manchete “Dia de Parar na Faixa”, esse simples equipamento tem se consolidado como símbolo da nossa capital. Inicialmente com o furor revolucionário de um importante agente de trânsito chamado **Azevedo**. Por vezes com algum retrocesso, como ocorreu no início de 1999, mais tarde com denúncias sobre relaxamento na sinalização e pintura das faixas, como acontece em 2023, em geral, o brasiliense tem orgulho de respeitar a faixa e os pedestres que nela transitam. Essa parte do Código de Trânsito, em grande medida, pegou mesmo por aqui.

Pequeno histórico

Até meados de 1997, essa não era a situação presente. Havia cerca de 300 faixas em todo o DF e, dessas, não se sabe ao certo quantas não eram semaforizadas. Em 2022, estavam registradas 4.305 faixas, sendo

3.591 sem semáforos. Ou seja, em 83% das faixas no Distrito Federal, os pedestres e os motoristas têm a oportunidade de exercitar o mútuo respeito para fazer cumprir a lei, dando prioridade aos primeiros. Isso é muito raro no Brasil.

Pois bem, desde 1966, com o Brasil em intenso processo de urbanização, a Lei nº 5.108, que instituiu o segundo Código de Trânsito Brasileiro, já previa penalidades objetivas contra o desrespeito aos pedestres nas faixas. O inciso XI do art. 83 assim dispunha:

“Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal, e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.”

Embora clara e suficiente, passado todo o período da ditadura militar e mais um bocado de anos à frente, em Brasília ou em qualquer rincão do país, a preferência do pedestre nas faixas, como se vê expressamente prevista no Código de 1966, raramente era atendida.

Nos anos 1990, a velocidade “média” nas ruas de Brasília chegava a 90 km/h, embora não houvesse via com essa velocidade máxima. Re-



Wilde Cardoso Gontijo Júnior
Engenheiro, coordenador da diretoria da
Associação Andar a Pé – O Movimento
da Gente

sultado: em 1995, 652 mortes foram registradas no trânsito, praticamente duas pessoas perdiam a vida todos os dias nas ruas da nossa cidade. Tal número de mortes no trânsito frente ao total de óbitos na cidade era absurdo. Enquanto nos “Estados Unidos, que têm uma frota enorme de veículos automotores, era 1%. Eram 10% em Brasília e no Brasil como um todo eram 4%”, afirmava David Duarte.

A lei não “pegava” e ninguém se constrangia com isso. Os motoristas não a cumpriam, os pedestres não reclamavam seus direitos, o legislador não se mexia a favor dos mais vulneráveis e o governo prevaricava. O Código de Trânsito vigia, porém ninguém o respeitava.

Após uma viagem à Europa, encantado com situação diversa da brasileira, o **coronel Azevedo**, policial militar que estava na linha de frente da campanha pelo respeito às faixas

nos anos 1990, impôs-se uma missão: a faixa seria respeitada na cidade a partir de 1997.

Sua persistência por fazer cumprir a lei reuniu adeptos. Era o tempo da campanha Paz no Trânsito, liderada pelo Correio Braziliense, com forte apoio e adesão do Governo do Distrito Federal (GDF) e de muitas pessoas indignadas com a barbárie presente nas ruas. Mesmo com a resistência de alguns agentes políticos, todo o contexto fez com que a velocidade nas ruas de Brasília fosse reduzida e, por consequência, fosse promovida rápida e significativa diminuição das mortes no trânsito (gráfico 1). Progressivamente chegamos em 2022 com 57% menos mortes no número total e uma redução de 70% quando nos referimos somente aos pedestres. Em números absolutos, cerca de 13.400 pessoas foram salvas no DF a partir das ações no trânsito dos anos 1990.



Fonte: Detran-DF

A redução da velocidade teve um efeito direto sobre o respeito à faixa, porém, essa não foi a única razão para o sucesso e a continuidade das ações empreendidas para sustentar os resultados obtidos. **Azevedo** dizia que era necessário *“alcançar uma nova geração de motoristas ... para os próximos anos, que eram as crianças de 8 anos de idade.”* Era preciso mudar a cultura da cidade e para isso, além do papel coercitivo em relação aos adultos, sensibilizar a população. *“Fomos às escolas, conversamos com frentistas, com motoristas de ambulâncias, de táxi, de carroças, de bicicletas etc., explicando como funcionava. Percorremos as escolas, falamos sobre a faixa, levamos as crianças para as ruas, elas entregavam rosas, flores, conversavam com os motoristas ...”*, relatava o Coronel.

Grupos de teatro da Polícia Rodoviária e do Departamento de Trânsito do DF (Detran-DF) exibiram peças em espaços públicos e ruas da cidade para fortalecer a convivência gentil entre motoristas e pedestres. Palhaços, bonecos e bailarinas eram usados para incutir a nova cultura no trânsito. Antes do efetivo cumprimento da lei ser enfim exigido, foram realizadas mais de 300 apresentações em todo o DF, atingindo mais de 40 mil pessoas.

O momento estava chegando: era fevereiro de 1997 e cerca de 150 policiais milita-

res foram colocados nas faixas de pedestres. Com a aproximação dos passantes, os policiais paravam os veículos e orientavam motoristas e pedestres. Até o dia 1º de abril daquele ano, as ações seriam educativas, sem a aplicação de multas.

Enfim, chegou o dia de fazer valer a lei. Foram 396 multas somente no primeiro dia e 650 na primeira semana de abril de 1997. Se o motorista não parasse quando o pedestre pisasse na faixa, a multa era do tipo I. Se o veículo atravessasse com a pessoa ainda sobre a faixa, a multa era do tipo II. As multas tipo I acabaram canceladas até que o Detran-DF providenciasse melhor sinalização das faixas: uma placa seria colocada avisando sobre sua existência e a pintura seria recuperada para que as faixas ficassem mais visíveis. Mais tarde se estabeleceu o sinal de vida: o pedestre esticava o braço, o carro parava e a pessoa passava. A imprensa noticiava o processo quase todos os dias, inclusive informando sobre as penalizações.

Azevedo avaliava que *“o motorista não tem que respeitar o guarda de trânsito ... a figura que tem que ser respeitada é o pedestre”*. Para isso, no primeiro momento, os policiais ficavam escondidos próximos às faixas e, assim, multavam. O motorista somente tomava conhecimento da penalização ao receber a notificação em casa. O efeito foi impressionante. Atualmente, quase não existe multa aplicada para que bons resultados aconteçam. Invisível, a fiscalização oficial tornou-se onipresente e, talvez por isso, ou pelo empoderamento da população exigindo que os carros parem, quase todos fiscalizam e quase todos se sentem fiscalizados.

