

ENTORNO

Passageiros reclamam da demora e da baixa qualidade dos ônibus que fazem as linhas entre cidades goianas e o DF. Em meio ao reajuste das tarifas, veículos irregulares ganham espaço. Consórcio Interfederativo segue em discussão, mas sem data para sair do papel

Aumento favorece o transporte pirata

» DAVI CRUZ
» LUIZ FELLIPE ALVES
» JOÃO PEDRO ZAMORRA*

O reajuste das passagens de ônibus do Entorno entrou em vigor no domingo, encarecendo a vida de mais de 380 mil trabalhadores que se deslocam, diariamente, entre as cidades goianas e o Distrito Federal. Em alguns casos, o valor da tarifa ultrapassa os R\$ 12. Diante do aumento, apesar dos riscos, muitos usuários buscam alternativas e optam pelo transporte pirata. É o caso de João Carlos**, que trabalha próximo ao Setor de Oficinas Sul, no Guará. Ele mora na Cidade Ocidental e relatou que, mesmo preferindo utilizar o coletivo, às vezes se rende ao transporte irregular. “Quando estou muito apressado, ou quando o ônibus não está passando, apelo e pego o clandestino mesmo”, explicou. Na opinião dele, apesar do conforto de vir sentado e da agilidade, não vale a pena usar o transporte pirata todos os dias. “Geralmente, eles cobram um pouco a mais. Se a passagem é R\$ 10, você paga alguns trocados extras, e isso faz faz toda diferença no fim do mês”, acrescentou.

João Carlos destacou que, apesar de usar os veículos clandestinos como última opção, prefere utilizar o transporte regular, que “é mais seguro e tem mais garantia”. “O pirata, por mais que às vezes seja mais rápido e confortável, não tem respaldo nenhum”, justificou.

Maria Clara** também relatou que só pega o transporte pirata em último caso, geralmente quando o regular a “deixa na mão”. A moradora do bairro Céu Azul, próximo a Valparaíso de Goiás, comentou que sai de casa muito cedo, ainda de madrugada. “Saio às 4h30 para conseguir chegar ao trabalho utilizando o ônibus convencional. Geralmente, não tenho muitos problemas na ida”, contou.

A maior dificuldade, segundo a empregada doméstica, é na volta para a casa. Ela relatou que, no fim do dia, com a demora e a redução na oferta dos coletivos, muitas vezes, a única alternativa é o transporte pirata. “Nessas horas em que o ônibus demora muito, ou às vezes nem passa, não tem outra opção”, lamentou.

Com o aumento, Maria Clara calcula que irá gastar mais de R\$ 400, por mês, apenas com passagens. “É revoltante porque pagamos um transporte caro, e aumenta ainda mais. É um dinheiro que eu poderia usar para outras coisas”, desabafou. Para a doméstica, independentemente de o transporte ser regular ou pirata, sempre haverá prejuízo no fim do mês. “No pirata, teve vez que paguei R\$ 10. Esse valor, no fim do do mês, faz falta. A mesma coisa para o ônibus: o aumento vai trazer mais dificuldade”, finalizou.

Fiscalização

O transporte irregular de passageiros infringe o artigo 231 do Código Brasileiro de Trânsito (CBT) e é considerado infração gravíssima, com multa de R\$ 293,47, marcação de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e remoção do veículo como medida administrativa. Em 2025, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF) registrou 802 autuações do tipo no DF.

Marcelo Ferreira/CB/D.A Press



O transporte irregular de passageiros infringe o artigo 231 do Código Brasileiro de Trânsito (CBT) e é considerado infração gravíssima

Povo Fala

Você acha que o aumento no preço da passagem condiz com a qualidade dos ônibus?



Zingra Reis, 49 anos, técnica de enfermagem, moradora de Águas Lindas

“Não acho. As empresas não oferecem ônibus de qualidade e ainda por cima aumentam as passagens. Costumo rodar por Brasília toda e todo ano continua caro.”



Joaquim Buriti, 46 anos, porteiro, morador de Luziânia

“Nem um pouco. O trabalhador do Entorno sempre sai prejudicado. A gente observa uma diferença muito grande no valor das passagens do Entorno para as daqui do Plano. É um absurdo.”



Camila Ritchelle, 24 anos, auxiliar de limpeza, moradora da Cidade Ocidental

“O preço segue aumentando e continua com poucos ônibus disponíveis. Ainda removeram o cobrador. O serviço está caro e ruim.”



Rafael Alves, 29 anos, auxiliar de cozinha, morador de Luziânia

“O transporte não tem qualidade e não cumpre com o horário. Se ele pelo menos funcionasse, dava para defender. Mas, desse jeito, aumentar o preço é um absurdo.”



Renan Francisco, 41 anos, garçom, morador de Luziânia

“Está muito ruim. De manhã os ônibus já chegam lotados. Falta bastante para estar aceitável.”



Francisca do Socorro, 49 anos, auxiliar de serviços gerais, moradora da Cidade Ocidental

“O dinheiro da gente é contado certinho para vir e ir embora. Mudanças como essa não trazem nenhuma melhoria visível e só dificultam fechar as contas no fim do mês.”



Ronan Santos, 23 anos, ajudante de carga, morador de Águas Lindas

“Esse tipo de mudança só prejudica quem pega o ônibus. Os donos da empresa não pensam em quem anda nos veículos. Não tem nem assento direito para os passageiros.”

