



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

NAIARA MONÇÃO DE LIMA

A SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL:

Caos e Alternativas

BRASÍLIA, DF

2014

NAIARA MONÇÃO DE LIMA

A SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL:
Caos e Alternativas

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel e Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araujo Sobrinho

BRASÍLIA, DF

2014

NAIARA MONÇÃO DE LIMA

A SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO FEDERAL:
Caos e Alternativas

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel e Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araujo Sobrinho

Banca Examinadora

Prof. Dr. Fernando Luiz Araujo Sobrinho

Prof. Dra. Helen da Costa Gurgel

Prof. Dr. João Mendes da Rocha Neto

Brasília, 09 de Dezembro de 2014

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Cristina. Por me dar a vida e me educar, transmitindo valores, incentivando e valorizando minha formação pessoal e educacional, e pelo apoio incondicional e disponibilidade de colo, sem as quais este trabalho não seria possível: minha eterna gratidão!

À minha irmã Mariana pela amizade e valiosos conselhos, te amo Sucre!

Ao meu orientador, professor Dr. Fernando Sobrinho, por toda assistência e incentivo em horas fundamentais;

À tia Juçara e Pabolé, pelo apoio e preocupação constantes;

A Lucas de Souza, pelo companheirismo, paciência, compreensão e ajuda direta para a finalização deste;

Aos meus colegas no curso e amigos na vida, Mateus Baruci, Nathália Silva e Raquel Daldegan. Pela convivência durante esses anos de graduação, por todas as experiências compartilhadas, copos divididos e presença constante e fundamental em minha vida acadêmica e pessoal;

A todos os amigos queridos, inclusive meus amados primos, que compreenderam meus constantes momentos de ausência;

Às equipes de pesquisa do IPEA, CODEPLAN e ArPDF pela atenção, disponibilidade e presteza na fase do levantamento de dados;

E a todos que não foram mencionados, mas contribuíram direta ou indiretamente para a elaboração deste trabalho;

O meu muito obrigada!



“Em resumo, a aspiração (...) é evitar o caos no trânsito do DF e desmistificar a ideia apregoada de que o brasiliense é um ser possuidor de ‘cabeça, tronco e rodas’. Por certo, algo que pertencerá ao folclore dos primeiros tempos de Brasília.” (PAVIANI, 2008).

RESUMO

Brasília foi planejada e construída com inspiração na cartilha da arquitetura Modernista, em um contexto de incentivo para o desenvolvimento da indústria automobilística no país. As características arquitetônicas da cidade, combinadas com o aumento do poder de compra da população, os incentivos para adquirir carros, a insatisfatória qualidade do transporte público e a estrutura precária para o transporte alternativo fizeram com que o brasiliense cada vez mais recorresse a um modal de transporte particular e individual. O excesso de veículos gerou uma saturação do sistema de trânsito e transportes do Distrito Federal, visível através dos engarrafamentos diários, e instituiu uma situação de caos que traz insatisfação para a população cidadina. Esta monografia apresenta elementos que caracterizam o referido caos pelo qual a cidade tem passado, e propostas de alternativas em busca da mobilidade urbana sustentável.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Circulação, Transportes.

ABSTRACT

Brasília was planned and built inspired by the hornbook of Modernist architecture, in a context of creation and expansion of the automobile industry in the country. The architectural features of the city, combined with the increasing purchasing power of the population, the incentives for car purchase, the poor quality of public transportation and the precarious structure for alternative means of transport caused its inhabitants to resort more and more to a private and individual form of transportation. The excess in vehicles has created saturation in the traffic and transportation system in Distrito Federal, which is visible through the daily traffic jams and has installed a chaotic situation that brings dissatisfaction to the city population. This thesis presents an outline that characterizes such chaos faced by the city, and seeks to present proposals and alternatives in pursuit of sustainable urban mobility.

Key-words: Urban Mobility, Circulation, Transportation.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 01. Vista da cidade de Catalão – Goiás, 1893..... | 16 |
| Figura 02. Vista da Cidade de Goiás, antiga capital do estado de Goiás, 1893..... | 16 |
| Figura 03. Projeto do Plano Piloto de Brasília, 1957..... | 17 |
| Figura 04. Cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário, 1956..... | 18 |
| Figura 05. Vista aérea do Eixo Rodoviário em Construção, 1959..... | 19 |
| Figura 06. Vista aérea do Eixo Monumental, 1980..... | 20 |
| Figura 07 e 08. O trânsito nos anos iniciais. 1963 e 1969, respectivamente..... | 21 |
| Figura 09. A Plataforma da Rodoviária, 1964..... | 25 |
| Figura 10. Mancha Urbana do DF, 1965..... | 28 |
| Figura 11. Mancha Urbana do DF, 1975..... | 29 |
| Figura 12. Mancha Urbana do DF, 1986..... | 30 |
| Figura 13. Mancha Urbana do DF, 1995..... | 31 |
| Figura 14. Mancha Urbana do DF, 2006..... | 32 |
| Figura 15. Engarrafamento na EPTG, abril de 2014..... | 41 |
| Figura 16. Engarrafamento no Eixo Monumental, outubro de 2013..... | 42 |
| Figura 17. Propaganda de carros em parada de ônibus na via W3 Sul..... | 46 |
| Figura 18. Divisão das bacias de transporte público do DF..... | 51 |
| Figura 19. Mapa das Linhas do Metrô DF, 2014..... | 54 |
| Figura 20. Metrô DF em horário de pico, estações Guará e Central..... | 56 |
| Figura 21. Final abrupto de ciclovia no Sudoeste, 2013..... | 58 |
| Figura 22. Bueiro no meio da ciclovia, Sudoeste, 2013..... | 59 |
| Figura 23. Km de ciclovias X Fatalidades envolvendo ciclistas por cidade do DF.... | 60 |
| Figura 24. Manchete do Correio Braziliense, 1985..... | 67 |
| Figura 25. “Por uma vida sem catracas” – Manifestação MPL 25/10/2013..... | 69 |
| Figura 26. “Transporte não é mercadoria, tarifa zero todo dia”. 2013..... | 70 |

| | |
|---|----|
| Figura 27. Manifestação na Rodoviária do Plano Piloto. 2013..... | 71 |
| Figura 28. Estações do Bike Brasília..... | 75 |
| Figura 29. Ferrovia Brasília-Luziânia/ projeto Brasília-Anápolis..... | 81 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 01. População por RA..... | 35 |
| Tabela 02 Densidade demográfica da AMIB..... | 38 |
| Tabela 03 Crescimento da frota de veículos Registrados no Distrito Federal de 2000 a 2013..... | 43 |
| Tabela 04: Faixas Exclusivas para Ônibus no DF..... | 49 |
| Tabela 05: Preço das tarifas de ônibus e representatividade no sistema básico..... | 50 |
| Tabela 06: Propostas/Alternativas: em busca da mobilidade sustentável..... | 87 |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| INTRODUÇÃO | 13 |
| CAPÍTULO 1: O PROJETO DE BRASÍLIA E A QUESTÃO DA MOBILIDADE | 15 |
| 1.1 O projeto original da construção da nova capital federal..... | 15 |
| 1.2 O trânsito nos anos iniciais..... | 20 |
| 1.3 Princípios teóricos do projeto da nova capital..... | 22 |
| 1.3.1 As funções da cidade moderna..... | 22 |
| 1.3.2 As escalas de Brasília..... | 24 |
| 1.4 Evolução da área urbana do Distrito Federal..... | 27 |
| CAPÍTULO 2: CAOS/CRISE DO SISTEMA DE TRÂNSITO DO DF | 37 |
| 2.1 A Área Metropolitana de Brasília e os problemas de mobilidade..... | 37 |
| 2.2 O sistema viário da capital federal e os modais de transporte intraurbano..... | 40 |
| 2.2.1 Carros..... | 43 |
| 2.2.2 Ônibus..... | 47 |
| 2.2.3 Metrô..... | 52 |
| 2.2.4 Bicicleta..... | 56 |
| 2.2.5 O “transporte pirata”..... | 60 |
| 2.3 A deseconomia do congestionamento..... | 61 |
| CAPÍTULO 3: PROPOSTAS ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE | 64 |
| 3.1 ONGs, Sindicatos, População Civil: Os movimentos sociais pela mobilidade em Brasília..... | 64 |
| 3.1.1 Rodas da Paz..... | 64 |
| 3.1.2 Bike Anjo..... | 65 |
| 3.1.3 Sindicatos: metroviários, rodoviários e taxistas..... | 66 |
| 3.1.4 Movimento Passe Livre..... | 68 |
| 3.1.5 Manifestações populares..... | 70 |

| | |
|--|-----------|
| 3.2 Políticas de mobilidade..... | 71 |
| 3.2.1 Faixas exclusivas para ônibus..... | 71 |
| 3.2.2 Integração tarifária ônibus-metrô..... | 72 |
| 3.2.3 Ciclovias..... | 73 |
| 3.2.4 “Bike Brasília”..... | 75 |
| 3.4 É possível uma proposta alternativa de mobilidade? | 76 |
| 3.4.1 Melhorias no transporte público..... | 77 |
| 3.4.2 Expansão do metrô..... | 78 |
| 3.4.3 Incentivo ao uso da bicicleta..... | 78 |
| 3.4.4 Investimentos em ferrovias..... | 80 |
| 3.4.5 Compartilhamento do transporte individual..... | 82 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 84 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 88 |

INTRODUÇÃO

Brasília foi planejada para atender um desejo antigo de interiorização da capital brasileira, e foi a chamada “meta-síntese” do plano de governo para a campanha eleitoral de Juscelino Kubistchek à Presidência da República em meados da década de 1950. Esse plano foi denominado “Plano de Metas” e propunha trinta medidas a serem tomadas para o desenvolvimento e modernização do Brasil. Dentre estas, estava a implantação no país da indústria automobilística, visando à redução das importações de veículos automotores.

Com a implantação do Plano de Metas e a dinamização da indústria, a produção foi ficando cada vez mais intensa, e a pressão cada vez maior sobre a população para adquirir os veículos. Com auxílio das campanhas publicitárias, o carro próprio foi transformado em sonho de consumo para muitos brasileiros.

Edificada nesse contexto, a partir de projeto urbanístico de Lucio Costa, com característica de cidade modernista, com suas vias largas e propensas à fluidez do tráfego, aliadas às grandes distâncias incompatíveis com o deslocamento dos pedestres, a nova capital contribuiu para que o número de carros particulares adquiridos pela população apenas crescesse desde a inauguração da cidade.

A importância que o transporte urbano adquiriu desde o advento da sociedade industrial é notória, pois de acordo com Silva (2011), este proporciona facilidade de acesso do capital à força de trabalho, e esta passa também a ter acesso a novas alternativas e fontes de renda. Porém para que isso ocorra em situação ideal, é necessário um sistema de transportes que funcione, e permita aos cidadãos se deslocarem com qualidade e conforto.

De modo geral, a expansão das cidades alarga as escalas nas quais é exigida a circulação, e cada vez mais aumentam as distâncias que devem ser percorridas diariamente. A exigência não é apenas com relação à distância, mas também ao tempo dessas ligações (SANTOS, 1997).

O grande número de veículos em circulação na capital acabou por gerar uma sobrecarga no sistema de trânsito e transportes, com grandes engarrafamentos são formados diariamente, gerando deseconomias e trazendo prejuízos diversos para a população cidadina.

Vivemos em um sistema capitalista, que privilegia a acumulação de capital e evoluiu para um meio técnico-científico-informacional onde se acelera cada vez mais a velocidade dos fluxos, demandando além do conforto e qualidade supracitados, também a fluidez dos sistemas. Segundo Milton Santos:

Nos dias de hoje, como certamente jamais antes, quando os fixos tem importância muito grande, a circulação passa também a ter importância fundamental (...). Por outro lado, a necessidade de acumulação agravou-se e, por conseguinte, a circulação ganhou um ritmo frenético. Quem menos tem poder de movimento mais depressa vê desvalorizar-se seu produto e seu meio de trabalho. (SANTOS, 2008a, p.87).

Ao enfrentar este processo de desvalorização de seu produto e meio de trabalho, ver suas horas de lazer consumidas nos períodos de deslocamento, e sentir na pele os prejuízos que esta rotina traz para sua saúde, é compreensível a revolta da população com a situação de caos atual. A insatisfação popular vem à tona através de greves, manifestações e protestos, e é grande a importância dos sindicatos e organizações populares como responsáveis pelo diálogo com as instâncias devidas.

Este estudo parte de considerações sobre Brasília desde sua origem e enfoca a mobilidade urbana ao longo de sua evolução, com intuito de realizar um levantamento da situação presente no sistema de trânsito e transportes, delinear as dimensões do caos existente, identificar as ações empreendidas para amenizar a situação, bem como seus resultados e suas falhas.

A partir desse levantamento procura avaliar se é possível uma proposta alternativa para a mobilidade urbana do Distrito Federal e, em caso afirmativo, recomendar ações adequadas para que nos aproximemos cada vez mais das soluções.

CAPÍTULO 1: O PROJETO DE BRASÍLIA E A QUESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

1.1 O projeto original da construção da nova capital federal.

O desejo de interiorização da capital era uma proposta do Estado brasileiro desde o Século XVIII, por questões estratégicas de proteção do território e de centralidade da cúpula administrativa, uma vez que um país de dimensão continental como o Brasil exigia uma intensa logística para ser igualmente atendido.

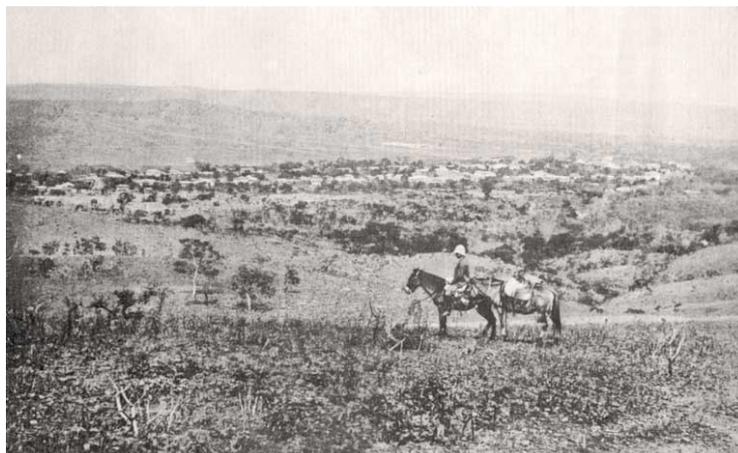
Assim, desde a primeira Constituição da República, em 1891, observa-se abordagem a este assunto nas disposições preliminares, artigo 3º, onde diz que “fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital federal”. (BRASIL, 1891)

A partir desta disposição se desenvolveram estudos topográficos e mapeamentos para criação de Brasília. O pioneiro deles foi objeto da missão Cruls, que veio a mapear e demarcar entre 1892 e 1893 o quadrilátero de 14.400km² destinado ao futuro Distrito Federal.

Em cumprimento do disposto na Constituição, o governo de Floriano Peixoto destinou verba a essa demarcação, e nomeou para isso a "Comissão Exploradora do Planalto Central do Brazil" (relatório Cruls). Liderada pelo geógrafo e astrônomo belga Louis Ferdinand Cruls, e composta por 21 pessoas, partiu em direção ao Planalto Central para explorá-lo e demarcá-lo, gerando um relatório apresentado em 1894 e demarcando a área que ficou conhecida como “Quadrilátero Cruls”.

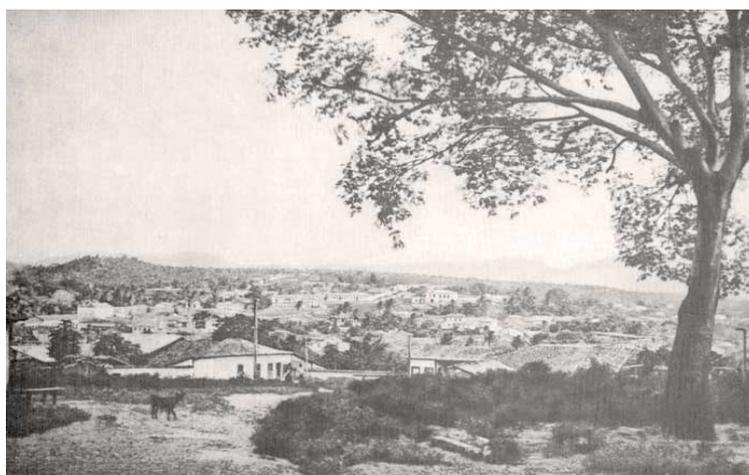
As figuras 01 e 02 são fotos que fazem parte do Relatório Cruls de 1894. As imagens mostram como a região mapeada era erma. O Relatório aborda as dificuldades encontradas e o trabalho feito para o mapeamento. Os dados levantados serviram de base para outros estudos, e para o levantamento aerofotogramétrico em 1950 dá área mais reduzida de 5,8km² na qual hoje está realmente inserido o Distrito Federal.

Figura 01: Vista da cidade de Catalão – Goiás, 1893.



Fonte: <http://doc.brazilia.jor.br/HistDocs/Relatorios/1894-missao-Cruls-023-fotografias.shtml> Acesso em setembro de 2014.

Figura 02: Vista da Cidade de Goiás, antiga capital do estado de Goiás, 1893.



Fonte: <http://doc.brazilia.jor.br/HistDocs/Relatorios/1894-missao-Cruls-026-relatorio.shtml> Acesso em setembro de 2014.

Porém, o esforço para a construção em si se deu a partir de 1956, quando Juscelino Kubitschek assumiu a presidência com seu Plano de Metas, apresentando 30 metas para por em prática seu ideal desenvolvimentista, mais a 31^a, chamada de meta-síntese: a construção de Brasília e a transferência da Capital Federal. Ao tomar posse iniciou o processo de por em prática esse desejo antigo, colocando a construção de Brasília como uma das prioridades para seu mandato.

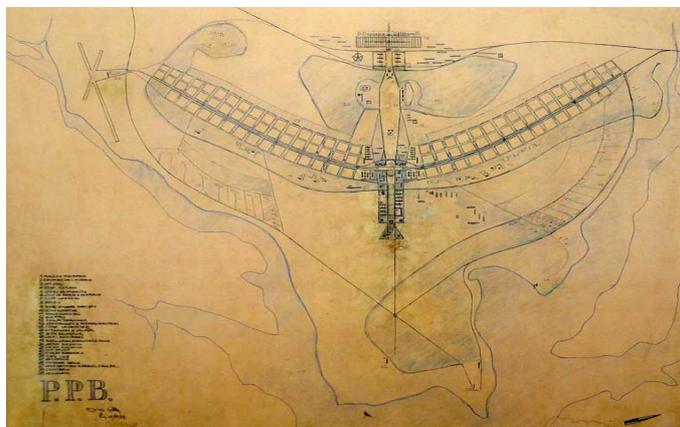
O primeiro passo concreto foi a criação da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP, constituída na forma da Lei nº 2.874, de 19 de setembro de 1956 (TAMANINI, p.158), e a nomeação de Israel Pinheiro para presidi-

la. Já em 30 de setembro do mesmo ano foi publicado no Diário Oficial da União o edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, elaborado pela então “Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal”, convocando engenheiros, arquitetos e urbanistas a propor o projeto inicial da cidade.

Segundo o edital, o projeto deveria considerar as principais funções da cidade, alocando adequadamente os principais elementos essenciais da arquitetura urbana, bem como as ligações que deveriam ser construídas entre eles. O projeto vencedor do concurso e do prêmio de um milhão de cruzeiros teve autoria de Lucio Costa, com concepção apresentada na Figura 03, de dois eixos que se entrecruzam nascidos do “gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse” (COSTA, 1957, p.02).

A proposta urbanística estava em conformidade com os princípios da Carta de Atenas, postulada no ano de 1933, no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) e que reuniu o pensamento de uma forte corrente de urbanistas, encabeçada pelo arquiteto e urbanista franco suíço Le Corbusier. O documento postulava uma cidade construída para os seus habitantes, visando em primeiro lugar abrigá-los com igualdade e qualidade de vida. Considerava como objetos do planejamento urbano o sol e os espaços verdes. (CARTA DE ATENAS, 1933 p.12).

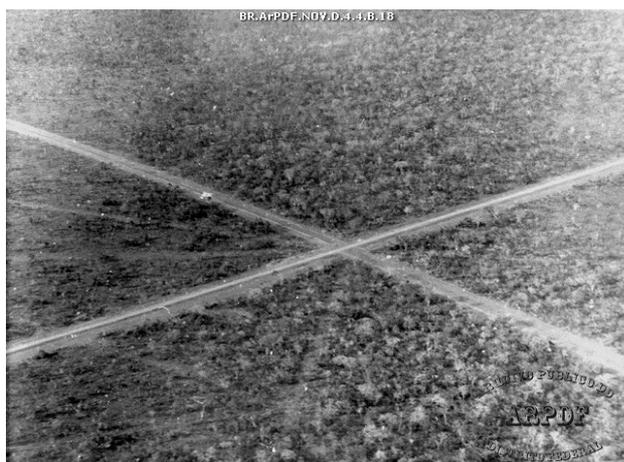
Figura 03: Projeto do Plano Piloto de Brasília, 1957.



