



**Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa
Lato Sensu em Serviço Social – Justiça e Direito Humanos
Trabalho de Conclusão de Curso**

**REFLEXÃO SOBRE A POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DO DISTRITO FEDERAL: DESAFIOS ATUAIS**

**Autora: Francisca do Nascimento Vieira de Freitas
Orientadora: Prof^a. Mestre Ludmila Weizmann Suaid Levyski**

**Brasília - DF
2014**

FRANCISCA DO NASCIMENTO VIEIRA DE FREITAS

**REFLEXÃO SOBRE A POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DO DISTRITO FEDERAL: DESAFIOS ATUAIS**

Artigo apresentado ao Programa de Pós-Graduação Lato Sensu em Serviço Social da Universidade Católica de Brasília, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Serviço Social, Justiça e Direitos Humanos

Orientadora: Prof^a. Mestre Ludmila Weizmann Suaid Levyski

Brasília
2014

Dedico este trabalho aqueles que como eu acreditam, e não medem esforço para conquistar a vitória em nome do bem.

A minha coordenadora e orientadora Ludmila Weizmann Levyski, pelo seu desprendimento, e paciência dispensado a minha pessoa; a minha amiga Valdi Maria Almeida, a qual não mediu esforço, e nas dificuldades do caminho me ajudava a varrer as pedras para chegarmos sem tropeço ao nosso objetivo final; a minha família, esposo, filhos, netos que nesse período tiveram toda paciência e compreensão, colaborando para o meu crescimento pessoal.

“Esse estudo não é puramente teórico; o objeto dessa investigação não é saber o que é virtude, mas como se tornar bom, e esse é o seu único benefício. Por tanto, deve-se considerar a maneira certa de realizar as ações.”

(ARISTÓTELES adaptado)

“O objeto do conhecimento mais elevado é a natureza essencial do bem, do qual deriva o valor de tudo que é bom e certo para nós.”

(PLATÃO).

“Se um homem realiza um feito louvável, que o repita várias vezes; que desenvolva a ância de fazer o bem, pois felicidade é o resultado de acúmulo de mérito”.

(BUDA)

REFLEXÃO SOBRE A POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL: DESAFIOS ATUAIS

FRANCISCA DO NASCIMENTO VIEIRA DE FREITAS

RESUMO

Esta é uma reflexão pautada na política de transporte público, no tocante o atendimento aos cidadãos que utilizam o transporte coletivo no Distrito Federal. Neste sentido, este trabalho tem como finalidade, analisar a Política de Transporte Urbano, sua legislação e gestão no DF, com intuito de identificar se há ou não irregularidade na prestação desses serviços prestados a sociedade. Para responder a esse questionamento, a pesquisa situou-se na revisão bibliográfica com vistas a consolidar a reflexão teórica sobre os temas:. Neste artigo foram apresentados e analisados: o histórico do transporte público no mundo; a política de transporte urbano no Brasil; a mobilidade urbana no Brasil, a organização do transporte público coletivo no Distrito Federal; uma reflexão sobre os desafios da política de transporte no DF. Conclui-se que, apesar do esforço do Estado em implementar ações no que diz respeito à política de transporte público urbano de Brasília e do DF, inovando, colocando novos ônibus para integrar a frota nas cidades e os investimentos em infraestrutura, nota-se que o transporte coletivo da capital não tem sido satisfatório no desempenho dos serviços prestados à população e à sociedade como um todo e ainda há muitos desafios a superar.

Palavras-chaves: políticas de transporte público; direitos do usuário do transporte público; Distrito Federal

REFLECTION ON THE POLICY OF THE FEDERAL DISTRICT PUBLIC TRANSPORTATION : CURRENT CHALLENGES

ABSTRACT

This is a reflection based on public transport policy , as regards service to citizens using public transportation in the Federal District . Thus, this paper aims to analyze the Urban Transport Policy , its legislation and management in DF , in order to identify whether there are irregularities in the provision of these services to society. To answer this question , the research was situated in the literature review with a view to consolidating the theoretical reflection on the topics . This article were presented and analyzed : the history of public transport

in the world ; the urban transport policy in Brazil ; urban mobility in Brazil , the organization of public transportation in the Federal District ; a reflection on the challenges of transport policy in DF . We conclude that , despite the efforts of the State to implement actions with regard to the urban public transport and Brasilia DF policy , innovating , putting new buses to join the fleet in cities and infrastructure investments , we note that public transport in the capital has not been satisfactory in the performance of services for the population and society as a whole and there are still many challenges to overcome .

