

TRANSPORTES

Racionalização e integração, dois objetivos

"Um aspecto da racionalização dos transportes coletivos em Brasília" foi materializado no princípio do ano quando entrou em funcionamento a Rodoferroviária, através da conjugação da Estação Ferroviária Monumental com o terminal de ônibus interestadual. Esta adaptação foi executada em convênio com o Ministério dos Transportes através do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O novo terminal foi destinado aos ônibus interestaduais, reservando, assim, a Estação Rodoviária do Plano Piloto, exclusivamente para ônibus coletivos. Com esta obra o Distrito Federal passa a economizar anualmente 2.500.000 litros de óleo diesel.

Anteriormente, apenas uma das alas da Rodoviária de Brasília se destinava aos coletivos que eram obrigados a permanecer em longas filas aguardando vagas. Desta ala, eram transportados anualmente mais de 100 milhões de passageiros, contra seis milhões da ala de ônibus interestaduais. Com a entrada em funcionamento da Rodoferroviária, as duas alas da Rodoviária ficaram destinadas aos ônibus coletivos.

A liberação da Rodoviária aos coletivos proporcionou maior frequência de viagens entre o Plano Piloto e cidades-satélites, resultando consequentemente, um melhor atendimento à população do Distrito Federal. A mudança estava dentro das prioridades do Governador Aimé Lamaison que, ao assumir o cargo, estabeleceu como meta de sua administração a criação de um sistema adequado para a racionalização do transporte público em Brasília.

Considerando as constantes variações nos custos de combustíveis, que têm representado forte impacto em todas as áreas econômicas do país, o GDF pretende introduzir alternativas de transporte menos dispendiosas em termos de combustíveis "e quase tão confortáveis, confiáveis e acessíveis quanto o automóvel". Serão criados a partir deste mês, os serviços de táxi-coletivo e o transporte de vizinhança, medidas que antecedem a política de cobrança de estacionamento a ser implantada em todas as áreas centrais de Brasília.

Inicialmente serão implantadas 14 linhas com um total de 85 carros com capacidade de 19 a 21 passageiros, ligando áreas residenciais aos setores de trabalho, além dos locais de colégios, compras e lazer.

A partir dos resultados alcançados nesse primeiro grupo de linhas deverá haver a implantação do segundo grupo, cujas linhas já estão projetadas. Espera-se que estes novos serviços irão suprir as áreas onde a demanda de passageiros é relativamente baixa porque a criação de linhas regulares de ônibus convencional seria opcionalmente indesejável, uma vez que a tarifa teria que ser elevada para cobrir os custos de uma alta frequência com baixa ocupação.

Táxi-Coletivo

As pesquisas realizadas recentemente pela Secretaria de Serviços Públicos revelam que o táxi-convencional, pelos repetidos aumentos de combustíveis, já não representa mais a alternativa para quem se dispõe a abandonar sua condução particular. O táxi iguala-se, em termos energéticos, ao automóvel, deixando, consequentemente, de apresentar vantagem e de exercer atratividade como transporte público individual. Assim, os táxis passarão a ser utilizados somente para viagens em condições especiais, e essa situação deverá se agravar a cada novo aumento do preço dos combustíveis.

Diante disso, a SSP dará prioridade aos motoristas autônomos que operam na praça com registro na entidade de classe e às empresas de táxis do Distrito Federal, para habilitarem-se aos serviços de

táxi-coletivo e transporte de vizinhança, através da permuta de placas. Com essa medida, acredita-se que deverá abrir-se novo campo de trabalho, mais rendoso, para os motoristas de táxi.