Fonte: COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto. Brasília, 1957.

Assim, após a definição do projeto através do concurso, Brasília começou a tomar forma de maneira mais acelerada. Segundo Tamanini (1994, pág.172), os trabalhos de transposição do projeto “do papel para o terreno” começaram pela demarcação dos eixos principais, o Monumental e o Rodoviário, como visto na Figura 04.

Figura 04: Cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário, 1956.



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF. Visita em 3 de Outubro de 2014.

Aos poucos estas novas vias foram substituindo as antigas estradas de serviço e, ainda segundo o autor, doze meses depois do início desta demarcação – junho de 1958 – o presidente Juscelino já inaugurava uma malha viária equivalente a 130 km, incluindo além dos eixos principais e das vias de acesso, a chamada Avenida das Nações e outras avenidas de ligação. (TAMANINI, 1994, p.172).

Para melhor direcionamento ao foco deste trabalho, será priorizado o aspecto rodoviário do projeto. Brasília teve um traçado inovador, devido à sua característica única de cidade inteiramente planejada, em uma época na qual a indústria automobilística estava ganhando espaço no Brasil e o brasileiro passava a incorporar o uso do automóvel em seu cotidiano. Assim, o planejamento da nova cidade priorizava o uso de veículos e negligenciava os deslocamentos de pedestres e o transporte coletivo.

No relatório de Costa (1957) isso fica claro: no item 08, o autor aborda a existência de “tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de

garantir-lhes o uso livre do chão”, mas ressalta que o automóvel “domesticou-se” e faria “parte da família”. Ou seja, o cidadão necessitaria caminhar apenas em rápidos deslocamentos.

Quando o pedestre volta a aparecer no relatório, é sempre em locais específicos como praças, plataforma da rodoviária, centro de diversões (item 10), comércio (item 11), e áreas residenciais (item 16). As próprias dimensões de Brasília não são adequadas aos caminhantes devido às grandes distâncias, e a presença de calçadas se restringe às áreas comerciais e residenciais.

O tráfego seria orientado a partir dos eixos principais: o Rodoviário, com “função circulatória tronco” (item 3), possui 3 faixas de cada lado, e o monumental, transversal a ele (item 4), com 6 faixas de cada lado. Ambas são vias rápidas e de intenso movimento (Ver Figuras 05 e 06). A partir destes eixos o tráfego escoaria para as vias arteriais, coletoras e locais.

Figura 05: Vista aérea do Eixo Rodoviário em Construção, 1959.



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF. Visita em 3 de Outubro de 2014.

Figura 06: Vista aérea do Eixo Monumental, 1980.



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF. Visita em 3 de Outubro de 2014.

Na sequência, as vias marginais, como os eixos Leste (L2, L3 e L4) e Oeste (W2, W3, W4 e W5) responsáveis pela interligação com os eixos principais para dar aos motoristas acesso às quadras. Por fim, dentro de cada uma delas temos as vias mais lentas, dando acesso às áreas comerciais e residenciais, que por definição devem ser resguardadas do barulho e estresse causado pela constante presença do trânsito de automóveis. (CARTA DE ATENAS, p.13).

1.2. O trânsito nos anos iniciais

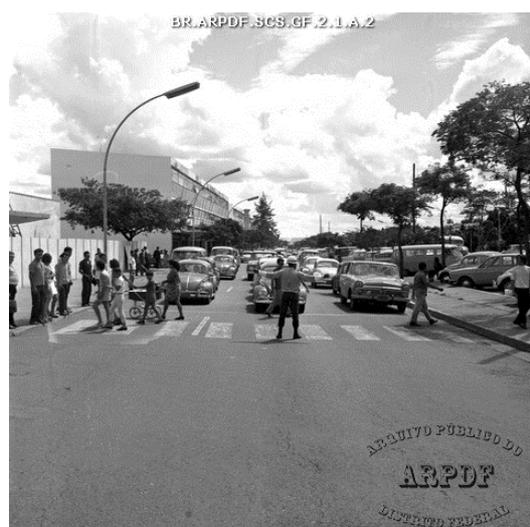
Nos primeiros anos desde a inauguração de Brasília, o trânsito funcionava com a fluidez prevista. O sistema adotado na maioria das outras cidades, com semáforos e cruzamentos, não foi necessário na nova capital. O projeto de Lúcio Costa substituiu os cruzamentos pelas famosas “tesourinhas”, ao “aplicar princípios francos da técnica rodoviária — inclusive a eliminação dos cruzamentos — à técnica urbanística” (COSTA, 1957).

As tesourinhas e rotatórias, respeitando-se a hierarquia de preferência das vias, eram suficientes para garantir a fluidez do trânsito, e o motorista se deslocava com “sensação de segurança e tranquilidade”, além de fazer trajetos em tempo recorde (SEDUMA, 2009, p.211).

Os deslocamentos para necessidades básicas poderiam ser feitos à pé, uma vez que cada quadra foi planejada para oferecer uma diversidade de opções em seu comércio local. A especialização posterior de muitos deles em determinada oferta (“Rua das Farmácias”, “Rua da Moda”, etc.) descaracterizou sua função inicial de abastecer a população das quadras residenciais, e esta se viu ainda mais dependente do veículo automotor para “transportar as dificuldades oferecidas pelo sistema viário a fim de serem atendidas suas necessidades diárias” (SEDUMA, 2009).

Segundo Paviani (2008), à época da inauguração e nos anos iniciais muitos funcionários públicos iam para o trabalho em ônibus fretados, além de ter poucos carros em circulação e estacionamento sempre abundante.

Figuras 07 e 08: O trânsito nos anos iniciais. 1963 e 1969, respectivamente.



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF. Visita em 3 de Outubro de 2014.

Diversos fatores, no entanto, contribuíram para que esse quadro de tranquilidade não se mantivesse por muito tempo. A sobrecarga do sistema viário está visível diariamente na cidade, e as causas serão enumeradas no segundo capítulo.

1.3. Princípios teóricos do projeto da nova capital federal

1.3.1 As funções da cidade moderna

O projeto de Brasília foi pensado a partir das quatro funções urbanas propostas na carta de Atenas (são elas: habitar, trabalhar, recrear e circular) e o plano inicial previa que estas funções fossem espacialmente bem delimitadas, conversando entre si para um funcionamento harmonioso.

A aplicação destes princípios em cidades tradicionais encontra diversos obstáculos, porém devido à característica brasiliense de cidade planejada, os pressupostos modernistas puderam ser abraçados ainda no papel.

Em relação à função "habitar" é visível na Carta de Atenas a preocupação com o bem estar da população citadina, que deveria ser resguardada do estresse causado pela presença do trânsito próximo das casas. As construções de habitação devem ser instaladas longe de vias de circulação, "afastadas das velocidades mecânicas" (CARTA DE ATENAS, p.13) para que as pessoas não fiquem intensamente expostas à poluição – atmosférica, visual e sonora – causada pela circulação constante de veículos

A habitação se erguerá em seu meio próprio, onde gozará de sol, de ar puro e de silêncio. A circulação se desdobrará por meio de vias de percurso lento para o uso de pedestres, e de vias de percurso rápido para o uso de veículos. Cada uma dessas vias desempenhará sua função, só se aproximando ocasionalmente da habitação. (CARTA DE ATENAS, p.9).

Registra ainda a preocupação com a distância entre as construções elevadas, que devem ser entremeadas por áreas verdes para que sua altura não represente um problema (CARTA DE ATENAS, p.14). Nas características das superquadras é visível esta preocupação.

Em relação à função "Trabalhar", a Carta ressalta como a expansão do maquinismo rompeu com as relações existentes entre a habitação e o trabalho nas cidades antigas, uma vez que "outrora, a moradia e a oficina, unidas por vínculos estreitos e permanentes, estavam situadas uma perto da outra" (CARTA DE

ATENAS, p.18), as pessoas moravam próximo ou tinham sua oficina/local de trabalho dentro da própria casa, e não poderia ser diferente devido à relação artesanal que se tinha com o que era produzido.

A mudança dessa relação transformou rapidamente a fisionomia das cidades, sem o acompanhamento de planejamento adequado, e as pessoas se viram obrigadas a conviver com o barulho e poluição das fábricas em áreas residenciais, ou a se deslocar para áreas isoladas, em detrimento de parte das suas horas livres, gastas em circulação. “A ruptura com a antiga organização do trabalho criou uma desordem indizível e colocou um problema para o qual, até o presente, só foram dadas soluções paliativas. Derivou disso o grande mal da época atual: nomadismo das populações operárias” (CARTA DE ATENAS, p.18).

No caso de Brasília, o planejamento para a cidade administrativa previa que a população trabalhasse relativamente próxima à sua residência. Previu também que “pequenas indústrias de interesse local” deveriam ter setor residencial autônomo. (COSTA, 1957, item14). Não previu, porém, que as cidades satélites já se formariam à época da construção, de forma desassistida e reprodutora de desigualdades, e que hoje têm no “centro” a maioria dos seus postos de trabalho, dependendo portanto desse nomadismo.

A função "recrear" encontra-se presente na preocupação com o bem-estar da população, defendendo que diariamente devemos ter horas livres que compensem as extenuantes horas de trabalho, e a cidade deve oferecer espaços para que estas horas sejam bem aproveitadas. “Uma destinação fecunda das horas livres forjará uma saúde e um coração para os habitantes das cidades” (CARTA DE ATENAS, p.18).

Assim, a previsão de espaços livres, como parques, jardins e áreas de esportes, faz parte do pensar a cidade e deve levar em conta o que já está presente nas regiões a serem construídas (como orla de lagos ou praia), florestas, montanhas, etc. O planejamento deve levar em conta também a questão do acesso futuro para viabilizar a chegada dos residentes de áreas mais distantes a este lazer.

A função "circulação" é vital na cidade moderna. A Carta de Atenas recomenda que seu planejamento não se atenha às ruas estreitas das cidades antigas, construídas para o trânsito de pedestres e coches, e incompatível com a velocidade dos veículos automotores.

O problema é criado pela impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, do pedestre ou do cavalo, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus. Sua mistura é fonte de mil conflitos. O pedestre circula em uma insegurança perpétua, enquanto os veículos mecânicos, obrigados a frear com frequência, ficam paralisados, o que não os impedem de ser um perigo permanente de morte. (CARTA DE ATENAS, P.22)

A distância entre os cruzamentos, e/ou sua presença frequente que prejudica a marcha dos veículos, causando um desgaste tanto a eles quanto aos motoristas pelo processo de aceleração e parada constantes, são também criticados pela Carta de Atenas, que além disso sugere as mudanças de nível em cada via transversal como melhor meio de assegurar o deslocamento contínuo aos veículos. No Plano de Lúcio Costa a sugestão foi adotada, com a criação das tesourinhas.

1.3.2. As escalas de Brasília

Brasília foi criada então a partir de quatro escalas: residencial, gregária, bucólica e monumental. Na época de sua inclusão como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, já em 1987, o artigo segundo do 2º parágrafo do Decreto 10.829 enviado pelo então governador do Distrito Federal, José Aparecido de Oliveira, à UNESCO diz que “a manutenção do Plano Piloto de Brasília será assegurada pela preservação das características essenciais de quatro escalas distintas em que se traduz a concepção urbana da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.” (PERALVA, 1987, p. 115).

A monumental é a escala que confere à Brasília “marca de efetiva capital do país” (PERALVA, 1987, p.115). Compreende a parte do Eixo Monumental que vai desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti.

A escala residencial seria localizada nas asas Sul e Norte, onde as quadras

atenderiam a moradia da população, com previsão de comércio básico próximo, de forma que grandes deslocamentos não fossem necessários para o dia a dia da casa, como as idas aos mercados, farmácias, padarias e afins, uma vez que estes serviços estariam disponíveis nas próprias quadras.

O Decreto nº 10.829 defende ainda uma “nova maneira de viver”, própria de Brasília. As características das superquadras deveriam também ser preservadas. Desde os pilotis livres, à arborização entre as quadras e os comércios locais.

A escala gregária diz respeito à convergência da população, aos ambientes de convívio. Tem como foco a plataforma da Rodoviária do Plano Piloto (figura 09), que assinala a interseção dos eixos Rodoviário e Monumental e a região à sua volta, que abrange os Setores Bancários, Hoteleiros, Hospitalares, de Autarquias e de Rádio e Televisão Sul e Norte.

Figura 09: A plataforma da Rodoviária, 1964.



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF. Visita em 3 de Outubro de 2014.

A escala bucólica, que abrange o lazer da população citadina, é responsável por oferecer opções de qualidade para que essas pessoas utilizem seu tempo livre. Uma vez que momentos ao ar livre, esportes e interações sociais são parte importante da vida de qualquer cidadão, esta escala não pode e não deve ser negligenciada ao se pensar a cidade.

É essa escala que “confere a Brasília o caráter de cidade-parque, configurada em todas as áreas livres, contíguas a terrenos atualmente edificados ou institucionalmente previstos para edificação e destinados a preservação paisagística e ao lazer” (PERALVA, 1987, p.119).

Áreas como o Lago Paranoá, cuja criação data da construção de Brasília, e o Parque da Cidade Sarah Kubitschek criado em 1978¹ com 4,2 km² atenderia à escala, bem como os jardins e áreas arborizadas e as áreas internas de cada quadra residencial, que tem seu espaço reservado para praças, parques infantis e quadras de esportes.

As observações realizadas até aqui dizem respeito apenas ao plano original, à idealização da cidade. A prática observada nestes 54 anos desde a inauguração é um tanto distante do ideal.

O plano não considerou ou foi includente com aqueles que participaram da construção da capital e certamente iriam pleitear seu lugar na cidade que ajudaram a construir. Além dos remanescentes de candangos, há também os migrantes que vêm de outras regiões em busca de uma vida melhor, o que faz com que Brasília sofra desde seus primórdios:

(...) acelerado processo de explosão demográfica, consequência do fenômeno das migrações. As avenidas, os palácios, os eixos, as asas, as luzes, as conquistas sociais, tudo atrai populações deserdadas na esteira do sonho de uma vida melhor (PERALVA, 1987, p.40).

Originárias de transferência dos acampamentos de candangos, as anteriormente chamadas “cidades satélites” passaram a abrigar população removida da área central da cidade e se constituíram em dormitórios, com grande vinculação e dependência do núcleo urbano. Acrescidas de volumosos afluxos migratórios, foram transformadas em Regiões Administrativas (RAs) com a Lei 4.545, de 10 de Dezembro de 1964 que em seu artigo 9º postula que “O Distrito Federal será dividido em Regiões Administrativas para fins de descentralização e coordenação dos

¹ Disponível em http://stat.correioweb.com.br/cbonline/2010_04/50anos/bsb08-2104.pdf

serviços de natureza local.”².

As RAs passam por crescimento constante, e a expansão criou uma área metropolitana total de grandes distâncias, a serem percorridas diariamente por estas pessoas, que fixam residência em suas cidades dormitório, mas tem no Plano Piloto³ a maioria dos seus postos de trabalho.

Deve ser levado em conta que apesar do plano inicial de Brasília ter considerado as escalas urbanísticas e os usos da cidade pela sua população, o mesmo não aconteceu com a expansão do entorno, que se deu de forma desordenada e desassistida.

1.4. Evolução da área urbana do Distrito Federal

As outras Regiões Administrativas não planejadas que começaram a se instalar ao redor do Plano Piloto original acrescentaram ao plano um excedente populacional que não era previsto, acabando por sobrecarregar uma estrutura que, inicialmente planejada para um máximo de 500 mil habitantes, atende hoje boa parte dos mais de 2,5 milhões habitantes do DF, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (IBGE, 2010).

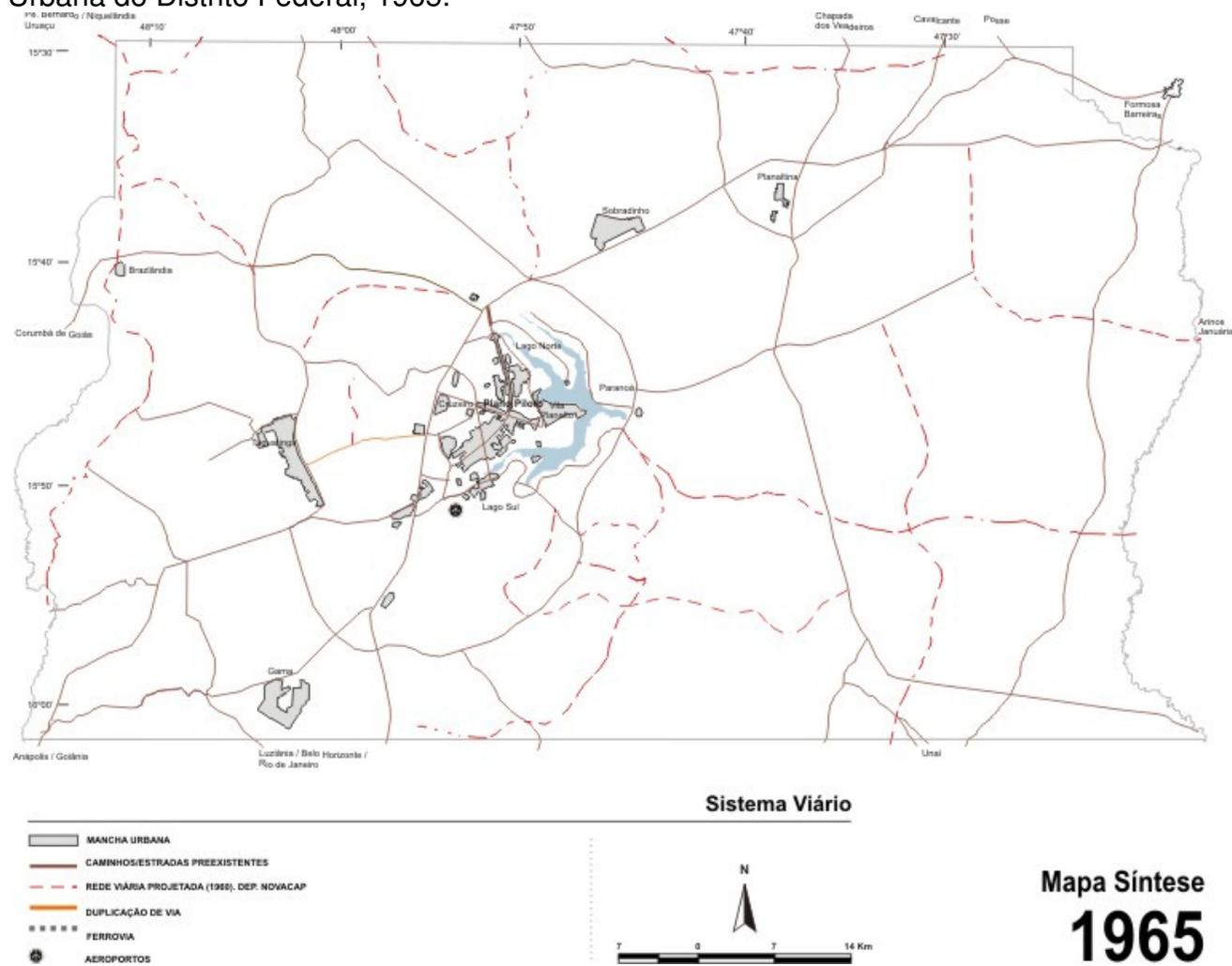
Nas figuras 10 a 14, que apresentam a evolução da mancha urbana do Distrito Federal, o processo através do qual se deu esse crescimento pode ser observado. Brito (2009) apresenta análise multitemporal da ocupação urbana da região, desde 1965 até 2006.

Em 1965 (Figura 10), logo após a inauguração da cidade, observamos em sua mancha urbana uma configuração polinucleada. Havia concentração populacional em Planaltina, Sobradinho, Taguatinga, Gama e Brazlândia, além da principal no Plano Piloto e Lagos Norte e Sul.

² Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4545.htm

³ Plano Piloto corresponde, para este trabalho, à RA 1, Brasília.