Keywords: public transport policy; user rights of public transport; Federal district

INTRODUÇÃO

As políticas públicas tem papel fundamental para que as cidades se desenvolvam e um país possa ser considerado desenvolvido. Para isso, faz-se necessária a implementação de políticas públicas de qualidade como: habitação, educação, segurança, saneamento básico, transporte, lazer e saúde.

Para Gomide (2006), a divulgação de pesquisas a respeito das condições de mobilidade urbana das populações de baixa renda do país e da iniquidade no acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades introduziu o tema nas discussões das políticas públicas brasileiras.

Os estudos e pesquisas realizados concluíram que as populações de baixa renda das grandes metrópoles brasileiras estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, um serviço público de caráter essencial, conforme a Constituição Federal de 1988. Tal privação contribui para a redução de oportunidades, pois impede essas populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem (escolas, hospitais, lazer, emprego etc.). (Idem, 2006, p.242)

Neste contexto, considera-se muito importante a discussão sobre qualidade dos serviços prestados ao cidadão pela política de transporte público. Esse artigo visa contribuir para um melhor entendimento em relação à política de transporte público do Distrito Federal frente à necessidade do usuário do serviço.

Este estudo, situa-se no campo de discussão do Serviço Social e dos Direitos Humanos, por entendermos que o direito a um transporte público de qualidade insere-se nessa discussão. Concordamos com Ruiz que afirma:

O debate em torno dos direitos humanos possui várias dimensões. Dentre elas, cito três. Uma, o estabelecimento de critérios mínimos para a vida com dignidade já em disputa na sociedade em que se vive. A segunda, aquela que, a partir da denúncia do não cumprimento das previsões legais, obtidas a partir das lutas entre classes e/ou segmentos sociais, fomentam a mobilização popular em torno dos direitos já

conquistados na esfera legal, mas ainda não efetivados na vida concreta. Mas há uma terceira dimensão, a do devir. Trata-se, a partir da crítica à materialidade dos acontecimentos históricos, apontar a necessidade de construção de outro modelo societário e outra sociabilidade, efetivamente justos. Neste patamar, o debate dos direitos humanos constitui-se em importante instrumento de denúncia dos limites e possibilidades da sociabilidade do capital (2013, p.77).

Entende-se que o serviço de transporte brasileiro deve seguir regras e normas, regras essas que são feitas para serem obedecidas, bem como, normas, para serem cumpridas. E, dentro desses parâmetros, o trabalhador proletário tem muitas dificuldades em cumprir sua jornada de trabalho sem atrasos, devido ao descaso das empresas que prestam o serviço e devido à má gestão da política.

O objetivo geral desse estudo é identificar os aspectos constituintes da política de transportes do Distrito Federal e os objetivos específicos são: conhecer o processo de mobilidade urbana no DF e Identificar a política adotada pelo Estado para melhorar a qualidade do transporte urbano no DF.

A metodologia utilizada nesta pesquisa foi a revisão bibliográfica, que segundo Lakatos e Marconi (2000), trata-se do levantamento, seleção e documentação de bibliografias já publicada sobre o tema que está sendo pesquisado, no caso: o transporte público do Distrito Federal, na perspectiva do direito do cidadão.

Este trabalho subdivide-se em seis partes. A primeira trata sobre um breve histórico do transporte público no mundo; a segunda parte é com relação à política de transporte urbano no Brasil; a terceira parte é sobre a mobilidade urbana, a quarta parte é sobre a organização do transporte público coletivo no Distrito Federal; , a quinta parté uma reflexão sobre os desafios da política de transporte no DF e a sexta parte é a conclusão.

1. BREVE HISTÓRICO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO MUNDO

A problemática do transporte urbano é um importante tema de pesquisa acadêmica por ser uma questão que envolve o cotidiano de milhões de pessoas no Brasil. Para Brinco (1985), uma das demonstrações dessa realidade são as migrações urbanas alternantes, que são as viagens de ida e volta ao trabalho, ponto crítico no funcionamento das metrópoles na atualidade.

