

## O Programa de Transporte Urbano de Brasília: discussão e especulações – uma abordagem ambiental\*

Gabriela de Souza Tenorio | Reinaldo Germano dos Santos Júnior

### resumo

Este artigo discute o Programa de Transporte Urbano de Brasília. Brasília é uma metrópole dispersa, com grandes as distâncias casa-trabalho, e padrões de expansão que estão apenas piorando este panorama. O Programa de Transporte Urbano foi criado em 2007 e espera uma redução na emissão de gases tóxicos à atmosfera. Segundo ele, isso será obtido por meio de ações que aumentem a fluidez do tráfego e diminuam os engarrafamentos. Nada é mencionado sobre o que fazer com o crescente aumento de veículos privados na cidade (um milhão, em maio de 2007), que estarão ainda mais livres para circular assim que as soluções convenientes previstas forem implantadas. Tendo em mente que qualquer omissão relacionada à frota de veículos privados é uma ação que a favorece, e que, portanto, será não inclusiva e ambientalmente perigosa, este artigo analisa os objetivos e implicações do Programa, assim como oferece um cenário alternativo a ele.

**Palavras-chave:** Brasília, Programa de Transporte Urbano, abordagem ambiental.

### abstract

*This paper discusses Brasília's Urban Transport Program. Brasília is a sparse metropolis where distances between home and work are big, and the expansion trends are only making this panorama worse. The Urban Transport Program was created in 2007 and expects a reduction in the amount of toxic gases emitted to the atmosphere. It explains that this will be achieved by solutions that will increase traffic fluidity and decrease traffic overcrowding. Nothing is mentioned about what to do with the rising number of private vehicles in the city (a million, in May, 2007), that will feel even more free to circulate with all those convenient solutions. Having in mind that any omission related to the private vehicle fleet is an action that favors it, and, thus, will be environmentally dangerous and non inclusive, this paper analyzes the Program's goals and its implications, as well as offers it an alternative scenario.*

**Keywords:** Brasília, Urban Transport Program, environmental approach.

\*Artigo apresentado originalmente em inglês no 45º Congresso Internacional da ISOCARP – International Society of City and Regional Planners. Porto, Portugal, out. 2009.

## 1. Introdução

Brasília é, de nascença, uma *high carbon city*, ou uma cidade que emite altos valores de CO<sub>2</sub>. Da sua concepção original rodoviarista às suas políticas de expansão e ocupação de solo, tudo tem reforçado a característica de que o carro – e não o pedestre – é a medida tanto das suas políticas de planejamento urbano quanto das mais corriqueiras ações do poder público na cidade. Uma jornalista, ao comentar em sua coluna diária que seu carro havia ido para o conserto, e que por isso ela havia ficado “órfã de carro” por “27 longas e atordoadas horas”, escreve: “*Parece meio antipático e desrespeitoso para com o milhão e meio de brasilienses que não têm um quatro rodas à sua disposição, mas é fato, cru e nu: quem não tem carro nesta cidade vive como um naufrago*” (Freitas, 2009).

Apesar de a cidade favorecer o carro, e possuir uma frota que em maio de 2009 era de 1.086.015 veículos, dos quais 75% são automóveis (IBGE e DETRAN-DF), mais de 63% da população ainda se desloca por meio de transporte público e não motorizado. No entanto, este padrão de mobilidade se estabelece por falta de opção, não por escolha dos habitantes com menor poder aquisitivo (Silva e Bows, 2008). O transporte público é ineficiente, insuficiente, desconfortável e inseguro (em abril de 2009 registrou-se um assalto a ônibus a cada 5 horas no DF. PMDF), e redes de calçadas e ciclovias são precárias ou inexistentes, o que desestimula o uso do transporte não motorizado e coloca seus usuários em situações de desconforto e risco (46.5% das 456 vítimas fatais do trânsito em 2008 eram pedestres ou ciclistas. DETRAN-DF). Transporte público e não motorizado em Brasília é, portanto e lamentavelmente, visto como coisa de pobre.

Não por acaso, carro é um dos bens de consumo mais cobiçados pela população, que cresceu 20% de 2000 a 2007, enquanto a frota de veículos cresceu 65%, no mesmo período. O efeito do espraiamento suburbano típico da expansão da cidade faz com que uma família de classe média de 5 pessoas que vive a 20 Km do centro gaste 450 litros de gasolina e emita 7.3 ton de CO<sub>2</sub> por mês com seus dois carros. Diariamente enfrenta-se 60 Km de congestionamento nas vias do DF (contribui para isso o fato de 60% dos carros que circulam transportarem apenas seu condutor); há um déficit de aproximadamente 30 mil vagas de estacionamento no centro da cidade, o que faz com que automóveis invadam áreas verdes e áreas livres públicas em busca de espaço. A insatisfação, por parte de todas as parcelas da população, é geral, e os prejuízos sócio-ambientais advindos desta situação são enormes.