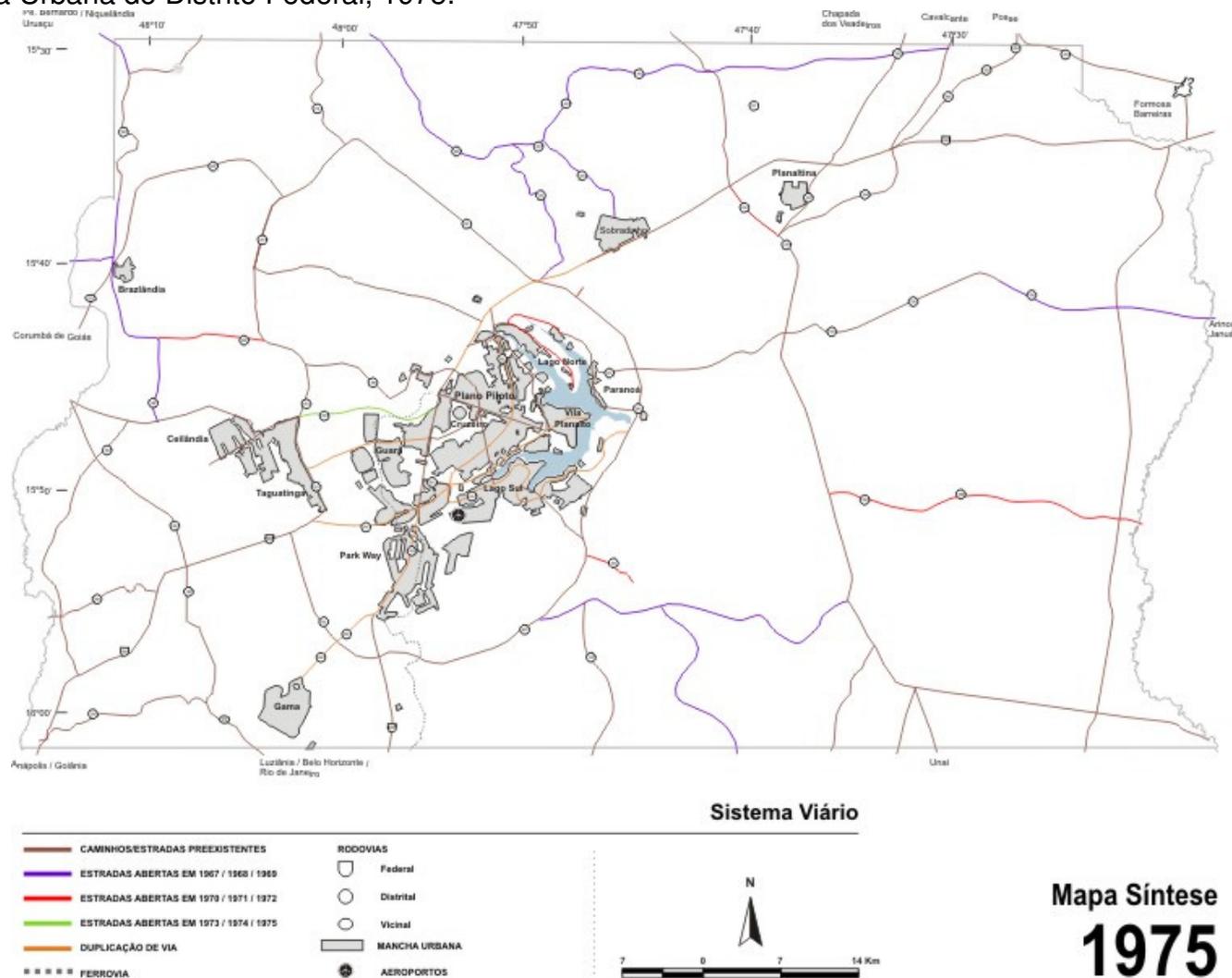
Figura 10: Mancha Urbana do Distrito Federal, 1965.



Fonte: BRITO, 2009.

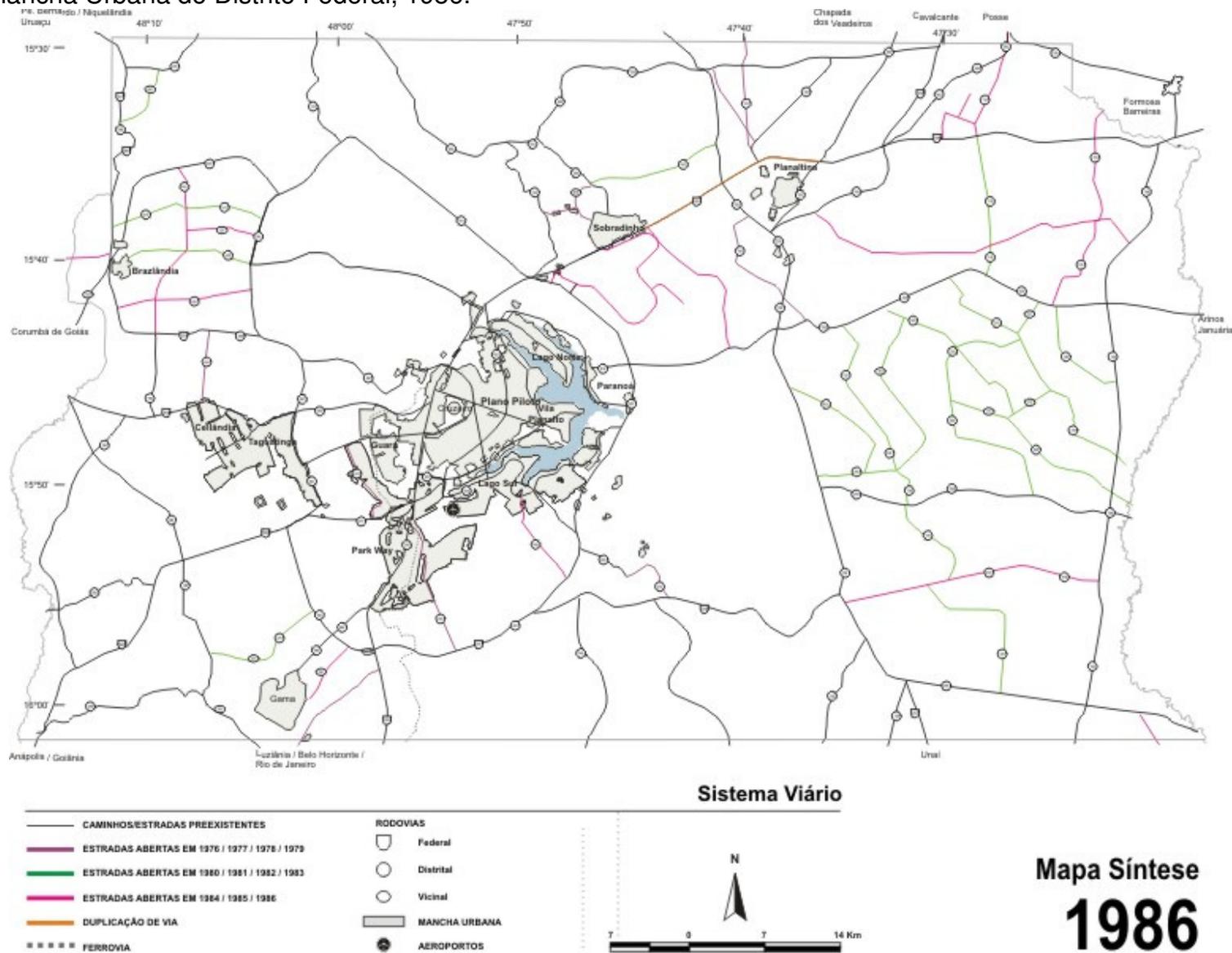
Mapa Síntese
1965

Figura 11: Mancha Urbana do Distrito Federal, 1975.



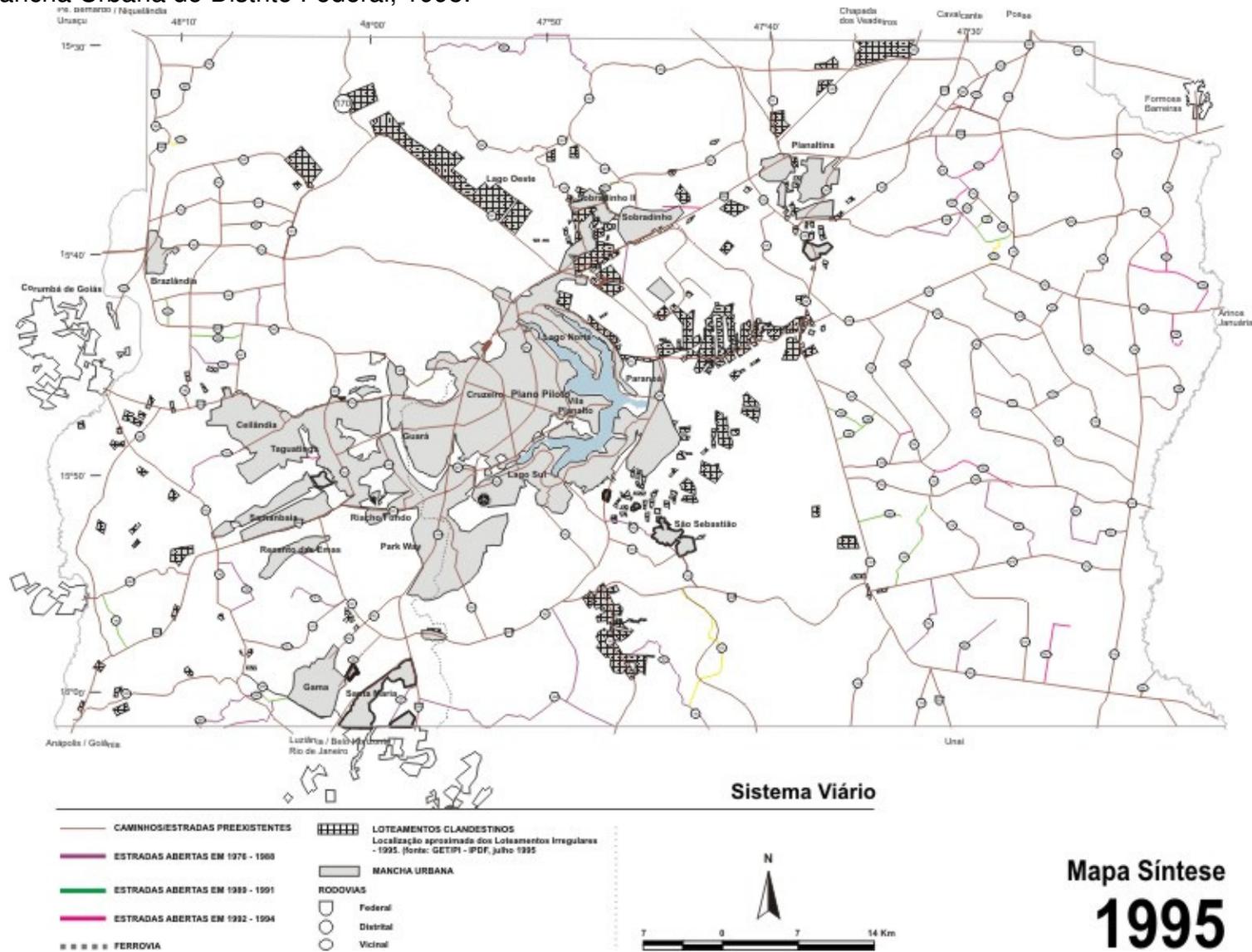
Fonte: BRITO, 2009.

Figura 12: Mancha Urbana do Distrito Federal, 1986.



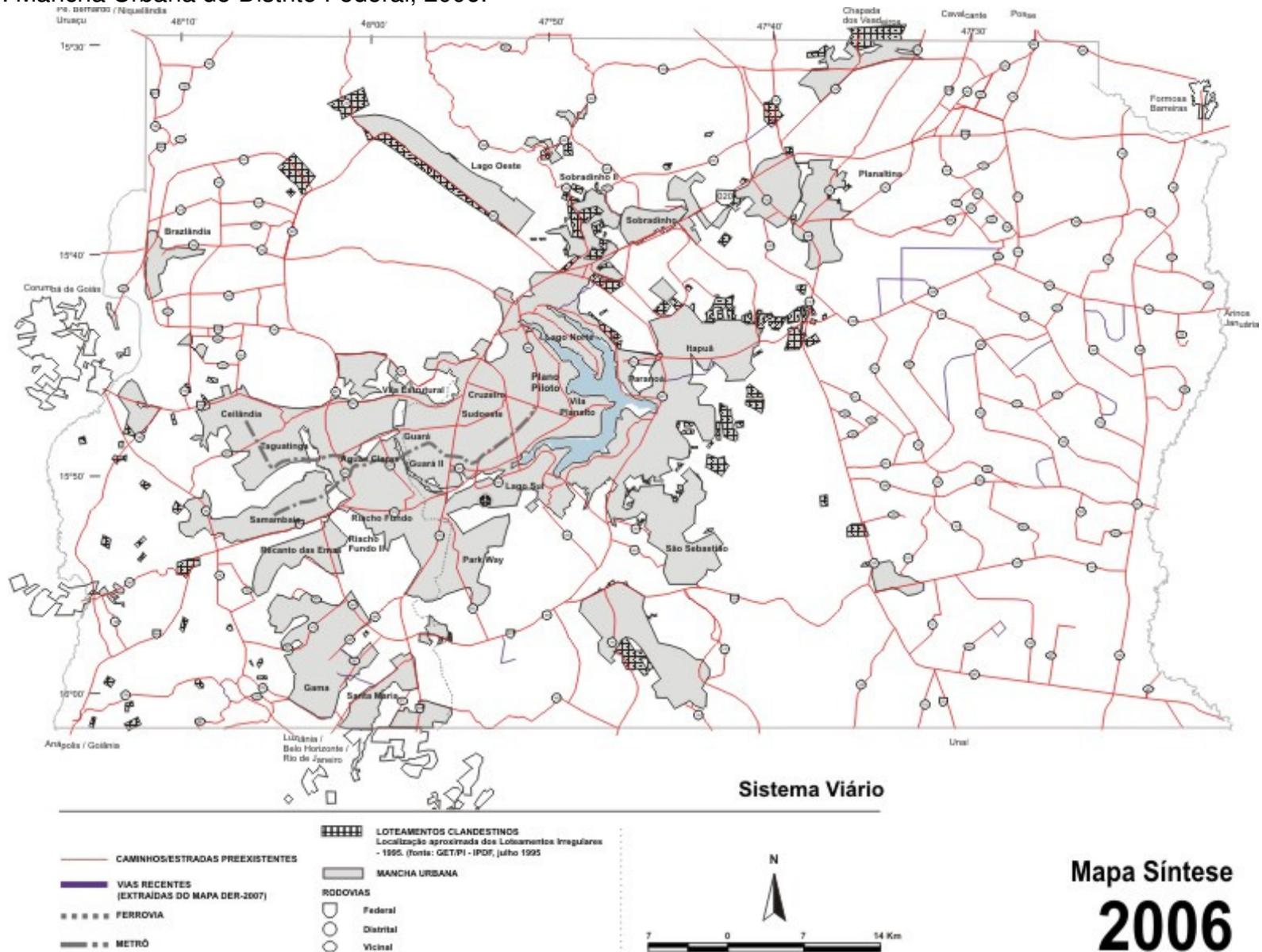
Fonte: BRITO, 2009.

Figura13: Mancha Urbana do Distrito Federal, 1995.



Fonte: BRITO, 2009.

Figura 14: Mancha Urbana do Distrito Federal, 2006.



Fonte: BRITO, 2009.

O crescimento de Brasília era esperado, uma vez que as populações operárias necessitavam também de moradia e serviços. A cidade, por mais que tenha sido planejada para continuar a ser polinucleada com as cidades satélites, já apresentava sinais de como se daria sua expansão.

Brasília capital já tinha tudo para configurar um aglomerado urbano desde a sua instalação. Custa crer que os planejadores de Brasília não imaginassem que o transbordar do crescimento do DF fosse ocorrer, pois o contexto histórico local, regional e nacional desde a época da implantação da Brasília capital já permitia vislumbrar essa perspectiva.” (STEINBERGER, 1999, p.31).

Ainda segundo a autora, o crescimento demográfico do aglomerado de Brasília acompanhou o de outras cidades muito mais antigas, o que se deu devido à sua criação na época em que o país passou a ser predominantemente urbano. Brasília desde a criação já se inseriu no processo que estava ocorrendo no país, só que em velocidade maior. (STEINBERGER, 1999, p.31)

Dez anos depois (Figura 11), o surgimento de Ceilândia representa considerável crescimento na mancha de Taguatinga, e o Plano Piloto também apresenta grande expansão, principalmente com o surgimento do Guará e Park Way (que já apresentavam população considerável, mas só foram reconhecidas como RAs em 1989 e 2003, respectivamente, segundo a CODEPLAN (PDAD, 2011)). É nesse período que se observa também maior solidificação no sistema viário da capital, uma vez que os antigos caminhos vão sendo substituídos pelas estradas.

Nos onze anos seguintes, a cidade não apresenta grande crescimento de sua mancha urbana (Figura 12). O sistema viário é o que mais se destaca. Observa-se que várias estradas são criadas (em rosa e verde no mapa de 1986). Na Figura 13, de 1995, já fica claro o aumento da mancha, e a cidade começa a perder seu caráter de polinucleada e apresentar configuração de metrópole, o que se confirma em 2006 na figura 14, e a tendência é que o crescimento continue.

Urge que este seja acompanhado de políticas e ações que objetivem “democratizar o acesso à cidade e solucionar problemas acumulados, o que inclui

uma expansão mais igualitária da infraestrutura urbana” (BRITO, 2009, p.235).

A ideia inicial era que o Plano Piloto fosse povoado até os 500 mil habitantes, no máximo, como visto no item 08 do próprio edital do concurso. As cidades-satélites deveriam ser então planejadas e definidas urbanisticamente, para abrigar o futuro excedente populacional depois que o plano “lotasse”. (VESENTINI, 1985, p.3).

No entanto o que se observou na prática foi um crescimento da região de maneira desordenada e desassistida, as supracitadas cidades-satélites surgiram de forma espontânea – em grande medida devido ao processo de segregação socioeconômica – antes mesmo da finalização da construção e da inauguração da cidade.

Ainda segundo o autor, Taguatinga, Núcleo Bandeirante, Sobradinho e Planaltina já possuíam 40% da população do Distrito Federal à época. (VESENTINI, 1985, p.3). É importante ressaltar que, até hoje, o Plano Piloto em si não está lotado, contando com 209.926 habitantes segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD (CODEPLAN, 2011).

Porém, mesmo sem ter atingido sua capacidade total, tem seus equipamentos urbanos sobrecarregados. A estrutura das RAs não era suficiente, e ainda hoje é deficitária, em matéria de equipamentos urbanos para atender à população em seus mais básicos direitos e necessidades.

A falta de escolas, hospitais e postos de trabalho faz com que esses cidadãos busquem no Plano Piloto estes serviços que não encontram próximo de onde moram. Hoje o Distrito Federal conta com 30 Regiões Administrativas⁴, e apesar destas não serem mais chamadas de “satélites”, os dados demonstram que ainda orbitam em volta da RA-1, e não apenas devido à proximidade geográfica.

Os números ressaltam também a disparidade social existente. A renda *per*

⁴ Disponível em www.df.gov.br. Acesso em 29/09/2014.

capita em todo o DF é de R\$1367,90. Em Brasília isoladamente, o valor sobe para R\$3.835,27⁵. Na tabela de valores por RA observa-se uma relação diretamente proporcional dos valores registrados e da proximidade com o Plano Piloto e o centro da cidade. Através da tabela 01, elaborada com base em dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2011 salta aos olhos a centralidade representada pela RA I no que diz respeito a postos de trabalho.