Pesquisa de 2017 confirmou a percepção desse sucesso ao mostrar que, em 80,74% dos casos, o pedes-

tre atravessa a faixa sem que mais de um veículo deixe de parar. Esse percentual é reduzido para 57,47%, na situação em que os carros param quando o pedestre inicia a travessia. Em 37,14% das observações, há cumprimento do Código de Trânsito.

Para saber mais sobre a pesquisa:

BERTUCCI, Jonas et. al. Pesquisa de respeito à faixa de pedestres no Distrito Federal. Projeto realizado por Rodas da Paz, Andar a Pé – o movimento da gente e Movimento Ocupe seu Bairro – MOB. Brasília. 2018. <https://www.rodasdapaz.org.br/wp-content/uploads/2018/03/Pesquisa-de-Respeito-%C3%A0-faixa-de-pedestres-DF-relat-%C3%B3rio-final.pdf>

A situação atual

Experiência realizada na cidade de São Paulo, reportada por Roberto Pompeu de Toledo, da Revista Veja, com o título *O desafio da faixa de pedestres - campanha da prefeitura, mal planejada e mal executada, está perdendo a oportunidade de conduzir os paulistanos a um novo patamar de civilização*, dá um forte testemunho da dificuldade de os governos puxarem esse tema sem um envolvimento social relevante. Reconhece o jornalista: “não há nada no DNA brasileiro que o torne incapaz de entender e de observar as leis de trânsito. Prova-o o exemplo de Brasília.”

Segundo Toledo, a tentativa de repetir o sucesso de Brasília em São Paulo, ocorrida em 2011, teve vários erros técnicos: fiscalização nas faixas com semáforos; ausência de campanha educativa sistemática para mudar o comportamento dos motoristas e dos pedestres; não sinalização da efetiva aplicação de multas; campanha mais voltada para educar o pedestre do que o motorista,

como se o primeiro tivesse o poder de alterar, sozinho, o comportamento do segundo; erros na escolha da localização e falhas na sinalização das faixas. O jornalista não citou, mas também não havia forte envolvimento da mídia e da sociedade organizada, fatores que mudaram o quadro de Brasília na década de 1990. Enfim, em São Paulo ainda não deu certo.

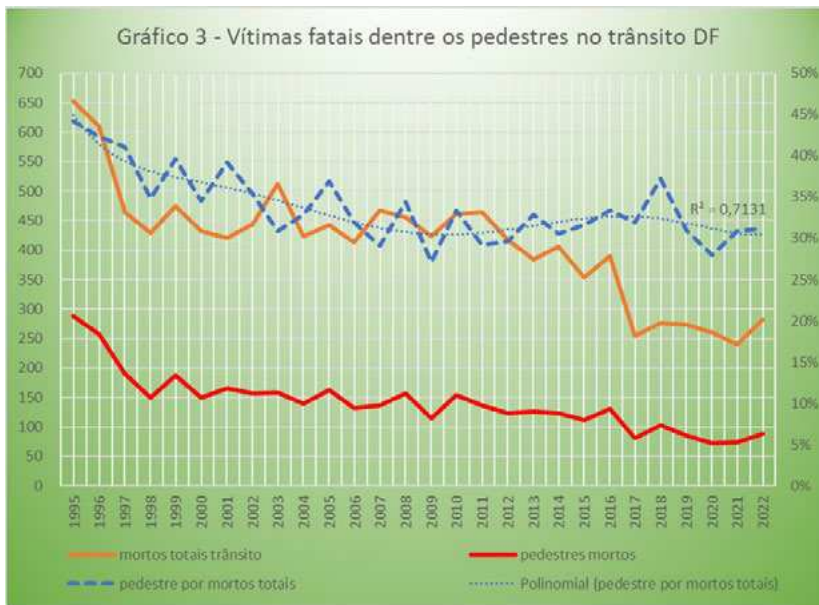
Por aqui, e desde o início, o envolvimento da sociedade civil fez a diferença. Segundo o estudo realizado pela pesquisadora Josivânia Ferreira dos Santos, “o Detran-DF solicitou uma pesquisa do Instituto Vox Populi em dezembro de 1998, para avaliar a opinião da população a respeito das mudanças no trânsito: 74% dos entrevistados afirmaram que a violência no trânsito de Brasília diminuiu ...”



Fonte: Detran-DF e IBGE

Quando relativos à população total do DF e à frota de veículos de passeio, os números da campanha de 1997 são muito relevantes: de maneira praticamente contínua, saiu-se de 37,3 para 9 mortos no trânsito para cada 100 mil habitantes; e de 14,9 para 2 mortos por 10 mil veículos registrados. Reduções de 76% e 86% em cada um dos critérios usados, respectivamente, conforme ilustra o gráfico 2.

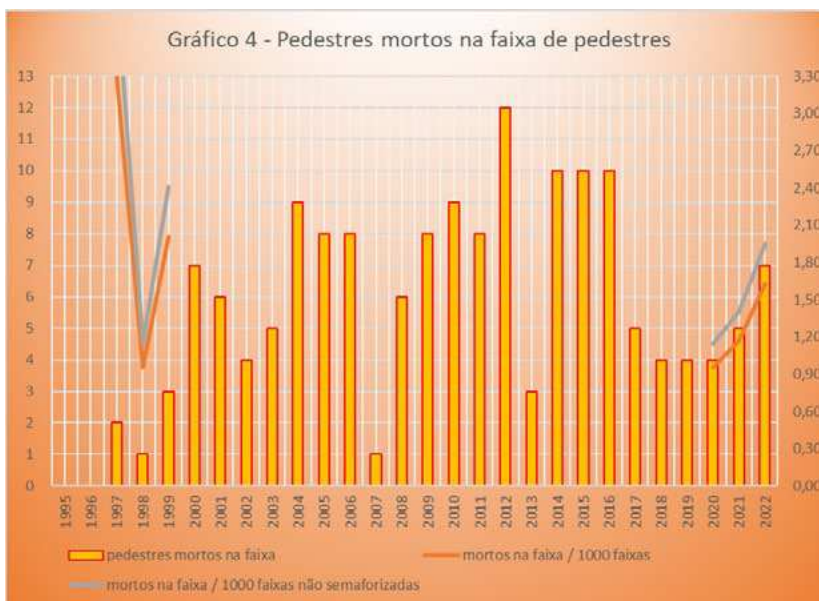
No entanto, a avaliação focada nos pedestres assassinados no trânsito do DF traz progressos menos positivos: no total de óbitos, o percentual referente aos pedestres caiu de 44% para 31% entre 1995 e 2022; porém, desde 2009 um patamar próximo a 30% está sendo mantido, inclusive com estagnação relevante a partir de 2018, quando essa taxa voltou a 37%, valor somente observado em 2005 (gráfico 3).