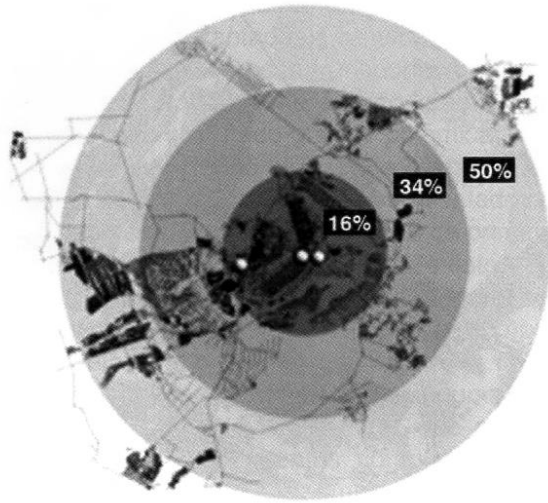
Frente a esta situação, o Governo do Distrito

Federal – GDF – aprovou, em 2007, um Programa de Transporte Urbano para aprimorar o transporte público da capital. A iniciativa, chamada de Brasília Integrada, pode ser considerada um grande avanço neste campo, especialmente por ter como objetivo geral: “*promover a mobilidade no Distrito Federal de forma a aumentar a integração dos núcleos urbanos e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população*”. No entanto, concentra-se apenas no transporte público coletivo e não contempla todas as possíveis formas de deslocamento na cidade e sua interação, nem as associa a estratégias de uso e ocupação de solo. Mais preocupante do que isso: não explicita a opção de alterar o modelo de mobilidade da cidade, desencorajando o uso automóvel particular: a única opção que, com todos os seus desdobramentos e implicações, pode fazer com que Brasília passe a ser, progressivamente, uma *low carbon city*, ou uma cidade que emite baixos valores de carbono.

Este trabalho, após caracterizar brevemente a estrutura urbana da cidade, analisa os objetivos e intervenções do Programa de Transporte Urbano do DF enquanto comenta as conclusões presentes no Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica (relevante documento complementar, elaborado para fins de obtenção de financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID) e discute suas implicações. Ao final, especula sobre possíveis soluções que sejam complementares ou alternativas às do Programa e que possam contribuir para uma mobilidade urbana com baixa emissão de CO<sub>2</sub> no DF.

## 2. Brasília

Brasília é uma metrópole peculiar no que concerne à ocupação do território. Ela é uma das cidades mais dispersas do mundo e a sua densidade populacional, à diferença de outras cidades, aumenta à medida em que se afasta do centro. Nesse centro, que dista 11 Km do seu centro morfológico – área mais acessível à cidade como um todo – estão concentrados 80% dos empregos formais nela existentes. Some-se a isso o fato de pouco mais de 15% da população viver a um raio de menos de 10 Km de distância dele, e temos como resultante grandes distâncias emprego-moradia. As implicações na mobilidade são evidentes. O mapa a seguir (Figura 01) ilustra a realidade de Brasília, que aqui é considerada não apenas como o Plano Piloto – a parte que materializa o projeto de Lucio Costa e é o núcleo principal da área tombada da cidade – mas como todo o DF: 2.455.903 habitantes (que cresce para 3.263.535 habitantes, quando consideramos as cidades dormitório do entorno imediato). A frota de veículos registrados no DF



**Figura 01:** Mapa do DF. As circunferências indicam raios de 10, 20 e 30 Km de distância do centro de empregos. Em porcentagem está registrada a população que vive dentro deste intervalo espacial, segundo censo de 2000, IBGE. Em branco estão as áreas que concentram a maioria dos empregos formais da metrópole. Em preto, está marcada a localização do seu centro morfológico.

é de 964.534 e isso configura um média de 2,5 pessoas por veículo. Os dados são de 2007.

A política de expansão adotada desde o início da construção da cidade foi a de se criar assentamentos principalmente baseados na habitação unifamiliar, distantes do Plano Piloto, muitos deles tendo surgido a partir da realocação de invasões/favelas removidas. Eram local de moradia daqueles com baixo poder aquisitivo que dependiam da oferta de empregos do Plano Piloto e que, para deslocar-se, frente às grandes distâncias, tinham como única alternativa o transporte público rodoviário. Estes locais se adensaram, mas a quantidade de empregos que oferecem ainda é irrelevante, e seus habitantes, muitos agora motorizados, continuam dependentes do deslocamento diário ao centro.

