

# (I) Mobilidade na EPIG - Estrada Parque Indústrias Gráficas



**Fotos, reflexões e aspectos legais sobre mobilidade urbana e qualidade de vida**

Uirá Lourenço – Março/2018

# Estudo sobre a EPIG

## INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo promover reflexões sobre o nível de mobilidade e acessibilidade na EPIG. O Governo do Distrito Federal (GDF) anunciou a construção de viaduto na EPIG, com o objetivo de aumentar a fluidez automotiva entre o bairro Sudoeste e o Parque da Cidade.

O estudo foi motivado pelo fato de eu conhecer a realidade ao longo da via, de ter ciência do nível de imobilidade e inacessibilidade. Ao longo de dois anos, no trajeto casa-trabalho, passei diariamente de bicicleta pela EPTG (Estrada Parque Taguatinga) e pela EPIG (Estrada Parque Indústrias Gráficas). Sentia na pele não só as dificuldades para pedalar, mas também notava as péssimas condições aos pedestres e aos usuários do transporte coletivo. Acompanhei as obras de megaampliação do espaço aos carros na EPTG, no projeto curiosamente chamado de Linha Verde.

Não pretendo, ao longo do estudo, detalhar aspectos técnicos da via nem apresentar dados quantitativos como contagens de pedestres e de veículos. A abordagem é qualitativa e ilustrada, com base no acervo próprio de imagens (fotos e vídeos), feitas entre 2009 e 2018. As imagens e observações estão relacionadas com a legislação que trata de mobilidade urbana e acessibilidade. Também se faz referência aos grandes pensadores que criticam o modelo baseado no automóvel, com destaque para Jane Jacobs e Jan Gehl.

Deixo claro que não se trata de mera compilação de imagens e leis. A exemplo de Jane Jacobs, uma das inspiradoras dos trabalhos que realizo em mobilidade urbana, já antecipo que este trabalho é um ataque à política rodoviarista equivocada e atrasada de incentivo ao transporte individual motorizado. Ao longo de vários anos, os diferentes governos no Distrito Federal insistem em desperdiçar preciosos recursos públicos em túneis e viadutos com foco na fluidez automotiva, em vez de investirem no transporte coletivo e nos modos ativos de transporte.

As cidades de referência em mobilidade urbana e qualidade de vida priorizam as pessoas e são convidativas para caminhar, pedalar e permanecer no espaço público (em vez de serem apenas locais de passagem, as ruas servem para interação e convivência). Vias e estacionamentos viram praças, parques e bibliotecas. No Distrito Federal ocorre o contrário: áreas verdes, calçadas e ciclovias cedem espaço para novas vias e estacionamentos, com o objetivo de acomodar a frota motorizada crescente (prestes a alcançar 2 milhões).

# Estudo sobre a EPIG

## SUMÁRIO

Este trabalho está dividido em tópicos, cada um com uma sequência de *slides*.

- Dependência automotiva e modelo rodoviarista.....*slides* 4 a 9
- Inacessibilidade – abandono e pontos críticos.....*slides* 10 a 18
- Transporte coletivo – abandono e superlotação.....*slides* 19 a 64
- Pedestres – descaso e inacessibilidade.....*slides* 65 a 119
- Pedestres – travessias inseguras.....*slides* 120 a 135
- Ciclistas – descaso e insegurança.....*slides* 136 a 190
- Cenas da violência no trânsito.....*slides* 191 a 196
- Entorno da EPIG – Desafios.....*slides* 197 a 199
- Via limítrofe ao Parque da Cidade .....*slides* 200 a 205
- Parque da Cidade – Realidade.....*slides* 206 a 210
- Projetos e ações governamentais – rodoviarismo.....*slides* 211 a 221
- Cidades para Pessoas – exemplos.....*slides* 222 a 227
- Reflexões sobre mobilidade urbana e qualidade de vida.....*slides* 228 a 231
- Propostas .....*slides* 232 a 234

## Dependência automotiva



**Início da EPIG, final da EPTG.**

Congestionamentos diários em razão do excesso de carros. Ausência de corredor exclusivo de ônibus e de espaço para pedestres e ciclistas

## Dependência automotiva



**Saída do bairro Sudoeste e acesso ao Parque da Cidade.**  
Congestionamentos em razão do excesso de carros.

# EPIG: Modelo rodoviário com foco no transporte individual motorizado

## Crítica ao modelo rodoviário



**Jane Jacobs** já criticava, na década de 60, o desenvolvimento das cidades baseado no automóvel. A análise crítica acerca das cidades dos Estados Unidos resultou no livro **Morte e Vida de Grandes Cidades**, grande referência em urbanismo.

“A erosão das cidades pelos automóveis provoca uma série de conseqüências tão conhecidas que nem é necessário descrevê-las. A erosão ocorre como se fossem garfadas – primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar a um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados.”

[Jane Jacobs. Morte e vida de grandes cidades, 3ª ed, 2011, p. 389]

# EPIG: Modelo rodoviário com foco no transporte individual motorizado

## Cidade sustentável, Cidade para Pessoas



**Jan Gehl**, arquiteto dinamarquês, também critica o modelo urbano voltado ao automóvel e desenvolve projetos com foco na humanização das cidades. Ele é autor do livro **Cidades para Pessoas**, referência para muitos urbanistas.

“A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da ‘mobilidade verde’, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios à economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos. Outro aspecto sustentável importante é o aumento da atratividade exercida pelos sistemas de transporte público, quando os usuários se sentem seguros e confortáveis caminhando ou indo de bicicleta para e a partir dos ônibus, trens e veículos sobre trilhos. Um bom espaço público e um bom sistema público de transporte são, simplesmente, dois lados de uma mesma moeda.”

[Jan Gehl. Cidades para Pessoas. 3ª ed, 2015, p. 7]

## Desproporção entre o transporte individual motorizado e os modos coletivos e ativos de transporte



Basta parar por poucos minutos para perceber a desproporção entre o transporte individual motorizado (carros e motos) e os modos coletivos e ativos de transporte (ônibus, bicicleta e a pé).

## Desproporção na distribuição do espaço urbano



Também se nota a desproporção na distribuição do espaço urbano. A quase totalidade do espaço viário é ocupado pelos carros.

SITUAÇÃO DE ABANDONO  
INACESSIBILIDADE



Placas mal conservadas orientam o pedestre a atravessar na faixa.



