

automóvel — mais se enfrosam, tornando quase que uma unidade, indispensável à sobrevivência de qualquer funcionário que se preze e não pretenda ter seus pontos de cada dia implacavelmente cortados na repartição.

A questão do transporte coletivo, ainda hoje sem solução satisfatória, é um dos maiores desafios enfrentados pelos sucessivos Governos de Brasília — hoje, mais do que nunca, uma questão premente que está exigindo do Governador Aimé Lamaison e de sua equipe atenção especial. Ao assumir o Governo, o Cel. Lamaison estabeleceu como uma das metas prioritárias da sua administração a criação de um sistema adequado de transporte público. Um ano depois, assinava com o Ministério dos Transportes um convênio no valor de Cr\$ 3 bilhões 396 milhões para a aplicação no biênio 80/81. Estes recursos serão destinados à renovação da frota de ônibus, atualmente desgastada e manipulada por pessoal destreinado, à expansão e melhoria da malha viária e à implantação de ciclovias.

O setor de transporte público de Brasília compreende atualmente 128 linhas de ônibus, distribuídas por quatro empresas que transportam cerca de 500 mil passageiros por dia. Apesar disso, constata-se ainda acentuada suboferta à demanda, deficiências nos pontos de parada e terminais e pouca acessibilidade ao transporte público nas vias locais e coletoras do Plano-Piloto. A deterioração dos transportes públicos da cidade vem concorrendo para a crescente sobrecarga do tráfego viário através do transporte individual. Atualmente, a frota de automóveis no Distrito Federal é de cerca de 200 mil veículos e o sistema viário, em determinados picos de carga, já apresenta sinais de insuficiência.

Para competir com o transporte individual, o Secretário de Serviços Públicos, José Geraldo Maciel, depois de encontros com o Governador do Distrito Federal e, no Rio de Janeiro, com o autor do projeto de Brasília, arquiteto Lúcio Costa, propôs a criação de ligações internas do Plano-Piloto, através da utilização das vias W-1 e L1 como corredores de transporte público, mediante abertura das atuais bloqueios, para uso exclusivo de ônibus. O arquiteto Lúcio Costa aprovou a idéia afirmando que a ligação de tais vias, nas asas Norte e Sul, não causará “desfiguramento” ao Plano-Piloto, além de evitar que futuramente Brasília venha a sofrer “remendos” tão comuns às grandes cidades brasileiras.

O Programa de Transportes Coletivos do Distrito Federal (Transcol) a ser iniciado este ano prevê a implantação dos corredores estruturais e pavimentação de todas as vias por onde passarão ônibus, renovação e expansão da atual frota, num total de 724 unidades, programa de prioridade física para coletivo através do sistema de semáforos atuados pelos próprios ônibus. Serão ainda construídas 12 minirrodoviárias nas cidades satélites, adequadas à demanda dos próximos cinco anos e com previsão de expansão futura, 200 abrigos para ônibus, criação do Terminal rodoviário, programa de treinamento e orientação a motoristas de ônibus e táxis, cobradores, operadores de transportes públicos e fiscais, implantação do sistema de táxi-coletivo e do transporte de vizinhança.

Segundo Geraldo Maciel, com essas medidas, o Distrito Federal disporá de um sistema de transporte que permitirá não apenas atender adequadamente às necessidades dos seus usuários, mas, aos desejos da administração pública, através de novas opções para o proprietário de automóvel, e assim, reduzir o consumo de petróleo e o dispêndio de divisas. A adaptação da Ferroviária Bernardo Sayão, projetada pelo Arquiteto Oscar Niemeyer, em rodoviária está sendo executada em convênio com o Ministério do Transportes através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Rede Ferroviária Federal. O novo terminal será destinado exclusivamente aos ônibus interestaduais, deixando assim a Rodoviária de Brasília — a primeira obra da Capital Federal — apenas para ônibus urbanos.

Atualmente, apenas uma das alas da Rodoviária de Brasília se destina aos coletivos que são obrigados a permanecerem em longas filas aguardando vagas. Desta ala são transportados anualmente 120 milhões de passageiros, contra os 6 milhões da ala dos ônibus interestaduais. Com a entrada em funcionamento, ainda este semestre, da Rodoviária, as duas alas da rodoviária serão destinadas aos ônibus coletivos.

TRANSPORTE COLETIVO, AINDA SEM SOLUÇÃO

E brincadeira antiga dizer-se que o brasiliense se divide em cabeça, tronco e rodas. A distância entre as superquadras, os locais de trabalho e os vários setores de Brasília tornaram virtualmente impossível a locomoção a pé — a cidade foi projetada quando a indústria automobilística brasileira começava a se firmar e quando a gasolina custava tão barato que não se precisava pensar, sequer, em economizá-la. O automóvel foi, para quem protesta contra a cidade, a principal personagem na mente de seus criadores, e não o ser humano. Seja como for, é em Brasília que os dois — ser humano e