A cidade se configurou polinucleada, e bairros destinados a baixa renda continuaram sendo criados longe do centro. A classe média começou a ocupar ilegalmente terrenos ao redor da cidade, muitos deles públicos e em áreas de proteção ambiental, prática que persiste até hoje. Ela também mereceu setores que vêm sendo criados para ela, como Águas Claras – o bairro mais verticalizado do DF – que surgiu para justificar a linha de metrô entre o Plano Piloto e a cidade-satélite de Taguatinga. A construção do metrô foi um grande passo para articular os núcleos da cidade, e hoje ele vai até Ceilândia e Samambaia.

O movimento pendular, a falta de conexão entre as partes da metrópole, a existência de vazios urbanos e áreas de baixa densidade em locais completamente servidos por infraestrutura – de transporte, inclusive – contribuem para Brasília ter, hoje, um sistema de transporte público caro, ineficiente e nada atraente. A bicicleta sempre foi relacionada apenas a atividades de lazer, e o pedestre sempre pareceu ter menos direitos que o automóvel.

### 3. O Programa de Transporte Urbano do DF – Brasília Integrada: discussão

O Brasília Integrada institui o Sistema Integrado de Transporte do DF e o Sistema de Bilhetagem Automática, de acordo com o que consta na Lei Distrital 4011-2007, e dá outras providências para alcançar seus objetivos de mobilidade.

Estas providências buscam, basicamente:

- aprimorar o serviço do transporte público – combate ao transporte pirata; renovação de frota; ampliação de frota rodoviária e metroviária; implantação de VLT; ampliação de rota metroviária; integração de modais; introdução da bilhetagem automática; criação de corredores exclusivos para ônibus; implantação de terminais, pontos de transferência e abrigos e
- desafogar o trânsito - ampliação de vias; construção de vias marginais; construção de novas vias; ampliação de pontes e viadutos e construção de viadutos.

É inegável o avanço que o Programa traz para o Distrito Federal. A ampliação das atuais linhas do metrô; a ligação do aeroporto com a cidade por meio de um eixo viário acessível (iniciativa que tem forte relação com o fato de Brasília ser uma das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014) e a preocupação com a diminuição dos tempos de trajeto e com o aumento do conforto e segurança dos usuários de transporte público são todas ações necessárias e oportunas.

Apesar disso, o Programa esbarra numa falha de abordagem. De acordo com o Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica, busca-se implementar um sistema integrado de transporte direcionado “aos usuários, marcadamente os de menor renda, que são dele cativos”, ao invés de



Figura 02: Brasília Integrada – espacialização das intervenções. Fonte: GDF, 2007.

ser direcionado a todos os habitantes da cidade, inclusive – e principalmente – àqueles que não o utilizam. Isso porque, os “usuários cativos” em sua esmagadora maioria, pegam ônibus e metrô ou percorrem grandes distâncias a pé ou de bicicleta por falta de opção. Ainda que os ônibus sejam mais novos e andem mais rápido, assim que essas pessoas tiverem condições de adquirir e manter um automóvel, muitas delas o farão. Segundo um morador: “Há um jeito confortável de se viver em cada cidade. Em Brasília, o único jeito é possuindo um carro”.

Por que isso? Porque apesar do transporte público ser aprimorado, a cidade continua preocupada com o conforto do automóvel, que não recebe uma política explícita de desencorajamento dentro do Programa, embora nele esteja claro que o carro deve ser preterido em favor do transporte público e não motorizado. Quando se pretende realizar uma ação voltada para o transporte público sem penalizar o transporte particular, o carro continua sendo uma opção ainda mais tentadora.

Tome-se como exemplo a criação dos corredores exclusivos para ônibus. Quando o ônibus vai mais rápido, isso é um fator positivo para favorecer a equidade e tornar o transporte público algo atraente. Ocorre que os corredores serão feitos apenas em avenidas que terão sua capacidade viária aumentada, ainda que muitas delas já possuam três faixas. Ou seja, os ônibus terão uma faixa exclusiva, mas os automóveis terão a pista inteira para si. Como bem resumiu um internauta em um grupo de discussão sobre o Brasília Integrada: “Todo mundo está torcendo para que o novo sistema dê certo para poder andar com

*o seu carro tranquilamente em vias menos congestionadas! Não vejo ninguém com projetos de usar apenas o transporte público e deixar seus 4 ou 5 carros na garagem!”*

A intenção de desafogar o trânsito é, sem dúvida, benéfica, e deve ser perseguida. A motivação para isso, no entanto, não deve ser a preocupação em dar espaço suficiente a todos os carros que hoje circulam na cidade e aos que ainda virão inevitavelmente a integrar a atual 5ª maior frota de automóveis do Brasil. Deve, sim, ser o compromisso com um padrão de mobilidade mais sustentável e ambientalmente desejável, num cenário de menos automóveis nas ruas, mesmo que a frota cresça. Assim como vem sendo feito com sucesso em muitas cidades do mundo, ao invés de se aumentar o número de pistas, criar vias marginais e construir novos viadutos, dever-se-ia diminuir a capacidade viária destinada exclusivamente aos carros, em favor dos demais meios de mobilidade.