No local, a calçada está destruída e acumula lama. E faltam rampas de acessibilidade.

PONTOS CRÍTICOS E EMBLEMÁTICOS  
DA INACESSIBILIDADE

## Em frente à Câmara Legislativa do DF



Na frente da CLDF, a calçada está em péssimas condições há muitos anos.

## VÍDEO – Inacessibilidade em frente à CLDF



<https://www.youtube.com/watch?v=-NWdehaQJaE>

**Sufoco para cadeirante em frente à CLDF**

No vídeo um pedestre revela indignação ao tentar passar de cadeira de rodas pela calçada deteriorada.

# ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (Lei Federal nº 13.146/2015)

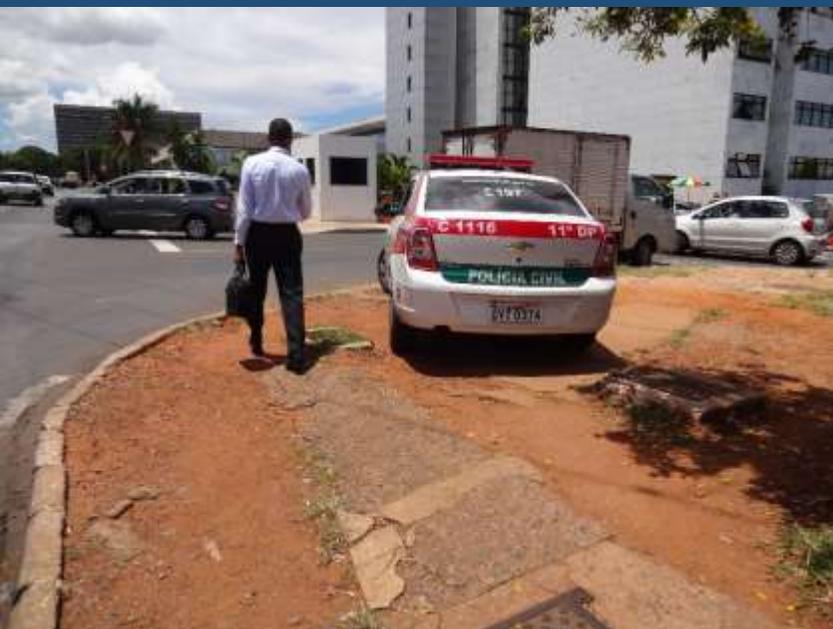
Art. 46. O **direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida** será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.

## Em frente à Câmara Legislativa do DF (CLDF)



Em outubro de 2017, foram pintadas áreas destinadas às motos antes dos semáforos. No entanto, as faixas de pedestre continuaram com pintura desgastada, as calçadas se mantiveram deterioradas e os pontos de ônibus permaneceram sem abrigo.

# Próximo ao Tribunal de Justiça do DF (TJDFT)



Nos arredores do TJDFT também há calçadas em péssimas condições há muitos anos. E os espaços são invadidos por carros.

## Próximo ao Tribunal de Justiça do DF (TJDFT)



Em dias chuvosos, a situação piora em razão da lama acumulada nas crateras.

# DESCASO HISTÓRICO COM O TRANSPORTE COLETIVO



Apesar das leis (federais e distritais) que priorizam os modos coletivos de transporte, o descaso com os usuários de ônibus é evidente.



2014



2018

PONTOS DE ÔNIBUS  
ABANDONO E SUPERLOTAÇÃO











# Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF (Lei Distrital nº 4.566/2011)

Art. 2º. *Parágrafo único.* Para fins desta Lei, considera-se:

I – **mobilidade urbana sustentável**: o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e rural, **priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados** de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável;















JCDecaux

**REFORMA DA PREVIDÊNCIA**  
A idade mínima pra se aposentar vai aumentar aos poucos nos próximos 20 anos.

INSTITUTO BRASILEIRO DE SEGUROS SOCIAIS  
IBR

882 Riacho Fundo II

2712























# POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (Lei Federal nº 12.587/2012)

Diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Art. 6º):

Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.





