

## Mobilidade saudável – análise da ciclovia na asa norte (W4/W5)



A despeito de se intitular “capital das ciclovias”, Brasília apresenta condições sofríveis (e até humilhantes) aos usuários de bicicleta.

Nos últimos anos, ciclovias foram construídas, mas a cultura ciclística pouco avançou. A dependência motorizada ainda é altíssima e poucos atrativos são oferecidos a quem pretende usar a bicicleta como meio de transporte.

Não bastasse a falta de medidas educativas e de fiscalização, outras medidas de grande relevância foram esquecidas, como uma política ampla de integração da bicicleta aos modos coletivos de transporte; redução do altíssimo limite de velocidade nas vias; criação de ciclofaixas de interligação das ciclovias; sinalização de alerta aos motoristas para a presença dos ciclistas.

Uso bicicleta diariamente, como meio de transporte, e passo ao longo de boa parte da ciclovia da asa norte (via W4/W5 Norte). Essa ciclovia é emblemática do descaso governamental com a mobilidade saudável. Ao longo da via existem várias escolas e faculdades, com grande potencial de impulsionar o número de adeptos da bicicleta. No entanto, o que se vê é uma ciclovia sem continuidade, escura, bloqueada, deteriorada pela falta de manutenção e enlameada nos dias de chuva.

Costumo registrar em imagens (fotos e vídeos) o percurso diário e me causam grande indignação os problemas diários, em especial os bloqueios da ciclovia e de rampas, bem como a invasão das calçadas, por motoristas infratores que se valem da ausência de fiscalização. O resultado: o cidadão que opta por pedalar e caminhar, e deixa o carro em casa, é penalizado com o caminho bloqueado, tortuoso e sem continuidade. Em cidades modernas, com planejamento da mobilidade urbana voltado às pessoas, o cidadão é incentivado (e não penalizado) a adotar formas de locomoção alternativas ao automóvel.

Na tentativa de contribuir com o atual governo, reuni farto material sobre mobilidade saudável, incluindo extensa análise da ciclovia ao longo da W4/W5 Norte, com diagnóstico e propostas de melhorias no trajeto. O trabalho principal, intitulado “**Análise da ciclovia (Asa Norte) e propostas de melhorias para a mobilidade por bicicleta no DF**”, está gravado no DVD que acompanha este texto de apresentação. Além da ampla

análise da ciclovia, com propostas para melhorar as condições da mobilidade saudável<sup>1</sup>, há leis sobre mobilidade urbana, artigos, notícias e vídeos.

A análise da ciclovia apontou os problemas de forma geral e os trechos críticos. As observações e as propostas de melhoria apresentadas estão bastante ilustradas, com fotos e imagens de satélite. Entre as sugestões apresentadas, estão: interligação dos caminhos, acesso seguro a pedestres e ciclistas nas pontes e ampliação do sistema de bicicletas compartilhadas.



Entre os problemas apontados, está a falta de manutenção de ciclovias e calçadas

Além do diagnóstico ilustrado da ciclovia, vale destacar outro conteúdo relevante, que sintetiza os problemas vivenciados por quem usa a bicicleta como meio de transporte no Distrito Federal: o vídeo **“Brasília: capital das ciclovias”**.<sup>2</sup>

Na prática, a ciclovia é um espaço também desfrutado por pessoas que caminham, correm e usam skate, patins e patinete, e que também sofrem com as más condições. Esses usuários são, algumas vezes, hostilizados por ciclistas sem zelo. A pintura feita tardiamente, no final de 2014, reforçou essa conduta equivocada de alguns ciclistas, ao considerar o espaço como exclusivo dos ciclistas. E não há qualquer sinalização de alerta aos ciclistas em favor da boa convivência e do compartilhamento seguro do espaço.