É importante acrescentar, ainda que não faça parte do Programa nem seja mencionada como ação complementar a ele, a intenção do governo em solucionar o problema do estacionamento no centro, estimulando com isso o transporte particular, com a criação de 15 a 20 mil vagas, a maioria em garagens subterrâneas, que seriam construídas por meio de uma parceria público-privada.

Ainda paralelos ao Programa, mas não necessariamente integrados a ele, vêm projetos e iniciativas voltadas para o transporte não motorizado. Com relação à bicicleta, há o Pedala-DF, ambicioso programa que pretende construir 600

km de ciclovias pela cidade (dos quais 42 km já se encontram implantados); há uma lei distrital que permite que se possa transportar bicicletas no metrô, mas que, frente à superlotação deste modal, vem causando grande polêmica; há a previsão do serviço de aluguel de bicicletas em terminais de integração, cujo preço aventado até o momento é de 3 reais/hora, a partir da primeira meia hora, que se pretende gratuita (e este valor não gerou a mesma reação que a do preço das garagens). Há a iniciativa de recuperar e complementar calçadas, ainda que ela não esteja vinculada a um projeto específico de se criar uma rede de passeios segura e confortável, que mereça uma série de equipamentos complementares. O pedestre, segundo um membro do GDF, *“tem sido lembrado. Afinal, Brasília não é uma cidade só para carros. Todos nós, ao sairmos do carro, viramos pedestres.”*

Inverter a lógica do automóvel, como se vê, requer não apenas posicionamento quanto ao modelo de mobilidade urbana desejável para a cidade de hoje e do futuro, mas também uma mudança de cultura. Isso felizmente vem ocorrendo aos poucos, à medida em que os impactos negativos de determinadas escolhas começam a comprometer toda a qualidade do ambiente urbano.

Some-se a isso o maior desafio a ser vencido pelo brasileiro: a consciência da necessidade de adoção de um padrão de uso e ocupação do solo que favoreça uma apropriação mais democrática e sustentável da cidade, com um melhor aproveitamento de sua infra-estrutura. Em outras palavras, a necessidade de se obter uma cidade mais compacta, mais densa e com melhor distribuição das atividades em seu território. Brasília precisa imediatamente parar de crescer para além de seu perímetro urbano atual, e passar a crescer para dentro dele. Isso esbarra, logicamente, na questão patrimonial que, ao ser tratada com toda a seriedade e atenção que merece, não deve perder de vista a tênue linha entre preservação e segregação.

A última revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF – PDOT –, define a rede estrutural de transporte coletivo como elemento que articula os núcleos urbanos e induz o desenvolvimento de atividades econômicas. Dentre as estratégias elencadas pelo Plano, destacam-se as que buscam configurar novas centralidades no DF *“de forma a reduzir a segregação socioespacial e a estabelecer relações com os municípios limítrofes”* por meio: da dinamização de espaços urbanos (delimitadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos) e da implantação de pólos multifuncionais (localizados a um raio de 600 metros dos terminais de integração).

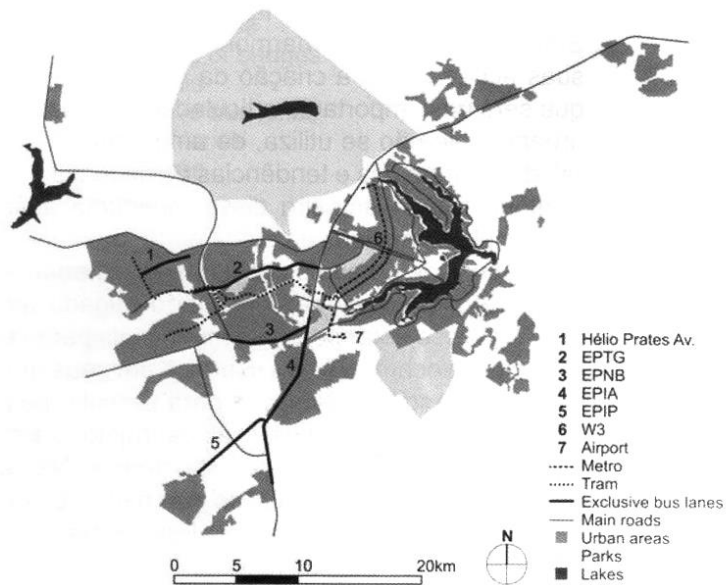
O Brasília Integrada não faz menção ao PDOT. Embora com ele se harmonizem algumas de suas ações, como a criação da via Interbairros, que será uma importante articuladora de núcleos urbanos, ele não se utiliza, de uma maneira geral, das estratégias e tendências de ocupação de território. Como amostra disso, nenhuma ação contempla os núcleos da saída norte, ou oferece alternativas de percurso circulares. O sistema de integração, da maneira como foi divulgado até agora, parece estar pensado muito mais para facilitar o deslocamento dos usuários em seus movimentos pendulares do que para permitir, pela oferta de diferentes alternativas de trajeto, o amplo acesso à cidade e ao que ela oferece. Não é atraente um transporte público que não nos permite chegar aonde queremos. Este é mais um ponto a favor do automóvel.