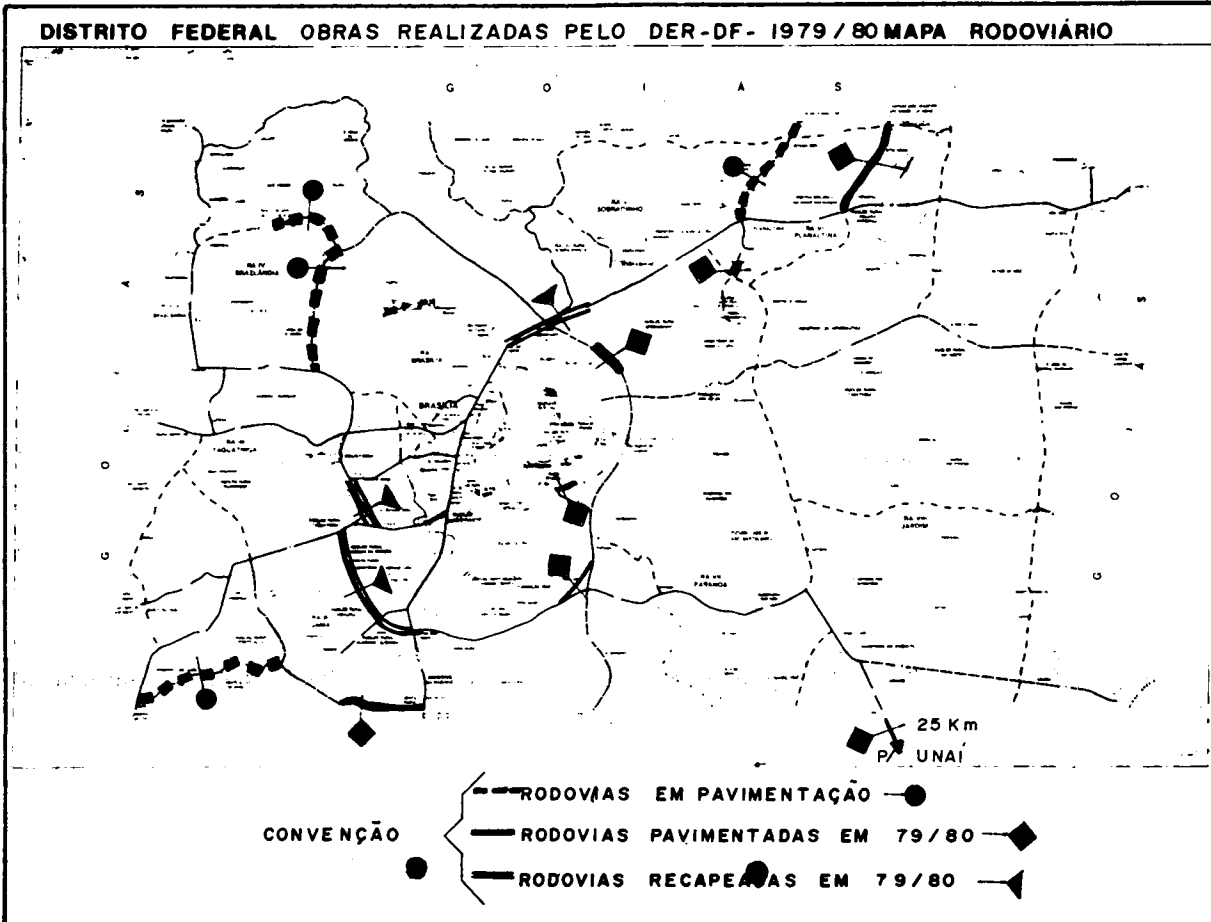
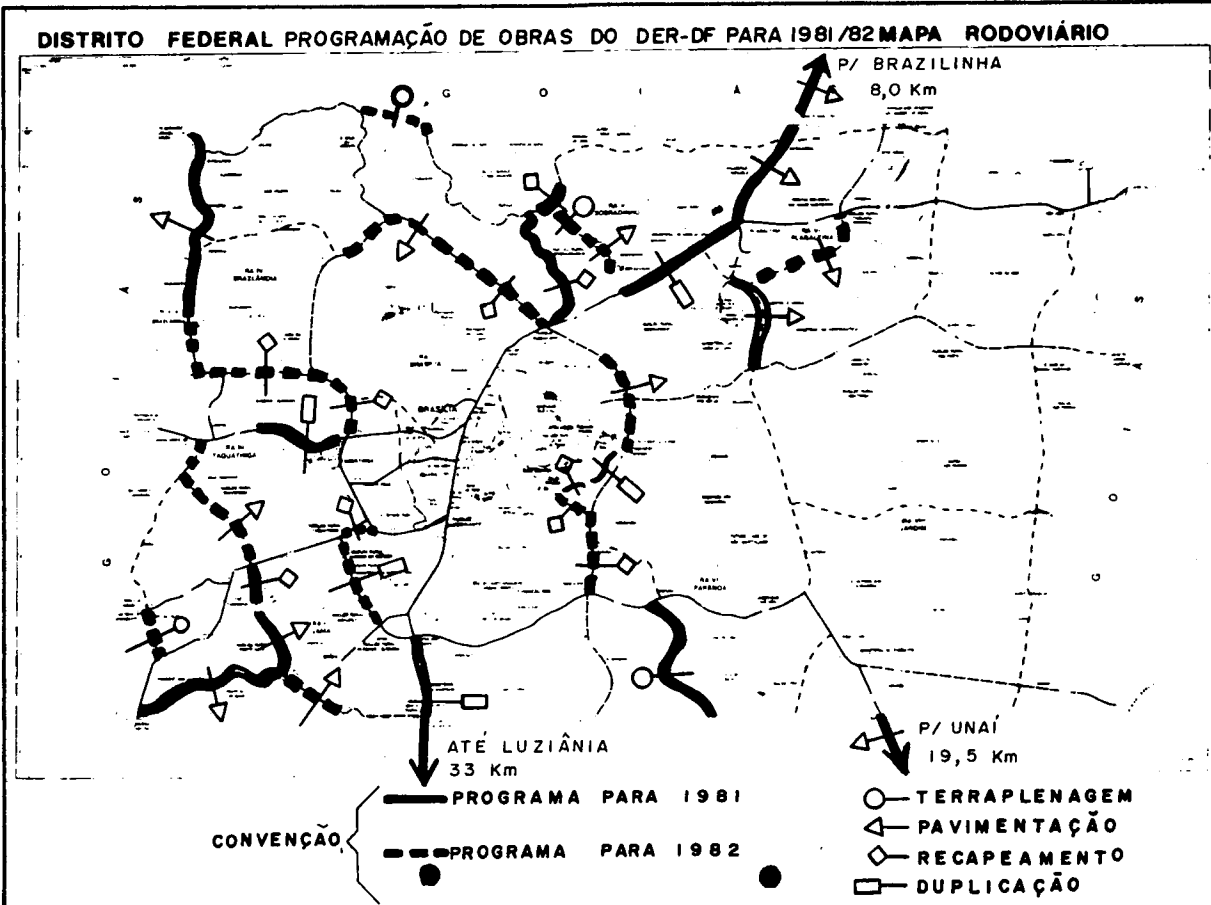
Problemática