Em 1662, sob a inspiração de Blaise Pascal e de seus associados ,criou-se o fiacre a cinco vinténs (moeda da época), esse foi o primeiro modo de transporte verdadeiramente adaptado ao meio urbano. O fiacres é um tipo de carro puxado a cavalo ou uma carruagem. Após esse ensaio, necessitou-se aguardar os primeiros anos do século XIX para a sua reentrada em cena. Foi em 1827 o ano que marcou o início do ponto de partida da carreira do ônibus à tração animal em Paris, onde ligeiramente alastraram-se pelas principais cidades do mundo (BRINCO, 1985). Em 12 de setembro de 1908, foi aprovado o projeto que concedeu o privilégio de transporte coletivo sobre trilho à Companhia de Carris Urbanos, e em 24 de outubro do mesmo ano, se

apresenta os primeiros bondes a burro em Aracaju. (STIEL, 1984). .As primeiras tentativas de organização de um serviço de transporte público no Brasil vieram tardiamente, de acordo com Brinco (1985), pois foi somente em 1895 que criou-se a agência de aluguel de tilburis e carroças na cidade de São Paulo. Esse modo de transporte era uma das principais opções de deslocamento na zona urbana (BRINCO, 1985).

Para Coelho e Serpa (2001), no século XX, o início do pós-guerra deu vazão à indústria automobilística no Brasil: houve uma acentuada participação do transporte público de massa nos grandes centros urbanos, extensa propaganda por parte dos fabricantes de automóveis e a facilidade de crédito para a compra de carros particulares. Outro fator que influenciou foi o fato de o carro ser colocado como um símbolo de condição social mais elevado, pois quem possuía um carro demonstrava ser uma pessoa bem sucedida.

O elevado número de automóveis colocados no mercado anualmente foi o suficiente para abertura de políticas de investimentos em obras e edificações que, embora inadequadas, induziu a implantação de políticas para a construção de vias expressas, túneis e anéis rodoviários. Investimento esse que para sociedade era realizado em detrimento de uma política de transporte de massas voltada para a articulação das etapas de viagens. (COELHO; SERPA, 2001).

Em 1966, o trânsito se tornou um problema de segurança pública, instituindo-se nesse período, o Código Nacional de Trânsito. Houve a necessidade de construir novos paradigmas, o que equivale a um novo modelo ou novo padrão. O transporte era operado pelo sistema de concessões (e no passado era na forma de concessões imperiais e legislação monopolista) e passou desse sistema para o de transição, terceirização e privatização mantendo-se no limite de atendimento ao capital financeiro internacional, onde produtividade e competitividade são parte integrante na operação do transporte, tendo como ferramenta de adaptação às exigências jurídicas e institucionais, o Planejamento Estratégico.

Conforme o Código Nacional de Trânsito, instituído em 1966, sua ideologia de segurança pública remetia-se ao Código Penal. Já para a Constituição Federal de 1988, trânsito é Cidadania. Neste novo código, os crimes de Trânsito são julgados pelo próprio Código, este com suas penalidades e normas específicas, em que uma delas, é a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em todo o país, além de tratar de outras como, Multas, permissão provisória para dirigir e Infrações (IDAQ/ CNT, s/d, p. 66-69).

A Constituição de 1988 promoveu e consagrou o desenvolvimento urbano como atividade típica dos governos locais. Ao Governo Federal cabe encarregar-se privativamente da elaboração e execução de planos de ordenação do território, de acordo com o Artigo 21, bem como da instituição de diretrizes para o desenvolvimento urbano, que inclui habitação, saneamento básico e transportes urbanos. De acordo com o Artigo 20 , é competência da União, dos Estados e do Distrito Federal legislar sobre o direito urbanístico” (BRASIL, 1988).

A política urbana deve ser parte integrante do projeto de orientação e organização do território nacional, uma vez que as cidades constituem pontos

de determinadas configurações espaciais e de concentração da população e, conseqüentemente, da produção (SOUZA, 1992).

Entende-se que para uma promoção efetiva do transporte público, faz-se necessário a adoção de medidas práticas, enérgicas e técnicas. Deve-se para tanto reconhecer o problema dos transados nos centros urbanos brasileiros.