#### 4. A questão ambiental

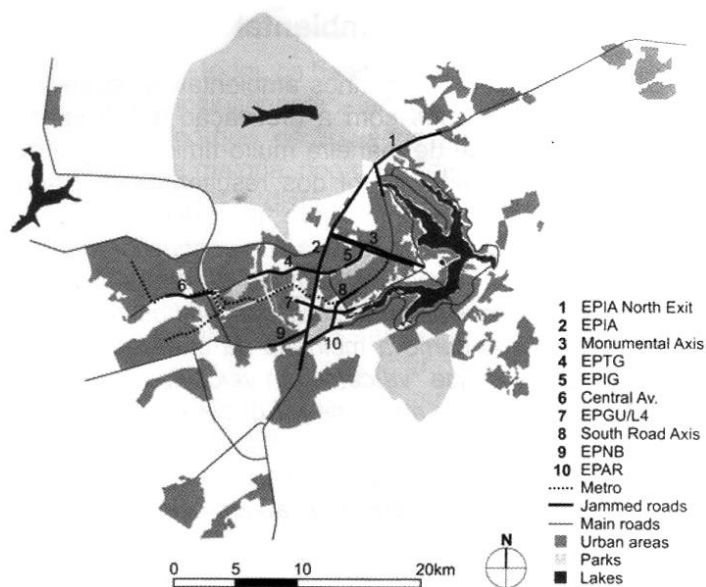
A questão dos ganhos ambientais passíveis de serem obtidos com a efetivação do Programa comparece de maneira muito tímida na sua documentação. No rol dos resultados esperados consta, por exemplo, que *“as melhorias na circulação viária e na redução de congestionamentos contribuirão para a redução da emissão de gases tóxicos na atmosfera, com efeitos ambientais positivos como a melhoria da qualidade do ar”*, uma vez que *“veículos em velocidades constantes tendem a emitir menos gases de combustão”*. Tem-se daí que esses *“efeitos ambientais positivos”* não viriam como meta a ser alcançada, mas como consequência de ações como renovação de frota, modernização tecnológica e aumento na fluidez do trânsito.

O Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica preocupa-se com o monitoramento de poluentes, mas não estabelece nada sobre os gases do efeito estufa. Nada é dito no Programa sobre emissão de CO<sub>2</sub> e, portanto, não há dados quantificados sobre seu volume atual nem sobre perspectivas de sua redução com a implementação do Programa. Ainda assim, mesmo sem valores e estatísticas, é possível inferir que, ao se manter a lógica do automóvel, que se revela por ingenuidade ou omissão nas ações presentes no Brasília Integrada, os danos ambientais, em qualquer nível, serão incalculáveis.

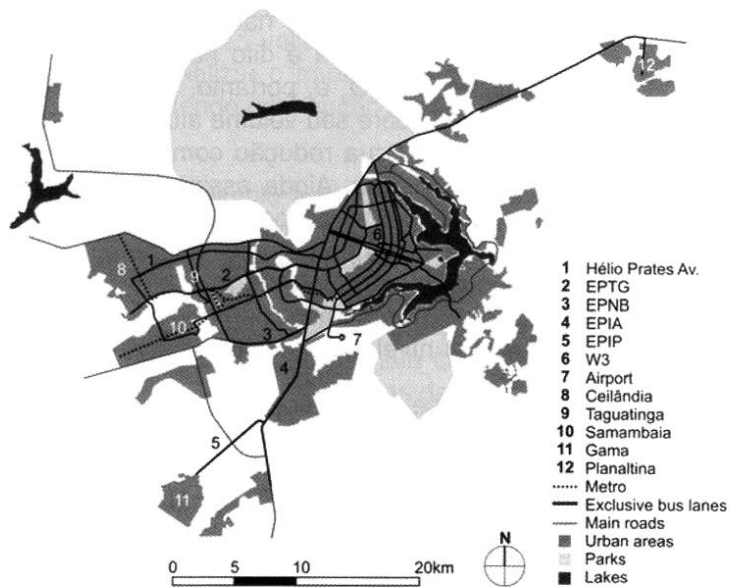
O Relatório se detém nos impactos ambientais que a etapa das obras e a implantação do Programa vão gerar no entorno, como retirada da cobertura vegetal ou aumento do escoamento superficial da água da chuva. A visão ambiental do Programa é, portanto, de caráter localizado,