Fonte: Detran-DF

Mesmo com toda a conscientização que se tem atualmente, o número de pessoas mortas na faixa de pedestres ainda é preocupante. O índice informado pelo Detran-DF para os anos 1995 e 1996 foi igual a zero, situação que nunca mais foi observada, conforme ilustra o gráfico 4. Esse fato pode ser explicado pelo insignificante número de faixas então implantadas — cerca de 300, frente às 4.305 em 2022 — ou, mais provável, pela total desconfiância das pessoas à época de que os motoristas parariam para que atravessassem as ruas com segurança.

Considerando os óbitos registrados entre 1997 e 2022 (gráfico 4), bem como o número de faixas instaladas e a frota de veículos de passeio, observa-se que há um bom caminho a percorrer para que a faixa de pedestres seja, conforme se nominava no primeiro Código de Trânsito, de 1941, uma efetiva “zona de segurança”. Os números dos gráficos 3 e 4 não podem ser aceitáveis. Pedestres continuam a ser 1/3 das vítimas fatais nas faixas. A realidade deveria estar próxima de zero vítima, o que ainda, infelizmente, não acontece.



Fonte: Detran-DF

Registro desse símbolo da cidade

Mesmo com problemas, a história das faixas em Brasília leva-nos a afirmar que, de fato, elas fazem parte de uma nova cultura implantada no DF a partir de 1997, com teimosa e orgulhosa continuidade.

Em janeiro de 2023, quando da grande afluência de brasileiros de diversas partes do Brasil para a posse presidencial, os visitantes, atraídos pela “novidade”, atravessavam as faixas alegremente, “pra lá e pra cá”, “só de farra”, e se diziam encantados: “Olha, eles param mesmo!”.

Esse orgulho brasileiro, além de ter se transformado em atração turística da nossa cidade, salva vidas, civiliza o motorista e humaniza o trânsito, expressando nossa cultura nesse espaço urbano. Muda a imagem da cidade no país, o que não é pouco para uma capital federal.

Porém, esse símbolo de nossa cidade resiste sob o risco de retrocessos. Ainda não está suficientemente valorizado, cuidado, aprimorado e protegido pela sociedade e pelo governo. Segue dependente de uma atuação contínua do poder público, seja para instalação de novas faixas para atender à preferência aos pedestres em uma cidade para pessoas, para manutenção adequada dessa infraestrutura, para permanente campanha de educação de motoristas e pedestres para um trânsito gentil ou para aplicação de sanções aos infratores.

Os percalços eventuais mostram que nos falta o reconhecimento formal do Estado a esse valor fundamental da cultura brasileira para que se garanta um plano de salvaguarda com ações permanentes para a conservação e manutenção dessa prática coletiva. Afinal, ela foi apreendida socialmente, compartilhada intrinsecamente em nossa sociedade e, graças a essa mesma população, vem sendo reproduzida e transmitida por mais de uma geração.

Enfim, o respeito às faixas de pedestres já é um patrimônio cultural imaterial da cidade, falta seu registro formal. Por que não?





Uirá Lourenço
Usuário de bicicleta no dia a dia, criador do blog
Brasília para Pessoas e colaborador do Mobilize

Acontece na nossa cidade

Travessias no DF: Atividade de alto risco

Atravessar a rua em Brasília, no Distrito Federal em geral, nem sempre é tarefa das mais fáceis. Sou andarilho e ciclista convicto, e venho observando a situação ao longo dos anos. Por um lado, temos a boa referência do respeito à faixa de pedestre, graças à campanha que envolveu sociedade, imprensa e poder público. Por outro lado, temos um ambiente altamente favorável ao automóvel e à alta velocidade.

O Eixão é um símbolo da priorização da fluidez motorizada em detrimento da segurança no trânsito. Um muro para pedestres e ciclistas com extensão de 14 km. As pessoas, em tese, deveriam seguir pelos buracos escuros e perigosos (passagens subterrâneas). Na Asa Sul ainda existem as passagens do metrô, bem conservadas e bastante utilizadas, como demonstram os dados de pesquisa recente realizada com pedestres¹. Na Asa Norte a situação é mais grave, sem as passagens do metrô e com o 'Terrível Trevo Norte' (TTN), onde todo dia centenas de pessoas correm entre os carros a 80 km/h.

Comecei com o Eixão em razão da opressão simbólica contra os sem-motor. Mas os exemplos de alto risco na travessia são muitos. Muitas das vias do DF são consideradas rodovias e administradas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER/DF), a exemplo da Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), da Estrada Parque Indústrias e Abastecimento (EPIA) e do próprio Eixão. A gestão das vias como estradas – e não como vias urbanas – resulta em alto limite de velocidade e foco na fluidez motorizada.

A ausência ou escassez de locais de travessia é outro problema bem nítido. Posso exemplificar com a via de acesso à ponte JK e com a avenida W3 Norte. Ao longo da avenida que segue até a ponte, há órgãos públicos, o Setor de Clubes e o Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB). Com limite de 80 km/h e sem semáforos, quem se desloca de ônibus precisa aguardar uma brecha entre os carros e pular uma mureta durante a travessia até o outro lado. Na movimentada W3 Norte, há pontos críticos sem qualquer sinalização ou equipamento para auxiliar na travessia.



Travessia de alto risco no final do Eixão Norte
Fonte: Acervo pessoal de Uirá Lourenço

1 Pesquisa 'Travessias do Eixão', realizada o Instituto de Pesquisa e Estatística (IPE-DF).



Ponto crítico de travessia no final da W3 Norte
Fonte: Acervo pessoal de Uirá Lourenço

Tenho o costume de fazer registros na Ouvidoria do GDF acerca dos percalços ao caminhar e pedalar. É frustrante não ter as devidas providências dos órgãos de trânsito mesmo em situações de alto risco devidamente documentadas (fotos e vídeos). O blogue **Brasília para Pessoas** reúne diversas solicitações que mostram certo descaso dos órgãos responsáveis. Nos casos relatados de travessias arriscadas, o índice de resolução deve ser próximo de zero.

