

**MOBILIDADE URBANA /** Mesmo com a liberação bilionária de recursos para as empresas, o brasiliense sofre com passagens caras, ônibus insuficientes e sem manutenção, poucas linhas, falta de informações sobre horários e itinerários

# A luta diária para usar o transporte público no DF

» ANA ISABEL MANSUR  
» PAULO MARTINS\*

Apesar de a previsão de gastos com o transporte público do Distrito Federal para 2022 ultrapassar R\$ 1 bilhão (em 2020, os valores ficaram em R\$ 615,5 milhões e, no ano passado, em R\$ 977,5 milhões), a realidade para os usuários não é fácil. Os transtornos que as pessoas passam com o serviço ofertado pelo Governo do DF, em parceria com cinco empresas de ônibus e a Companhia do Metropolitano do DF (Metrô), são muitos. Incluem carros insuficientes, poucas linhas, falta de informações sobre horários e itinerários, superlotação, viagens demoradas, engarrafamentos, alto preço das passagens, infraestrutura precária de pontos e terminais, veículos sem manutenção e carência de integração entre os modais metrô-ônibus.

Hoje, a capital do país conta com 2,8 mil ônibus, que circulam em 840 linhas e realizam 19.650 viagens em dias úteis. O serviço é complementado por 32 trens do Metrô. As quantidades não bastam, e a estoquista Darliene Sousa, 36 anos, perde quatro horas por dia dentro dos coletivos. A moradora de Planaltina, que trabalha na Esplanada dos Ministérios, enfrenta as viagens em pé e pede mais linhas em operação. “Se eu perder um dos ônibus, preciso esperar meia hora pelo próximo”, reclama. Se não gastasse tanto tempo no deslocamento, Darliene poderia se dedicar mais aos filhos. “Poderia levá-los e buscá-los na escola. Mas, como não dá tempo, preciso pagar transporte escolar”, lamenta.

Apesar de a distância entre a Rodoviária do Plano Piloto e a Universidade de Brasília

(UnB) ser de apenas 4,5km, Bruna Andrade, 21, chega a passar meia hora dentro do ônibus para concluir o trajeto. A moradora do Vale do Amanhecer tem de pegar quatro linhas todos os dias, para ir de casa à UnB, onde cursa letras. “Para uma aula que começa às 14h, por exemplo, eu preciso sair de casa, pelo menos, às 11h, para chegar a tempo. Isso se estiver sem engarrafamento”, relata.

O chef de bar Danilo Silva, 28, também é um dos que enfrentam essa rotina de dificuldades. Todos os dias, o morador de Ceilândia gasta uma hora e meia, por trajeto, para ir de casa ao trabalho, na Asa Norte. Ele critica o preço alto da passagem (R\$ 5,50) diante do retorno oferecido pelas empresas de transporte urbano. “Esse valor, para ficar em pé, na ida e na volta, é muito caro, até pelos poucos ônibus que rodam, com uma população assim tão grande”, reclama. “Ainda mais no fim de semana, quando tem menos ônibus circulando. Nesses dias, fiquei duas horas na parada, esperando. É muito complicado”, desabafa.

Mesmo com o “preço caro”

que Danilo e todos os usuários pagam, há, ainda, uma compensação bilionária do GDF para as empresas. É o que explica Artur Moraes, pós-doutor em políticas públicas de transporte. “É claro que a passagem é cara, se comparada com a renda das pessoas”, admite, ao destacar que, ainda sim, o valor não é suficiente para cobrir todos os gastos com o sistema coletivo do DF. “O governo precisa colocar mais dinheiro para a conta fechar. Não se faz transporte de qualidade sem investir muito, só os passageiros não conseguem arcar”, argumenta o especialista, sem deixar de reivindicar melhorias. “Claro que a qualidade deveria ser muito melhor. Sem dúvidas, é preciso urgentemente melhorar a gestão governamental e das empresas. Os contratos precisam ser efetivamente fiscalizados, e a cobrança e o retorno do serviço prestado têm de ser frequentes”, defende Artur Moraes.

Procurada pelo Correio, a Secretária de Transporte e Mobilidade do DF (Semob) explicou como funciona o custeio do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC). De acordo com a pasta, os gastos envolvem a tarifa técnica, paga, em parte, pelos passageiros e pelo GDF. “Vale destacar que a tarifa técnica é um benefício para os usuários do transporte coletivo, pois impede que o custo do sistema seja pago integralmente pelos passageiros”, destacou, em nota.

Mesmo com a justificativa, quem paga o preço — tanto da passagem quanto da verba extra para empresas — são os brasilienses e os cofres públicos. Além da lotação, as poucas linhas e o baixo número de trens do Metrô e de ônibus incomodam pessoas como a manicure Vanduce Oliveira Vale, 50, que utiliza os dois transportes co-

letivos. “São poucos vagões (do Metrô), então demoram a passar, uns 15 minutos (em São Paulo, por exemplo, chega a 2 minutos). Mas, ainda assim, o Metrô é melhor que o ônibus”, compara.