**Figura 03:** Brasília Integrada – espacialização das intervenções, com destaque para as faixas exclusivas para o transporte público coletivo (linhas mais espessas) e a linha do metrô (linha pontilhada).



**Figura 04:** Engarrafamentos, nas linhas mais espessas. Baseado em: Correio Brasileiro, 16.03.2009.



**Figura 05:** Síntese das propostas, com destaque para as faixas exclusivas para o transporte público coletivo (linhas mais espessas) e a linha do metrô (linha pontilhada).

Intervenções	Vias
Implantação de faixas exclusivas para o transporte público coletivo	Av. Hélio Prates, EPTG (Estrada Parque Taguatinga), EPNB (Estrada Parque Núcleo Bandeirante), EPIP (Estrada Parque Ipê) e parte da EPIA (Estrada Parque Indústria e Abastecimento)
Adequações viárias – ônibus trafegando com prioridade do lado esquerdo	Av. Comercial, Av. Central, Via W3
Implantação de vias marginais – para aumento da capacidade viária	EPTG, EPNB, EPCL (Estrada Parque Ceilândia), EPGU (Estrada Parque Guará)
Implantação de faixa de tráfego adicional – para aumento de capacidade viária	EPNB, EPGU, EPCL, EPDB (Estrada Parque Dom Bosco), EPAR (Estrada Parque Aeroporto)
Implantação de faixa de tráfego adicional e tratamento para transporte público coletivo	Av. Samdu, Av. Comercial, Av. Estádio, EPIG (Estrada Parque Indústrias Gráficas)
Implantação de obras de arte especiais – para aumento da capacidade	EPCL, EPTG, Águas Claras, EPVP (Estrada Parque Vicente Pires), Guará, SIA (Setor de Indústria e Abastecimento), SOF (Setor de Oficinas)/Sul, EPGU, EPNB
Implantação de via de tráfego reversível, para aumento da capacidade viária	EPCL
Obras já previstas (marginais e ligação)	Ceilândia/Taguatinga, EPCL, EPTG
Implantação de acessos aos terminais da Asa Sul e Asa Norte	Plano Piloto

**Tabela 01:** Intervenções do Brasília Integrada nas vias.  
Fonte: GDF, 2007.

desvinculada da percepção de que o padrão de mobilidade do DF traz implicações globais. Mesmo assim, estes impactos para o meio ambiente local poderiam ser evitados se o transporte público fosse efetivamente priorizado.

Vale comentar especificamente sobre a implantação do VLT na Via W3, que se localiza na área tombada e possui, nos seus 13.2 km de extensão, um canteiro central de 10m de largura extremamente arborizado, além de árvores nos dois lados da via. Pode-se dizer que a imagem que os habitantes da cidade têm da W3 é fortemente influenciada pelo fator paisagístico. A solução da implantação, no canteiro central, do VLT (surgida a posteriori, já que o Programa previa corredor exclusivo para ônibus) retirará necessariamente toda a vegetação atualmente existente. Os impactos negativos desta decisão serão tanto simbólicos quanto ambientais.

## 5. Especulações

O Brasília Integrada apresenta as seguintes intervenções relacionadas a faixas exclusivas para transporte público e a linha do metrô (Figura 03). É interessante compará-las com o mapa de engarrafamentos na cidade, locais onde o tráfego literalmente para nas horas de pico (Figura 04). É possível observar que não há intervenções propostas para algumas vias, incluindo algumas dentro da área tombada, especialmente o Eixo Monumental, onde há grande concentração de empregos. A expansão dos canais de circulação que possuem áreas críticas não acompanha toda a sua extensão. Apenas 15 dos 30 Km de vias congestionadas receberão faixa exclusiva para transporte público.

As demais intervenções estão listadas na Tabela 01.

As propostas que vêm a seguir encontram-se fundamentadas na discussão estabelecida ao longo do trabalho, e têm como objetivo explícito o estímulo ao transporte público e o desestímulo ao transporte individual, com vistas à redução das emissões de CO<sub>2</sub> na cidade.

