

Nem skates voadores nem propulsores a jato. De acordo com especialistas ouvidos pelo **Correio**, ônibus e veículos sobre trilhos são as melhores opções para garantir mobilidade democrática e de qualidade

Transporte do futuro

» LETÍCIA MOUHAMAD

Em alta nos anos 1960, devido ao impulso à corrida espacial, a tendência futurista apresentou ao mundo a possibilidade de convivermos com robôs, fazermos videoconferências e termos televisões planas. Foi o que mostrou, por exemplo, o desenho animado *Os Jetsons*. Mais tarde, no filme *De volta para o futuro* (lançado em 1985), o personagem Doc Brown prometeu: “Para onde vamos não precisamos de estradas”. Apesar de os carros voadores serem uma realidade em 2024, não é o meio de transporte idealizado para o futuro do Distrito Federal, segundo especialistas ouvidos pelo **Correio**. Diferentemente do que muitos imaginam, ônibus e veículos sobre trilhos seriam as melhores opções para garantir mobilidade democrática e de qualidade. Até alcançarmos essa possibilidade, porém, é preciso vencer desafios.

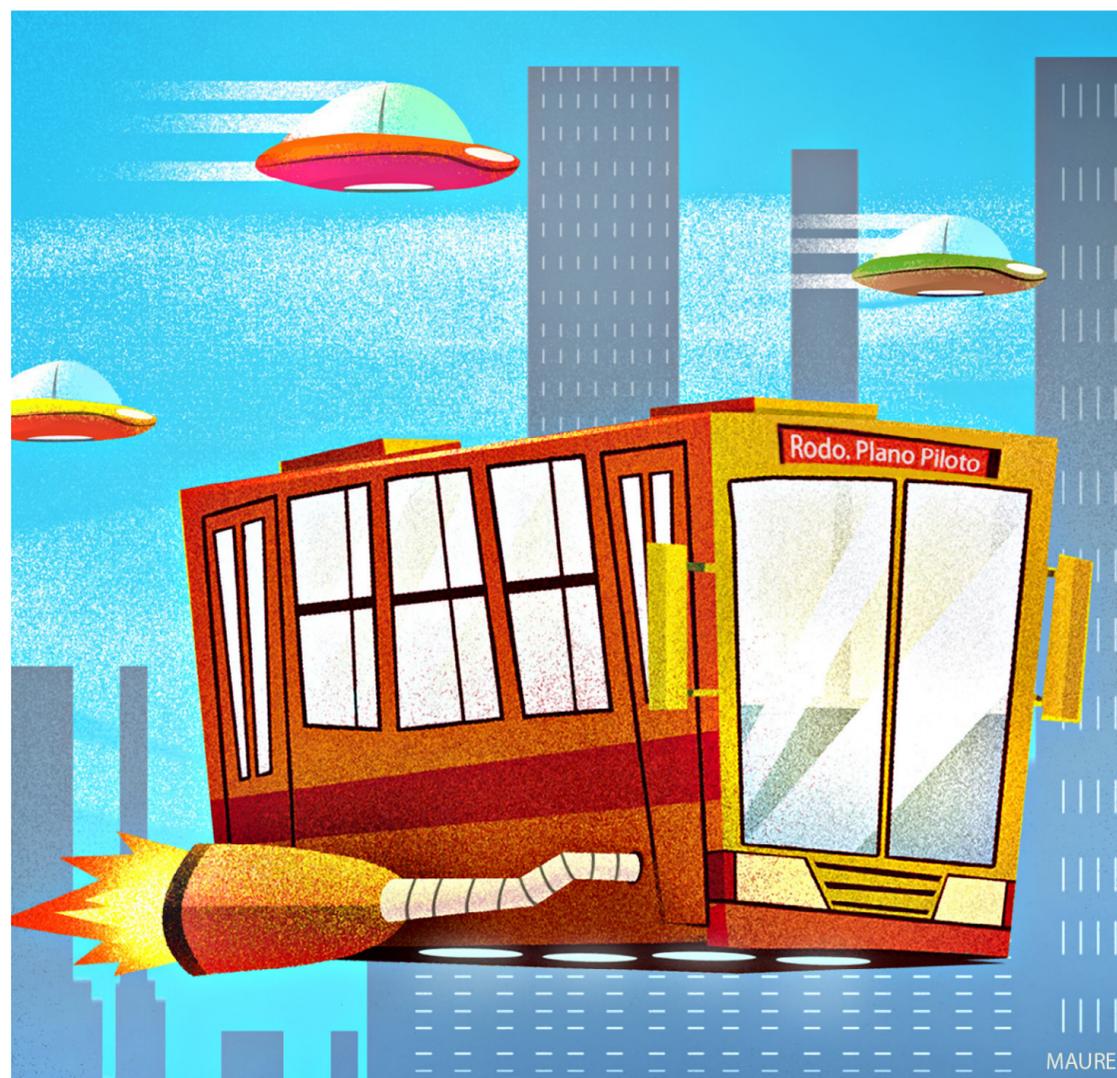
O primeiro deles é o colapso dos congestionamentos nas vias do DF. Conforme o relatório mais atualizado do Departamento de Trânsito do DF (Detran), circularam mais de 2 milhões de veículos na região, em 2023, um aumento de 35,8% em relação a 2013, quando havia 1.491.539 veículos em circulação. No ano passado, as vias foram ocupadas por automóveis, enquanto os ônibus circularam com uma quantidade cem vezes menor do que os carros. Na prática, a constatação resulta em insatisfação com o serviço, tanto pelos desgastes em engarrafamentos quanto pelo número insuficiente de coletivos, segundo o especialista em trânsito Wellington Matos e o pesquisador em mobilidade urbana Carlos Penna.