"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 do elevado número de linhas, constata-se ainda acentuada suboferta à demanda, deficiências nos pontos de parada e terminais, além da pouca acessibilidade ao transporte público nas vias locais e coletoras do Plano Piloto. A deterioração dos transportes públicos de Brasília vem concorrendo para a crescente sobrecarga do tráfego viário através do transporte individual. Atualmente a frota de automóveis no Distrito Federal ultrapassa a 200 mil veículos e o sistema viário, em determinados picos de carga, já apresenta sinais de insuficiência".

Para a correção destas falhas, serão implantados corredores estruturais e pavimentação de todas as vias por onde passarão os ônibus. Os terminais rodoviários, também previstos, estão adequados à demanda dos próximos cinco anos e preparados para expansão futura. Deverão ser construídos ainda 200 abrigos de ônibus e intensificado o programa de treinamento e orientação a motoristas e cobradores. Outra medida será o prosseguimento, até atingir as cidades-satélites da "Operação Horário", que tem por objetivo oferecer à população do Distrito Federal transporte mais rápido e eficiente.

Com essas medidas, acredita-se que Brasília disporá de transportes que permitirão não apenas atender adequadamente às necessidades dos seus usuários, mas aos desejos da administração pública, através de novas opções para o proprietário do automóvel reduzir o consumo de petróleo e o dispêndio de divisas.

INVESTIMENTOS	
Sistema Rodoviário do D.F.	Cr\$ 228.475.000,00
Previsão de recursos para 1981	Cr\$ 235.026.000,00
Recursos para extensão de rodovias	Cr\$ 210.963.000,00
Previsão para 1982 em obras de recapeamento no Plano Piloto	Cr\$ 731.040.000,00



Novos terminais rodoviários

TAGUACENTER	Obra iniciada em 1980 e com término previsto para abril de 1981.
TAGUATINGA SUL	Obra iniciada em 1980 e com término previsto para abril de 1981.
CRUZEIRO	Término previsto para abril de 1981.
SETOR "O" - CEILÂNDIA (1ª ETAPA)	Término previsto para setembro de 1981.
GUARÁ	Obra a ser executada em 1981.
SETOR "O" - CEILÂNDIA (2ª ETAPA)	Obra a ser iniciada em 1981.
SEGUNDA ETAPA DO TERMINAL DO GAMA	Concluído em 1980.