Inicialmente, isso é feito considerando-se um contexto de ocupação que, respeitando as características que fazem de Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade, prioriza: a cidade compacta, a eliminação de vazios, o aumento da densidade, a habitação coletiva, a mistura de usos, o crescimento ordenado para dentro dos limites das atuais áreas urbanas consolidadas, para que não se avance mais no território natural ou cultivado; e rejeita: o modelo de expansão por condomínios, ocupações ilegais e intervenções que causem grande impacto ambiental.

Partindo das intervenções previstas no Brasília Integrada e da implantação do sistema integrado e do sistema de bilhetagem automática, a presente proposta aumenta em 700% o número de Km de vias com faixas exclusivas ou corredores para transporte público. Para isso, na maior parte dos casos, a solução foi simplesmente reservar uma ou duas faixas já existentes da via para o uso do transporte público, ao invés de ampliá-la. Dentre as diretrizes que levaram a isso, estão:

- reduzir o espaço de circulação do transporte privado;
- evitar que as vias se tornem barreiras no tecido urbano (com isso, estimula-se o transporte a pé, pois os pedestres não se verão obrigados ao incômodo ou à insegurança de utilizar passagens aéreas ou subterrâneas para realizar a simples operação de cruzar uma rua);

- trazer às vias o aspecto de rua, e não de rodovia, para que o trânsito nelas se torne mais amigável, o que traz mais segurança a todos os envolvidos, em especial ao pedestre e ao ciclista;
- impermeabilizar o mínimo possível o solo;
- manter ao máximo a cobertura vegetal e
- economizar milhões em recursos financeiros, energéticos e ambientais ao não se propor a construir faixas adicionais, vias marginais ou mais obras de arte na cidade (que findam sendo mais barreiras para os pedestres), salvo em poucos casos em que a atual largura da via frente ao seu papel na cidade o exigir. Esta economia deve ser integralmente revertida em prol do transporte público e não motorizado.

A solução foi disseminada por todo o território, não se concentrando apenas na sua porção sul e sudoeste e traz as seguintes providências:

- Fazer com que os corredores da Av. Helio Prates, EPTG, EPNB e EPIP chegassem até o centro da cidade com faixas exclusivas. Com isso, vieram intervenções nas vias que são complementares a estes percursos, como por exemplo a EPIG, prolongamento do corredor da EPTG, onde deve ser construído pouco mais de 3 Km de faixa para transporte público. Em prol da continuidade dos corredores, eventualmente foi necessária a criação de novos trajetos.
- Não realizar as intervenções previstas para a EPTG e a EPNB (vias marginais, alargamento de vias, construção de obras de arte): apenas reservar uma pista para o corredor de ônibus.
- Contemplar o Eixo Sul-Norte (do Gama até Planaltina), que abrange a via estruturadora mais integrada e mais central da cidade: a EPIA (Holanda, 2002). Esta providência busca suprir uma lacuna do Programa, que é ignorar a saída norte como parte da estrutura viária. Nele, o investimento para a construção de faixas exclusivas será maior, devido à sua dimensão e ao fato de apenas 1/3 dele possuir três faixas.
- Retomar a proposta original de se optar pelo ônibus na Via W3, só que agora em corredor, solução muito mais econômica que preserva tanto a vegetação do canteiro central quanto a imagem da via nos habitantes da cidade.
- Reservar faixas exclusivas na EPAR, Eixo monumental e Eixo rodoviário. Estas três vias não receberam intervenção no Programa,

mas, são de extrema importância para ligação dos corredores já descritos com o centro de empregos, distribuição de pessoas na cidade e ligação do aeroporto.

- Estabelecer uma rota circular, dita Anel Plano Piloto, com o objetivo de estruturar as novas ocupações na parte noroeste da cidade, interligar os demais corredores à área central,

Tipo	Nome da via	Intervenções (km)				
		Reserva de faixas para TE de TP		Construção de		
		1 faixa por sentido	2 faixas por sentido	1 faixa para TE de TP	1 faixa por sentido para TE de TP e 1 para TG	via com 3 faixas por sentido: 2 para TG e 1 para TE de TP
Corredor	EPTG	21,7		3,6		
	EPNB	8				
	Eixo Sul-Norte	26,5		50,4		
	W3	13,2				
	EPAR	4,8				
	Eixo Rodoviário	17,2				
	Eixo Monument.		9,8			
	Anel Plano Piloto			9	2	3
Faixa exclusiva	L2	14				
	L3	4,1				
	L4	20				
	N3	2		3,5		2
	S3	2				2
	N4	1,4				
	EPAA	1,6		3,4		
	ESPM	4,4				
	Ponte JK	6,8				
	EPCL	14,3				
	EPGU	8,7				
	Ceil. Centro Taguat. N	11,3		3,8	4,8	10
	Comercial Taguatinga	5,7				
	EPCT	6,4		3,5		
	EPVP			2,4	5,6	
	Interbairros					16
	Anel Tagua Ceil. Sam.	,5		8,8		
<b>Total</b>		<b>197,6</b>	<b>9,8</b>	<b>88,4</b>	<b>12,4</b>	<b>33</b>

Tabela 02: Cálculo da proposta (em Km). TE= Tráfego Exclusivo; TP=Transporte Público; TG=Tráfego Geral



e faixas exclusivas para facilitar a locomoção na área tombada da cidade.