DF-011

km

2

338498

























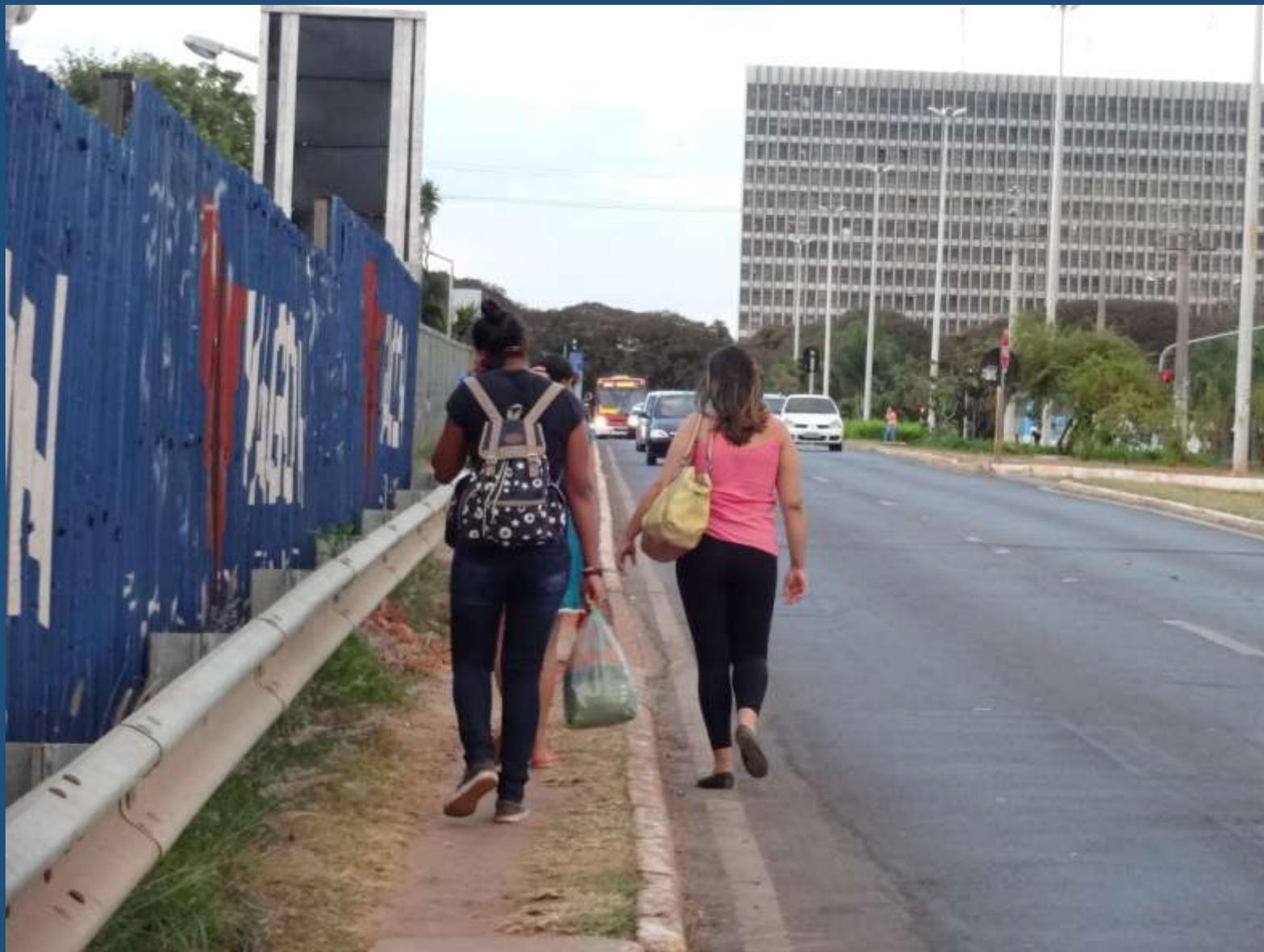








# DESCASO HISTÓRICO COM O PEDESTRE



Apesar das leis (federais e distritais) que tratam da acessibilidade e da mobilidade a pé, ao longo de toda a EPIG as condições são péssimas para quem caminha.



2011



2018



2014



2018

REALIDADE – PEDESTRES:

AUSÊNCIA DE CALÇADAS, CALÇADAS DESTRUÍDAS,

AUSÊNCIA DE RAMPAS, TRAVESSIA INSEGURA















# ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (Lei Federal nº 13.146/2015)

Art. 53. A **acessibilidade** é direito que garante à **pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida** viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.





**Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF  
(Lei Distrital nº 4.566/2011)**

**Art. 3º** São **objetivos gerais** para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno:

III – desenvolver e estimular os **meios não motorizados de transporte**;

V – proporcionar **mobilidade** às **pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade**;



0.378

442143

nal

etaria de  
portes  
ANS

COMO ESTOU  
DIRIGINDO?  
LIGUE 156

DVD-1566

Mercedes-Benz

MANTENHA DISTÂNCIA

LAVA SOFA 338

60  
km/h

60  
km/h

TEA DO SEU  
ARMOVEL.











# LEI FEDERAL N° 10.098/2000

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los **acessíveis para todas as pessoas**, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.



COM AS CHUVAS  
É PRECISO CUIDADO.

POUCO AMBRO OUSADO NÃO JAMAIS LUDENA RUA  
LIMPE AS CALÇADAS E TELHADOS  
PODE SE SARRAR

CIDADEBRASILIA  
301281

↑ Brasília

PETROBRAS











Setor de  
Indústrias  
Gráficas

Quadra

8











# Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF (Lei Distrital nº 4.566/2011)

Diretriz do PDTU/DF (art. 4º, IX):

Implantação de medidas para **ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres** nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres.















Setor de  
Indústrias  
Gráficas  
Quadra  
2





As calçadas – escassas e deterioradas – são invadidas com frequência.







## CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (Lei Federal nº 9.503/1997)

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.













Octogonal  
quadras 1 a 8 →



**COOPER**  
**3000 m**

GOVERNO DO  
DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE  
TRANSPORTES

ADMINISTRAÇÃO  
SUDOESTE OCTOGONAL



TRAVESSIA DA EPIG – MISSÃO IMPOSSÍVEL



O intenso fluxo motorizado em alta velocidade, a escassez de pontos de travessia e de calçadas e a longa espera nos locais com semáforo dificultam a travessia dos pedestres.



2010



2018

O descaso na travessia dos pedestres se mantém ao longo dos anos.











**Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF  
(Lei Distrital nº 4.566/2011)**

**Art. 23.** O PDTU/DF apresenta os seguintes fundamentos para os pedestres:

- I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;**
- II – definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;**
- III – tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;**
- IV – implantar passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres;**
- V – lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.**













Em frente à Polícia Civil, o semáforo demora 11 minutos para liberar passagem para os pedestres, que têm apenas 20 segundos para concluir a travessia.

## VÍDEOS – TRAVESSIA DA EPIG



### Missão Impossível: Travessia na EPIG [Parte 1]

<https://www.youtube.com/watch?v=sBRjmn-oYVk>

Missão Impossível - Parte 1

Neste vídeo pode-se ver a dificuldade de travessia em vários pontos da EPIG. Faltam pontos seguros de travessia e as pessoas se arriscam em meio aos carros.



### Missão Impossível: Travessia na EPIG [Parte 2]

[https://www.youtube.com/watch?v=cmAh\\_gFcsW0](https://www.youtube.com/watch?v=cmAh_gFcsW0)

Missão Impossível - Parte 2

Este vídeo mostra a dificuldade aos pedestres mesmo em ponto com faixa de pedestre e semáforo. A espera chega a 11 minutos!

# DESCASO HISTÓRICO COM O CICLISTA



Apesar das leis (federais e distritais) que tratam da mobilidade urbana, com prioridade aos modos ativos (“não motorizados”), ao longo de toda a EPIG as condições são péssimas para quem pedala.



2012



2013



2014



2018

A ciclovia ao longo da EPIG acaba de forma repentina, sem conexão no sentido Eixo Monumental. O questionamento sobre a continuidade, pintado na ciclovia, não foi respondido até hoje.



2013



2014



2018



2018

Na outra extremidade da via, sentido EPTG, a ciclovia também termina repentinamente e falta conexão.



Apesar de passar ao longo do Sudoeste e Octogonal – dois bairros com blocos residenciais e comércio –, o movimento de ciclistas é baixo. A ciclovia serve mais como caminho aos que desembarcam dos ônibus e como espaço de lazer para caminhadas.

REALIDADE – CICLISTAS:

FLUXO MOTORIZADO INTENSO E EM ALTA VELOCIDADE, CICLOVIA SEM  
CONEXÃO E SEM MANUTENÇÃO, TRECHOS SEM ILUMINAÇÃO.