Zona Rural, uma das prioridades

Estão reduzidos os transtornos ocasionados pela precariedade do sistema viário da região geoeconômica e das diversas estradas que se ligam ao Distrito Federal. Um dos maiores obstáculos ao desenvolvimento da geoeconômica era o estado dessas estradas durante o período mais chuvoso do ano, quando elas, por serem implantadas em terreno argiloso, se transformam em verdadeiros lamaçais.

O drama dos agricultores que, na época das chuvas, não conseguem atingir o mercado brasiliense, está sendo acompanhado pelo governo do Distrito Federal e constitui-se em uma de suas principais preocupações. A partir de 1980 foi possível fazer a manutenção de todas essas estradas, através de convênio firmado entre a SVO e as Secretarias de Transportes dos Estados de Minas e Goiás, e que se prolongará até 1981.

Esta é uma ação discreta que foi levada a efeito durante 1980. Os quadros comparativos de 1980 em relação a 1979 mostram sensível melhoria no tráfego das estradas e consequentemente no escoamento da produção.

A contratação de vários quilômetros de projetos de engenharia foi intensificada durante este governo, uma vez que sem eles não seria possível a obtenção de financiamentos para execução do Plano Diretor de Rodovias

Vicinas para o Distrito Federal — "fundamental ao desenvolvimento da geoeconômica".

As obras referentes ao Plano Diretor, realizadas através de convênio com o Ministério dos Transportes, foram orçadas em 25 milhões de cruzeiros e os estudos estão sendo concluídos pelo Geipot. Já estão em fase de execução 150 quilômetros de projetos de engenharia de rodovias vicinais dentro do Distrito Federal e mais 120 quilômetros de projetos finais de engenharia na região geoeconômica.

Dessas estradas, destaca-se como sendo mais prioritária, a Rodovia DF-06, que atende ao núcleo rural de Planaltina até Arilões e Buritis. Conforme explicou, o projeto desta rodovia está integrado aos programas de desenvolvimento agrícola da Secretaria de Agricultura — DF, todos já encaminhados ao Bando Nacional do Desenvolvimento Econômico para análise. "Inclusive — lembrou o secretário de Viação e Obras — há cerca de um ano o GDF assinou convênio com o BNDE no valor de 350 milhões de cruzeiros em ORTN para a implantação dessa rodovia.

O GDF contratou também projetos de estrada para o atendimento dos programas de transporte coletivo, principalmente para atender as regiões do Gama e Taguatinga. A medida encampa

dois objetivos: melhoria da circulação dos transportes coletivos urbanos e dos núcleos rurais do Gama.

As atividades de projetos passaram a ser desenvolvidas rotineiramente neste governo e já se encontram em fase de elaboração o projeto de duplicação da Rodovia BR-020 (entre Planaltina e Sobradinho) e o projeto de duplicação da Rodovia BR-040 (entre o Gama e Luziânia). Além disso, foram contratados projetos de menor porte para as rodovias que fazem parte do plano rodoviário da cidade. Entre elas está a duplicação da Estrada Parque Dom Bosco, que atende ao Lago Sul.

Nos dois primeiros anos de atividade do governo Lamaison, já foram pavimentados 60 quilômetros de estradas, das quais 25 no Estado de Minas (Unai-Brasília). Ressaltou que até o final de abril devem ser inaugurados 17 quilômetros da rodovia DF-020, 13 quilômetros da Rodovia DF-015, de Planaltina até a divisa Norte do DF, e ainda os 25 quilômetros da Rodovia BR-251. Portanto, até abril existirão 55 quilômetros de rodovias a serem inauguradas.

Calcula-se que em dois anos de governo praticamente foram pavimentadas mais de 100 quilômetros de estradas, "o que se constitui num verdadeiro

recorde, ainda mais se considerarmos os altíssimos custos da construção rodoviária no momento". Porém, estes elevados custos são seguramente compensados pelo rápido retorno que se obtém com a pavimentação de estradas.

Convênio

A Rodovia BR-080 começará a ser pavimentada, a partir de abril, no trecho que liga Brasília ao Município goiano de Dois Irmãos, conforme ficou estabelecido no convênio assinado há poucas semanas entre o Governo do Distrito Federal e o Ministério dos Transportes, pelo DNER, e Ministério do Interior, através da Suduco.