De acordo com o secretário de Transporte e Mobilidade do DF Zeno Gonçalves, desde 2019, 2.303 novos veículos entraram em circulação para substituir os coletivos mais antigos e outros 158 foram incorporados ao sistema para aumentar a oferta aos usuários. “Além disso, temos mais de 150km de faixas exclusivas para reduzir o tempo de deslocamento dos coletivos, extensão que será ampliada para os corredores Oeste e Norte, com linhas rápidas, por meio de BRTs (Bus Rapid Transit)”, completa.

“A previsão é de que, até o fim deste ano, mais 850 novos ônibus entrem em operação nas ruas para a continuidade do processo de troca. Todo o processo de renovação está previsto em contrato e não impacta no valor que o usuário paga pela passagem”, diz Zeno Gonçalves. Ainda segundo o secretário, para o futuro, o objetivo é dar continuidade à renovação da frota, melhorar e otimizar as linhas, modernizar o transporte coletivo e ampliar a oferta de facilidades para ter acesso à integração, ao cartão Mobilidade e a outros meios de pagamento.

A saga do metrô

Com uma frota de 32 trens, 27 estações operacionais e 42,38km de extensão, o metrô do DF atende cerca de 160 mil usuários por dia. Liga Brasília às regiões administrativas de Ceilândia e Samambaia, passando pela Asa Sul, Setor Policial Sul, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), Guará, Park Way, Águas Claras e Taguatinga. Expandir as linhas é o segundo desafio para



garantir mobilidade democrática e de qualidade.

De acordo com Wellington Matos, os veículos sobre trilhos são essenciais, visto que têm maior facilidade de locomoção, atendem a um número maior de pessoas, têm um tempo de viagem reduzido e o risco de sinistro é bem menor do que em rodovias. “O ideal é que tivéssemos trilhos para todos os cantos”, reforça. Em relação ao meio ambiente, diminui-se a quantidade de veículos na rua e, conseqüentemente, a emissão de gases e outros materiais poluentes.

Carlos Penna recorda que, em 2001, com a inauguração do metrô, havia uma sensação de que Brasília teria solução para a mobilidade urbana, considerando que a frota de veículos — à época com 651 mil automóveis registrados — era três vezes maior do que a quantidade esperada pelo Governo do Distrito Federal (GDF) para esse período.

“Em 2007, estudou-se atualizar as linhas, passando de duas para quatro. Entretanto, em 2009, o GDF reverteu os programas e

resolveu trocar as linhas de metrô por corredores de ônibus. Um erro crasso”, destaca Penna, que é ex-coordenador do Metrô DF. Assim, os gastos foram direcionados para duplicar vias, fazer viadutos, construir túneis e pagar subsídios aos ônibus. “A solução seria finalizar a linha 1, chegando ao fim da Asa Norte, estendendo o ramal de Ceilândia até Águas Lindas e o ramal de Samambaia até Santo Antônio do Descoberto. As linhas 2 (ligando Asa Sul, Gama e Santa Maria), 3 (ligando Riacho Fundo, Recanto das Emas e Taguatinga) e 4 (ligando Asa Norte, Sobradinho e Planaltina) têm de ser construídas com urgência”, opina Carlos.

Segundo o Metrô-DF, recentemente, a licitação da expansão em Samambaia foi homologada, de forma que a linha 1 será expandida em 3,6 km. No trajeto, estão previstas as construções de duas estações e de uma subestação retificadora. O projeto deve beneficiar uma população de 10 mil pessoas. A próxima etapa é a contratação, seguida da fase de elaboração de projetos. A

companhia também está com a licitação da expansão de Ceilândia em andamento, na qual serão 2,3 km a mais de linha, com mais duas novas estações, cruzando a região até próximo à BR-070, na saída para Águas Lindas. Estima-se o acréscimo de 12 mil passageiros por dia.