# LEI ORGÂNICA DO DISTRITO FEDERAL

Art. 335, § 2º O Poder Público estimulará o uso de **veículos não poluentes** e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território.



DF-011

km  
2

Parque da Cidade →



Parque da Cidade →



















# SISTEMA CICLOVIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL (Lei Distrital nº 4.397/2009)

**Art. 1º** Fica criado o Sistema Ciclovário do Distrito Federal, como **incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal**, contribuindo para o **desenvolvimento da mobilidade sustentável**.

*Parágrafo único.* O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

















# SISTEMA CICLOVIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL (Lei Distrital nº 4.397/2009)

**Art. 3º** O Sistema Ciclovário do Distrito Federal deverá:

- I – articular o **transporte por bicicleta** com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com **segurança, eficiência e conforto** para o ciclista;
- II – implementar **infraestrutura para o trânsito de bicicletas** e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;













**Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF  
(Lei Distrital nº 4.566/2011)**

**Art. 20.** O **transporte não motorizado**, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para **uso nas atividades diárias**, por intermédio de diferentes ações:

- I – criação e adequação de **espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;**
- II – adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a **redução das necessidades de deslocamentos motorizados;**
- III – realização de **campanhas educativas, informativas e publicitárias.**

























SUDOESTE 4 QTS  
9845-3316

↑ Asa Sul  
← Sudoeste  
← Z. Central  
← Asa Norte



VOLKS FORT  
ACZTE JANAPÓ  
ESTEND SERULAS - TRAUTWINE

60  
km/h

↑ Asa Sul  
← Sudceste  
← Z. Central  
← Asa Norte

PONTO CRÍTICO AOS CICLISTAS:  
INÍCIO DA EPIG, FINAL DA EPTG



O intenso fluxo motorizado e a total falta de espaço adequado põem em risco os ciclistas que passam pela EPTG e EPIG.









# IMPRUDÊNCIA E VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

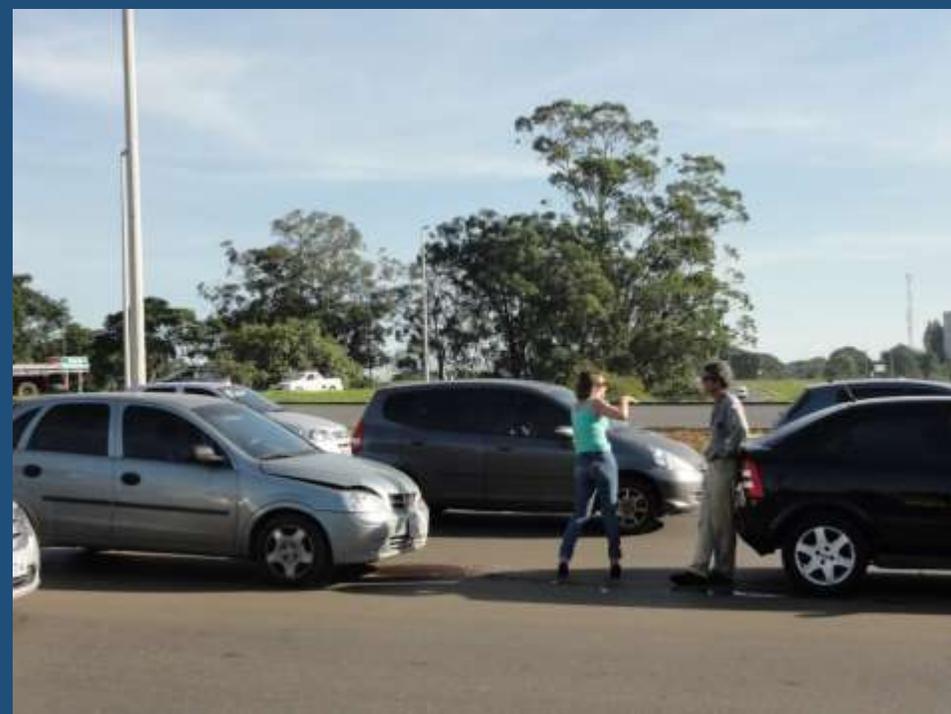


As cenas frequentes de colisão indicam o nível de insegurança e a necessidade de medidas de humanização.









## ENTORNO DA EPIG – DESAFIOS



Além dos problemas ao longo da EPIG, devem ser destacados os problemas de conexão entre a via e as localidades próximas. Atravessar a pé, de bicicleta ou de ônibus da EPIG até as áreas vizinhas revela-se desafiador.

## SETOR DE INDÚSTRIAS GRÁFICAS (SIG)



No Setor de Indústrias Gráficas faltam calçadas e sobra lama no caminho dos pedestres.

## SETOR DE INDÚSTRIAS GRÁFICAS (SIG)



No Setor de Indústrias Gráficas (SIG), próximo à CLDF, faltam calçadas ou, quando existentes, estão invadidas por carros.

## VIA LIMÍTROFE AO PARQUE DA CIDADE



Via que margeia o Parque da Cidade, próxima ao Ministério Público (MPDFT) e paralela à EPIG.



Na via próxima à EPIG, a inacessibilidade é total: calçadas inexistentes ou destruídas e descontínuas. Praticamente todo o espaço é ocupado por carros.



Exemplo genuíno de uma cidade pensada para carros.



Condições vergonhosas aos pedestres.



Canteiros e calçadas também são ocupados diariamente por carros.



A via dá acesso ao Parque da Cidade, mas os acessos são inacessíveis.

## PARQUE DA CIDADE – REALIDADE

A construção do viaduto na EPIG, anunciado pelo GDF em janeiro de 2018, resultará em aumento no movimento de carros no interior do Parque da Cidade, já que a proposta do viaduto é permitir o fluxo dos motoristas entre o Sudoeste e o parque sem semáforos nem retornos.

Em razão dos impactos negativos no parque, apresento imagens para reflexão.

## Situação atual no Parque da Cidade

Fluxo intenso de carros (parque utilizado como via de passagem), péssimo acesso ao parque a quem está a pé, de bicicleta ou de transporte coletivo. Ausência de linhas de ônibus no interior do parque. Presença de ciclistas em grupo (pelotões) que usam as pistas para treino.



Cena comum no Parque da Cidade: carros estacionados em canteiros e outros locais proibidos.