Até o final de 1983, será pavimentada a rodovia até Dois Irmãos, com acesso a Padre Bernardo. Dessa forma Brasília estará ligada aos dois principais pólos de desenvolvimento da região geoeconômica. E isso, certamente provocará a intensificação de atividades da produção primária e consequentemente da atividade agroindustrial. Além dos benefícios imediatos é fácil imaginar os efeitos dessa política no futuro, uma vez que estes pólos terão capacidade de gerar emprego e por sua vez absorver grande parte do fluxo migratório que atualmente se dirige a Brasília.

O sistema atual ainda é a melhor das alternativas

A velocidade do crescimento demográfico de Brasília, em um grau superior ao planejado, constitui um dos maiores problemas do Governo do Distrito Federal no que se refere a manutenção da oferta de transporte coletivo a nível compatível com a demanda. A lenta perda de terreno nesses 20 anos, deixou um saldo negativo no setor de transporte coletivo não só quanto à infraestrutura viária mas, principalmente, quanto à sua atuação operacional, ou seja, com uma frota insuficiente, desgastada e operada por pessoal destreinado.

Duas alternativas foram propostas no início do governo a primeira com base em um sistema montado na estrutura rodoviária e a segunda a partir de um transporte eletrificado. Chegou-se a conclusão — acrescentou — de que pelo menos durante esta fase de demanda de transportes coletivos deveria permanecer a estrutura rodoviária. Definido isto, passou-se a buscar o projeto que pudesse materializar as soluções dentro do conceito da tecnologia rodoviária. As razões básicas para a manutenção dessa tecnologia foram dadas pelas constatações de que, a nível de transportes, se tem três caminhos a seguir: o subterrâneo, o de superfície e o elevado.

O governo do Distrito Federal acredita que pelo menos na atual fase, o transporte subterrâneo não deve ser implantado em Brasília, pelo seu elevado custo. Para a construção do metrô, segundo comprovou, são necessários US\$ 60 milhões por quilômetro e só se justifica para uma população a ser transportada da ordem de 40 mil pessoas por hora. Sobre os transportes elevados ele disse que o custo fica entre 35 e 40 milhões de dólares por quilômetro. Então, só se justifica, também, para uma população a ser transportada da ordem de 40 mil passageiros por hora.

"O transporte de superfície, rodoviário ou ferroviário, é o mais compatível para o Distrito Federal, nesta década de 80, pelo seu custo operacional e pelas características da demanda principalmente nas cidades-satélites" — concluiu Maciel. E para exemplificar lembrou que, atualmente, um usuário da Ceilândia toma um ônibus para o Plano Piloto que trafega por uma via única, até a Estação Rodoviária. A partir daí ele é obrigado a usar outro coletivo que o transportará para seu destino final, quando o ideal seria um transporte que atendesse à origem e o destino do passageiro.

Rodoviário

O Programa de Transporte Coletivo — Transcol — definiu três vias de penetração das cidades-satélites ao Plano Piloto: W/3, L/2 e Eixos Auxiliares, com extensão até a Asa Norte, fazendo com que a linha não tenha fim na Rodoviária. Para isto, várias providências já foram e estão sendo tomadas. No ano passado, foram adquiridos mais 410 ônibus, sendo 210 para substituição daqueles com mais de 10 anos de uso e, 200 para ampliação da frota. Em 1981, está prevista a aquisição de mais 314 ônibus dos quais 125 para substituição e 189 para ampliação.

Paralelamente à ampliação da frota, o Transcol previu ainda a definição de faixas exclusivas em algumas vias do Distrito Federal a fim de permitir uma maior agilização do transporte coletivo. Atualmente existe, em todas as vias um transporte partilhado entre ônibus, motocicleta, automóvel particular, táxi e pedestre. De acordo com o projeto ficou demonstrado que em algumas vias haverá necessidade de faixas prioritárias para ônibus, como nos eixos auxiliares. Outro ponto é o da prioridade física e operacional para o ônibus com semáforos atuados pelo próprio motorista e construção de dez terminais rodoviários.

Ferrovário

Pelo que ficou estabelecido do projeto Transcol, elaborado pelo Ministério dos Transportes, a solução indicada, a longo prazo, para melhorar o sistema de transporte coletivo urbano é o uso da tecnologia ferroviária. Ainda de acordo com o projeto, deve ser mantido o mesmo itinerário de coleta e distribuição dos coletivos rodoviários, criando-se, entretanto, um eixo de alta capacidade, com equipamento ferroviário, ligando o Plano Piloto aos núcleos urbanos localizados ao sul.