Em 2013 já havia feito amplo registro fotográfico das infrações cotidianas e das dificuldades no caminho e buscado providências dos órgãos responsáveis. O trabalho realizado à época foi devidamente divulgado aos órgãos gestores de trânsito e publicado no portal Mobilize.<sup>3</sup>

Na altura da 907N, a situação se agrava. Ciclovia e calçada somem, carecem de continuidade. E, para piorar, ciclovia e rampas de acesso são bloqueadas. Os cruzamentos de ciclovia são também bloqueados e as calçadas, quando existentes, estão destruídas e invadidas por motoristas infratores. A situação ocorre diariamente, em período letivo, comprometendo seriamente a segurança e o conforto de quem caminha e pedala.

<sup>1</sup> O estudo levou em conta a mobilidade urbana de forma ampliada, com foco na mobilidade saudável, que inclui o transporte a pé e por bicicleta, integrados aos modos coletivos de transporte.

<sup>2</sup> **Brasília: capital das ciclovias (versão curta: 16 min.)**, disponível no link: <https://www.youtube.com/watch?v=vnk5bPF3Euc>

<sup>3</sup> Disponível no link: <http://www.mobilize.org.br/estudos/101/ciclovias-e-mobilidade-por-bicicleta-no-df--imagens-da-infraestrutura-ciclovitaria-asa-norte-w5.html>



Calçada transformada em estacionamento.

No governo anterior, o descompasso entre a propaganda “capital das ciclovias”, “referência nacional e internacional em ciclovias”, e a realidade era gritante.

Na atual gestão, iniciada em janeiro de 2015, o plano de governo explicita de forma clara a preocupação com a mobilidade saudável. Entre os objetivos em mobilidade urbana, encontram-se:

- “Priorizar o transporte não motorizado em relação ao motorizado e o motorizado coletivo em relação ao individual”.
- “Ampliar o uso de bicicletas para deslocamentos diários casa-trabalho e casa-escola”
- “Facilitar o uso das calçadas pelos pedestres”
- “Promover acessibilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldades de locomoção”

Ademais, o atual governador se comprometeu com a mobilidade urbana sustentável, por meio da assinatura de carta compromisso elaborada pela União de Ciclistas do Brasil (UCB), Rodas da Paz e Movimento Nossa Brasília. Entre os compromissos prioritários, está: “Inverter a atual prioridade dada aos meios de locomoção, estabelecendo metas de redução do percentual das viagens diárias feitas de carro ou moto, assegurando a fluidez preferencial aos pedestres, às bicicletas e ao transporte coletivo, reduzindo os espaços destinados ao uso individual do carro, vetando iniciativas como o projeto do estacionamento subterrâneo da Esplanada dos Ministérios”.

Entretanto, apesar dos objetivos apresentados no plano de governo e dos compromissos firmados, nada se observou de mudança nos percursos a pé e de bicicleta. Os problemas continuam os mesmos, após seis meses de novo governo. As condições a pedestres e ciclistas são vexatórias e as infrações motorizadas ocorrem diariamente. Fiscalização e educação no trânsito continuam ausentes. Pode-se afirmar que, na verdade, a situação piorou, pois, ao longo do tempo sem manutenção e com carros estacionados, ciclovia, calçadas e rampas estão se deteriorando.

O registro fotográfico desde 2007 (ainda antes da ciclovia) até 2015 revela o longo histórico de desrespeito com quem opta por meios saudáveis de locomoção.<sup>4</sup> Revela também a convivência com as infrações motorizadas recorrentes. Diante da imprudência e da omissão governamental, pessoas inconformadas aplicam “multas cidadãs” aos infratores. Mas a tentativa de sensibilização é em vão e as infrações continuam.



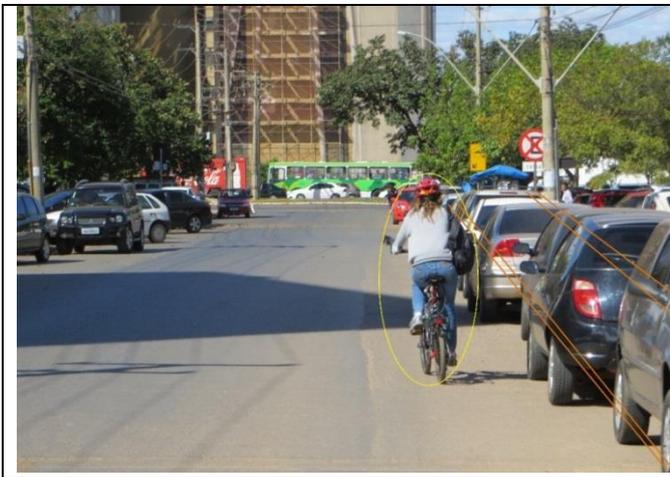
Ciclistas e pedestres têm caminho descontínuo e bloqueado.