Para saber mais sobre as solicitações feitas aos órgãos do GDF desde 2015, de pessoas indignadas com a inacessibilidade e com os percalços ao caminhar e pedalar, clique em: <https://brasiliaparapessoas.org/solicitacoes-de-informacoes-e-sic/>

É importante apontar soluções, afinal Brasília poderia e deveria ser referência para outras capitais. Entre as medidas importantes, destaco: redução/readequação da velocidade, Visão Zero², redesenho de vias, travessias elevadas, ações permanentes para educar e fiscalizar os motoristas acerca dos mais vulneráveis (pedestres e ciclistas).

² Programa sueco de redução de mortes no trânsito, segundo o qual nenhuma perda de vida é aceitável. Para saber mais sobre o Programa Visão Zero, consulte a [Revista Urbanidade nº 1](#).

Sobre a velocidade vale destacar que o alto limite – de 80 km/h em muitas vias – não é tombado e deve ser reduzido com urgência, o que traria mais segurança para todos, inclusive para os motoristas. A Organização Mundial da Saúde (OMS)



Travessia elevada no Setor de Rádio e TV Sul
Fonte: Acervo pessoal de Uirá Lourenço

recomenda que o limite nas ruas da cidade não ultrapasse 50 km/h. Vale lembrar que há mobilização em favor da readequação das velocidades e foi apresentado o Projeto de Lei nº 2.789/2023 para alterar o Código de

Revista Urbanidade nº 1

Trânsito Brasileiro e reduzir o limite de velocidade nas vias.

Aliada à readequação dos limites, poderiam ser instaladas faixas elevadas de travessia, que forcem os motoristas a reduzir a velocidade. Apesar de ser algo relativamente barato e eficaz, infelizmente ainda são raras no DF. Na revitalização do Setor de Rádio e TV Sul, foram instaladas algumas faixas elevadas.

Em 2023, 36 pedestres foram atropelados e mortos de janeiro a junho. No ano anterior, foram 87 pedestres mortos.

Para saber mais:

Pesquisa Travessias do Eixão, realizada pelo Instituto de Pesquisa e Estatística (IPE-DF, 2023): https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/09/Analise-dos-Dados_Travessias-do-Eixao-Pesquisa156.pdf

Num dos casos recentes, um senhor de 61 anos foi atropelado por um jovem de 17 anos no Eixinho Norte. Ele chegou a ser levado ao hospital, mas não resistiu. Segundo [reportagem do G1](#), eram 20h30 de domingo, altura da 109/110 Norte.

De um lado, o senhor que certamente evitou a passagem subterrânea –

que à noite fica ainda pior – e fez a travessia, mais curta, por cima da via. Do outro, o motorista sem habilitação, que atropelou o senhor e fugiu. Curiosamente, bem perto dali, na 110/111 Norte, agentes do Detran-DF controlam o fluxo de carros e possibilitam a travessia por cima do Eixinho aos usuários do Eixão do Lazer. Eis uma boa oportunidade de viabilizar a travessia segura, com semáforos, também em dias de semana.



Travessia por cima do Eixinho no domingo, auxiliada por agentes de trânsito
Fonte: Acervo pessoal de Uirá Lourenço

Esse triste caso evidencia a relação de forças nas pistas: os motorizados, que podem quase tudo, e os pedestres, que correm esbaforidos e tentam chegar vivos ao outro lado. A seguir trecho de uma poesia que retrata o drama da travessia do Eixão:

*Nossa Senhora do Cerrado
Protetora dos pedestres
Que atravessam o Eixão
às 6h da tarde
Fazei com que eu chegue
São e salvo à casa de Noélia
Nicolas Behr*

Até quando seguiremos assim? Passou da hora de pôr em prática o princípio do Código de Trânsito Brasileiro: o maior protege o menor, o motorizado protege o não motorizado e todos zelam pela vida do pedestre.

Instagram: @uiralourenco | @brasiliaparpessoas

YouTube: <https://www.youtube.com/@uirafelipe> | <https://www.youtube.com/@BrasiliaparaPessoas>

Alguns vídeos sobre as travessias em Brasília:

Cenas do Eixão Norte - pedestres no TTN
<https://www.youtube.com/watch?v=EF-SP254oss>

Travessia do Eixinho com agentes do Detran (domingo)
https://youtu.be/951_jaPCCZk?si=HxIXlv3LPYHGfyq-

Respeito ao Pedestre na Faixa – patrimônio de Brasília
https://youtu.be/jV_zQN-oE8?si=loEOJBKAcYJyAQ5j

Eixão – travessia nas passagens subterrâneas
<https://www.youtube.com/watch?v=sWP4m-LFzk0>

Riscos aos Pedestres – Ponte JK
<https://www.youtube.com/watch?v=QGnp8BFYC8>



Benny Schvarsberg

Arquiteto, Professor Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, colaborador do Andar a Pé e da **Rede Urbanidade**

A concepção original da cidade, eleita no concurso do Plano Piloto de Brasília de 1957, vencido por Lucio Costa, propunha a separação da circulação dos veículos e dos pedestres. A cidade cujo plano urbanístico utilizou “as mais modernas técnicas rodoviárias”, como relatou o inventor no seu memorial descritivo, foi implantada com amplas vias, originalmente desprovidas de semáforos. Ao longo do tempo, as avenidas W3 Sul e Norte, L2 Sul e Norte, e a própria Avenida Monumental, para citar alguns eixos de passagem de várias linhas de transporte público, foram sendo semaforizadas dada a necessidade de travessia dos pedestres. Só se mantêm até hoje sem semáforos o Eixo Rodoviário e os Eixinhos L e W sul e norte. E foi implantada a partir de 1997 a experiência, inovadora à época, das faixas de pedestres sem semáforo, nem sempre respeitadas pelos motoristas, mas com crescente reconhecimento e autoestima públicos por sua natureza civilizatória em uma cidade cujos moradores eram alegoricamente descritos como portadores de cabeça, tronco, membros...e rodas.



Magda Sifuentes

Economista, arquiteta e urbanista, colaboradora do Andar a Pé

17

Conversa com o especialista

Os pedestres e as linhas de desejo da cidade rodoviária

Há que se destacar que o caráter rodoviário do Plano Piloto de Brasília foi resultante não somente do ideário modernista da Carta de Atenas³, que lhe foi inspirador, mas também do espírito de uma época de impulso industrializador da economia brasileira no pós-guerra, simbolizado no lema programático governamental dos “cinquenta anos em cinco” do presidente JK, fortemente calcado na indústria automobilística; os leitores mais antigos não de se recordar das imagens dos carros “Romi-Isetta”, Renault Dauphni e Gordini, Aero e Rural-Willys, produzidos à época.