Tabela 01: População por RA

| Região Administrativa | Lei/Data de criação | População o Trabalha ndo na RA (2011) | Populaçã o Resident e na RA (2011) | População Ocupada Residente na RA (2011) | População Residente na RA 2013/14 |
|------------------------------|---------------------|---|--|---|---|
| RA I – Brasília | 4.545 – 10/12/1964 | 514.500 | 209.926 | 95.900 | - |
| RA II – Gama | 4.545 – 10/12/1964 | 32.200 | 127.475 | 47.300 | 133.287 |
| RA III – Taguatinga | 4.545 – 10/12/1964 | 96.600 | 197.783 | 83.110 | 214.282 |
| RA IV – Brazlândia | 4.545 – 10/12/1964 | 11.720 | 49.418 | 19.000 | 50.728 |
| RA V – Sobradinho | 4.545 – 10/12/1964 | 23.700 | 59.024 | 24.800 | 63.715 |
| RA VI – Planaltina | 4.545 – 10/12/1964 | 32.940 | 161.812 | 63.000 | 180.848 |
| RA VII – Paranoá | 4.545 – 10/12/1964 | 10.500 | 42.427 | 17.400 | 45.613 |
| RA VIII – N. Bandeirante | 049 – 25/10/1989 | 10.700 | 22.568 | 10.540 | 23.714 |
| RA IX – Ceilândia | 049 – 25/10/1989 | 72.530 | 404.287 | 159.700 | 449.592 |
| RA X – Guará | 049 – 25/10/1989 | 27.180 | 107.817 | 49.000 | 125.808 |
| RA XI – Cruzeiro | 049 – 25/10/1989 | 8.460 | 31.230 | 15.000 | 32.466 |
| RA XII – Samambaia | 049 – 25/10/1989 | 33.000 | 201.871 | 80.500 | 220.806 |
| RA XIII – Santa Maria | 348 – 04/11/1992 | 17.750 | 119.444 | 49.300 | 122.117 |
| RA XIV – S. Sebastião | 467 – 25/06/1993 | 15.330 | 77.793 | 33.800 | 97.977 |
| RA XV – R. das Emas | 510 – 28/07/1993 | 16.660 | 124.755 | 50.500 | 133.527 |
| RA XVI – Lago Sul | 643 – 10/01/1994 | 19.500 | 29.677 | 13.600 | 31.206 |
| RA XVII – Riacho Fundo I | 620 – 15/12/1993 | 8.600 | 35.268 | 15.200 | 37.278 |
| RA XVIII – Lago Norte | 641 – 10/01/1994 | 7.920 | 33.526 | 17.250 | 34.400 |
| RA XIX – Candangolândia | 658 – 27/01/1994 | 2.900 | 15.953 | 6.900 | 16.799 |
| RA XX – Águas Claras | 3.153 – 06/05/2013 | 24.400 | 109.935 | 51.100 | 121.839 |
| RA XXI – Riacho Fundo II | 3.153 – 06/05/2013 | 6.150 | 37.051 | 15.600 | 39.093 |
| RA XXII – Sudoeste/Octogonal | 3.153 – 06/05/2013 | 8.500 | 51.565 | 28.860 | 52.738 |
| RA XXIII – Varjão | 3.153 – 06/05/2013 | 1.440 | 9.021 | 3.700 | 9.254 |
| RA XXIV – Park Way | 3.255 – 29/12/2003 | 2.880 | 19.648 | 9.100 | 19.759 |
| RA XXV – SCIA (Estrutural) | 3.315 – 27/01/2004 | 6.640 | 32.148 | 11.500 | 35.801 |
| RA XXVI – Sobradinho II | 3.314 – 27/01/2004 | 9.500 | 94.279 | 40.200 | 97.983 |
| RA XXVII – J. Botânico | 3.435 – 31/08/2004 | 1.980 | 23.856 | 12.300 | 25.918 |
| RA XXVIII – Itapoã | 3.527 – 03/01/2005 | 5.340 | 56.360 | 21.600 | 60.324 |
| RA XXIX – SIA | 3.618 – 14/07/2005 | 29.070 | 2.448 | 1.380 | 1.788 |
| RA XXX – V. Pires | 4.327 – 26/05/2009 | 9.270 | 67.783 | 31.000 | 73.300 |
| Totais | | 1.078.260 | 2.556.149 | 1.078.260 | |

Fonte: Dados da PDAD – CODEPLAN 2011.

Com 514.500 pessoas trabalhando na RA, Brasília concentra 48,18% dos postos de trabalho no Distrito Federal, quase a metade. No entanto, sua população

⁵ Dados do censo 2010 do IBGE, elaborados pela CODEPLAN.

ocupada é de apenas 95.900 pessoas, das quais 89.730⁶ trabalham na própria RA, ou seja, 424.770 pessoas que trabalham em Brasília o fazem residindo em alguma outra das 30 Regiões Administrativas.

A maioria da população do DF trabalha fora da RA onde mora. O Setor de Indústria e Abastecimento – RA XXIX, por exemplo, tem sua centralidade na oferta de mão de obra. Observa-se, ainda segundo a tabela 01, que apesar de 29.070 pessoas trabalharem nessa RA, apenas 1.380 formam a população ocupada residente. Essas regiões concentram oferta de postos de serviço, o que exige um deslocamento diário da população, da RA onde vive para o trabalho.

Este contexto leva a uma pressão sobre o sistema de transporte do Distrito Federal, tanto público quanto privado, ocasionando um cenário de crise devido à superlotação e demora dos ônibus e do metrô, engarrafamentos constantes nos horários de pico e, muitas vezes, a acidentes e estresse da população. É dessa crise que tratará o segundo capítulo deste trabalho.

⁶“Distribuição do pessoal ocupado no Distrito Federal segundo suas Regiões Administrativas” (PDAD, 2011)

CAPÍTULO 2: O CAOS/CRISE DO SISTEMA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE NO DISTRITO FEDERAL

2.1 A Área Metropolitana de Brasília e os problemas de mobilidade.

As áreas metropolitanas segundo Pontes (2010), são áreas que incluem em uma mesma dinâmica mais de um município. A formação dessas áreas se dá devido ao próprio processo de urbanização, que se deu “concomitantemente com o processo de industrialização. As cidades passam a concentrar grande número de trabalhadores. Sua mancha urbana extrapola os limites das zonas rurais” (PONTES, 2010, p.35).

Para Vilaça, as áreas metropolitanas são “assentamentos, ou compartimentos territoriais estruturados pelos deslocamentos dos seres humanos enquanto consumidores ou portadores da mercadoria força de trabalho; são, por isso, cidades – por maior e mais importantes e globais que sejam, e por mais que incluam vários municípios” (2001, p.26). O autor reforça não se tratarem de regiões e sim de verdadeiras cidades, por isso são chamadas de áreas, e não de regiões metropolitanas.

No caso de Brasília, além de todo o Distrito Federal, a Área Metropolitana Integrada de Brasília (AMIB) compreende mais dez municípios do Estado de Goiás. Estes municípios somam quase 24 mil km² e tem população total de praticamente 3,5 milhões de habitantes, como pode ser visto na Tabela 02. Estão incluídos na AMIB por se tratarem de municípios que influenciam e são influenciados diretamente pelo Distrito Federal.

Tabela 02: Densidade Demográfica da AMIB.

| Área Metropolitana de Brasília | Área (km ²) | População (hab.) | Densidade demográfica (hab./km ²) |
|--------------------------------|-------------------------|------------------|---|
| Distrito Federal | 5.787,784 | 2.562.963 | 444,07 |
| Águas Lindas de Goiás | 188,384 | 159.378 | 846,03 |
| Alexânia | 847,893 | 23.814 | 28,09 |
| Cidade Ocidental | 389,920 | 55.915 | 143,40 |
| Formosa | 5.811,782 | 100.085 | 17,22 |
| Luziânia | 3.961,118 | 174.531 | 44,06 |
| Novo Gama | 194,148 | 95.018 | 489,41 |
| Padre Bernardo | 3.138,860 | 27.671 | 8,82 |
| Planaltina | 2.538,196 | 81.649 | 32,17 |
| Santo Antônio do Descoberto | 944,046 | 63.248 | 67,00 |
| Valparaíso de Goiás | 60,525 | 132.982 | 2.197,14 |
| TOTAL | 23.862,656 | 3.477.254 | 392,5 |

Fonte: CODEPLAN, 2012.

O Distrito Federal também está inserido na chamada RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno), que conta ao todo com 23 municípios, sendo dezenove do Estado de Goiás, três de Minas Gerais e um (Brasília) que compreende todo o Distrito Federal, uma vez que suas Regiões Administrativas não são consideradas municípios. (SUDECO, 2014).

No entanto, publicações que tratam da mobilidade urbana da região costumam trabalhar com a AMIB ao invés da RIDE, devido ao fato da AMIB apresentar influência mais direta no que concerne à mobilidade urbana diária, e seus municípios possuírem uma “dinâmica intraurbana dominada pela dinâmica de deslocamento diário de pessoas enquanto os demais municípios da RIDE mantêm um fluxo, mais de informações e mercadorias, do que de pessoas.” (PONTES, 2010, p.40).

A população da AMIB tem no Distrito Federal a maioria de seus postos de trabalho, segundo estudo de 2013 da CODEPLAN. Ainda segundo este estudo,

47,72% dos postos está concentrado na RA- I, Brasília (514,5 mil postos à época).

A concentração de empregos no Plano Piloto e da população mais pobre nos núcleos mais afastados criou dificuldades operacionais para o sistema de transporte público, deseconomias na implantação das infraestruturas urbanas e exacerbou a segregação socioespacial. (JATOBÁ, 2010)

Para este trabalho serão consideradas apenas as Regiões Administrativas pertencentes ao Distrito Federal, se atendo à área mais ligada ao plano original. O objetivo deste capítulo é caracterizar o deslocamento diário da população, e através de levantamento dos modais e percursos utilizados chegar a um retrato o mais próximo possível da realidade no que concerne à natureza desses deslocamentos.

Há uma setorização espacial das atividades urbanas, e o crescimento da cidade implica no aumento do distanciamento entre essas áreas, o que gera interação com os espaços de circulação, mas provoca dificuldade dos menos favorecidos em vencer essas distâncias. “A interação existente entre o espaço de circulação e os espaços de produção e reprodução é fator fundamental para a compreensão da estrutura urbana” (SILVA, 2011, p.2).

No Distrito Federal não é diferente. As pressões do mercado, os planos de zoneamento e a pressão da própria população por trabalho determinam, segundo Pontes (2010), a localização das atividades no território. Uma vez determinada sua localização, se faz necessário alcançá-las, e a “necessidade de deslocamento para atingir tais localizações é o que estabelece os fluxos.” (PONTES, 2010, p.30).

Milton Santos (2008, p.85) diz que “o espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço”. Ou seja, a produção, a circulação, a distribuição e o consumo podem ser estudados através da análise dos fixos e dos fluxos segundo Santos. O autor ressalta ainda que os fluxos são “(...) o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo” (p.86).

2.2 O sistema viário da capital federal e os modais de transporte intraurbano.

O sistema viário faz parte da estrutura de circulação, enquanto os veículos são os meios. “A estrutura de circulação é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos, que são chamados ‘meios de circulação’” (SILVA, 2011, p.2). A combinação entre a estrutura e os meios constitui o sistema de circulação. A circulação intermedia a relação entre as atividades desenvolvidas no espaço intraurbano.

O projeto do sistema rodoviário urbano de Brasília se deu em sintonia com o plano da cidade. Segundo Brito (2009, p.25), o planejamento da trama local foi baseado em estradas parque, inspiradas nas *parkways* norte-americanas, e “tão logo começadas as obras do embrião da cidade, iniciou-se a consolidação das referidas autoestradas, cujos primeiros registros datam de 1958” (BRITO, 2009, p.25).

O resultado foram vias largas e amplas. A começar pelo Eixo Rodoviário, com três faixas em cada sentido, e o Eixo Monumental com seis. As principais vias de acesso à cidade seguem este padrão, sendo em sua maioria duplicadas e largas, a exemplo das Estradas Parque Guará (EPGU), Núcleo Bandeirante (EPNB) e Taguatinga (EPTG).

Essa configuração se deu desde o planejamento, uma vez que Brasília foi concebida em um cenário histórico no qual o automóvel já vinha ganhando cada vez mais espaço como símbolo de modernidade e riqueza para o país. A implantação e fortalecimento da indústria automobilística no Brasil foi uma das metas mais fortes do governo de Juscelino.

Foram as medidas decretadas pelo Governo atual que propiciaram o surto que hoje estamos presenciando em numerosos setores do território brasileiro - fábricas que produzem peças, fábricas que montam veículos, fábricas que jogam nas ruas das cidades e nos caminhos do interior os carros e os caminhões que são os agentes do progresso, da ação civilizadora e da unidade nacional. (OLIVEIRA, 1958)

Todo o contexto histórico de sua criação e o modo como se deu seu crescimento consolidaram Brasília como a “Cidade do Automóvel”. É sabido pelo senso comum: “é preciso ter carro pra viver em Brasília!”. Barros considera Brasília um exemplo de cidade dependente do automóvel, e ressalta ainda que “a cidade, com suas amplas vias proporciona a facilidade na utilização desse meio de transporte.” (BARROS, 2012, p.10).

A autora ressalta ainda o fato de, mesmo tendo sido pensada para não ter congestionamentos, com as medidas adotadas por Lúcio Costa em seu Plano Piloto como a eliminação dos cruzamentos e implantação das tesourinhas, a Capital vive atualmente “uma crise nos meios de transportes, tanto públicos como privados, com suas longas e largas avenidas totalmente “entupidas” de automóveis.” (BARROS, 2012, p.10). As figuras 15 e 16 são exemplos de congestionamentos nas largas vias da cidade.

Figura 15: Engarrafamento na EPTG, abril de 2014.



Fonte: www.jornaldebrasil.com.br. Acesso em 20/11/14.

Figura 16: Engarrafamento no Eixo Monumental, outubro de 2013.



Fonte: www.jornaldebrasil.com.br. Acesso em 20/11/14.

Este é um problema de todas as grandes metrópoles. A expansão das malhas viárias, aliada à difusão em massa do uso do automóvel, permite que áreas residenciais se fixem cada vez mais distantes dos locais de trabalho, “induzindo cada vez mais o padrão de ocupação disperso com efeitos negativos para a mobilidade urbana” (PONTES, 2010, p.51).

Silva (2011, p.4), esclarece a quem compete a instalação, tanto da estrutura quanto dos meios de circulação. Segundo o autor, por não ter alta rentabilidade, a criação de vias, ciclovias e calçadas fica sob responsabilidade do Estado, que as implanta com recursos próprios (ou através de parcerias).

Os meios de circulação – os veículos – podem ser providos pelo Estado (metrô e ônibus), pelo poder privado (empresas de transportes que realizem parcerias) e até mesmo pelos próprios indivíduos (automóveis particulares). Ainda segundo Silva, o que for providenciado por iniciativa privada deve submeter-se à regulação do Estado (SILVA, 2011, p.4).

A seguir, cada um dos principais meios de circulação é detalhado, incluindo os

quantitativos registrados na cidade, o uso feito deles diariamente e de quem são responsabilidade.

2.2.1 Carros

Desde o ano 2000, a frota de veículos registrados no Distrito Federal vem crescendo constantemente. A Tabela 03 mostra que em 13 anos, a frota total registrada na cidade cresceu admiráveis 154%, quase triplicando. No ano de 2008 se atingiu a comentada marca de “um milhão de carros”, e em 2014 ultrapassamos o número de 1,5 milhão⁷.

Tabela 03: Crescimento da Frota de Veículos Registrados no Distrito Federal de 2000 a 2013.

| ANO | FROTA | | |
|------|-----------|---------------|-------|
| | TOTAL | VARIÇÃO ANUAL | |
| 2000 | 585.424 | - | - |
| 2001 | 651.342 | 65.918 | 11,3% |
| 2002 | 688.746 | 37.404 | 5,7% |
| 2003 | 732.138 | 43.392 | 6,3% |
| 2004 | 775.112 | 42.974 | 5,9% |
| 2005 | 821.352 | 46.240 | 6,0% |
| 2006 | 883.676 | 62.324 | 7,6% |
| 2007 | 964.534 | 80.858 | 9,2% |
| 2008 | 1.046.638 | 82.104 | 8,5% |
| 2009 | 1.138.127 | 91.489 | 8,7% |
| 2010 | 1.233.000 | 94.873 | 8,3% |
| 2011 | 1.317.721 | 84.721 | 6,9% |
| 2012 | 1.403.788 | 86.067 | 6,5% |
| 2013 | 1.491.539 | 87.751 | 6,3% |

Fonte: DETRAN, DF. Agosto de 2014.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito⁸ a frota no DF é atualmente⁹

⁷ De veículos no geral, não só carros.

⁸ Disponível em <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em 20/09/2014.

⁹ Números de Setembro de 2014.

1.566.814 veículos, sendo 1.134.037 de automóveis e o restante dividido entre ônibus, motocicletas, caminhões, caminhonetes e caminhonetes, reboques e semirreboques, utilitários e micro-ônibus.

Tomando por base a projeção do IBGE de Novembro de 2014 para a população do Distrito Federal em 2.871.224 pessoas, temos para cada automóvel um número de 2,53 habitantes na cidade.

Em escala nacional, temos a projeção da população¹⁰ em 203.420.000 habitantes. Com um número de 85.323.532 veículos, dos quais 47.245.819 (55,37%) são carros segundo o Registro Nacional de Veículos Automotores, a taxa de habitantes por automóvel é de 4,3. (IBGE)

Os números mostram que a quantidade de veículos, proporcionalmente ao número de habitantes é quase o dobro da taxa nacional, se tratando de uma UF muito motorizada. Segundo o IPEA¹¹, 64,1% dos domicílios brasileiros possuem transporte privado¹². O índice é o maior do país.

O carro é usado em grande parte das vezes para os deslocamentos diários, para o trabalho por exemplo. Nesse caso a pessoa se desloca de onde mora para onde trabalha, e estaciona o veículo, deixando-o ocioso durante todo o dia até o momento da volta para casa. Muitas vezes devido à presença de restaurante ou refeitório nas próprias empresas e complexos empresariais, nem no intervalo para almoço o carro é utilizado.

Porém devido ao horário comercial, todos saem juntos de seus respectivos trabalhos de volta às residências, gerando os conhecidos horários de pico, quando são formadas intermináveis filas de veículos e o trânsito perde sua fluidez, às vezes completamente.

¹⁰ Optou-se por usar para população as projeções do IBGE de 15 de Novembro de 2014.

¹¹ Disponível em

http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunicadoipea161.pdf

Acesso em 27/09/2014.

¹² Carro ou moto.

É importante ressaltar que, ao observar o padrão existente nos automóveis retidos em congestionamentos, fica claro que a maior parte dos veículos está ocupada, apenas, pelo motorista. O hábito crescente de uso deste modal de transporte de forma individual é prejudicial para se alcançar uma *mobilidade urbana sustentável*.

No Brasil o conceito de mobilidade urbana sustentável vem sendo discutida no âmbito das políticas públicas pelo Ministério das Cidades por meio da SeMOB¹³. A qual considera mobilidade urbana sustentável o conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável” (PONTES, 2010, p.20).

Ou seja, o transporte coletivo deveria ser priorizado, e transportes alternativos deveriam ter constante incentivo. No entanto, não é o que se observa na prática. Neto aborda o aumento expressivo pelo qual passa a frota de veículos do Distrito Federal. O autor ressalta que isso ocorre não só no DF, mas nos principais centros brasileiros, e acaba “delineando a estrutura da mobilidade urbana brasileira” (NETO, 2012, p.100).

O autor realiza pesquisa¹⁴ para compreender as raízes da atratividade exercida pela posse do automóvel. Através de entrevistas conclui que ela se dá porque o automóvel representa para seus usuários:

- Manifestação da modernidade e conforto (rapidez, liberdade de escolha de horários);
- Simbiose da metrópole modernista e dos automóveis (o imaginário do brasileiro se formou a partir desta premissa);
- Signo de status e reconhecimento social (quanto melhor seu carro, maior reconhecimento e valor segundo os entrevistados);
- Sonho de consumo (libertar-se da dependência de transporte público representa melhora de qualidade de vida).

¹³ SeMOB: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

¹⁴ (NETO, 2012, p. 132 - 143)

A Figura 17 é uma fotografia que foi tirada da parede de um ponto de ônibus na via W3 Sul. Diversos anúncios de “oportunidades imperdíveis” para a compra de carros prometem a “realização do grande sonho” daqueles que ali estão esperando em condições precárias pelos coletivos.

Figura 17: Propaganda de carros em parada de ônibus na via W3 Sul.



Fonte: elaboração própria. Novembro de 2014.

A característica brasileira de cidade modernista arraiga mais ainda a ideia de qualidade de vida com a posse de um carro no imaginário brasileiro, que defende seu uso não só devido à má qualidade do transporte público, ou à maior rapidez do carro, mas também pelo supracitado senso comum de que “não dá pra viver sem carro em Brasília”.

Neto ressalta que Brasília ostenta o “título” de cidade dos automóveis, e o brasileiro aceita a representação.

(...) não se percebem na modernidade em questão se não estiverem de posse de seus respectivos carros. É como se só pudesse se discutir se uma cidade é moderna ou não se esta cumprir com tudo aquilo que havia prometido quando de sua construção, e uma destas promessas seria o fato de se curvar ao império do automóvel. (NETO, 2012, p.158).

Ou seja, o cidadão internalizou a dependência do automóvel a tal ponto que não se vê praticando outra forma de mobilidade, muitos dos que tem condições de comprar um ou mais carros nem se imaginam utilizando o transporte público ou alternativo, por não “precisar”, uma vez que tem seu carro. As outras formas de deslocamento são vistas como alternativas que estão lá para serem utilizadas apenas por quem necessita e não tem condições de possuir veículo próprio.