Mobilidade ativa

Locomover-se usando a energia do próprio corpo é, de todas as opções de transporte, a mais sustentável e acessível. É a mais viável? Ainda não. Apesar de ter a segunda maior malha cicloviária do país, com quase 700 km, muitas ciclovias e calçadas não são devidamente interligadas, levando a lugar algum. “Na prática, para se deslocar em ciclofaixas, é importante que, no destino, haja a possibilidade de tomar um banho, trocar de roupa e guardar a bicicleta”, disse o especialista Wellington Matos.

O relatório *Desigualdade da Mobilidade Urbana no Distrito Federal*, do Observatório de Políticas Públicas do DF, divulgado

no fim de 2022, mostra que em RAs de renda mais baixa, uma das motivações principais para se caminhar é ir ao trabalho. Nos locais de renda mais alta, o caminhar é realizado sobretudo como uma atividade física. De forma semelhante, para os mais pobres, a bicicleta é usada para ir ao trabalho por 32,3% dos usuários e para fazer compras/serviços por 25,8%. Nas RAs de mais alta renda, a bicicleta é mais usada para atividade física e de lazer: 38,9% e 44,4%, respectivamente.

Atualmente, o Plano Piloto é a região com o maior número de pistas para bicicletas: 138,08 km. Em segundo lugar está o Lago Sul, com 58,2 km. Em seguida, aparecem Park Way (50,7 km), Gama (35,9 km), Lago Norte (33,9 km), Ceilândia (33,6 km) e Santa Maria (33,1 km). Para o futuro, o secretário Zeno Gonçalves aponta: “Pretendemos dotar o DF de uma infraestrutura de mobilidade ativa adequada aos padrões para uma capital brasileira, com terminais acessíveis, com paradas de ônibus e abrigos que atendam às necessidades do usuário”.

Total de veículos registrados no DF em circulação, por ano

2019:	1.840.659
2020:	1.886.372
2021:	1.928.729
2022:	1.951.546
2023:	2.026.116

Planejada para veículos

» Quando Brasília foi desenvolvida, no período áureo do pensamento rodoviário, idealizou-se que os moradores andassem mais de carro, tanto que a região tem as faixas mais largas do Brasil. A cidade tinha sido imaginada para 500 mil habitantes no ano 2000, porém, neste mesmo período, já somava mais de 1 milhão de habitantes. “Imaginou-se haver de 140 mil a 200 mil automóveis e já havia quase 500 mil”, salientou Carlos Penna. Quando o transporte público tem qualidade, não é preciso se locomover em um veículo.

Caminhos possíveis

Para Wellington Matos, é fundamental que os transportes sobre trilhos atinjam todas as RAs, enquanto internamente seja priorizada a circulação de ônibus. “Integrar ônibus e metrô é a solução. Como isso ainda não é uma realidade, temos que trabalhar os ônibus, colocando vias exclusivas — pelo menos duas, transformando-os em coletivos de alta qualidade. No entanto, acredito que, para um futuro realista, podemos esperar o aumento de obras e, conseqüentemente, de veículos individuais, visto que quando mais obras, mais convidativo será para os motoristas de veículos”, ponderou.

Carlos Penna reforçou que os transportes do futuro já existem, falta apenas implementá-los. “São o metrô; o trem do Entorno (que liga Luziânia, Valparaíso e Brasília); e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ligando o aeroporto à W3 e à L2. Além disso é fundamental fazermos as ciclovias separadas das vias dos automóveis e calçadas lisas para todos poderem se deslocar livremente”, ressaltou.

E os carros autônomos e elétricos? Bom, Matos acredita que levará tempo para que veículos autônomos possam trafegar com tranquilidade em nossas vias, pois dependem de boa sinalização e estrutura de internet elevada. “Não é algo tão simples e são veículos muito caros”, esclareceu. Penna ponderou que a troca dos veículos de motor à explosão por motores elétricos é positiva, dado que não emitem gases do efeito estufa, como o dióxido de carbono (CO₂), e nem causam poluição sonora.

“É preciso entender, porém, que um congestionamento com 50 mil veículos elétricos continua sendo um congestionamento. Portanto, são soluções individuais, enquanto devemos pensar em transporte público de qualidade”, concluiu o pesquisador.

Pedro Ventura / Agência Brasília



DF tem a segunda maior malha cicloviária do país, com quase 700km

Minervino Júnior/CB/D.A Press



Com 32 trens, o metrô do DF atende cerca de 160 mil usuários por dia