Presidente Juscelino Kubitschek desfilando em um Romi-Isetta 1960

Fonte: Lexicarbrasil.com.br/romi-isetta

3 Carta redigida por Le Corbusier resultante do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna em 1935.



Lançamento de linha de carros dos anos 60
Fonte: pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:1961_Renault_Dauphine_Gordini.jpg

Cabe lembrar que não ficou restrito ao Plano Piloto de Brasília o modelo rodoviário, sendo aplicado também no urbanismo implantado em grande parte das cidades-satélites do Distrito Federal, embora em menor escala; vejamos, por exemplo, as amplas vias e rotatórias que marcam os projetos urbanísticos de Ceilândia (1975), Guará I, Guará II (1980) e Samambaia (1985), entre outras.



Samambaia/DF em 1995
Fonte: Correio Braziliense



Junto ao privilégio absoluto do transporte motorizado individual no espaço do sistema viário da cidade, outra marca visível do modelo rodoviário é o indisfarçável menosprezo por pedestres e ciclistas, relegados ao uso de calçadas, quando existem, em geral precárias, descontínuas, desconfortáveis, inseguras; bem como por cicloviárias ou ciclofaixas, igualmente passíveis de (des) qualificação com os mesmos termos.

Por outro lado, ao refletir sobre a natureza do espaço, suas permanências e mudanças, não obstante os constrangimentos a que é submetida a população, o urbanista **Carlos Néelson Ferreira dos Santos** propõe uma perspectiva inconformista:

“Seja qual campo epistêmico for, ao tratar do espaço urbano. as reflexões sobre ele que não sejam capazes de atingi-lo e transformá-lo são puro diletantismo. Centros urbanos são, em si mesmos, fontes abertas e inesgotáveis de ideias que saltam de seu simbolismo escancarado e são todos os dias decodificadas, absorvidas e reelaboradas, nas ruas, nas praças, nos meios de transporte, nos locais de trabalho, em todo canto.”(SANTOS, 1988, p.46)

Nessa ótica, é possível e instigante investigar como a população constrói ou improvisa soluções práticas na lida da circulação cotidiana em meio aos limitantes que um modelo urbano rodoviário impõe aos modos ativos de mobilidade, sobretudo aos pedestres. Uma das respostas mais frequentes são os caminhos não oficiais criados pelos pedestres, conhecidos como **linhas de desejo**, que, de forma improvisada, cruzam gramados e encostas ou margeiam

vias desprovidas de calçadas. Quando reconhecidos e respeitados, o que é raro, são convalidados pela administração pública e chegam a ser pavimentados com concreto, asfalto ou blocos.



Linhas de desejo
Fonte: Acervo de Diego Bresani

O fotógrafo **Diego Bresani**, de Brasília, retratou com olhar sensível essas práticas, especialmente nas áreas centrais de Brasília avaliando:

“Essa é uma cidade em que, definitivamente, a pessoa que anda foi esquecida. Ela é monumental, é uma cidade bonita vista do carro, com certeza. Mas para quem anda nela, é uma cidade muito dura - você não tem calçadas, precisa criar seu caminho, precisa muitas vezes lutar por espaço com carros”.

Bresani também notou, de modo geral, que:

“São as pessoas que trabalham em Brasília, não são as que moram no Plano Piloto. Então, essa subversão da lógica modernista é feita por pessoas que moram na periferia de Brasília, trabalhadores e trabalhadoras. Não por moradores do Plano Piloto, que, na sua grande maioria, usam carros.”

Para ver mais fotos sobre as linhas de desenho, acesse: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2022/12/21/linhas-de-desejo-os-caminhos-inventados-por-pedestres-na-cidade-feita-para-carros-veja-fotos.ghtml>

É usual e até clichê a crítica de que as áreas centrais são congestionadas em razão do excesso de carros particulares, como se vê em cidades cuja maioria de empregos e serviços são concentrados nos centros principais. É cenário quase generalizado nestes centros um mar de carros estacionados o dia inteiro nos bolsões e nas concorridas vagas de estacionamento lotadas no horário comercial. E a crítica veladamente preconceituosa de que, devido ao movimento pendular de moradores da periferia — que se deslocam ao centro em busca de oportunidades e moram em cidades dormitórios — a cidade acaba ficando entupida de carros nos horários comerciais.

Entretanto, há pesquisas amparadas no caso de Brasília que demonstraram empiricamente que quem congestionava a cidade de carros, sobretudo as áreas centrais — neste caso os Setores Comerciais e Autarquias Sul e Norte, Esplanada dos Ministérios, etc. — são os próprios moradores-motoristas da cidade e não os moradores das cidades-satélites ou da periferia metropolitana⁴ que realizam o *comutting* — movimento de deslocamento pendular e cotidiano da população fluante em seus carros, ônibus do sistema de transporte público ou transportes informais e irregulares conhecidos como vans, carros particulares e outros transportes “piratas”.

Para saber mais:

Silva, C.O. (2017). Brasília sem carros? Um estudo sobre o espaço ocupado pelos carros e propensão a medidas de restrição e controle de acesso. Tese de Doutorado, PPG-FAU/UnB. <http://www.realp.unb.br/jspui/handle/10482/24471>

Daí a pertinência do debate sobre medidas coibidoras do excesso de uso de carros particulares, usuais em cidades europeias e mesmo latino-americanas. Lembramos o reconhecido caso paradigmático de sucesso da mobilidade sustentável em Amsterdã, capital holandesa, com grande utilização de bicicletas compartilhando as ruas com transportes coletivos sobre trilhos e ônibus. Lá houve uma revolução na mobilidade que só ocorreu com políticas públicas articuladas com medidas coibidoras do uso de automóvel particular a partir de uma grande crise de mobilidade sofrida pela população nas décadas de 1960 e 1970. Não se

⁴ Referimo-nos aos 12 municípios goianos territorialmente adjacentes ao Distrito Federal que constituem a Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal, instituída por lei sancionada pelo governo estadual de Goiás em janeiro de 2023.

aguardou o transporte público melhorar para só então implantar medidas coibidoras do uso de automóvel particular, o processo foi concomitante. Tais medidas são políticas públicas já tradicionais, sobretudo em áreas centrais de grandes cidades metropolitanas como Paris, Londres, Nova York, Buenos Aires, entre outras, reconhecidas pela excelência do sistema de transporte público.