2.2.2 Ônibus

Segundo Silva (2014, p.35), em 1986 a frota de ônibus do sistema de transporte público era composta por 1.337 veículos, operados por quatro empresas: Pioneira, Viação Planalto (VIPLAN), Alvorada e Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB, presente desde a época da construção da cidade).

Em janeiro do ano seguinte, o Decreto nº 10.062 institui o STPC/DF (Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal), e determina que os serviços de transporte devem ser feitos por empresas públicas e privadas e ser gerenciado e fiscalizado pelo poder público. A transmissão do poder para operar as linhas se daria por meio de licitação de concorrência.

Assim, no mesmo ano foi realizada licitação para aumento da frota, que passou a ter 1.682 veículos. Em 1989 a segunda licitação aumentou a frota para 1.885 veículos, e a terceira para 2.093 veículos, em 1992 (entraram no sistema as empresas Riacho Grande, Arco, São José, Planeta, SOL e Viva Brasília). A quarta licitação incluiu no sistema as empresas Veneza e Rápido Brasília, totalizando 2.335 veículos em 1997.

Em 2003 foi criado o DFTRANS (Transporte Urbano do Distrito Federal), através do Decreto nº 23.902 do mês de Julho, com o objetivo de “de planejar as

linhas, avaliar o desempenho das linhas, caracterizar a demanda e a oferta de serviços, elaborar os estudos dos custos de serviços e dos níveis tarifários, promover a gestão, o controle e a fiscalização dos serviços públicos de passageiros” (SILVA, 2014, p.37).

Cabe ao órgão ainda informar os usuários a respeito das linhas, horários e trajetos, bem como manter dados estatísticos sobre o sistema, projetar os pontos de parada para os usuários e definir sanções e penalidades para eventuais infrações das empresas (SILVA, 2014, p.37).

Ainda segundo a autora, em 2007 ocorreram a quinta e a sexta licitações, e entraram mais 450 micro-ônibus no sistema e mais duas empresas. Em 2009 a frota total autorizada era de 2.887 veículos. Atualmente, de acordo com o DFTRANS, o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal possui uma frota de 2.337 veículos, que atendem 888 linhas, e são responsabilidade de seis empresas.

Apesar do número alto de veículos, a necessidade de atender tantas linhas e tantos passageiros faz com que este número seja insuficiente, o tempo de espera entre os ônibus seja muitas vezes absurdo, e os veículos estejam constantemente lotados, principalmente em horário de pico.

A falta de corredores exclusivos contribui para os atrasos, uma vez que o crescente trânsito dificulta a estimativa de tempo que o veículo levará para completar os trechos do percurso entre os pontos de parada, e cada atraso tende a se acumular. Desde 2011 foram implantadas cinco faixas exclusivas para ônibus no Distrito Federal, conforme a Tabela 04.

Tabela 04: Faixas Exclusivas para Ônibus no Distrito Federal.

| Faixa | Data | Tempo ganho | Extensão | Quantitativos (passageiros/linhas/nº de ônibus) |
|----------------|------------|-------------|----------|--|
| EPNB | 27/12/2011 | 30 min. | 24 km | 20.000 / 26 linhas / 180 |
| EPTG | 31/01/2012 | 20 min. | 13 km | 11.000 / 11 linhas / 80 |
| W3 Sul | 15/03/2012 | 15 min. | 7,2 km | 128 linhas |
| W3 Norte | 15/05/2012 | 15 min. | 7,2 km | 90 linhas |
| Setor Policial | 10/06/2012 | 5 min. | 3,5 km | 17 linhas |

Fonte: DFTRANS, 2014. Disponível em <http://www.dftrans.df.gov.br/informacoes/faixas-exclusivas.html>. Acesso em 17/11/14.

Muitos motoristas se indignaram à época da implantação dessas faixas. Neto afirma que o resultado das entrevistas realizadas com motoristas do DF foi uma “amostra da essência do individualismo motorizado no brasileiro, que pressupõe a necessidade de oferecer garantias para que este se manifeste livremente, sem interferências de nenhuma ordem” (NETO, 2012, p.132).

Os entrevistados se mostraram insatisfeitos uma vez que a faixa exclusiva não foi acrescentada, mas sim demarcada a partir de uma preexistente que antes era de uso dos carros, demonstrando uma visão egoísta do usuário de transporte individual, ou mesmo de uma parte do próprio brasileiro, que prefere conservar uma sensação falsa de conforto em detrimento da melhoria de vida de uma parcela maior da população.

A passagem atualmente custa entre R\$1,50 e R\$3,00¹⁵, dependendo do tipo de serviço, que pode ser metropolitano ou apenas urbano. Metropolitana 1 são as linhas de ligação curta entre as cidades satélites e o plano piloto, e Metropolitana 2 as linhas que fazem a mesma ligação, só que entre cidades satélites mais distantes. Já a 3 engloba as ligações intermediárias, não só entre satélites/plano mas também entre duas satélites, por exemplo.

As linhas urbanas podem ser curtas (Urbana 1), longas (Urbana 2) ou

¹⁵ Disponível em <http://www.dftrans.df.gov.br/informacoes/tarifas.html>. Acesso em 16/11/14.

intermediárias (Urbana 3), no caso apenas interna das cidades satélite. Ou seja, a partir das informações a respeito dos tipos de tarifa, bem como análise da Tabela 05, conclui-se que quanto maior a distância percorrida, mais cara a passagem. Isso faz sentido considerando que o combustível representa quase 20% na hora de calcular a composição da tarifa, bem como a maior distância percorrida representa um maior desgaste do veículo.

No entanto, não se pode ignorar o fato de serem aqueles com menos condições financeiras (historicamente alocados mais distante do Plano Piloto) no fim os que mais pagam pelo transporte. Muitos trabalhadores brasileiros (cerca de 40%) recebem algum auxílio para despesas de transporte.

A política de auxílio mais significativa é a do vale transporte. A lei diz que, quando os deslocamentos casa-trabalho comprometerem mais de 6% do salário do trabalhador, o empregador deve cobrir essa despesa. (IPEA, 2012, p.4).

Essa é condição apenas dos trabalhadores de baixa renda, mas muitas empresas estendem o benefício. No entanto, muitas das pessoas em classes mais baixas têm situação de informalidade no trabalho, e acabam perdendo o benefício a que tem direito.

Tabela 05: Preço das tarifas de ônibus e representatividade no sistema básico.

| Faixas Tarifárias | Tarifa | Representatividade no Sistema Básico |
|-------------------|----------|--------------------------------------|
| Metropolitana 1 | R\$ 2,00 | 31,62% |
| Metropolitana 2 | R\$ 3,00 | 47,90% |
| Metropolitana 3 | R\$ 2,50 | 3,00% |
| Urbana 1 e 3 | R\$ 1,50 | 4,45% |
| Urbana 2l | R\$ 2,00 | 13,03% |

Fonte: DFTRANS, 2011. Disponível em <http://www.dftrans.df.gov.br/images/PDFs/composicao%20das%20tarifas.pdf>. Acesso em 15/11/14.

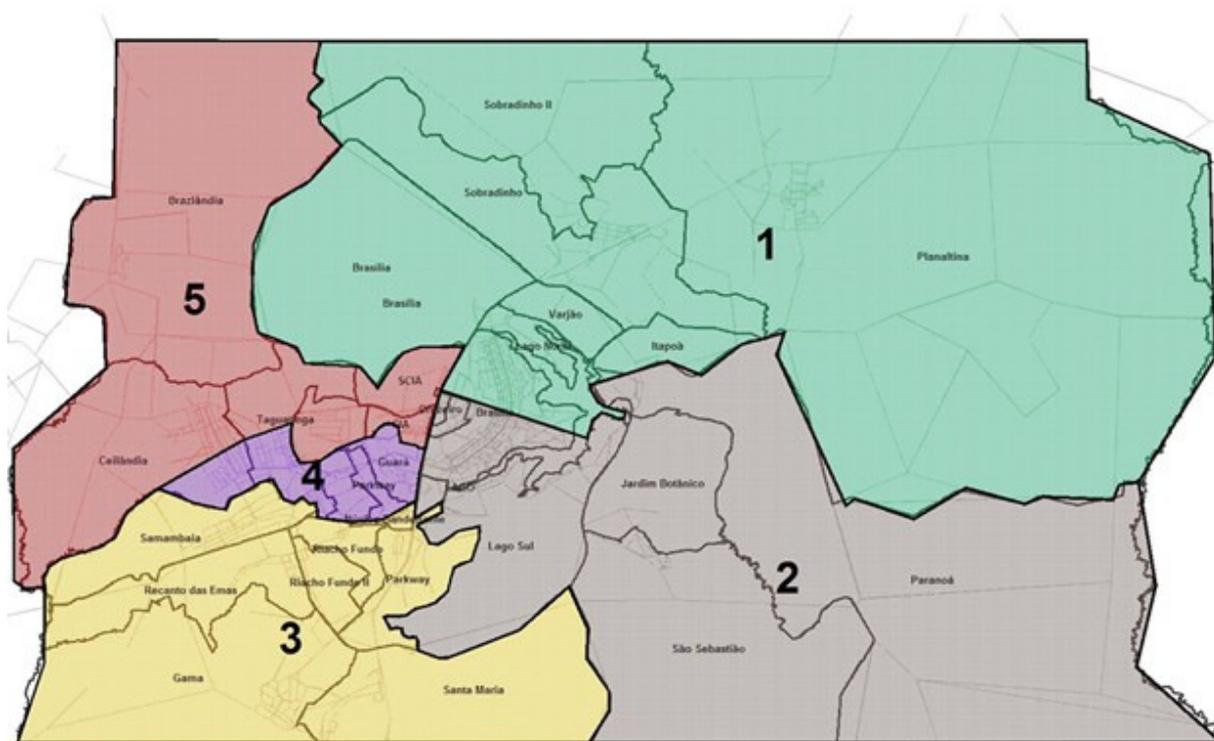
Apesar de não haver reajuste no preço das passagens desde 2005, o valor da tarifa Metropolitana 2 (que representa quase 50% do sistema) é um dos mais caros

do país, comparado apenas ao da cidade de São Paulo. No entanto, o usuário do sistema de transporte público não usufrui de qualidade nos serviços.

Além dos atrasos constantes, e de ter que lidar diariamente com ônibus lotados, o usuário ainda enfrenta a falta de conforto na maioria dos veículos da frota. Com idade média de sete anos – de uso por milhares de pessoas – muitos estão danificados, com assentos quebrados e desconfortáveis.

O Governo do Distrito Federal começou então, no ano de 2012, a organizar licitações para a renovação da frota de ônibus. A capital foi dividida em cinco bacias, como pode ser visto na Figura 15. Cada empresa vencedora assinou um contrato de dez anos, renováveis por igual período, para operar o sistema de transporte em uma das bacias. A mesma empresa não pode se responsabilizar por mais de uma bacia. A renovação está em 80% e 2.100 ônibus novos já foram entregues desde o início do processo.

Figura 18: Divisão das bacias de transporte público do Distrito Federal.



Fonte: GDF, 2013. Disponível em <http://www.dftrans.df.gov.br/component/content/article/256-informacoes/298-licitacao-do-novo-sistema-de-transporte-publico-coletivo.html>. Acesso em 10/11/14.

Os novos veículos são modernos, emitem menos partículas poluentes do que os atuais e são equipados com monitoramento por GPS, aviso ao motorista em caso de porta aberta ou velocidade superior à permitida, bem como monitoramento por câmeras, segundo o DFTRANS. São também adaptados ao embarque e desembarque de pessoas com mobilidade reduzida ou cadeirantes.

No entanto, os ônibus novos tem o motor localizado na parte dianteira. Segundo Silva (2014, p.44), “com o envelhecimento destes veículos os motores tenderão a fazer barulho e a aquecer a temperatura interna do ônibus”, o que além de prejudicar a qualidade geral da viagem, traz prejuízos de saúde a médio e longo prazos para os motoristas, que ali passam muitas horas de seus dias.

Além da questão do motor, ainda segundo a autora os novos ônibus vieram com a quantidade de assentos reduzida, preterindo o conforto dos passageiros. “Quanto menos assentos, mais pessoas deverão realizar a viagem em pé. E quanto mais passageiros transportados mais lucro para as empresas operadoras.” (SILVA, 2014, p.44). Ou seja, o lucro das empresas é colocado acima do conforto e da qualidade dos deslocamentos para os próprios usuários, o que gera stress diário.

2.2.3 Metrô

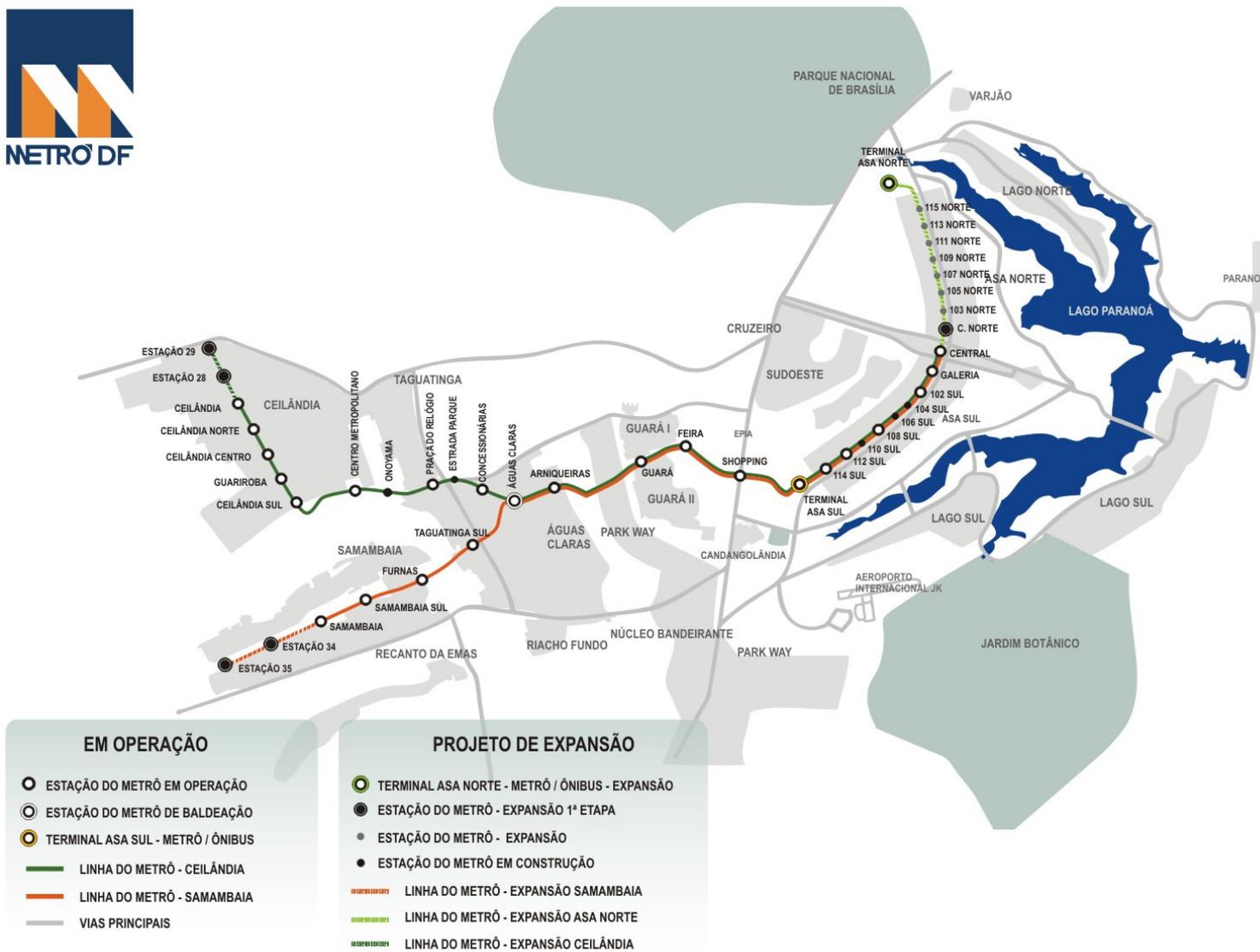
Segundo a memória do metrô-DF¹⁶, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal foi criada no ano de 1993, depois do início das obras (1992), com a função de administrar e operar o novo sistema. Depois de quase dois anos de paralisação dos trabalhos entre 1994 e 1996, as obras foram retomadas e em 1997 teve início o programa Viagens Experimentais e os primeiros concursados foram convocados para treinamento.

Atualmente o sistema conta com 29 estações, das quais 24 estão em funcionamento. O sistema liga as RAs Samambaia e Ceilândia ao Plano Piloto, mais especificamente à Rodoviária do Plano. A extensão total da via é de 42,38km.

¹⁶ Disponível em <http://www.metro.df.gov.br/sobre-o-metro/memoria.html>. Acesso em 16/11/14.

Partindo da Rodoviária, a linha de Samambaia e de Ceilândia seguem juntas até a estação Águas Claras, como pode ser visto na Figura 19. As linhas então se separam seguindo até seus respectivos destinos finais. O metrô é subterrâneo da Rodoviária até a estação Asa Sul, e depois passa a operar na superfície ou nas chamadas trincheiras.

Figura 19: Mapa das Linhas do Metrô-DF, 2014



Fonte: Metrô DF, 2014. Disponível em <http://www.metro.df.gov.br/estacoes/linhas.html>. Acesso em 17/10/2014.

O horário de funcionamento do metrô é das 6h às 23h30minh de segunda a sábado, e das 7h às 19h aos domingos. A demanda é atendida por 32 trens divididos em quatro vagões, que se estima transportem diariamente cerca de 140 mil passageiros.

O tempo de espera pelo trem varia de acordo com o dia da semana e a localização da estação. Estações localizadas no chamado “tronco”, que compreende o percurso entre a Rodoviária e a estação Águas Claras, tem um tempo de espera menor uma vez que o usuário pode pegar trens das duas linhas. No entanto, quando a linha se divide em Samambaia ou Ceilândia (ramais), o tempo de espera dobra.

Em dias úteis (segunda a sexta-feira) e no horário de pico (06h às 09h30min e 16h às 19h30min), o tempo de espera pelo trem é de três minutos e meio no “tronco”, e sete minutos nos ramais, e vinte e quatro trens circulam no sistema. No entanto, à noite e aos domingos operam apenas oito trens, e o tempo de espera entre eles pode chegar a vinte e dois minutos e meio nos ramais.

Nos horários de pico é visível a criticidade da situação. Muita gente não consegue nem entrar nos vagões, de tão cheios. A lotação dos trens gera desconforto aos usuários, confusão no embarque e desembarque, e ocorrências de pessoas que passam mal e até perdem os sentidos em casos mais extremos.

Na Figura 20 é possível observar a situação do metrô em horário de pico, as pessoas que estão em pé se seguram como podem, e em certas estações mais para o fim da linha, é quase impossível entrar nos trens, que chegam a ficar muito mais cheios do que o que foi fotografado. Os usuários se acumulam na plataforma, enquanto aguardam a chegada do trem.

Figura 20: Metrô DF em horário de pico, estações Guará e Central.



Fonte: elaboração própria, 2014.

Os ciclistas fazem uso da integração com o metrô, pois podem transportar as bicicletas no último vagão de cada trem. Isso facilita muito os deslocamentos, uma vez que o cidadão pode pedalar até a estação, utilizar o metrô para vencer parte do percurso e continuar a pedalar até seu destino final.

Aqueles que optam por tal alternativa enfrentam, no entanto, alguns obstáculos no percurso. Dentre eles estão a dificuldade de embarcar com a bicicleta quando o trem está lotado, a falta de segurança para pedalar nas ruas, e a falta de estrutura nas empresas para receber os ciclistas, já que a maioria não tem local adequado e seguro para estacionamento, ou vestiários para quem vem pedalando se organizar para o trabalho, por exemplo.

2.2.4 Bicicleta

Dentre os que optam por utilizar a bicicleta como meio de transporte, alguns percorrem o trajeto completo, outros integram seus percursos com o metrô como dito anteriormente. No entanto, os problemas enfrentados pelos ciclistas são diversos. O centro da questão está na desigualdade de condições de um ciclista perante a um veículo automotor. Em qualquer caso de colisão, o ciclista está em desvantagem,

muitas vezes a ponto de lhe custar a vida.

Em 2013 o Departamento Nacional de Trânsito divulgou um informativo que reuniu todos os dados de acidentes com morte envolvendo bicicletas desde o ano de 2003¹⁷. O informativo mostra que, nesse intervalo de dez anos, foi registrada a ocorrência de 528 acidentes com morte envolvendo a bicicleta no Distrito Federal, com 534 vítimas fatais.