Mesmo com grandes bolsões de estacionamento no interior do parque, os gramados são invadidos. Nota-se, portanto, não só desrespeito pelas áreas verdes, mas também excessiva dependência automotiva para chegar ao parque. Estacionamentos e canteiros ficam abarrotados de carros.



Calçadas em mau estado de conservação e bloqueio de rampa no Parque da Cidade.



Grande movimento de pessoas que praticam atividade física no interior do parque.

# PROJETOS GOVERNAMENTAIS

26/1/18 12:28

ATUALIZADO EM 26/1/18 ÀS 12:28

## Início da construção de viaduto na Epig é previsto para abril

Licitação será lançada em fevereiro, e prazo para concluir obra é de 10 meses. Intervenção ligará o Sudoeste ao Parque da Cidade

AMANDA MARTIMON, DA AGÊNCIA BRASÍLIA

As obras do primeiro viaduto da Estrada Parque Indústrias Gráficas (Epig) — que vai ligar o Sudoeste, na altura da Avenida das Jaqueiras, ao Parque da Cidade — estão previstas para iniciar em abril.



Obras do viaduto na Epig devem começar em abril, e a conclusão está prevista para 10 meses depois. Foto: Renato Araújo/Agência Brasília

Fonte: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2018/01/26/inicio-da-construcao-de-viaduto-na-epig-e-previsto-para-abril/>

Apesar das graves deficiências no transporte coletivo, da inacessibilidade e das péssimas condições para pedalar na EPIG – demonstradas por meio das imagens (fotos e vídeos) –, as propostas do governo privilegiam o transporte individual motorizado.

## PROJETOS GOVERNAMENTAIS

### OBRA DE VIADUTO NA EPIG

Ligação entre o Parque da Cidade e o Sudoeste desafogará o trânsito na região



Com o viaduto, semáforos e retornos que interligam as duas vias serão retirados. “Vai tirar o gargalo. O engarrafamento dentro do Parque da Cidade vai acabar, e a obra já dará mais fluidez ao trânsito”, pontua o coordenador da Unidade de Projetos da Secretaria de Infraestrutura, Edson José Vieira.

Fonte: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2018/01/26/inicio-da-construcao-de-viaduto-na-epig-e-previsto-para-abril/>

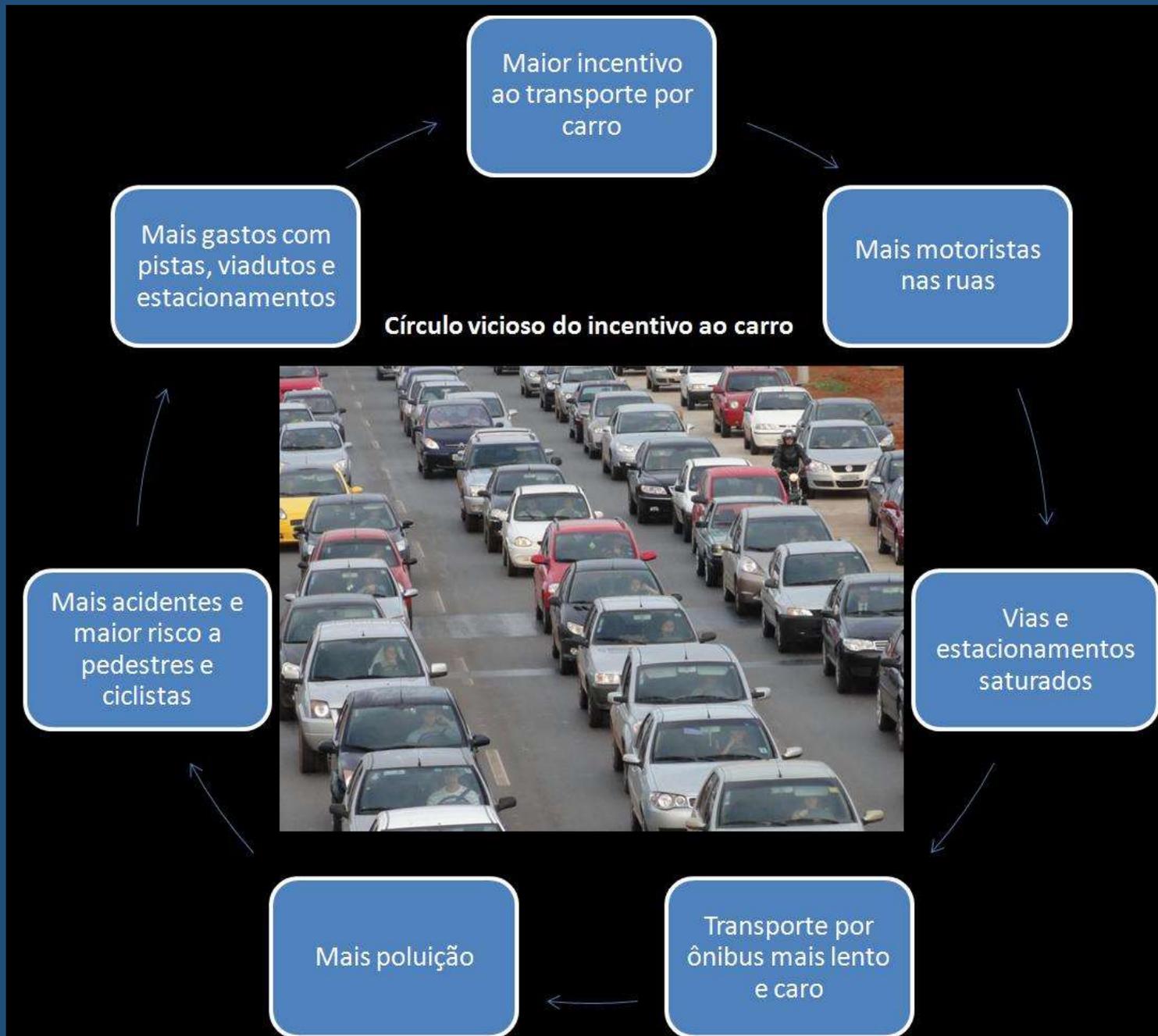
Apesar das diversas leis federais e distritais sobre mobilidade urbana e acessibilidade – que priorizam os modos coletivos e ativos (“não motorizados”) de transporte –, os projetos e as ações governamentais têm como objetivo a fluidez motorizada.

## Modelo rodoviário de incentivo ao carro



Faixa da direita livre: foco na fluidez motorizada.  
Alto risco para pedestres e ciclistas, que não conseguem atravessar a via.