No debate das políticas públicas de mobilidade urbana sustentável, podemos situar, no caso de Brasília, a polêmica recentemente atualizada em torno do projeto denominado de Zona Verde da Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF. Tal projeto estabelece “sistema de estacionamento rotativo pago de veículos em logradouros públicos e áreas pertencentes ao Distrito Federal”, mediante concessão à iniciativa privada pelo período de 20 (vinte) anos, sem prorrogação, e prevê o repasse de percentual dos recursos auferidos à empresa vencedora da licitação pública de concessão para operação do sistema. O critério de seleção da concessionária é o de maior valor da outorga mensal, o qual prevê tanto contrapartidas contratuais de investimentos a serem implementados pela concessionária na oferta e melhoria dos espaços públicos de estacionamento como estímulos aos usuários que utilizarão os transportes públicos.

O objetivo anunciado é “Estimular o transporte público e a ocupação eficiente dos espaços públicos, em atendimento aos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3/1/2012, e do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), Lei Distrital nº 4.566, de 4/5/2011”.

A princípio, a iniciativa – alinhada às civilizadas tradições metropolitanas cosmopolitas acima referidas – parece saudável para a mobilidade urbana sustentável. Contudo, nos permitindo o exercício da reflexão crítica, é curiosa, para não dizer paradoxal, a iniciativa por parte do GDF quando se observa a política rodoviarista praticada nos últimos anos no DF em maciços investimentos eminentemente rodoviaristas, como o Túnel Rei Pelé no centro de Taguatinga, viadutos como o do Sudoeste na EPIG, duplicação de vias por toda a cidade, fora o megalômano TTN “Joaquim Roriz” na ponta do eixo rodoviário norte. Todas essas obras ratificam o privilégio do automóvel privado sobre o transporte público e os modos ativos sob o argumento da promoção da mobilidade urbana.

Contundentes críticas vêm sendo dirigidas ao Projeto Zona Verde, como o ganho abusivo da concessionária vencedora, que exercerá um monopólio de grande prazo na privatização das vagas públicas, e a baixa garantia de investimento do retorno da outorga mensal no transporte público, além do posicionamento crítico dos moradores de superquadras em relação à cobrança pelo uso de estacionamento no interior das áreas residenciais. Deste repertório crítico, na perspectiva da pertinência do projeto para a mobilidade urbana sustentável como política coibidora do excesso da cultura brasileira “carrocrata”, a mais discutível é a narrativa da privatização. O modelo vigente no DF é crescentemente privatizador dos espaços do sistema viário da cidade destinado a estacionamentos, extensivo aos espaços irregularmente ocupados como estacionamentos. Nada mais naturalizado na cultura urbana brasileira do que a apropriação privada por prazo ilimitado destes espaços por

automóveis particulares até que, em raras oportunidades, sejam recolhidos pelo órgão público Detran-DF por muitas acumuladas ou estado de abandono. Fora exceções, a regra tácita é: a vaga é minha, cheguei primeiro, ocupo pelo tempo que quiser, não preciso e não quero pagar; e, como corolário da contradição, “a vaga é pública”.

Em empreendimentos com estacionamentos privativos como *shoppings*, centros comerciais, clínicas, hospitais, etc., a mesma população naturaliza o pagamento por hora do estacionamento, e no espaço público do sistema viário, tendo vagas de estacionamento demarcadas ou não, é naturalizado que este pode ser apropriado infinitamente pelo automóvel privado. E cabe notar que o sistema viário do DF é bastante generoso, sendo, no Plano Piloto especialmente, farta a oferta de vagas de estacionamento, o que estimula de modo ampliado o uso do automóvel privado. É uma verdadeira “farra de estacionamentos”.

Voltando ao foco temático das **linhas de desejo**, é reconhecidamente limitada e crítica a oferta quantitativa e qualitativa de calçadas e passeios para pedestres em Brasília e em todo o DF. E as **linhas de desejo** são em grande medida uma resposta prática da população a essa realidade. Desde 2017 a organização não governamental “ANDAR A PÉ - o movimento da gente” tem implementado uma metodologia de avaliação de calçadas adaptando e aperfeiçoando um método desenvolvido pela prefeitura de Nova Iorque designado SAFÁRI URBANO. Foram realizados vários exercícios implementando o método de avaliação em áreas centrais do Plano Piloto de Brasília, de Ceilândia e outras áreas. As experiências de avaliação têm demonstrado de

modo inequívoco insuficiências, limitações e má qualidade das calçadas e passeios e o quanto isso desestimula e compromete a caminhabilidade nas cidades do DF.

Nesse sentido, a política pública de mobilidade urbana no DF tem uma enorme lacuna e o desafio de atualizar o caráter vanguardista que teve o urbanismo inovador de Brasília, mesmo rodoviarista, no final dos anos 1950. Essa atualização passa, a nosso ver, por avançar efetivamente na direção de uma cultura urbanística da mobilidade urbana sustentável e, sobretudo, privilegiadora dos modos ativos – a pé e de bicicleta. É um gigantesco desafio em face do rodoviarismo estrutural do DF! Para contribuir para a agenda de construção dessa cultura urbanística como política pública urbana, alguns pontos são estratégicos:

1. Integrar o PDOT e o PDTU em seus processos de revisão e atualização tendo a Mobilidade Urbana Sustentável e Ativa como um de seus eixos centrais;
2. Instituir, no âmbito do Conselho de Transportes e Mobilidade Urbana do DF, a Câmara de Mobilidade Ativa, constituída por entidades, movimentos e coletivos atuantes na defesa do Direito à Cidade na perspectiva de pedestres;
3. Elaborar de modo participativo o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Ativa do DF, com acompanhamento e coordenação da Câmara de Mobilidade Ativa proposta;
4. Mapear todas as **linhas de desejo** existentes no DF e contemplá-las no Plano de Mobilidade acima proposto;
5. Instituir, no Plano Plurianual (PPA) e nas Leis Orçamentárias Anuais (LOAs), item de orçamento específico voltado a investimentos públicos para a execução das ações prioritárias propostas no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável;
6. Estabelecer legislação específica - Lei da Mobilidade Urbana Sustentável do DF – que torne responsabilidade pública exclusiva a construção e a manutenção de calçadas e passeios lindeiros aos usos dos solos residencial, comercial, misto e institucional do DF, conforme manual de construção de calçadas e passeios públicos do GDF.



Imagens Setor Comercial Sul tomado de carros
Fonte: Jornal Metrôpoles

Para saber mais:

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. A Cidade como um jogo de cartas. Niterói, RJ: Editora Universitária Federal Fluminense; São Paulo: Projeto, 1988. 192 p. https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5345665/mod_resource/content/1/A_Cidade_como_um_Jogo_de_Cartas_SANTOS__Carlos_Nelson_F._dos.pdf

Você conhece?