Análise mais cuidadosa dos dados aponta que 90% dos casos de morte foram devido a colisões. Quedas, atropelamento de pedestres, capotamento, choque com objetos físicos ou outras causas representam apenas 10% das ocorrências.

E quem perde a vida nesse tipo de acidente? Ainda segundo os dados, em 95,32% dos casos é o ciclista. A desigualdade de condições entre veículo mecânico e automotor mencionada anteriormente vem a se refletir nas estatísticas.

O Código de Trânsito prevê nos artigos 38 e 58 que o motorista deve zelar pelo ciclista e lhe dar a preferência, bem como que a circulação de bicicletas deve ser feita na ausência de ciclovias ou ciclofaixas ou impossibilidade de uso destes nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido da via. O Artigo 201 reza que deve ser guardada a distância lateral de 1,5 m entre os automóveis e os ciclistas, e o não cumprimento desta configura infração média passível de multa.

A prática observada é diferente. Muitos motoristas são intolerantes com o ciclista, e agem como se ele estivesse atrapalhando ou reivindicando um espaço que não lhe pertence, como se a rua fosse espaço pertencente exclusivamente aos carros – reflexo do dito anteriormente a respeito da relação singular com o automóvel que tem o brasileiro.

Para isso, a fiscalização é importante, bem como a aplicação das sanções previstas em lei, o que não ocorre na prática. Adicionalmente, campanhas de conscientização podem divulgar que a bicicleta é um veículo e deve ser tratada

¹⁷ Disponível em <http://www.detran.df.gov.br/images/Informativo%20n%C2%AA%2002%20Bicicleta.pdf>. Acesso em 17/11/14.

como tal, não só pelos motoristas como pelo poder público.

Algumas ciclovias começaram a ser construídas em 2012 no Distrito Federal. Com a retirada do programa “Pedala DF” da gaveta, o GDF anunciou a pretensão de construir 600 km de ciclovias. Segundo notícia de 10 de Março na página da NOVACAP¹⁸, até agora a cidade tem 433 km, entre os concluídos e em fase de construção.

As ciclovias criadas apesar de recentes, já vem apresentando muitos problemas estruturais, e são alvo de diversas reclamações dos usuários, principalmente com relação ao mal planejamento do trajeto, à pavimentação e aos obstáculos como bueiros, postes e meio fio, como ilustram as figuras 21 e 22.

Figura 21: Final abrupto de ciclovia no Sudoeste, 2013.



Fonte: www.andabrasilia.blogspot.com. Acesso em 20/11/2014.

¹⁸ Disponível em <http://www.novacap.df.gov.br/noticias/item/2358-df-%C3%A9-refer%C3%Aancia-nacional-e-internacional-em-ciclovias.html>. Acesso em 17/11/14.

Figura 22: Bueiro no meio da ciclovia, Sudoeste, 2013.



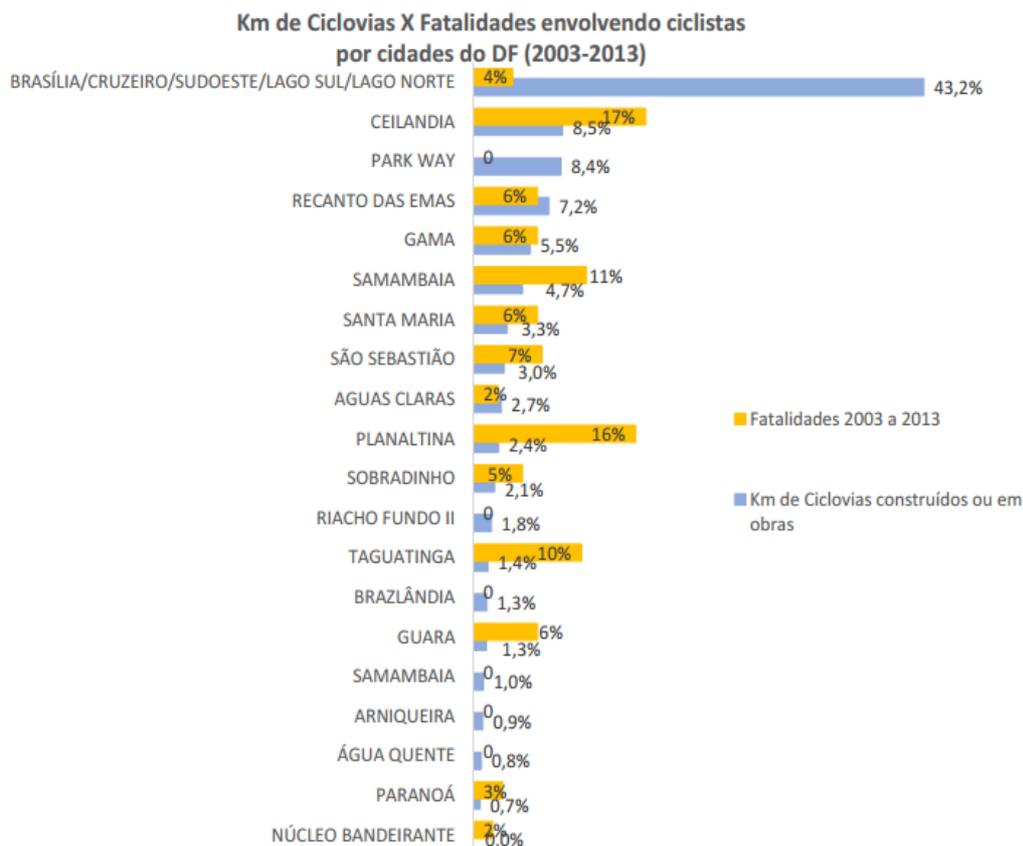
Fonte: www.biciclotheke.files.wordpress.com. Acesso em 21/11/14.

Outra crítica constante é a falta deste recurso na EPTG, que foi prometido em 2007 e deveria ter sido feita junto com as obras de 2009. Essa crítica se dá principalmente pelo fato de que, ainda segundo o informativo do DETRAN, a probabilidade de fatalidades envolvendo ciclistas é maior em rodovias do que em vias urbanas.

No entanto, segundo balanço feito pela ONG Rodas da Paz¹⁹, que gerou o gráfico apresentado como Figura 23, o maior número de ciclovias foi construído justamente aonde as chances de acidentes fatais são menores, na área central da cidade.

¹⁹ Ver item 3.3 deste.

Figura 23: Km de ciclovias X Fatalidades envolvendo ciclistas por cidade do DF.



Fonte: Balanço da Política Ciclovitária 2011-2014. Rodas da Paz. Disponível em: http://www.rodasdapaz.org.br/wp-content/uploads/2014/11/balan%C3%A7o_GDF_Agnelo_Rodas.pdf. Acesso em 19/11/14.

Segundo o gráfico (Figura23), observa-se que quase a metade das ciclovias foi construída em uma área que concentra apenas 4% das fatalidades catalogadas. Já áreas com maior número de ocorrências, como Planaltina e Taguatinga (16% e 10% das fatalidades, respectivamente) tiveram, juntas, menos de 4% de ciclovias construídas.

2.2.5 O “transporte pirata”

O transporte clandestino, apesar de proibido pela legislação vigente, é a alternativa de muitas pessoas. Trata-se de vans ou carros particulares, utilizados para suprir lacunas no transporte de passageiros. A tarifa é a mesma dos ônibus e geralmente os motoristas passam pelas principais paradas e terminais, muitas vezes saindo inclusive da própria Rodoviária do Plano Piloto.

Foram encontradas diversas notícias sobre autuações e multas aplicadas a pessoas que faziam “transporte pirata”. Em uma delas²⁰, de julho de 2012, o então diretor do DFTRANS Marco Antônio Campanella afirma saber que a população só precisa recorrer ao transporte clandestino quando não é bem atendida pelo serviço prestado pelo sistema público. No entanto, o diretor reforça a importância da fiscalização e das sanções, mas afirma que a situação deveria melhorar com a renovação da frota de ônibus.

Outra notícia de outubro do mesmo ano afirma que 2012 vinha sendo o ano com mais apreensões de veículos piratas. Em todo o ano anterior foram 309 ocorrências, contra 733 somente de janeiro a dezembro de 2012²¹.

Reportagem de Maryna Lacerda (2014) para o site do jornal Correio Braziliense afirma que o transporte pirata cresceu muito no mês de Novembro de 2014 devido à greve dos rodoviários. Problemas como a falta de direção defensiva dos motoristas de veículos irregulares, bem como alterações nas rotas e agressividade para captar passageiros são relatados pelos usuários.

2.3 A deseconomia do congestionamento

A própria Carta de Atenas relata como as cidades eram constituídas em uma relação que comportava relativa harmonia, e como a desordem instituída pelo maquinismo veio a quebrar esta harmonia, gerando cidades nas quais o homem é constantemente sufocado.

O habitante da cidade pós-maquínismo fica sujeito ao estresse causado pelo trânsito diariamente e o que é necessário à sua saúde física e moral acaba por ser desprezado, deixado em segundo plano, gerando uma situação de contradição profunda entre a prática caótica observada e a real função da cidade, de “abrigar os homens, e abrigá-los bem”. (CARTA,1933,p.27)

²⁰ Disponível em <http://www.df.gov.br/conteudo-agencia-brasil/2784-dftrans-autua-transporte-irregular.html>. Acesso em 17/11/14.

²¹ O ano de 2012 foi encerrado com 901 veículos autuados.

Todas as deficiências de mobilidade enfrentadas pela população citadina acabam por gerar deseconomias de aglomeração. A falta de fluidez e eficiência nos deslocamentos configura uma crise no sistema, que deixa de ser competitivo e passa a ser um problema. Isso ocorre devido ao aumento do custo e do tempo gasto, bem como do stress e de fatores como a perda de voos e viagens e de atrasos no emprego.

Carvalho define a chamada *taxa de saturação*, quando há lentidão devido à via ter atingido sua capacidade máxima para permitir um nível de circulação razoável. Outro indicador seria o fato de qualquer mínima alteração como acidentes ou blitz provocam grandes engarrafamentos, e mesmo um sinal fechado acaba por gerar filas de desproporcionais de carros. (CARVALHO, 2008, p.56).

O autor ressalta ainda que as condições socioeconômicas da população melhoraram na cidade junto com o momento em que várias vias atingiram essa taxa de saturação (CARVALHO, 2008, p.56), o que aliado aos incentivos do governo para comprar automóveis fez com que o número de veículos se expandisse progressivamente.

Políticas públicas formuladas para o setor devem partir de análise conjunta, não tratando a mobilidade como questão isolada, mas sim inserindo-a no contexto a que pertence como parte crucial da vida urbana, condicionante de diversos fatores e condicionada por outros vários.

Os enfoques tradicionais de planejamento urbano e de transportes vêm se mostrando insuficientes para lidar com as questões relacionadas à mobilidade urbana. (...) a mobilidade urbana deve ser considerada em suas interfaces: social, ambiental, econômica, por meio de um planejamento urbano integrado. (PONTES, 2010, p.3)

A autora destaca ainda a importância de se considerar aspectos qualitativos no que se refere à análise da mobilidade urbana. Quantidade de km percorridos e alto número de viagens diárias por pessoa, não necessariamente indicam qualidade de vida ou que os deslocamentos sejam realizados com segurança e fluidez. (CARVALHO, 2008, p. 14).

Segundo o IPEA, no Distrito Federal cerca de 10% dos trabalhadores tem tempo de percurso casa-trabalho superior a 60 minutos. A pesquisa aponta ainda que a ocorrência desse tempo de percurso é maior em domicílios que não dispõem de transporte particular, ressaltando que o aumento do número de veículos nas ruas aumenta o tempo de percurso para todos, mas acaba por prejudicar mais os que dependem do transporte público (IPEA, 2012, p.6).

Quanto aos engarrafamentos, os prejuízos são inúmeros. O gasto de combustível gera aumento no preço da gasolina e na emissão de poluentes, as filas intermináveis de veículos contribuem além da poluição tóxica, com a poluição sonora e visual.

A saúde dos motoristas é afetada a médio e longo prazos, devido ao stress, ao confinamento e inalação de poluentes, bem como a possíveis lesões por esforço repetitivo, principalmente para aqueles que realizam a atividade profissionalmente como taxistas e motoristas de ônibus. Caminhões de carga presos no trânsito também acabam por aumentar o preço das mercadorias, e o engarrafamento provoca aumento no número de acidentes e “engavetamento” de veículos.

Porém, um dos prejuízos maiores para o cidadão preso no engarrafamento é a falta de qualidade no uso do que outrora seria seu tempo livre. Tempo que poderia ser utilizado para atividades de lazer, convívio familiar e social, e até mesmo atividades de consumo, que viriam a aquecer a economia. No entanto ele transforma esse tempo que poderia ser aproveitado com qualidade em tempo ocioso, que passa empreendido apenas na aceleração e desaceleração de seu veículo.

O caos instituído exige à formulação de políticas públicas de transporte considerar alternativas mais coerentes, que levem em conta o bem estar da população. O transporte coletivo e alternativo de qualidade desafogaria muito as ruas, e a inclusão de mais ônibus e mais estações de metrô, bem como a construção de ciclovias e o incentivo ao uso da bicicleta são exemplos práticos de alternativas que serão aprofundados no terceiro capítulo.

CAPÍTULO 3: PROPOSTAS ALTERNATIVAS DE MOBILIDADE

Neste capítulo pretende-se realizar o levantamento do que já foi conquistado, e enumerar propostas para o futuro, visando apresentar o que seria uma medida para aumentar a mobilidade do Distrito Federal, com acessibilidade e qualidade nos deslocamentos.

3.1 ONGs, Sindicatos, População Civil: Os movimentos sociais pela mobilidade em Brasília.

3.1.1 Rodas da Paz

A Rodas da Paz é uma organização não governamental instituída em 2003 com o objetivo de “(...) reagir à violência e ao crescente número de acidentes e mortes no trânsito do Distrito Federal.”²²Sua missão é organizar ações em prol de um trânsito mais humano, e suas ações voltadas principalmente para os ciclistas urbanos.

A ONG realiza análises e ações de controle social das políticas públicas de mobilidade, além de trabalhar diretamente com a população, promovendo passeios ciclísticos, palestras educativas e ações beneficentes como recolhimento de doações de bicicletas e encaminhamento para novos donos, entre outras. Estimula o uso de transportes alternativos e promove ações voltadas à valorização da bicicleta. Na semana do dia mundial sem carro (22 de Setembro), realizou a Vaga Viva e o Desafio Intermodal.

A Vaga Viva, que ocorreu no Setor Comercial Sul, é um projeto em que uma ou duas vagas de estacionamento, espaço ocioso que passaria o dia ocupado por um veículo parado, são transformadas em pequenas praças, com bancos ou pufes, espaço de diálogo, convivência e reflexão, com objetivo de atrair as pessoas para ocupar a cidade, interagir e dialogar criticamente.

Quanto ao Desafio Intermodal, tem como objetivo avaliar a eficiência de diversos modais de transporte num mesmo deslocamento (mesmo percurso e horário), e será detalhado no item 3.4.3.

²² Disponível em <http://www.rodasdapaz.org.br/>. Acesso em 13/11/14.

A ONG é organizada de forma a tentar manter contato direto e frequente com as instâncias governamentais, em uma posição de fiscalização das ações, cobrança de promessas e apresentação constante das reivindicações de todos os ciclistas e daqueles que veem na mobilidade alternativa parte do caminho para uma cidade mais humana.

Logo, apresenta seu posicionamento a respeito de cada ação tomada pelo governo no que concerne a mobilidade urbana por bicicleta, fiscaliza construção de ciclovias, reivindica melhor estrutura, campanhas educativas, etc. Frequentemente promove ou participa de diversos eventos culturais, distribuindo e vendendo material de divulgação e também equipamentos de segurança para os ciclistas.

Além disso, a Rodas da Paz participa de espaços de participação social, com assento no CONPLAN (Conselho de Planejamento Urbano do DF), no CONTRANDIFE (Conselho de Trânsito do DF) e no Comitê Gestor da Política de Mobilidade por Bicicletas, assim como com representantes em conferências públicas, como a Conferência das Cidades.

3.1.2 Bike Anjo

O movimento começou em Brasília em 2011, e é formado por ciclistas com a proposta de ajudar aqueles que estão começando a pedalar, ou que já pedalam mas não utilizam a bicicleta como meio de transporte, e por isso se sentem inseguros para pedalar no trânsito.

O “Bike Anjo” é um ciclista experiente, que ajuda o iniciante através de dicas ou mesmo ao acompanhá-lo em seus primeiros trajetos. Ele ensina como o ciclista deve se comportar para ser visto e entendido no trânsito, bem como pode também passar conhecimentos básicos de mecânica e outras dicas.

Além dos acompanhamentos, é feito mensalmente (último domingo do mês) a Escola Bike Anjo, no “Eixão do Lazer²³” altura da quadra 103 sul. Lá, também são passadas dicas de como pedalar e se portar no trânsito, bem como oficina de mecânica básica.

²³ Aos domingos, quando o Eixo Rodoviário é fechado para acesso dos veículos e se torna espaço de convivência.

Todos os serviços realizados pela iniciativa Bike Anjo são gratuitos, realizados pela aposta “em uma cidade melhor, com um trânsito mais seguro para as pessoas, por meio da educação e orientação²⁴”.

3.1.3 Sindicatos: metroviários, rodoviários e taxistas.

- Metroviários

O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários do Distrito Federal foi criado no ano de 1999, com o objetivo de representar os trabalhadores da categoria e reivindicar o cumprimento dos seus direitos e melhores condições de trabalho.

A primeira mobilização do SINDMETRO foi contra a concessão do metrô, que havia sido aprovada pela Câmara e cujo edital seria publicado em maio de 2001. A paralisação realizada conseguiu que a publicação do edital fosse suspensa. Em 2004 foi conquistado concurso público para as categorias do sistema, contra o plano de terceirização de algumas delas.

Em 2007 teve início uma luta de reivindicações salariais que resultou em uma greve de cinco dias. O sindicato também firmou convênio com um novo plano de saúde, uma vez que o antigo não oferecia cobertura para acidentes de trabalho. Descrição do histórico na página oficial do sindicato afirma que as negociações foram marcadas por intransigência dos governos, e embates intensos que levaram a categoria a recorrer muitas vezes ao seu direito de greve²⁵.

- Rodoviários

O Sindicato de Trabalhadores em Transportes Terrestres no Distrito Federal (SITTRATER – DF) existe desde o ano de 1985. Em visita realizada no dia 21/11/14, alguns dados foram levantados para este trabalho com ajuda da historiadora contratada pelo sindicato, Isabel Crescêncio.

A criação do sindicato se deu em 1985, quando houve a primeira grande greve no setor, como mostra a Figura 24. Após a greve os motoristas se reuniram e resolveram fundar o sindicato dos rodoviários, tendo como objetivo geral atender

²⁴ Informações disponíveis em <http://bikeanjo.org/>. Acesso em 20/11/14.

²⁵ Dados da página oficial do Sindicato. Disponível em <http://sindmetrodf.org.br/site/>. Acesso em 21/11/14.

tanto aos cobradores quanto aos motoristas como trabalhadores. Providenciar plano de saúde adequado, e dar voz às reivindicações de aumento de salários e de flexibilização das horas trabalhadas então entre suas funções.

O SITTRATER conta com área administrativa, jurídica e penal. Não tem ligação com as empresas, dialoga com elas sem se submeter, busca sempre defender os interesses dos trabalhadores. Os “patrões” são motoristas/cobradores que se engajaram no sindicalismo.

Figura 24: Manchete do Correio Braziliense, 1985.

CORREIO BRAZILIENSE
ORGÃO DOS "DIÁRIOS ASSOCIADOS" - LONDRES, 1808, HIPOLITO JOSÉ DA COSTA - BRASÍLIA, 1960, ASSIS CHATEAUBRIAND
Número 8037 Brasília, terça-feira, 2 de abril de 1985 Exemplar Cr\$ 1.000

Greve deixa quase um milhão a pé

A greve no transporte coletivo de passageiros paralisou ontem 85% da frota particular de Brasília e, de acordo com a avaliação do comando do movimento, quase 1 milhão de pessoas deixaram de ser transportadas no Distrito Federal, causando às empresas concessionárias uma perda de um faturo de cerca de Cr\$ 1 bilhão. Ontem à noite, as lideranças do movimento se reuniram na sede da Central Única dos Trabalhadores, no edifício Venâncio V, para traçar novos planos de ação que mantenham os ônibus parados hoje em todo o DF. Os participantes decidiram continuar os piquetes durante a madrugada, apesar de terem assegurado o atendimento dos pontos mínimos de uma pauta de reivindicações, na primeira rodada de negociações com os patrões, na Delegacia Regional do Trabalho. A rodoviária do centro da cidade viveu ontem de manhã um dos dias mais confusos de sua história, com agressões, prisões, atrasos, filas enormes, piquetes e engarrafamentos. A rodoviária foi também o principal local de concentração dos grevistas e onde a repressão policial foi mais intensa. Nos pontos de maior concentração de passageiros, os motoristas que insistiam em continuar no trabalho eram obrigados a aderir à greve pelos piqueteiros que esvaziavam os pneus dos ônibus. Logo chegava a polícia e fazia novas prisões. Na TCB, os coordenadores do movimento garantem que atingiram 100% de paralisação.