# Modelo rodoviário atrasado e poluente – círculo vicioso



## Modelo rodoviário: EPTG (“Linha Verde”)



2009

No DF, ainda prevalece o modelo rodoviário de incentivo ao automóvel, com ampliações de vias e construção de túneis e viadutos. A Estrada Parque Taguatinga (EPTG) simboliza bem o modelo.

## Modelo rodoviarista: EPTG (“Linha Verde”)



2010

A EPTG passou por grande ampliação do espaço aos carros em 2010 e até hoje o corredor de ônibus nunca funcionou, tampouco a ciclovia projetada foi construída.

## Modelo rodoviário: EPTG (“Linha Verde”)



2011

Em poucos meses após a ampliação, o caos se instalou novamente. As pistas e os viadutos construídos incentivaram o uso do carro e não tardou para os congestionamentos voltarem, o que confirma o círculo vicioso do modelo rodoviário caro e poluente. Anunciada pelo governo como “Linha Verde”, está mais para **Linha Cinza ou Vermelha**.

## Modelo rodoviário: EPTG (“Linha Verde”)



2013

A vocação como **Linha Cinza** ou **Vermelha** se confirmava em 2013. Nota-se que os carros “transbordam” para o corredor de ônibus e para o acostamento. Mesmo com o espaço para os ônibus e o acostamento invadidos pelos motoristas, os congestionamentos continuam.

## Modelo rodoviário: EPTG (“Linha Verde”)



2017

A prioridade ao automóvel, com várias pistas, tem resultado óbvio: caos e congestionamentos.

## Modelo rodoviário: EPTG (“Linha Verde”)



2018

A situação atual é de caos e poluição na **Linha Cinza**. Em 2018, o corredor de ônibus continua sem funcionar. E a ciclovia está em obras, em ritmo bem lento. Mesmo que saia do papel, a ciclovia pouco resultará em melhorias, diante dos problemas no traçado e dos grandes incentivos ao transporte automotivo.

## VÍDEO – EPTG



### EPTG (Linha Verde) - caos e rodoviário na capital

<https://www.youtube.com/watch?v=l-J5NERnszQ>

No vídeo com cenas da EPTG, pode-se constatar os efeitos negativos advindos da política de incentivo ao carro: caos, estresse, poluição e mau uso do espaço urbano.

# CIDADES PARA PESSOAS – prioridade ao transporte coletivo e aos modos ativos de transporte

## Checkpoint Berlim: Bicicletas e transporte público como prioridade

Para combater o aquecimento global, Berlim propõe diminuir número de carros em novo plano de mobilidade urbana. Entre as medidas sugeridas, estão a ampliação de ciclovias e a criação de uma via expressa para ciclistas.



Ciclovía no bairro berlinense de Kreuzberg

Deutsche Welle, 7/8/2017

<http://www.dw.com/pt-br/checkpoint-berlim-bicicletas-e-transporte-p%C3%ABlico-como-prioridade/a-39995165>

## Hamburgo, na Alemanha, quer tirar carros das ruas em 20 anos

POR Débora Spitzcovsky | ATUALIZADO EM 13/02/2014

Compartilhar 1,4 mil

Tweetar

G+ 4

COMENTAR (0)



Super Interessante, 13/2/2014

<http://super.abril.com.br/blogs/planeta/hamburgo-na-alemanha-quer-tirar-carros-das-ruas-em-20-anos/>

O modelo rodoviarista foi abandonado há algumas décadas nas cidades modernas. Nessas cidades, o planejamento urbano se volta para as pessoas, com prioridade aos modos coletivos e ativos de transporte.

# CIDADES PARA PESSOAS – restrições ao carro



## Paris está se redesenhando para ser mais agradável a pedestres e ciclistas

A prefeitura deverá reduzir em até 50% a área destinada aos carros nos arredores das praças.

Ciclo Vivo, 14/4/2016

<http://ciclovivo.com.br/noticia/paris-esta-se-redesenhando-para-ser-mais-gradavel-a-pedestres-e-ciclistas/>

MUNDO

## Cidades aceleram para proibir carros a diesel

Cada vez mais municípios investem para melhorar a qualidade do ar urbano, limitando o número ou os modelos de automóveis que podem circular nas zonas centrais.



Engarrafamentos em Stuttgart poderão em breve ser história

Cada vez mais cidades europeias estão investindo em projetos para melhorar a qualidade do ar urbano, limitando o número ou os modelos de automóveis que podem circular nas zonas centrais.

Deutsche Welle, 27/2/2018

<http://www.dw.com/pt-br/cidades-aceleram-para-proibir-carros-a-diesel/a-42762264>

## CIDADES PARA PESSOAS – tendência na Europa



Cena comum em Amsterdã: ciclovias congestionadas e bicicletários lotados.

As capitais europeias vêm revertendo o modelo rodoviarista. Antes, o planejamento urbano era centrado no automóvel. Atualmente, o espaço urbano e as ações governamentais priorizam as pessoas, os modos saudáveis e coletivos de transporte.

## CIDADE PARA PESSOAS – AMSTERDÃ



Redistribuição do espaço urbano: transporte coletivo limpo (*tram*), calçadas e ciclovias interligadas, vagas para bicicletas.

## CIDADES PARA PESSOAS – integração da bicicleta ao transporte coletivo



Em Amsterdã, os terminais de transporte coletivo possuem amplo espaço para estacionar bicicletas. Além das vagas externas, há bicicletários subterrâneos, gratuitos e com controle de acesso, para incentivar o transporte intermodal.

## CIDADES PARA PESSOAS – Paris e Berlim



Espaços convidativos às pessoas: conforto e segurança ao andar pela cidade.

## REFLEXÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA JAN GEHL – CIDADES PARA PESSOAS (3ª ed., 2015)

As cidades que, nas últimas décadas, têm promovido o tráfego de bicicletas podem dar boas ideias e condições para que uma cidade seja adequada para tal tráfego. Copenhague é um exemplo convincente de uma cidade cuja antiga tradição ciclística foi ameaçada pelos automóveis nos anos de 1950-1960. Entretanto, a crise do petróleo dos anos de 1970 foi o catalisador de uma abordagem que estimulava as pessoas a pedalar mais. E a mensagem foi entendida: hoje, as bicicletas são parte considerável do tráfego urbano, e ajudaram a manter a circulação de automóveis num nível bem inferior ao de outras grandes cidades da Europa ocidental. (p. 183)

Espaços para estacionamento e pistas de rolamento foram gradualmente reduzidos, conforme o tráfego de carros foi sendo reduzido e o de bicicletas aumentou e elas, portanto, precisavam de mais espaço. A maior parte das avenidas de quatro pistas da cidade foi convertida em ruas de quatro pistas, com duas ciclofaixas, duas calçadas e uma larga ilha central para facilitar a travessia de pedestres. Foram plantadas árvores nas laterais e a circulação tem mão dupla, como antes. (p. 185)

Várias cidades, principalmente na Escandinávia, Alemanha e Holanda testemunharam um grande desenvolvimento do uso de bicicleta nos últimos anos. O número de ciclistas e de viagens cresceu gradualmente, à medida que andar de bicicleta tornou-se mais seguro e prático. Pedalar passa a ser a melhor forma de se deslocar pela cidade. O uso de bicicleta passa, gradualmente, de um grupo de ciclistas entusiastas que desafiam a morte para um movimento popular envolvendo todas as faixas etárias e camadas da sociedade, de deputados a prefeitos, de aposentados a escolares.

O tráfego de bicicletas muda drasticamente de caráter nesse processo. Quando há muitas bicicletas e muitas crianças e idosos entre elas, o ritmo é mais lento e seguro para todos. Bicicletas de corrida e equipamentos para a Volta da França são substituídos por bicicletas mais confortáveis e roupas comuns. O ciclismo deixa de ser um esporte e um teste de sobrevivência e passa a ser um modo prático de andar pela cidade – para todos. (p. 189)

## REFLEXÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA JEFF SPECK – CIDADE CAMINHÁVEL (1ª ed, 2016)

Podemos dizer ao carro aonde pode ir e com que velocidade. Podemos ser bem mais do que apenas uma localidade para se atravessar de carro, mas sim, um lugar para se chegar. Essa é a história que os engenheiros de tráfego deveriam contar, em vez de gastar suas carreiras evitando congestionamentos. Até que façam isso, será necessário que prefeitos, comerciantes das ruas principais e cidadãos preocupados os desacreditem. (p. 91)

Se mais e melhores rodovias significam mais tráfego, será que a lógica inversa funciona? A última virada na história da demanda induzida poderia ser chamada de demanda *reduzida*, que parece ser o que acontece quando artérias “vitais” são removidas das cidades. O tráfego vai embora.

Os dois exemplos americanos mais conhecidos são o da West Side Highway, em Nova York e a Embarcadero Freeway, em São Francisco, que entraram em colapso em 1973 e 1989, respectivamente. Em ambos os casos, ao contrário dos avisos apocalípticos dos engenheiros de tráfego, a maior parte dos trajetos de automóvel simplesmente desapareceu. Não reapareceram em outros lugares, entupindo as ruas; as pessoas apenas encontraram outras formas de se deslocar, ou se sentiram menos compelidas a serem móveis. A Embarcadero foi substituída por um belo bulevar, cujos lindos bondinhos transportam, na verdade, mais passageiros por dia do que a via expressa levava. (p. 94)

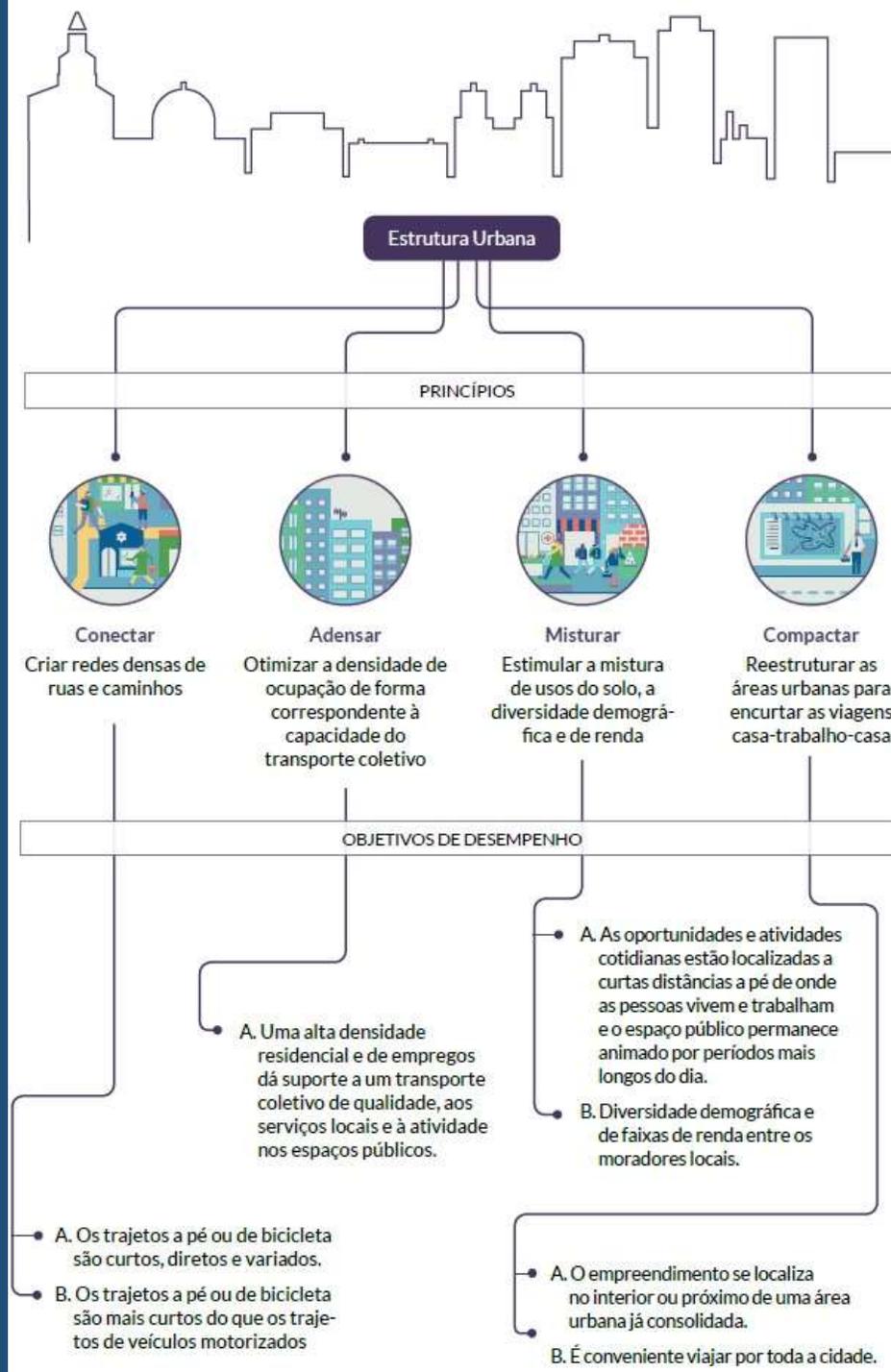
## DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL (DOTS)

O ITDP (Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento) possui publicações que tratam do conceito de DOTS. Segundo o guia do ITDP publicado em 2017:

DOTS é um conceito que promove o desenvolvimento mais humanizado das cidades, estimula a mobilidade sustentável e provê maior equidade social no acesso às oportunidades urbanas.

