# Passageiros do descaso

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

pesar de a previsão de pesar de a previsao de gastos com o transporte público do Distrito Federal para 2022 ultrapas-sar 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 transportus as pessoas passam oro susufiros não e fácil. Os trans-tornos que as pessoas passam como serviço olertado pelo Go-veno do DE em parceta com cinco empresas de ônibus e a Companhia do Metropolitano do DF (Metro), são muitos. Incluem carros insuficientes, poucas linhas, falta de infor-mações sobre horários e iti-nerários, superiotação, vía-gens demoradas, engarrafa-mentos, alto preço das passa-gens, infraestrutura precária de pontos e terminais, veícu-los sem manutenção e carên-cia de integração entre os mo-dais metrô-onibus.

dais metro-onibus.

Hoje, a capital do país conta com 2,8 mil ónibus, que circulam em 840 linhas e realizam 19.550 viagens em dias úteis. O serviço é complementado por 32 trens do Metro. 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 Esplanada dos Ministérios, en-frenta as viagens em pé e pede mais linhas em operação. "Se eu perder um dos ônibus, preci-

> **147KM** de faixas exclusivas para ônibus

> > **42KM**

2,8 MIL

**32 TRENS** 

de metrô

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

so esperar meia hora pelo pró-ximo", reclama. Se não gastas-se tanto tempo no deslocamento, Darliene po-deria se dedicar mais aos filhos. "Poderia levá-los e buscá-los na

escola. Mas, co mo não dá tem-

menta.

Apesar de adistância entre a Rodoviária do Plano Piloto e a Universidade de Brasilia (UnB) ser de apenas 4,5km, Bruna Andrade, 21, chega a passar meia hora dentro do nibus para concluir o trajeto. A moradora do Vale do Amanhecer tem de pegar quatro linhas todos os dias, para ir de casa à UnB, on-de cursa letras. "Para uma aula que começa às 14h, por exemplo, eu preciso sair de casa, peplo, eu preciso sair de casa, pe-lo menos, às 11h, para chegar a tempo. Isso se estiver sem en-garrafamento", relata. O chef de bar Danilo Silva, 28,

também é um dos que enfren-tam essa rotina de dificuldades. tam essa rotina de dificuldades. Todos os dias, o morador de Cei-landia gasta uma hora e meia, por trajeto, para ir de casa ao tra-balho, na Asa Norte. Ele critica o preço alto da passagem (R\$ 5,50) diante do retorno oferecido pediante do retorno őferecido pelas empresas de transporte urbano. "Esse valor, para ficar em pé, na ida en avolta, 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, fiquel duas horas na parada, esperando. É muito complicado", desabafa.

Mesmo com o "preço caro"

que Danile e todos os usuários pagam, há, ainda, uma compensação bilionária do GDF para as empresas. É o que explica Artur Morais, pós-doutor em politicas 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 és suficiente para cobrir todos os gastos com o sistema coletivo do DE. "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 conseguem arcar", argumenta o especialista, sem deixar de reivindicar melhorias. "Claro que a qualidade deveria ser muito melhor. Sem dividas, é precisa o governamental e das empresas. Os contratos precisam ser efetivamente fiscalizados, e a cobrança e o retorno do servi-co prestado têm de ser frequentes", defende Artur Morais.

tes", defende Artur Morals.
Procurada pelo Correlo, a Secretaria 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 vem a tarifa tecnica, paga, em parte, pelos passageiros e pelo GDE. "Vale destacar que a tarifa técnica é um beneficio para os usuários do transporte coleti-vo, pois impede que o custo do sistema seja pago integralmen-te pelos passageiros", destacou,

LEAN a justification and a compara com

usuária de ônilbus e do metro do Dr. A Jovem, que estuda em Cellandia 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 Metro, o que demora meia hora. De lá, vou para o terminal de Samambaia, onde tenho que descer, a pé, uma caboras em deja para chegar em casa. É terrível", protesta Ágatha.



Um aperto diário: passageiros lotam a Rodoviária do Plano Piloto para co







# Raio-X do DF

#### Circulação

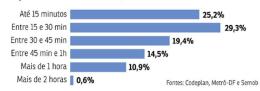


1,3 milhão de viagens de **ônibus**/dia (um passageiro pode fazer mais de uma viagem)



## Meios usados pela população Ônibus A pé 4,3% Metrô Motocicleta 3,7% Táxi e aplicativo 2.7% Bicicleta 1,8%

### Tempo de deslocamento casa/trabalho



Público do DF e Territórios (MP-DFT). Para ele, o DF carece de 

de transportes", argumenta
O especialista Artur Morais,
apresenta uma solução para essa falha: serviço de monitoramento por satelite nos coletivos
da capital federal. "Com GPS em
todos os ofinibus, 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
corretó", aponta o especialista,
que também defende a disponibilização de mapas, com trajetos, linhas e horários, em todos
os pontos do DE:
Os problemas comuns a qualquer usuário do transporte púbilica do DF somam-se a outras
dificuldades quando se trata dos
idiosos. Com certa frequência, o
aposentado losé Humberto Souza, 70, precisa enfrentar o incomodo de não ter lugar cedido
pelos demais passageiros. "As
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 per',
critica o idoso. Vale lembrar que
todos os assentos do transporte

todos os assentos do transporte público do Distrito Federal, sem exceção, são preferenciais.

\*Estagiário sob supervisão de Malcia Afonso

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Correio Braziliense - Brasília/DF

Seção: Cidades Pagina: 13