Foi pior nas satélites
Os moradores das cidades-satélites foram os principais prejudicados pela greve no transporte coletivo. Milhares de pessoas esperavam em vão nos pontos de ônibus do Guará I e II, Taguatinga, Ceilândia e Sobradinho, sem ter como ir para o trabalho. Muitos tentavam ir de carona, mas acabavam pagando táxi ou "fretando" veículos particu-

lares. No Cruzeiro, onde um ônibus foi apreendido, a polícia escoltou os veículos quando começaram a circular, no final da tarde. Uma viatura da PM ficou de plantão durante todo o dia; na Viação Pioneira, embora poucos funcionários desta empresa tivessem aderido ao movimento, lá não houve tumulto. Noticiário da greve nas páginas 17, 18 e 19

FRANCISCO GUALBERTO



Em determinados momentos, os pontos da W/3 ficaram tomados de ônibus com pneus furados. As empresas não davam conta de fazer a reposição

Fonte: SITTRATER – DF. Visita em 21/11/14.

A historiadora relatou ainda atravessar uma dificuldade em montar o histórico das greves e reivindicações atendidas, uma vez que muita coisa não foi publicada nos jornais. No entanto reforça que a ocorrência de greves está quase sempre atrelada às ocorrências de aumento de salário, uma vez que são processos muito ligados, e que raramente aumentos vem sem pressão por parte da categoria.

Depois da divisão do Distrito Federal nas cinco bacias de transporte apresentadas e da concessão para empresas operarem cada uma das bacias, as

reivindicações e movimento de greve têm sido feitos por empresas, sem uma articulação geral de toda a categoria.

Dentre as conquistas alcançadas pelas lutas sindicais estão aumento salarial, redução das horas trabalhadas, maior número de folgas e adicional pelo trabalho noturno. Os trabalhadores pedem horas de descanso e ganhos na qualidade de vida, uma vez que apesar do salário ser satisfatório, o trabalho é muito desgastante, e as horas trabalhadas não tem compensação suficiente em horas de lazer e convívio social.

- Taxistas

O sindicato dos taxistas é mais antigo, data de 1963, pouco tempo depois da inauguração de Brasília. No entanto, só em 2007 foi adotado o nome utilizado atualmente, Sindicato dos Permissionários de Táxis e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal – SINPETAXI.

Como todo sindicato, o objetivo do SINPETAXI é levar às instâncias cabíveis as reivindicações da categoria, buscando melhores qualidades de vida e de trabalho. Dentre as conquistas alcançadas estão a isenção dos impostos sobre produtos industrializados (IPI) e sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), na aquisição de veículos que serão utilizados como transporte público individual.

O Sindicato enumera também entre suas conquistas a isenção do imposto sobre propriedade de veículos automotores (IPVA) ao ser feito o licenciamento anual dos táxis, e a permissão para este tipo de veículo de se utilizar das faixas exclusivas para ônibus.

3.1.4 Movimento Passe Livre

O Movimento Passe Livre da cidade (MPL-DF), foi criado em 2005, porém já existia em outros estados. Tem como objetivo o “passe livre”, ou seja, a gratuidade do transporte, e tem como lema “por uma vida sem catracas”. A foto (Imagem 25) foi tirada em 25/10/2013, em manifestação do Movimento contra as tarifas, realizado na Rodoviária do Plano Piloto.

Imagem 25: “Por uma vida sem catracas” – Manifestação MPL 25/10/2013



Fonte: elaboração própria, 2013.

O movimento se caracteriza por sua horizontalidade, não há hierarquia entre os membros ou lideranças, todos tem direito à igual participação. Baseia-se na lógica de que os serviços públicos devem ser gratuitos, como o sistema de saúde ou o sistema educacional da rede pública. Segundo o movimento, não faz sentido pagar por transporte público.

Diversas conquistas foram alcançadas desde sua criação, como o passe livre estudantil, implantado em 2010, que apesar de ter sido comemorado como um grande passo, ainda é alvo de muitas críticas por parte do Movimento, que discorda da política ser adotada como um benefício, quando deveria ser um direito.

O fato dos estudantes terem direito ao transporte apenas por determinado número de viagens, calculadas com base em seus horários de aula, é visto como limitador uma vez que uma educação de qualidade inclui outros aspectos que não a educação formal, como o acesso ao lazer, cultura e interação social.

As reivindicações são feitas através de manifestações, distribuição de panfletos e os chamados catraços, quando os participantes pulam as roletas do

metrô ou dos ônibus e não pagam pelo transporte em protesto, correndo o risco inclusive de sofrer repressão policial.

3.1.5 Manifestações populares

O ano de 2013 foi marcado nacionalmente pelo que ficou conhecido como as “Jornadas de Junho”. O movimento teve início justamente para dar vazão à revolta da população contra o aumento da tarifa do transporte público em São Paulo. Seu estopim foi a desproporcional repressão policial contra um ato do MPL paulista. A partir de então, o movimento se espalhou por todo o país, levando às ruas mais de um milhão de pessoas.

As bandeiras que vieram a ser abraçadas pelo movimento foram as mais diversas, no entanto sempre esteve presente a questão do transporte público, e a população deixou clara sua insatisfação com as condições inadequadas de um transporte caro, demorado e desconfortável que vinha atendendo apenas aos interesses daqueles que com ele lucram.

As figuras 26 e 27 ilustram a presença marcante das reivindicações por qualidade do sistema de transporte na linha de frente nos protestos. Além de lutar contra o aumento da tarifa, a população também se manifestou a favor da tarifa zero, e pela melhora da qualidade dos serviços.

Figura 26: “Transporte não é mercadoria, tarifa zero todo dia”. 2013.



Fonte: <http://www.rededemocratica.org/>. Acesso em 20/11/14.

Figura 27: Manifestação na Rodoviária do Plano Piloto. 2013.



Fonte: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-06-20>. Acesso em 19/11/14.

3.2 Políticas de mobilidade

Considerando a situação crítica na qual o sistema de transportes brasileiro se encontra, e a visível insatisfação popular com a prestação de um serviço de qualidade aquém da desejada, buscou-se fazer um apanhado das medidas tomadas recentemente como alternativas de melhora e com teve impacto positivo na mobilidade da cidade, incluindo as falhas de cada uma das ações.

3.2.1 Faixas exclusivas para ônibus

Desde 2011 foram implantadas cinco faixas exclusivas para ônibus no Distrito Federal, conforme visto na Tabela 04. A faixa exclusiva tem como objetivo liberar os ônibus do congestionamento causado pelo excesso de carros. Com sua característica de transporte coletivo, um ônibus transporta em média 80 pessoas no horário de pico, muitas vezes até mais, ao passo que um carro particular conta com média de 1,2 ocupantes (a maioria é ocupada só pelo motorista). Não é justo que o

usuário de transporte público tenha seu tempo de viagem comprometido devido ao fato do ônibus ficar retido num engarrafamento causado não por ele, mas pelos carros.

3.2.2 Integração tarifária ônibus-metrô

Em muitas cidades o usuário de transporte público tem a opção de comprar diversos tipos de passagens, dependendo do deslocamento a ser realizado. Na cidade do Porto - Portugal²⁶, por exemplo, a cidade é dividida em zonas. Se a pessoa quer ir para a mesma zona, paga determinada quantia, se quer mudar de zona tem um acréscimo, e se quer atravessar uma zona e chegar numa terceira, paga um pouco mais.

Além da divisão da cidade em zonas, o usuário dos transportes na cidade do Porto tem a integração tarifária. Se comprar uma passagem de metrô, por exemplo, tem determinado tempo para utilizá-la nos outros veículos participantes do sistema, para completar seu deslocamento sem pagar mais por isso.

A integração tarifária funcionou em Brasília em seu primeiro formato a partir de 2010, apenas para algumas linhas, operadas pela TCB (Transporte Coletivo de Brasília LTDA.). Em 20/07/2013, esse sistema foi desativado e passou a valer o novo sistema de integração, que atrelado ao sistema de bilhetagem automática dos novos ônibus, funciona em todos segundo informação do DFTRANS.

O usuário que utilizar o metrô tem duas horas para realizar integração com os veículos participantes. No entanto, só é possível integrar as tarifas se o usuário for cadastrado e tiver algum dos cartões de bilhetagem automática. Se pagar a passagem em dinheiro, tem que pagar de novo no próximo veículo.

A ideia é que as pessoas gastem determinada quantia para se deslocar independente de quantas linhas e veículos serão utilizados para completar esse deslocamento, sem ter que pagar mais a cada troca de veículo. Ou seja, uma integração entre as tarifas de todos os veículos componentes do sistema, que independa do usuário ou do tipo de cadastro, esteja disponível para todos.

²⁶ A cidade do Porto foi escolhida como exemplo devido a vivência de intercâmbio da autora por um ano (2012-2013), através do programa Ciência Sem Fronteiras, do Governo Federal.

3.2.3 Ciclovias

Como dito no capítulo anterior, 400 km de ciclovias foram construídos durante a atual gestão, o que somados aos cerca de 40 km preexistentes resulta em 440 km de malha cicloviária total. Apesar de todos os problemas estruturais mencionados, é importante ressaltar a validade do que já foi feito.

De volta ao informe do DETRAN a respeito dos acidentes com morte envolvendo bicicletas, temos que o ano de 2013 foi, desde 2003, o ano que registrou menor número desse tipo de acidente (27). Este número talvez aponte para um reflexo positivo nas estatísticas causado pela implantação dessas ciclovias, que apesar de apresentarem alguns problemas estruturais e de planejamento, ao menos representam inserção maior da bicicleta nas ruas e abertura de espaço para que esta seja levada em conta nas políticas adotadas pelo poder público.

Porém, as ciclovias representam ainda apenas 3,6% da quilometragem total da malha viária do Distrito Federal, ou seja, é necessário utilizar as vias urbanas e rodovias para a maior parte dos deslocamentos utilizando bicicleta. Campanhas educativas são essenciais para capacitar os motoristas para este convívio, e o ciclista para que se locomova com segurança.

Atenção ao traçado das ciclovias também é essencial. No que tem sido feito, muitas vezes o percurso é até mais longo pela ciclovia do que de carro, o que não faz sentido uma vez que desestimula a preferência pelo modal. O planejamento do traçado cicloviário deve sempre prezar pela maior fluidez e menor distância percorrida possível para o ciclista, e não em tirá-lo do caminho do automóvel.

A atual situação das ciclovias gera insatisfação por parte dos ciclistas. Em 10/11/2014, foram procurados dois ciclistas experientes, para responder a entrevista não estruturada, um diálogo sobre o tema, que mesmo sem representatividade amostral, teve como objetivo apenas ilustrar a visão que aqueles que realmente se deslocam de bicicleta tem do projeto cicloviário.

Para tal foram contatados dois jovens que trabalham como ciclo entregadores. O serviço de cicloentregas (entregas de documentos, mercadorias e afins realizadas utilizando a bicicleta), apesar de presente em diversas cidades (a

exemplo de Porto Alegre, Rio de Janeiro, Curitiba e São Paulo), é ainda muito novo e pouco conhecido em Brasília.

As cicloentregas apresentam diversas vantagens. Devido ao baixo custo de manutenção da bicicleta, custo zero com combustível e facilidade de estacionamento, o serviço fica mais barato para quem o disponibiliza. Quem contrata tem o benefício de contribuir para um propósito sustentável, sabendo que faz uso de um serviço não poluente e alternativo. E quem pratica – em sua maioria aficionados por bicicletas – se sente bem por trabalhar com algo que gosta, além de aliar exercício físico e aumento da qualidade de vida à rotina de trabalho.

A característica principal do serviço é que quem trabalha como ciclo entregador²⁷ pedala cerca de 30 km diariamente, muitas vezes em meio ao trânsito entregando, segundo os entrevistados, entre 10 e 50 encomendas. Logo, ninguém melhor do que esses ciclistas urbanos para avaliar as condições da ciclovia e do compartilhamento da via.

Quando questionados se utilizam as ciclovias, as respostas de ambos foram similares:

“É...só uso a ciclovia mesmo em caso de muita necessidade, quando não tem mesmo como andar pela rua. As ciclovias são completamente mal planejadas, mal executadas, e basicamente não atendem a necessidade de quem prefere se deslocar de bicicleta, então eu prefiro de fato utilizar a rua mesmo, andar no meio do trânsito.” (Thiago²⁸, 26 anos, pedala há 3 anos)

“Eu uso ciclovia só em locais onde ela tá em bom estado, e se tiver um percurso com uma certa continuidade dentro do deslocamento que eu pretendo realizar, ou seja, eu infelizmente NUNCA uso a ciclovia. Pelo meu bem e pelo bem de todos os pedestres presentes nela.” (Guilherme, 23 anos, pedala há 2 anos e meio)

As respostas deixam claro que o projeto cicloviário existente não atende realmente quem se desloca utilizando a bicicleta. Os entrevistados reclamam do planejamento e execução, bem como da falta de continuidade dos percursos e da presença constante dos pedestres.

²⁷ Os Novaiorquinos “bike messenger” ou “bikeboy”.

²⁸ Foi preservada a identidade dos entrevistados através de nomes fictícios.

3.2.4 “Bike Brasília”

Em 2014 foram instaladas estações do projeto “Bike Brasília”. Trata-se de um projeto da empresa Mobilicidade, realizado através de concessão para a empresa Serttel, responsável pela instalação e manutenção das estações, patrocinada pelo banco Itaú²⁹.

O projeto consiste na instalação de estações inteligentes de bicicletas compartilhadas, como as da Figura 28. O usuário faz um cadastro através do telefone ou de um aplicativo para smartphone, paga o valor de R\$10,00 que dá direito ao serviço por um ano, e tem direito de utilizar a bicicleta por um período de uma hora sem custo adicional.

Figura 28: Estações do Bike Brasília



Fonte: elaboração própria, 2014.

A implantação das estações foi feita em ano de Copa do Mundo de futebol (2014), e como Brasília foi uma das cidades sede onde se realizariam os jogos, a medida foi vista por muitos como apenas turística.

Porém a utilização das “laranjinhas” ultrapassou o período dos jogos e está sendo incorporada na rotina de alguns habitantes. Trinta estações já foram

²⁹ Informações do site do projeto. Disponível em <http://www.mobilicidade.com.br/bikebrasiliasobre.asp>. Acesso em 16/11/14.

construídas, todas na região central da cidade, mas segundo a página oficial do Governo as estações serão implantadas também em Ceilândia e Samambaia³⁰.

Até agora já foram realizadas 137.895 viagens³¹. O usuário tem um ganho de praticidade, tendo facilitada a tarefa de vencer as grandes distâncias da área central de Brasília, incompatíveis com o deslocamento a pé.

Alguém que trabalhe em um dos Ministérios, por exemplo, e que more próximo a uma estação de metrô pode preferir ir de carro para o trabalho para evitar a caminhada relativamente longa. No entanto, tendo a opção de pegar uma bicicleta para completar o deslocamento a partir da rodoviária, sentir-se-á certamente encorajado a evitar os engarrafamentos e a falta de vagas.

Assim, o projeto tem como vantagem além das citadas ao usuário, o fato de inserir mais bicicletas no cenário do trânsito brasileiro, trazendo visibilidade para o modal, o que em médio prazo deve estimular a construção de mais ciclovias, por exemplo.

3.4 É possível uma proposta alternativa de mobilidade?

Considerando todas as informações levantadas, analisadas à luz da teoria, bem como depois da tentativa de identificar os principais entraves e problemas para uma fluidez na mobilidade urbana do Distrito Federal, gostaríamos de enumerar as seguintes medidas como interessantes para o objetivo de desafogar o trânsito já tão congestionado dessa jovem cidade.

O objetivo de “desafogar o trânsito” é entendido aqui como medidas que visem diminuir o número de carros nas ruas e aumentar o número de usuários de transporte público e/ou alternativo.

Em outras palavras, praticar a mobilidade sustentável, que segundo Silva tem como objetivo “reduzir os impactos sociais e ambientais da mobilidade motorizada existente, ou seja, limitar o uso excessivo dos veículos motorizados particulares priorizando os ciclistas, os pedestres e os usuários do transporte público.” (SILVA, 2008, p.296).

³⁰ Disponível em <http://www.df.gov.br/conteudo-agencia-brasil/15827-compartilhamento-de-bicicletas-chega-a-ceil%C3%A2ndia-e-samambaia.html>. Acesso em 20/11/14.

³¹ Informação de 20/11/14, disponível em <http://www.mobilicidade.com.br/bikebrasil/>.

No entanto, é importante ressaltar que essas medidas devem ser aliadas também a um aumento da oferta do transporte público e da qualidade do serviço prestado.

3.4.1 Melhorias no transporte público

Colocar informações dos itinerários e horários dos coletivos nas paradas, o que demonstra preocupação com a qualidade do serviço e satisfação do usuário. Os ônibus deveriam respeitar os horários divulgados nas páginas e na Rodoviária, e não chegar atrasados ou faltar.

Além da renovação da frota, aumentar o número de veículos que atendem a atual demanda, para amenizar o problema da superlotação, o que seria positivo também para amenizar o desgaste sofrido pelos próprios veículos, promovendo sua maior conservação a médio e longo prazos.

Praticar a integração tarifária intermodal, cuja situação foi exposta anteriormente. O usuário seria melhor atendido se pagasse apenas uma tarifa para seus deslocamentos, amenizando por exemplo o problema mencionado, de que quem mora mais longe e tem menor renda acaba por pagar mais pelo serviço.

O usuário poderia adquirir um bilhete, pagar apenas uma vez e ter um tempo de validade para utilizá-lo tanto nos ônibus, quanto em micro-ônibus e no metrô, eliminando a necessidade de pagar várias passagens. Ressalta-se que o acréscimo entre zonas deve ser menor que o preço de uma nova passagem, e que este seria um primeiro passo, em busca de uma situação almejada de eliminação das tarifas.

Mais faixas exclusivas para os ônibus também garantiriam maior fluidez, e reduziriam o tempo gasto para o deslocamento através do transporte público, o que poderia representar incentivo para o brasiliense deixar o carro em casa e passar a andar mais de transporte coletivo.

Sugere-se ainda a reformulação do “benefício” do passe livre estudantil, que deveria passar a ser um direito. Desvinculá-lo da grade horária dos estudantes é o primeiro passo para que realmente seja garantida uma movimentação livre, e aumentar o acesso à cultura, lazer e atividades culturais, tão importantes para a formação e complementos essenciais à educação formal.

3.4.2 Expansão do metrô

O Governo do Distrito Federal assinou em 13 de Junho de 2014 o projeto de expansão do metrô. A expansão conta com cinco novas estações. Estima-se que sejam construídas num prazo de dois anos, aumentando em 7,5 km a extensão total da linha.

Como o metrô é organizado de forma linear, todos os usuários que pretendem chegar ao terminal central, na Rodoviária do Plano Piloto, fazem uso das mesmas linhas. A complexa organização da cidade em redes pede um sistema mais adequado, que espalhe as linhas em trama baseada na demanda de cada localidade. Brasília está numa região que não apresenta grandes dificuldades de relevo ou obstáculos intransponíveis para a construção do sistema, e poderia ser estudada uma reformulação na forma em que opera atualmente.

Quanto ao horário de funcionamento, não há previsão de mudança. No entanto, o horário atual é limitador. Aos domingos, por exemplo, o último trem circula às 19 h, o que desencoraja que eventos culturais na região central sejam frequentados pela população periférica, dificultando por exemplo aos praticantes da integração com bicicleta, que ficam presos ao horário do último trem para voltar pra casa.

Assim, sugere-se que seja estudada a expansão do horário de funcionamento do metrô, aos domingos até as 22 ou 23 h, e com trens de hora em hora durante a madrugada diariamente, visando a aumentar a mobilidade dos usuários, e a permitir o acesso da população periférica e dos ciclistas às atividades culturais e recreativas da área central.

3.4.3 Incentivo ao uso da bicicleta

Devido a suas características climáticas e topográficas, o planalto central é um dos melhores lugares do país para andar de bicicleta. Relevo suave, combinado com estação seca prolongada, faz de Brasília um paraíso para o ciclismo. No entanto, as supracitadas dificuldades enfrentadas pelos ciclistas que optam por

utilizar a bicicleta como meio de transporte, e não apenas como esporte ou lazer, representam obstáculo para que este modal seja difundido e alcance todo o seu potencial.