Este conceito busca a qualificação do transporte sustentável (ativo e coletivo), o desenvolvimento urbano compacto, orientado pela rede de transporte coletivo (especialmente a de média e alta capacidade), a distribuição mais equilibrada das oportunidades urbanas no território e a mistura de atividades complementares (habitação, comércio e serviços, por exemplo) no interior dos bairros.

Acessibilidade vs. mobilidade - Acompanhar o desenvolvimento de uma cidade ou região metropolitana não é tarefa simples. Existe atualmente uma clara tendência à incorporação de objetivos ligados ao acesso a oportunidades no processo de planejamento de grandes cidades mundiais, como Londres e Nova York. A busca por uma melhoria no acesso dos cidadãos, isto é, na acessibilidade às oportunidades (de geração de renda, saúde, educação, lazer, cultura, etc.) representaria uma melhoria no atendimento das necessidades mais primárias da população e, com isso, uma evolução na sua qualidade de vida. Vale ressaltar que esta tendência representa uma ruptura nos processos tradicionais de planejamento que vigoraram durante o século XX e que tinham como prioridade a promoção de mobilidade, isto é, velocidade e volume dos deslocamentos (em especial, dos automóveis privados).



A ilustração do ITDP elenca princípios e objetivos relacionados ao DOTS.  
 Fonte: ITDP - Guia de implementação de políticas e projetos de DOTS, 2017.

## PROPOSTAS

Com base nas observações, leis e exemplos de capitais exemplares em mobilidade, apresento algumas sugestões com o objetivo de melhorar a mobilidade e a qualidade de vida:

- Criar Plano de Mobilidade com metas de curto, médio e longo prazo para reduzir o uso do transporte individual motorizado e estimular o transporte coletivo;
- Investir em projetos voltados ao transporte coletivo (ex.: linhas de VLT e expansão do metrô);
- Instituir a moratória/proibição de projetos e obras rodoviaristas (ex.: ampliações viárias e construção de túneis e viadutos);
- Criar linhas de ônibus executivo que atendam aos moradores do Sudoeste e Octogonal, com o objetivo de incentivar a migração para o transporte coletivo;
- Reformar e instalar pontos de ônibus, instalar faixas exclusivas de ônibus;
- Reformar e conectar as calçadas;
- Instalar mais pontos de travessia a pedestres e ciclistas e melhorar as condições de travessia, com iluminação, sinalização e menor tempo de espera;
- Investir na mobilidade por bicicleta, com a conexão de ciclovias e integração com o transporte coletivo;
- Criar praças e pontos de convivência (ex.: locais com aparelhos de ginástica);
- Criar programas inovadores que associem mobilidade e qualidade de vida (ex.: formação de grupos de ciclistas para o local de trabalho e cursos para superar o medo de pedalar).

## PROPOSTAS – PARQUE DA CIDADE

A construção do viaduto na EPIG, anunciado pelo GDF em janeiro de 2018, resultará em aumento no movimento de carros no interior do Parque da Cidade, já que a proposta do viaduto é permitir o fluxo dos motoristas entre o Sudoeste e o parque sem semáforos nem retornos.

Deve-se rever a proposta de viaduto e considerar os impactos altamente negativos do aumento no número de carros em circulação. Eis algumas propostas que consideram o Parque da Cidade um local de lazer e convivência, e não simplesmente via de passagem e escoamento de carros.

- Adotar medidas de humanização do trânsito no interior do parque: reduzir o limite de velocidade, instalar faixas elevadas de travessia e criar ciclofaixa voltada ao treino dos grupos de ciclistas (pelotões);
- Criar linha de ônibus circular no interior do parque (preferencialmente com ônibus elétrico);
- Revitalizar espaços abandonados e com potencial de aumentar o turismo e a visitação ao parque, a exemplo das áreas do bicicletário e do pedalinho;
- Criar rotas acessíveis a partir dos pontos de ônibus próximos aos acessos do Parque da Cidade;
- Instalar estações de bicicletas compartilhadas nos pontos de ônibus próximos, como forma de estimular a integração intermodal (bicicleta e transporte coletivo);
- Viabilizar o acesso ao sistema de bicicletas compartilhadas por meio do cartão Bilhete Único;
- Elaborar projeto de melhoria (sinalização e iluminação) e conexão das ciclovias que levam ao Parque da Cidade;

- Criar rota expressa para ciclistas entre o Sudoeste, a Asa Sul e a Esplanada dos Ministérios (Linha Verde): trajeto arborizado e sem interrupções que atravesse o Parque da Cidade;
- Estimular entre os usuários do parque, por meio de campanha educativa, o uso de transporte coletivo e de bicicleta como alternativas de transporte para chegar ao parque;
- Incentivar o uso de bicicleta nos serviços prestados no interior do parque (ex.: policiamento e assistência médica);
- Em parceria com grupos da sociedade, setor acadêmico e embaixadas, elaborar proposta de centro de referência em mobilidade urbana, a ser sediado no Parque da Cidade.

# (I) Mobilidade na EPIG - Estrada Parque Indústrias Gráficas

## Fotos, reflexões e aspectos legais sobre mobilidade urbana e qualidade de vida

Uirá Lourenço – Março/2018

A exemplo de outros trabalhos e levantamentos realizados em mobilidade urbana, este estudo será enviado aos órgãos que tratam do tema no GDF. E ficará disponível para consulta no blog Brasília para Pessoas e no portal Mobilize Brasil.



<https://brasiliaparapessoas.wordpress.com/>