Ágatha Vale de Sousa, 15, filha da manicure, também é usuária de ônibus e do metrô do DF. A jovem, que estuda em Ceilândia e mora em Samambaia, reclama da falta de integração entre os sistemas. “Para chegar em casa, depois da escola, eu tenho de ir para Águas Claras de Metrô, o que demora meia hora. De lá, vou para o terminal de Samambaia, onde tenho que descer, a pé, uma avenida enorme para pegar o ônibus. Já cheguei a demorar duas horas e meia para chegar em casa. É terrível”, protesta Ágatha.

## Ligação

A falta de integração entre os meios de transporte da capital do país é criticada por Uirá Felipe Lourenço, integrante da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal (Rede Urbanidade), do Ministério

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



Um aperto diário: passageiros lotam a Rodoviária do Plano Piloto para conseguir chegar em casa

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



Ônibus lotados é uma reclamação diária dos usuários do DF

ED ALVES/CB/D.A.Press



A precariedade do Metrô é um dos problemas na capital do país

**147KM**  
de faixas exclusivas  
para ônibus

**42KM**  
de linhas de metrô

**2,8 MIL**  
ônibus

**32 TRENS**  
de metrô

Fontes: Metrô-DF e Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF

## Raio-X do DF

### Circulação

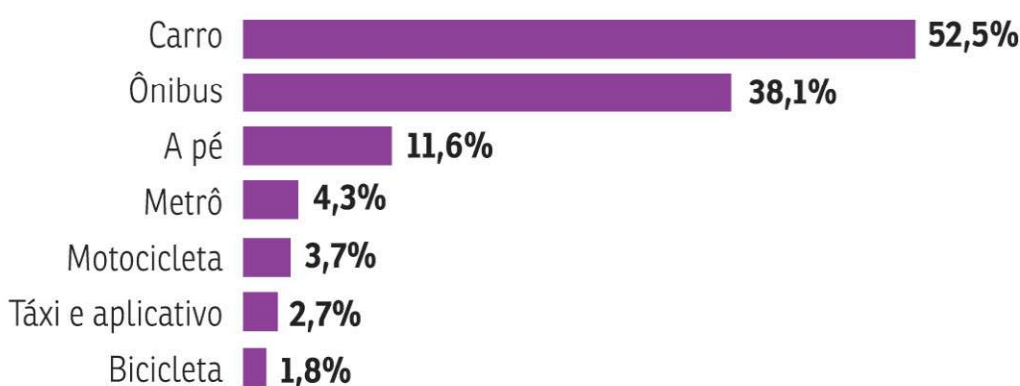


**1,3 milhão** de viagens de ônibus/dia (um passageiro pode fazer mais de uma viagem)

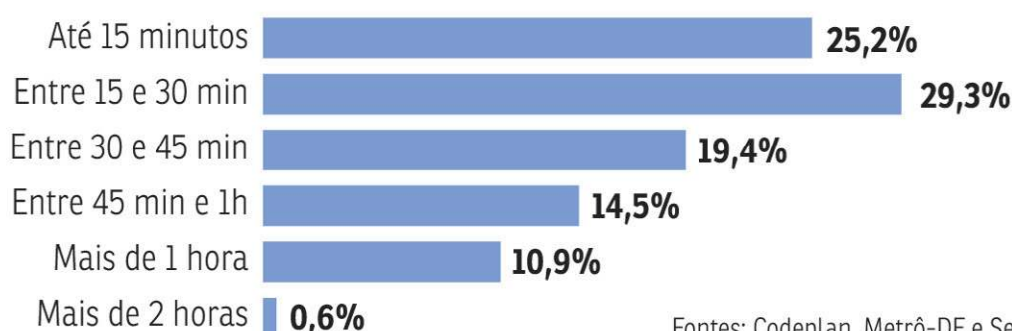


**130 mil** usuários usam o metrô diariamente

### Meios usados pela população



### Tempo de deslocamento casa/trabalho



Fontes: Codeplan, Metrô-DF e Semob

Público do DF e Territórios (MP-DFT). Para ele, o DF carece de integração entre veículos e mobilidade ativa (meios de locomoção não motorizados). “Faltam bicicletários nos terminais de transportes”, argumenta.

O especialista Artur Moraes, apresenta uma solução para essa falha: serviço de monitoramento por satélite nos coletivos da capital federal. “Com GPS em todos os ônibus, os passageiros, o GDF e as empresas podem acompanhar em tempo real os deslocamentos. Algumas empresas já fazem isso, os operadores conversam com os motoristas para garantir o cumprimento das viagens no horário correto”, aponta o especialista, que também defende a disponibilização de mapas, com trajetos, linhas e horários, em todos os pontos do DF.

Os problemas comuns a qualquer usuário do transporte público do DF somam-se a outras dificuldades quando se trata dos idosos. Com certa frequência, o aposentado José Humberto Souza, 70, precisa enfrentar o incômodo de não ter lugar cedido pelos demais passageiros. “Às vezes, tem gente educada, mas às vezes, não. Muitas pessoas não dão o lugar, mesmo vendo que o assento é preferencial. Muitas vezes, são jovens, que podem muito bem viajar em pé”, critica o idoso. Vale lembrar que todos os assentos do transporte público do Distrito Federal, sem exceção, são preferenciais.

\*Estagiário sob supervisão de Malcia Afonso