Já ouviu falar em ruas completas?
Conceito e visão para uma mobilidade urbana sustentável

- Priorizar os deslocamentos realizados por transporte coletivo, a pé e de bicicleta.
- Respeitar a escala das construções e os recuos.
- Apoiar a diversidade de usos do solo, mesclando residências, comércio e serviços.
- Tornar a rua um lugar de permanência das pessoas e não somente de passagem.
- Envolver residentes e grupos da comunidade para entender o bairro e suas prioridades.

Para saber mais:
Afinal, o que são Ruas Completas? WRI Brasil, 2017: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5445315/mod_resource/content/0/SANTOSCarlos_ACidadecomoumJogodeCartas-1988.pdf



Bruno Batista (WRI)
Membro da equipe de Mobilidade Urbana do WRI Brasil, Mestre em Engenharia de Transportes e Engenheiro Civil pela UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul)

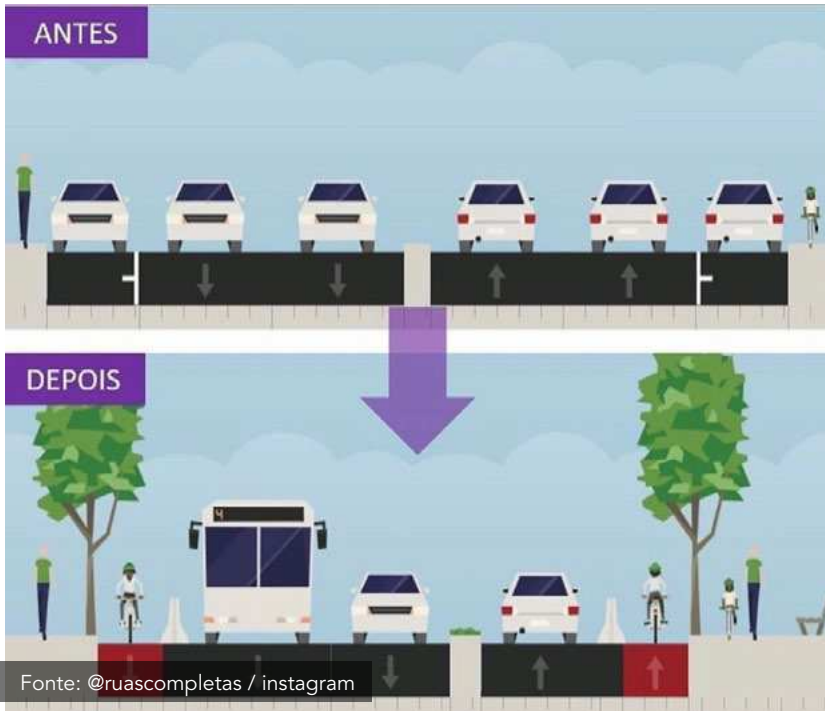
O conceito de ruas completas propõe que toda rua deve ser segura, confortável e acessível para todos os usuários que a utilizam. Uma via se torna mais completa à medida que o seu desenho atende às demandas existentes de seus usuários, sejam eles pedestres, ciclistas, motoristas etc.

Embora simples, o conceito propõe uma quebra de paradigma, uma vez que o padrão de desenvolvimento das cidades brasileiras ao longo do último século gerou ruas e avenidas onde a maior parte do espaço (e do

investimento em infraestrutura) é dedicado ao fluxo e estacionamento de veículos individuais motorizados. Uma rua completa propõe uma divisão mais eficiente da via, dividindo de maneira democrática o espaço público entre diferentes modos de transporte.

Alguns objetivos-chave das ruas completas:

- Respeitar e responder os usos existentes de cada região, assim como os usos planejados para o futuro.



Fonte: @ruascompletas / instagram

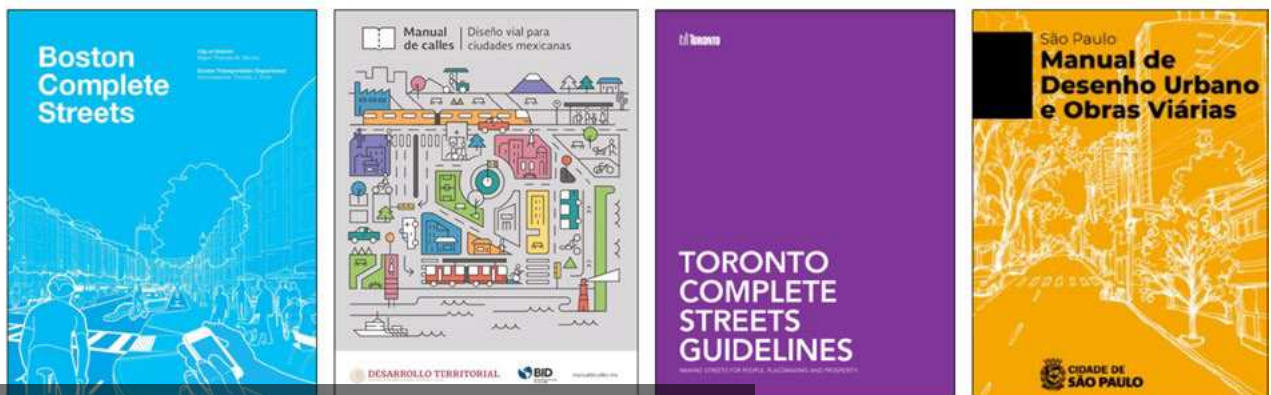
Há 20 anos o conceito de ruas completas surgiu e passou a ganhar força nos Estados Unidos, em resposta ao aumento da motorização individual, especialmente após a Segunda Guerra Mundial. Enquanto o desenho das ruas priorizava os automóveis e o planejamento urbano tornava as cidades cada vez mais dependentes dos veículos, o conforto e a segurança para utilizar outros modos de transporte diminuíram, o que levou a uma redução considerável na utilização de modos ativos, como andar a pé ou de bicicleta.

Na época, o termo “ruas completas” surgiu como um substituto para o termo “*routine accommodation*”, que era utilizado especialmente no âmbito das reivindicações por melhor infraestrutura cicloviária em cidades americanas. Diferentes organizações da sociedade civil utilizavam esse conceito para demandar um desenho das vias que permitisse o deslocamento seguro e confortável dos ciclistas. Assim, a ideia das ruas completas surgiu com a crescente percepção da importância de promover a sustentabilidade do transporte e de investir em ruas

que atendam a diversos modos de mobilidade, promovam segurança viária, mas também satisfaçam a função de convivência social das vias públicas.