Na falta de fiscalização, cidadãos inconformados buscam sensibilizar os motoristas infratores.

Vale frisar que os prejudicados pelas infrações motorizadas e pela situação de abandono e descaso não são apenas os que já usufruem da mobilidade saudável (evidenciados no registro fotográfico). O cenário de insegurança e desconforto inibe possíveis novos usuários de bicicleta, pessoas que gostariam de pedalar até a escola ou ao local de trabalho, mas se sentem desmotivadas ao perceber quão penalizado é o cidadão desprovido de motor.

<sup>4</sup> Está incluído no DVD o registro de fotos em sequência cronológica, com destaque para o trecho mais crítico, na altura da 707/907 N. Fica evidente que neste ano, apesar do novo governo, os abusos motorizados continuam. E não houve qualquer mudança de infraestrutura, educação e fiscalização para aumentar a segurança e o conforto a pedestres e ciclistas.



Entre as propostas apresentadas, estão a instalação de ciclofaixas que garantam continuidade no caminho e a ampla integração entre a bicicleta e os modos coletivos de transporte.

Enquanto em cidades com gestão moderna da mobilidade as pessoas são incentivadas (inclusive financeiramente) a deixar o carro em casa e usar outras formas de transporte no dia a dia, no Distrito Federal se desestimula a mobilidade saudável e se premia quem sai de carro, afinal o motorista encontra vaga gratuita para estacionar e não é penalizado ao estacionar sobre calçada, canteiro, ciclovia ou rampa.

O problema é grave. Em plena capital federal, que deveria ser exemplo para outras cidades, a inacessibilidade impera. Chega-se ao extremo de, em plena região central (mais especificamente no Setor de Rádio e TV Sul), os pedestres terem que andar no meio da rua enquanto os carros ficam na calçada destruída, convertida em estacionamento.<sup>5</sup> Ou, em outra demonstração clara da atrasada gestão da mobilidade urbana, permite-se que os motoristas transitem impunemente pela ciclovia, chegando a formar congestionamento no espaço voltado aos ciclistas.<sup>6</sup>

Em um amplo ensaio intitulado **(i) mobilidade e contradições de Brasília**, publicado no portal Mobilize em dezembro de 2013, está bem demonstrado o nível de imobilidade e inacessibilidade por meio de muitas imagens separadas em álbuns temáticos, além de links para vídeos.<sup>7</sup>

Espero que a análise realizada na ciclovia da asa norte, com considerações sobre a mobilidade saudável no DF e com várias propostas para tornar mais humano e seguro o trânsito, sirva para sensibilizar o governador e os órgãos gestores da mobilidade urbana.

Atenciosamente,

---

Uirá Felipe Lourenço  
Servidor público, ciclista por opção e colaborador do Mobilize ([www.mobilize.org.br](http://www.mobilize.org.br))  
Tel.: (61) 8126-5153 | E-mail: [uiradebelem@gmail.com](mailto:uiradebelem@gmail.com)

<sup>5</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=j-RwEFUSCoc> Inacessibilidade na capital federal – cadeirante em calçada destruída e sem rampas

<sup>6</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=HSH2SCGAO\\_o](https://www.youtube.com/watch?v=HSH2SCGAO_o) Protesto e (i) mobilidade em Brasília – 15/3/2015

<sup>7</sup> O ensaio sobre a (i) mobilidade e os álbuns foram incluídos no DVD que acompanha este texto de apresentação. E também está disponível no Mobilize: <http://www.mobilize.org.br/estudos/128/imobilidade-e-contradicoes-de-brasilia.html>