- Reservar faixas exclusivas para o transporte público mesmo em vias onde hoje não haja grande demanda, e que não possam receber grandes densidades em sua faixa lindeira por restrições de tombamento (caso da L4, que deve ter características mais bucólicas). O objetivo é aproveitar infraestrutura disponível e criar a cultura do ônibus.
- Reservar faixas exclusivas para o transporte público, em grandes avenidas existentes ou propostas onde hoje não haja grande demanda, mas que tenham grande potencial para isso. O objetivo é prepará-las para absorver as atividades advindas da implantação dos pólos multifuncionais ou das áreas de dinamização previstas pelo PDOT.
- Articular corredores e vias com faixas exclusivas para abranger toda a cidade, proporcionando alternativas de trajeto e favorecendo o direito à cidade.

A proposta pressupõe: a prioridade absoluta ao pedestre em todas as ações; a utilização de veículos que sejam seguros, pouco poluentes e adaptados a pessoas com deficiência; a implantação de toda a sinalização e equipamentos correlatos às iniciativas; a implantação de um serviço fácil e eficiente de informação ao cidadão; a adequação das baias de ônibus para favorecer a fluidez do transporte público; a não construção de novas vagas de estacionamento no centro; a cobrança do estacionamento em local público; a criação de uma rede cicloviária e de calçadas em toda a cidade; o estabelecimento de um plano de simplificação da geometria viária do DF que busque eliminar soluções de desenho que favoreçam o tráfego de carros em alta velocidade.

A Tabela 02 mostra o resumo das propostas e o seu cálculo em Km por tipo de intervenção.

## 6. Conclusão

Brasília só vai começar a se transformar numa low carbon city quando o transporte público e o não motorizado triunfarem. Isso significa apenas uma coisa: eles precisam ser uma opção. Raras ainda são as pessoas que optam hoje por estes meios de transporte por sua consciência ambiental, e não se pode esperar que esta consciência contagie a todos e se transforme em ação imediatamente. É, sim, papel do governo, e de todo cidadão que se preocupa com a mobilidade na cidade, envolver-se no debate para ouvir e propor soluções. No que tange ao transporte público, estas soluções devem, necessariamente,

fazer com que ele se mostre, em comparação ao carro, muito mais eficiente, rápido, confortável, prático e seguro.

O Brasília Integrada vem em hora oportuna e tem pontos extremamente positivos, mas suas intervenções, muitas vezes, ao invés de favorecer seus objetivos, estão apenas nos desviando da solução do problema. Estas breves especulações procuraram mostrar que muito pode ser feito com a atual e generosa estrutura viária do DF sem que se necessite fazer grandes gastos; que não se pode deixar de integrar política de mobilidade com política de uso e ocupação do solo; e que investindo menos em estrutura viária é possível se fazer muito mais pela mobilidade sustentável.

Espera-se que, em breve, a busca pela melhoria ambiental seja uma meta, e não uma consequência das nossas políticas de transporte; e que em Brasília todos passem a ser órfãos de carro... por livre e espontânea vontade.

## 7. Referências

COSTA, Lucio (1957). Relatório do Plano Piloto de Brasília.

FREITAS, Conceição. Crônica da Cidade. Órã de carro. **Jornal Correio Braziliense**, 27.5.2009

HOLANDA, Frederico de et al. (2002) "Eccentric Brasilia", *Urban Design International*, vol. 7, p. 19-28.

IBGE (2002) Base de informações por Setor Censitário. Censo 2000. Resultados do universo. Distrito Federal. [Information data per census zones] Rio de Janeiro: Fundação IBGE (CD-ROM).

IBGE (2007) Contagem da População 2007 e Estimativas da População 2007 [Populationcount 2007 and population estimates 2007], Brasília: Diário Oficial da União, 05/10/2007.

SANTOS JÚNIOR, Reinaldo. (2009) o metrô e uma nova configuração urbana para Brasília. Anais do XIII Enanpur. Florianópolis. (CD-ROM)

SILVA, C e BOWNS, C. (2008). Transporte e equidade – ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Cadernos Metrópole** 19, p 293-317.