Em 2005, foi criada a *National Complete Streets Coalition*, formada por diversos órgãos e entidades americanas, para discutir e aperfeiçoar o termo ruas completas e transformá-lo em um conceito que fosse além da questão cicloviária. O principal objetivo da coalizão era influenciar a adoção de políticas públicas, nos níveis municipal, estadual e federal, que promovessem a implementação de ruas completas nos Estados Unidos. Desde então, as ruas completas se popularizaram no país e, em 2020, a coalizão contabilizava a adoção de mais de 1.600 políticas.

O sucesso nos Estados Unidos fez com que a abordagem das ruas completas passasse a ser trabalhada em países como Canadá, México, Brasil e outros países da América Latina. Cidades e governos passaram a elaborar manuais de desenho de ruas mais abrangentes com diferentes contextos urbanos, para além da tradicional classificação funcional das vias para veículos individuais motorizados.



Fontes: Sites de Prefeituras e Governo do México

Com o tempo, o conceito passou a ganhar força por sua conexão com novas pautas como qualidade do ar nas cidades, meio ambiente, segurança pública e Visão Zero. Gradualmente, surge uma preocupação maior por parte do poder público e da sociedade civil organizada em respeito do futuro da mobilidade nas nossas cidades. Nesse contexto, ruas completas apresentam um desafio, mas também uma visão de futuro para as cidades que queremos.

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.

Embora na narrativa grande parte das pessoas concorde com os objetivos por trás do conceito, na prática retirar qualquer espaço dos veículos individuais motorizados, para servir aos modos ativos ou ao transporte coletivo, é algo que tem encontrado bastante resistência em municípios de todos os portes. É necessário convencimento interno, nas prefeituras, e também o externo, da população; e, muitas vezes, parte da população acaba sendo contrária. Para isso, comunicação é essencial.

No contexto brasileiro, as ruas completas estão alinhadas com algumas políticas nacionais mais recentes como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de 2013 e o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNA-TRANS), revisado em 2021. Diversas cidades têm implementado projetos-piloto de ruas completas e novos planos de mobilidade têm mencionado o conceito.



Fonte: Acervo de Bruno Batista. Rua João Alfredo em Porto Alegre, 2022. A rua recebeu diversas melhorias como extensões de passeio com tinta, balizadores e tachões, nova rotatória, novos bancos e vasos.



O termo vem ganhando popularidade no âmbito do poder público, mas também na academia, especialmente em áreas como urbanismo e engenharia de transportes. O planejamento urbano das ruas é algo que precisa ser amadurecido na formação dos técnicos que trabalham com a mobilidade das nossas cidades. Um projeto de rua completa deve acontecer de forma interdisciplinar e envolver diferentes atores de diferentes órgãos de uma prefeitura.

Uma visão para as cidades do futuro

A mobilidade urbana está em constante transformação. Em diversas cidades ao redor do mundo, os sistemas de transporte orientados para os carros estão à beira do colapso, resultando em cidades poluídas, ineficientes e com baixa qualidade de vida para grande parte da população. O conceito de ruas completas nos auxilia a mudar de direção, a investir em infraestrutura que maximize os deslocamentos das pessoas de maneira sustentável, e minimize mortes e sinistros graves, de forma a tornar a rotina de todos mais agradável. São soluções simples de desenho (calçadas de qualidade, infraestrutura cicloviária, medidas de moderação de velocidade, prioridade ao transporte coletivo), mas que, em conjunto, promovem mudanças fundamentais para um futuro com cidades mais humanas.

Para saber mais:

https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2019/12/BCS_Guidelines.pdf

<https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri-brasil-ruas-completas-no-brasil-2021.pdf>

<https://smartgrowthamerica.org/what-are-complete-streets/>

<https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>

<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/enhancing-our-streets-and-public-realm/complete-streets/complete-streets-guidelines/>

<https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>

<https://www.wribrasil.org.br/noticias/afinal-o-que-sao-ruas-completas>

Visão da Rede Urbanidade

26

Nós da **Rede Urbanidade** acreditamos que as cidades devem propiciar maior conforto e segurança para todos os usuários do trânsito e não somente para os motoristas. Para além de alargar vias e construir viadutos, é preciso desenvolver políticas públicas, a curto, médio e longo prazos, que estimulem outras formas mais saudáveis e sustentáveis de se locomover.

A mobilidade a pé, tema desta edição da **Revista Urbanidade**, além de contribuir para a diminuição dos sinistros de trânsito e dos congestionamentos, faz com que as pessoas sejam mais saudáveis, pois combate o sedentarismo e as enfermidades dele decorrentes, como, por exemplo, problemas circulatórios e respiratórios, tão presentes na sociedade contemporânea. Quando caminhamos, reduzimos consideravelmente as chances de desenvolver problemas de saúde como hipertensão, diabetes e até depressão.

Para saber mais:

Conheça os benefícios da caminhada, apresentados no relatório final do projeto Mobilidade Urbana Saudável: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/brasil-e-reino-unido---mobilidade-urbana-saudavel.pdf>

Caminhar permite que as pessoas fiquem mais próximas da natureza e observem a flora e a fauna típicas do cerrado brasileiro. Quem nunca parou para contemplar as árvores frutíferas ou as corujas buraqueiras que ficam às margens das calçadas e ciclovias do Distrito Federal?

Enquanto pedestres, nos aproximamos das pessoas e construímos um maior senso de pertencimento à comunidade. As ruas e calçadas passam a ser ponto de encontro e de contemplação da cidade, muito mais do que meros locais de passagem. Fachadas ativas e interessantes, abertas para o passeio, calçadas adequadas, bancos para descanso e vias dedicadas ou compartilhadas entre automotores e bicicletas redesenham o espaço urbano, que deixa de ser hostil e passa a ser acolhedor e atraente, incentivando o caminhar e o pedalar. Assim, cumprimentamos os vendedores, acenamos para os demais transeuntes, sorrimos e a cidade fica cada vez mais humanizada!

Se queremos ter “cidades com alma”, precisamos mudar o olhar e as perguntas que guiam as decisões. Deste modo, direcionamos sentimentos, comportamentos e ações para a concretização dessa intenção. A participação popular, mesmo que não oficialmente admitida, é irrefreável. As linhas traçadas nos gramados, as obras de arte urbana espontâneas, os usos dados às praças, algumas resgatadas do abandono pela comunidade, que o digam.

A **Rede Urbanidade** considera que os usuários mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência, não podem ser esquecidos nos projetos de planejamento urbano de nossa cidade. É urgente que o Distrito Federal ofereça condições de maior segurança, acessibilidade e conforto para as pessoas que se deslocam de outras formas que não de automóvel.



Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios



Rede
Urbanidade