

Brasília, janeiro de 2016

Prezados membros da SINESP, SEMOB e demais órgãos presentes nas reuniões a respeito do projeto de Viaduto da EPIG,

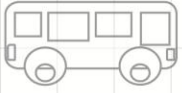
Brasília é uma cidade moderna, conhecida por suas vias largas e elevamos limites de velocidade no meio urbano. Nos seus 55 anos de existência, o automóvel sempre foi reverenciado e esse foi o sentido dado à política de mobilidade, que, como se sabe bem, historicamente relegou o deslocamento de pedestres e o transporte público a um segundo plano - a bicicleta, por sua vez, nunca foi considerada de maneira séria como um meio de transporte na cidade - realidade que começa a mudar timidamente nos últimos anos.

É fácil identificar pela cidade exemplos de grandes obras que priorizam equivocadamente o uso do automóvel e que se transformam em barreiras intransponíveis para pedestres e ciclistas (sem falar nas pessoas com dificuldades de locomoção). Mais do que isso, sabemos que o ponto de partida de nossos governantes e urbanistas sempre foi a fluidez automotiva acima de tudo. Esses são equívocos que se repetem em projetos atuais como o TTN e também no projeto dos viadutos da EPIG, que, a princípio não previam estrutura cicloviária, nem priorizavam os pedestres.

Diante desse histórico, a possibilidade de ter um diálogo mais próximo de entidades da sociedade como a Rodas da Paz com gestores na revisão de projetos é um fato de grande importância, que reconhecemos e valorizamos. Isso nos dá esperanças de pensarmos uma Brasília diferente, com gestores capazes de desenvolver projetos que façam jus à sua imagem de cidade moderna e mudem esse paradigma rodoviarista, que tantos prejuízos traz a cidade.

Por isso, afirmamos aqui que a inserção de uma ciclovia no projeto da EPIG, sem uma reflexão maior sobre sua concepção, ainda é insuficiente. Mesmo que seja uma iniciativa positiva, nos preocupa o fato de que o projeto em si segue padrões urbanísticos ultrapassados, mantendo o princípio da fluidez do automóvel como principal fator a ser almejado.

Vamos parar para pensar um pouco sobre os viadutos. O mundo inteiro hoje destrói elevados urbanos e viadutos devido aos prejuízos que causam à qualidade de vida na cidade. Viadutos rasgam a terra e criam travessias intransponíveis para o pedestre e portadores de necessidades especiais, e exige que estes e os ciclistas tenham que dar voltas enormes para contorná-los. Um bom exemplo em uma escala

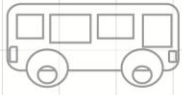


menor são os chamados "caminhos de rato" observados ao longo de todo o Eixinho, quando os pedestres alcançam as tesourinhas. A experiência e o bom senso mostram que as pessoas não irão até a Comercial para atravessar a rua na longínqua faixa de pedestres. Essa é a mesma dificuldade que vemos no projeto, nos pontos em que a ciclovia chega os viadutos, sendo sempre necessário dar uma volta grande para seguir um caminho que poderia ser contínuo caso pensado de modo a priorizar o deslocamento ativo. Será que planejamento, baseado na implementação de mais viadutos, é adequado como estratégia para os próximos 10 anos?

O que falar da passagem subterrânea de pedestres? A experiência também nos mostra que as passagens de Brasília são lugares de acúmulo de sujeira, assalto, são de difícil acesso para cadeirantes, e que se encontram completamente depredadas. Mesmo sabendo que as passagens previstas no projeto têm largura maior, algumas questões se colocam. Se a prioridade está sendo dada ao automóvel, as passagens continuarão vazias e conseqüentemente inseguras, além de que continuarão não sendo visíveis por quem circula em nível pela cidade (carros, viaturas, etc.). Ou seja, muitos pedestres continuarão optando pelo risco da travessia em nível das pistas automotivas, principalmente à noite.

Diferente dessa perspectiva, a Rodas da Paz, dentro de uma visão da mobilidade sustentável, acredita que o pedestre, o ciclista e o usuário do transporte público, devem ser encarados igualmente como facilitadores do trânsito de carros. Quando facilitamos esses outros meios de transporte, estamos ajudando a desafogar o trânsito insustentável de carros ocupados geralmente por apenas um passageiro. Porque passagens de pedestres e sinais não são opção? Porque não reduzir os limites de velocidade de modo que um ciclofaixa compartilhada adjacente à via seja viável? Porque não pensar na qualidade do ar, no incentivo ao uso de energias mais limpas, na melhoria dos espaços públicos? Será que um trajeto no qual o deslocamento de bicicleta ainda é 300m, 600m, 1km, superior ao do carro é realmente convidativo?

Por ainda ter muito espaço livre e não ter um solo subterrâneo ocupado com linhas de metrô, nossos gestores (e boa parte da população de Brasília) acabam caindo armadilha de que tudo cabe, que dá pra duplicar, dá pra cavar, sem perceber que nossa cidade vai se afundando em um buraco sem volta. Precisamos, diferentemente, ter um planejamento de longo prazo voltado para o desestímulo ao uso do automóvel. As ciclovias, as calçadas, e o melhoramento do transporte público urbano devem ser pensados antes da expansão de viadutos, elevados urbanos e duplicação de vias, ou estaremos sempre tendo que adaptar esses outros meios de deslocamento, limpos, sustentáveis, humanos, no pequeno espaço que sobrar para eles, mantendo o carro como principal opção.



Essa obra pode melhorar o trânsito de automotores no curto prazo, mas isso acaba incentivando ainda mais o uso do carro e desestimulando outros modais. A longo prazo o trânsito irá aumentar e mais e mais obras serão necessárias num círculo sem fim. Investir pluralidade de modais de qualidade é o que se mostra sempre mais vantajoso para as grandes cidades. Imagine um cidadão poder escolher qual meio de transporte melhor se adéqua ao seu trajeto na cidade sem ter que se restringir a um único. Para trajetos curtos, o caminhar, para médios a bicicleta, para longos, o trem ou o metrô, para locais específicos, o ônibus, para viagens e emergências, o carro. E as pessoas que não podem ou não querem escolher o carro? O que fazemos com elas?

Os projetistas precisam se colocar no lugar do outro, testar o que se projetam, planejar pensando no futuro. O olhar exclusivo para o carro não pode ser naturalizado. Antes de fazer o projeto definitivo, é recomendado que os projetistas tentem sozinhos, com uma bicicleta ou uma cadeira de rodas, o desafio de fazer esses percursos. Podemos fazer também uma vistoria em loco, coletivamente.

Ou passamos a construir hoje a cultura das pessoas e não a cultura do carro, ou nossos netos e bisnetos não verão uma cidade melhor. Nossa luta é por uma cidade mais humana.

Atenciosamente,

JONAS BERTUCCI, JULIA SOLLERO E RENATA FLORENTINO  
ASSOCIAÇÃO CIVIL  
RODAS DA PAZ