O Desafio Intermodal³², que teve em Brasília sua sexta edição realizada pela ONG Rodas da Paz no dia 15 de Setembro de 2014, é um evento cujo objetivo é medir a eficiência de diversos modais de transporte em um deslocamento em horário de pico em direção ao centro da cidade.

Os modais avaliados foram 13: moto, carro, taxi, ônibus, metrô, bicicleta mountain bike, bicicleta speed, bicicleta fixa, bicicleta urbana, bicicleta urbana + metrô, bicicleta dobrável + ônibus, bicicleta tandem e deslocamento a pé. O trajeto foi do Guará (QE 07) até o Museu Nacional, no Setor Cultural Sul. O participante tinha duas opções de percurso, pela via EPTG ou pela EPGU, trajetos variando de 13 a 16 km.

Depois de todos completarem o percurso, é feita análise e divulgado o modal vencedor. No entanto, não é avaliado apenas o tempo gasto no deslocamento, mas também o custo, a eficiência, segurança e impacto ambiental do mesmo.

Considerando todos os aspectos, as bicicletas³³ foram vencedoras do desafio. O primeiro ciclista levou 25 minutos para completar o percurso, e chegou apenas um minuto e quarenta segundos depois do primeiro colocado em velocidade, o motociclista. No entanto, a não emissão de poluentes contra a alta emissão da motocicleta fez com que a bicicleta vencesse. Em último lugar ficou o ônibus, que além de poluente foi lento, chegando apenas 15 minutos antes dos participantes a pé.

Os resultados demonstram as características da bicicleta como veículo não poluente, rápido e eficaz, e excelente substituto para o automóvel, principalmente em horários de pico, onde além do tempo perdido no trânsito há a dificuldade de estacionamento.

³² Disponível em <http://www.rodasdapaz.org.br/vi-desafio-intermodal-do-df-veja-os-resultados/>. Acesso em 19/11/14.

³³ Média dos resultados entre todos os tipos de bicicleta utilizados.

Em seu balanço da política cicloviária, a ONG sugere ainda a bicicleta para uso no policiamento comunitário, o que teria efeito de “aproximar a polícia dos cidadãos, oferecendo uma imagem mais positiva e maior integração” (RODAS, 2014, p.4).

A medida também preservaria as próprias ciclovias, uma vez que viaturas a danificam, e a polícia montada muitas vezes a utiliza, deixando excrementos dos animais na pavimentação. Funcionaria também nas ruas de lazer, como o Eixo Rodoviário aos domingos, retirando as viaturas e tornando o ambiente mais agradável aos usuários.

Assim, ações que incentivem o uso da bicicleta como transporte devem ser encorajadas. Em primeiro lugar, ações educativas para incutir nos motoristas que a via pode ser compartilhada, e que o ciclista deve ser visto como um veículo, porém observada sua fragilidade de veículo mecânico perante a um veículo automotor, e por isso protegido como reza o Código de Trânsito.

No ano de 2013, é observável na prestação de contas do DETRAN³⁴ que o órgão dedicou apenas 5% de seus gastos para campanhas educativas, e dentre as campanhas que foram feitas, a abordagem ao tema bicicleta é pouca ou insatisfatória (RODAS, 2014).

Além das campanhas para conscientização dos motoristas, faz-se necessária também a disponibilização de infraestrutura adequada para o ciclista. Urge que se construam mais ciclovias, e que a escolha de prioridade para estas construções leve em conta a característica das vias no local e priorize os locais com maior número de fatalidades envolvendo bicicletas. A qualidade da construção também deve ser observada, com relação ao traçado e ao material, uma vez que o pavimento utilizado é criticado por muitos usuários e já apresenta muitas falhas mesmo em ciclovias recentes.

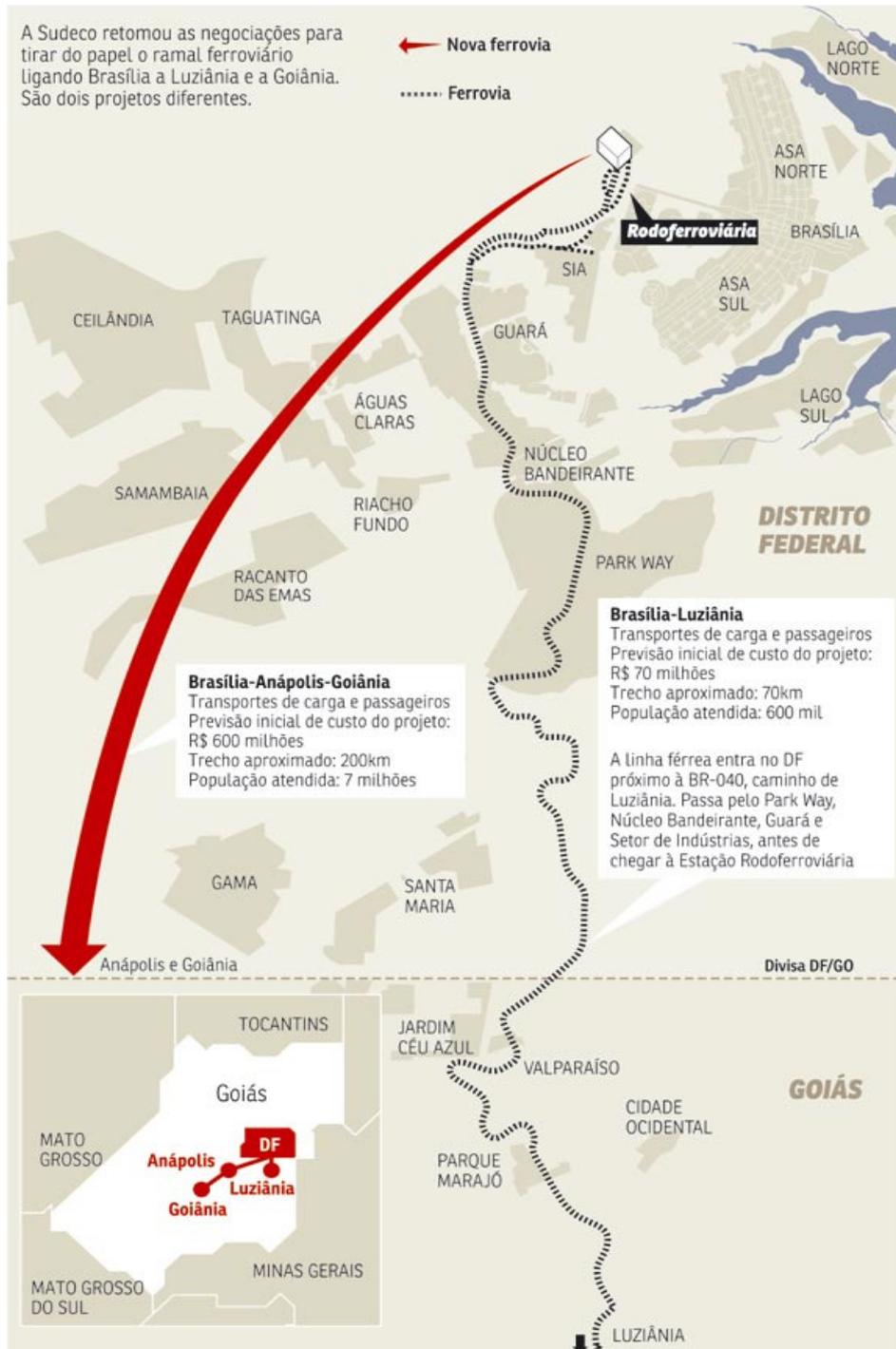
3.4.4 Investimentos em ferrovias

O Distrito Federal conta com uma ferrovia, que começa na antiga Rodoferroviária e passa por algumas RAs e parte do entorno até chegar à cidade de

³⁴ Disponível em <http://www.detran.df.gov.br/prestacao-de-contas-anual.html>. Acesso em 20/11/14.

Luziânia, como visto na Figura 29. No entanto, há mais de vinte anos que este modal está desativado para transporte de passageiros.

Figura 29: Ferrovia Brasília-Luziânia/ projeto Brasília-Anápolis



Fonte: Correio Braziliense. Reportagem de Junho de 2012. Disponível em http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2012/06/26/interna_cidadesdf,309172/projeto-de-ferrovia-que-ligara-o-df-a-goiania-volta-a-ser-estudado.shtml. Acesso em 18/11/14.

Dentre as propostas apresentadas está a reintegração dos trens no sistema de transporte público do Distrito Federal, através da revitalização dos terminais ferroviários, investimento em reparos nos trilhos e sinalização dos cruzamentos, e inserção de trens para passageiros.

A linha Brasília-Luziânia seria alternativa rápida e segura para os habitantes do Guará, Núcleo Bandeirante, Park Way e até mesmo para Valparaíso-GO, que faz parte da AMIB. Providenciar transporte ferroviário para essa parcela da população representa significativa redução no número de pessoas que utiliza os ônibus ou mesmo automóveis particulares em seus deslocamentos.

Reportagem publicada no jornal Correio Braziliense em junho de 2012 afirma que as discussões sobre a revitalização da linha teriam sido retomadas, junto com a proposta de implantar uma nova linha, ligando Brasília a Goiânia com paradas nas cidades de Alexânia e Abadiânia.

Com a revitalização em 2011 da SUDECO (Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste), a proposta está realmente em estudo. Concorrência foi lançada em novembro de 2013 para que uma empresa fizesse o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Segundo a Superintendência, “(...) cada composição do trem terá quatro vagões e transportará 800 pessoas, o que deve beneficiar mais de 500 mil moradores da região. A expectativa é que pelo menos 40 mil carros sejam retirados das vias que ligam Luziânia a Brasília” (SUDECO, 2013)

3.4.5 Compartilhamento do transporte individual

Uma das medidas que teria muito efeito na diminuição do congestionamento seria mudar as características do trânsito. Como citado anteriormente, a grande maioria dos carros retidos em engarrafamentos está ocupado apenas pelo motorista. Iniciativas que contribuam para a mudança do uso desse modal de forma tão individual devem ser encorajadas.

A principal iniciativa é a chamada “carona solidária”, aonde um ou mais proprietários de veículos que percorrem diariamente trajetos similares se articulam, utilizando cada dia/cada semana o carro de um deles para o percurso, dividindo

assim as despesas com combustível e o desgaste dos automóveis. Arranjo similar pode ser feito entre quem tem e quem não tem carro particular, ou mesmo dentro de uma mesma família que possua mais de um automóvel, para evitar dois ou mais carros saindo da mesma casa em direção ao centro da cidade, quando poderia ser combinado horário comum.

Uma vez que os engarrafamentos se formam devido ao elevado número de veículos seguindo o mesmo fluxo, aumentar a concentração de ocupantes por veículo ajuda a desafogar o sistema, além de representar oportunidade de amenizar o tempo de percurso através do diálogo, aumentar a interação social e melhorar o trânsito para todos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Brasília foi construída com suas vias largas, convidativas ao automóvel tão bem-vindo no contexto histórico de implantação e crescimento da indústria automotiva no qual o Brasil estava inserido na época. E assim o brasiliense se criou e desenvolveu sua identidade, assumindo o veículo como parte de sua cultura, e muitas vezes fechando os olhos para alternativas.

A relação entre a característica modernista da cidade e a suposta necessidade do uso do automóvel é um elemento importante de singularidade, que faz com que Brasília ostente o título de cidade dos automóveis, e que seus habitantes o aceitem, e não se percebam realmente inseridos em uma verdadeira cidade moderna, a menos que estejam de posse de seus carros. Como disse Neto (2012) é como se a cidade só pudesse ser considerada moderna se cumprisse suas “promessas de cidade moderna”, e uma delas seria se curvar ao império do automóvel.

Ao incorporar o carro como item indispensável para locomoção, ou mesmo como símbolo de status ou reconhecimento, as pessoas passaram a vê-lo como sonho de consumo. Por outro lado a falta de transporte público de qualidade, o aumento do poder de renda da população e os incentivos constantes para a compra de veículos contribuíram para uma sobrecarga do sistema.

Os sintomas da sobrecarga são visíveis quando as vias saturadas comprometem a fluidez dos deslocamentos da população citadina, e os congestionamentos são diários e prolongados. Situações atípicas como acidentes ou blitz provocam corredores de veículos intermináveis, e deseconomias de aglomeração são geradas pelo engarrafamento.

A prioridade dada ao automóvel particular contribui também para modificar a escala de convivência urbana. Como aponta Silva (2009), são produzidos espaços públicos vazios, sem vitalidade, e o tecido urbano tradicional é destruído. As relações de vizinhança são modificadas e reduzidas ao individualismo, e a razão de ser da cidade – ligada ao exercício da cidadania e à convivência e interação entre os habitantes – é distorcida.

Porém, os maiores prejuízos da saturação do sistema são como sempre sentidos pela população. Os cidadãos veem sua saúde prejudicada com a poluição visual e sonora, bem como pela inalação de poluentes e o próprio stress causado diariamente por longos tempos de espera, ônibus e metrô superlotados. Veem-se pagando um preço alto por um serviço insatisfatório.

Este quadro leva a um processo de crescente insatisfação popular demonstrada por manifestações em busca de melhores condições dos serviços, tanto para que os usuários tenham acesso a um transporte de qualidade, quanto para que os trabalhadores empenhados no funcionamento de todo o sistema tenham garantidas condições justas para a realização de suas funções.

Considerando todos os aspectos citados, temos que

“(...) a estrutura urbana somada aos aspectos socioeconômicos interferem nos padrões de mobilidade e que a utilização indiscriminada do modo de transporte individual motorizado ocasiona custos sociais, ambientais e econômicos. Assim, deve-se buscar a efetivação da mobilidade sob o viés do novo paradigma, o da mobilidade urbana sustentável priorizando modos não-motorizados e coletivos de transporte.” (PONTES, 2010p.34).

Os modos coletivos de transporte enfrentam problemas de superlotação, demora, falta de integração e desorganização das informações disponibilizadas ao usuário. Quanto aos não motorizados, os ciclistas enfrentam dificuldades tanto na estrutura quanto na falta de segurança do compartilhamento das vias com os veículos automotores.

A situação de caos interfere direta e negativamente na qualidade de vida da população citadina, o que deveria colocar em segundo plano os números positivos de crescimento do setor e, no entanto, estes parecem ser prioridade. Dentre os propósitos do sistema produtivo está a priorização do lucro, e por isso a produção e venda indiscriminada de carros é vista como prioridade, em detrimento de razões mais humanitárias de convivência, interatividade e vida mais saudável.

Em busca dessa mobilidade sustentável, ações e políticas foram sugeridas para aproximar-se cada vez mais do objetivo. À guisa de consideração final, as sugestões foram reunidas na Tabela 09.

Não faltam dentre as opções propostas temas para estudos futuros mais aprofundados. Longe de esgotar as discussões sobre o tema, o objetivo deste trabalho foi realizar um apanhado geral da situação em que se encontra o sistema de trânsito e transporte do Distrito Federal e enumerar possíveis alternativas para amenizar o caos instaurado.

Tabela 06: Propostas/alternativas: em busca da mobilidade sustentável.

| MODAL DE TRANSPORTE | PROPOSTAS DE ALTERNATIVAS |
|---------------------|--|
| ÔNIBUS | Colocar nas paradas de ônibus informações sobre as linhas, itinerários e horários. |
| | Aumentar o número de veículos que atende a atual demanda. |
| | Praticar a integração tarifária intermodal (ônibus/metrô, ônibus/ônibus). |
| | Implantar mais faixas exclusivas para os ônibus. |
| | Desatrelar o passe livre estudantil dos horários de aula, possibilitando circulação dos estudantes para atividades culturais e de lazer. |
| METRÔ | Expandir as linhas para a parte Norte da cidade. |
| | Repensar a organização das linhas e estudar tramas com novas linhas, desapegando do modelo linear. |
| | Rever horário de funcionamento visando aumentar o acesso da população periférica à região central. |
| BICICLETA | Promover/encorajar ações que incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte. |
| | Campanhas de conscientização para os motoristas referentes ao respeito com o ciclista e compartilhamento da via. |
| | Disponibilização de infraestrutura adequada para os ciclistas, através de construção e sinalização de ciclovias e ciclofaixas em áreas de risco. |
| | Planejar o traçado cicloviário pensando naqueles que vão utilizá-lo, com o menor trajeto e menor quantidade de pontos de travessia possível. |
| | Aumentar o número de estações do Bike Brasília ou similares, em todas as RAs. |
| TREM | Revitalização dos terminais ferroviários. |
| | Investimento em reparos nos trilhos e sinalização dos cruzamentos. |
| | Inserção de trens para passageiros no sistema ferroviário. |
| CARRO | Aumentar a concentração de passageiros por veículo, compartilhando o transporte individual. |
| | Incentivar a prática de carona solidária. |
| | Diminuir o incentivo para a produção e venda de veículos. |

Fonte: Elaboração própria, 2014.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARROS, Ingrid. M.. B. Caracterização dos Condomínios Horizontais Fechados de Classe Média Sob a Ótica do Transporte: um Estudo de Caso no Distrito Federal. Dissertação de Mestrado em Transportes, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 119p, 2012.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. Disposições preliminares, Artigo 3º.1891.

BRITO, Jusselma Duarte de. De plano piloto a metrópole: A mancha urbana de Brasília. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

CARVALHO, Diego Lourenço. Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília integrada. 2008. 124 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia)-Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

CODEPLAN, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios. PDAD – DF. 2011

_____. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios. PDAD – DF. 2013/2014.

COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto. Brasília, 1957.

DENATRAN. Departamento nacional de transito. RENAVAL: Frota Nacional por Tipo de Veículo. Setembro de 2014

DETRAN. Informativo nº02: Acidentes com morte envolvendo bicicletas. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. 2013.

DFTRANS. Composição das Tarifas do Serviço Básico. STCP/DF. Baseado no Processo nº 098.001460/2011. Brasília. Março de 2011.

IPEA. Comunicados do IPEA: Indicadores de mobilidade urbana da PNAD. 2012.

OLIVEIRA, Juscelino Kubistchek. Discurso na inauguração da fábrica de motores da Willys Overland do Brasil. 1958.

PAVIANI, Aldo. A Brasília de todos brasileiros. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/02.015/2078>. Acesso em 25/09/2014.

_____. Caos no trânsito urbano do Distrito Federal. 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc223/mc223.asp> Acesso em 27/09/2014.

PERALVA, Osvaldo. Brasília patrimônio da humanidade: um relatório. Brasília: Ministério da Cultura, 1988. 245 p.

PONTES, Taís Furtado. Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília. Dissertação de Mestrado FAU UnB, Brasília, 2010.

ROCHA NETO, Osvaldo Assis. Mobilidade urbana e cultura do automóvel na singularidade da metrópole modernista brasileira. 2012. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 1988. 6ª Ed.136p. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008 a.

_____. A natureza do espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1997.

SEDUMA, Brasília 1960 2010: passado, presente, futuro. Organização de Francisco Leitão. Brasília – DF. 2009

STEINBERGER, Marília. Formação do aglomerado urbano de Brasília no contexto nacional e regional. In: Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania. PAVIANI, Aldo (org). Editora Universidade de Brasília, 294p. 1999.

TAMANINI, L. Fernando. Brasília: memória da construção. Brasília: Royal Court, 1997. 128 p.

VILLAÇA, Flavio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP; Lincoln Institute, 2001)

Endereços Eletrônicos:

CARTA DE ATENAS, CIAM, 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>. Acesso em 12/05/2014. (Como citar?)

LACERDA, Maryna. Transporte pirata faz a farra enquanto prossegue a greve de rodoviários. Matéria para o site do jornal Correio Braziliense. Publicação em 13/11/2014. Disponível em http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/11/13/interna_cidades_df,457316/transporte-pirata-faz-a-farra-enquanto-prossegue-a-greve-de-rodoviaros.shtml. Acesso em 17/11/14.

Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil
Relatório Cruls Rio de Janeiro, 1894 (CODEPLAN, Brasília, 1992) disponível em <http://doc.brazilia.jor.br/HistDocs/Relatorios/1894-missao-Cruls-026-relatorio.shtml> acesso em 02/09/2014.

SILVA, André Luiz Bezerra da. Circulação, transporte e espaço urbano. Revista de SUDECO. RIDE – DF. Disponível em <http://www.sudeco.gov.br/web/guest/ride-df>. Acesso em 11 de Novembro de 2014.

SUDECO. O Desafio dos primeiros 2 anos. Disponível em http://www.sudeco.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=bc998279-0878-4d31-a16f-14dd6a9705ec&groupId=94855. Acesso em 21/11/14.