Sobre as ações de fiscalização e patrulhamento, a autarquia afirmou que “as operações para coibir o transporte pirata são definidas a partir de denúncias encaminhadas pela população por meio da Ouvidoria. Essas ações são realizadas de forma contínua, com uso de tecnologia e patrulhamento ostensivo”.

A reportagem do **Correio** foi ameaçada por motoristas de transporte pirata quando registrava imagens e colhia depoimentos perto da estação de metrô Shopping, nas proximidades do Park Shopping.

Recomposição

O reajuste no valor das passagens de ônibus do Entorno foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 12 de fevereiro. Com o aumento, o tarifário aplicado ao serviço passou de R\$ 0,170241 para R\$ 0,174576 por passageiro por quilômetro percorrido. No ano passado, o aumento de 2,9% só entrou em vigor em setembro, devido aos pedidos do Governo do Distrito Federal (GDF) e do Governo de Goiás para que a ANTT adiasse o reajuste, que ocorre em fevereiro.

A agência afirma que o reajuste é necessário por causa da variação, entre janeiro e dezembro, dos índices oficiais que refletem os principais custos da operação, como gastos em diesel; lubrificantes; pneus; pessoal; veículos e ativos; despesas gerais; peças; e acessórios. Segundo a ANTT, o aumento considera apenas “a recomposição dos custos operacionais, por meio da aplicação automática da fórmula paramétrica”.

O aumento do último domingo foi criticado pelo governo goiano. “O Governo de Goiás é contrário ao reajuste no transporte semiurbano do Entorno do Distrito Federal”, afirmou, em nota. Uma das alternativas discutidas entre

os governos goiano e do DF, junto com a União, para reduzir o custo da passagem é o Consórcio Interfederativo, que pretende arcar com parte dos custos da operação, oferecendo melhorias no transporte público entre as cidades do Entorno e o DF. Anunciado em fevereiro de 2025, o arranjo não tem uma previsão para sair do papel.

O Governo de Goiás argumenta que a proposta do consórcio foi barrada pela ANTT. “A negativa impede a participação do governo federal, apesar de a União ser a responsável pela regulação do sistema”, explicou. Segundo a administração, o impasse obriga que os entes federativos “assumam sozinhos custos e responsabilidades, inclusive passivos, o que onera de forma exagerada os entes e rompe o equilíbrio federativo”, disse o governo goiano.

Cristian Viana, secretário do Entorno do GDF, comentou que a agência se retirou das negociações em agosto do ano passado, após oito meses de conversa. “A resposta nos pegou de surpresa. Os dois governadores (Ibaneis Rocha e Ronaldo Caiado) sinalizaram que querem subsidiar a passagem. Para eles, esse consórcio vai beneficiar a vida do morador do Entorno”, completou.

Já a ANTT informou que, em 1º de outubro do ano passado, encaminhou ofícios com sugestões de ajustes na minuta de protocolo de intenções para a constituição do consórcio. Segundo a agência, “até o momento, não houve avanço por parte dos entes federativos”.

Apesar do desencontro de versões, as partes alegam que as conversas e as negociações para a formação do consórcio continuam, mas não há data definida para a implementação do arranjo.

**Nomes fictícios

*Estagiário sob a supervisão de Eduardo Pinho

Palavra de especialista

Arquivo pessoal



Opção sobre trilhos

Desde 1968 Brasília e Luziânia estão interligadas por estrada de ferro, construída pelo 2º Batalhão de Engenharia Ferroviária, o Batalhão Mauá. Era a efetivação da ligação com Minas e São Paulo, pois com essa linha iam os de Brasília a Araguaia, Uberaba, Ribeirão Preto, Campinas e, por baldeação, Belo Horizonte e São Paulo.

Em 1992, sob o governo Fernando Collor, esse transporte de passageiros em Brasília foi suspenso. E em 1998, no governo FHC, as ferrovias foram privatizadas (“concedidas”), e o transporte de passageiros sobre trilhos foi definitivamente extinto até hoje no Brasil, tendo apenas duas linhas de passageiros operando. Para as empresas de ônibus, tornou-se o paraíso sem concorrentes.

Mas os trilhos continuam em seus lugares. As duas estações de Brasília e as duas de Goiás (Ipê, no Jardim Ingá; e Columbau, em Luziânia) continuam lá, apesar de abandonadas. Não é necessário fazer desapropriações ou Relatório de Impacto Ambiental. E ainda existe a CBTU, a última empresa federal de transporte de passageiros, que já fez dois estudos de viabilidade da ligação entre Luziânia-Valparaíso-Brasília pelos trilhos.

O governador Ibaneis Rocha, nos primeiros meses de seu governo, andou nessa linha e declarou que, em seis meses, estaria tudo funcionando. Eu mesmo apensei, em 2025, na Câmara dos Deputados, junto com a CBTU, um estudo atualizado, sem necessidade de arquiteturas econômicas e milhares de variáveis, para implantar, em seis meses, a ligação entre Brasília-Valparaíso-Cidade Ocidental-Ingá-Luziânia.

Em um ano, poderíamos transportar 60 mil passageiros/dia, que deixariam de usar ônibus caros e automóveis. Sem necessidade de consórcios interestaduais, ou desapropriações de terrenos, dando rapidez, segurança e qualidade de vida a uma população que paga caríssimas passagens.

Carlos Penna Brescianini, mestre em Ciência Política, ex-coordenador do Metrô DF e pesquisador em mobilidade urbana