2. POLÍTICA DE TRANSPORTE URBANO NO BRASIL

A Constituição Federal em seu art. 1º declara que:

A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados (membros) e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: - a soberania; a cidadania; a dignidade da pessoa humana; - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; e – o pluralismo político (BRASIL, 1988).

Tal assertiva implica no fato de que todos os brasileiros são iguais perante a lei e merecem viver condignamente. Este preceito diz respeito aos direitos sociais, direitos trabalhistas e, ao se resumir esse artigo, abarca todos os direitos que o cidadão possui, inclusive o direito a um transporte público de qualidade.

A política de transporte de passageiros brasileira envolve dentro de suas ações de gestão, administração e gerenciamento, a concessão, licitação e legislação. O transporte existe por diversas razões e por fazer parte da infraestrutura econômica das cidades, desempenha importante papel no desenvolvimento do país.

Conforme a Constituição Federal de 1988, em seu Artigo 18, a divisão político-administrativo do país é compreendida pela União, os Estados, o Distrito Federal e os municípios e todos serão autônomos perante a Lei. Deve-se ressaltar que o DF é um ente federativo separado: ora o mesmo é tratado como estado, e ora o mesmo é tratado com o município. Abriga a capital do país que é Brasília.

O artigo 21 da Constituição Federal, define que compete a União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos e o artigo 22 apresenta que é competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte (BRASIL, 1988).

Assim, foi criada a Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviários e terrestres, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviária respectivamente (ANTT), e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (BRASIL, 2001).

Segundo essa lei, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) tem como atribuições de propor políticas nacionais de integração dos modos de transporte de pessoas e bens. Para propor essas políticas, o CONIT deverá estar de acordo com o desenvolvimento em âmbito

nacional, regional e urbano, do meio ambiente e de acordo com a segurança das populações. Outra atribuição do CONIT é promover a competitividade para se reduzir custos e melhoria da qualidade dos serviços prestados (BRASIL, 2001).

O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes terrestres e aquaviários expresso no artigo 11 da Lei 10.233 de 2001, são regidos pelos seguintes princípios gerais: preservação do interesse nacional e promoção do desenvolvimento econômico e social; integração regional; proteção dos interesses dos usuários; compatibilização dos transportes com o a preservação do meio ambiente; reduzir os danos referentes aos congestionamentos; liberdade de escolha dos usuários e a estimulação do desenvolvimento tecnológico (BRASIL, 2001).

Pode-se verificar, portanto, que existem muitas leis relacionadas à mobilidade urbana e à política de transportes. O problema é a aplicação e a implementação dessa legislação, para que a população possa verificar que as diretrizes, fundamentos e objetivos das leis estão sendo aplicados em seu cotidiano

Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a “falta de investimento e má gestão são obstáculos para o desenvolvimento do país e que a solução para a mobilidade urbana é dar prioridade ao metrô” (RODRIGUES, 2014)

Para a CNT, um dos principais entraves para o crescimento econômico do país é a falta de investimento em infraestrutura na área de transportes. Para seus membros, não há outro caminho ou atalho para o crescimento do produto interno bruto brasileiro: o que existe é a necessidade de investimento em infraestrutura de transportes, pois os investimentos anunciados pelo governo federal são poucos diante da demanda do país.

De acordo com a entrevista cedida a IstoÉ em 29/01/2014, para o presidente da CNT, Clésio Andrade, é necessário investimento de quase um trilhão no setor, e o governo nos últimos dez anos autorizou gasto de apenas a 155 bilhões em infraestrutura do transporte e só se realizou investimentos que totalizaram 93 bilhões (RODRIGUES, 2014).

E acrescenta que os maiores problemas do setor de transporte no Brasil são: baixo investimento; burocracia; falta de uma visão sistêmica da área, e enfatiza que o problema não é so falta de dinheiro mas sim uma deficiência gerencial, falta de bons projetos, problemas ideológicos de aceitar a iniciativa privada como parceira, além de dificuldades ambientais que retardam a execução das obras. Há uma necessidade de descentralização e tomada de decisões, em que a iniciativa privada não deve ficar de fora especialmente na área dos transportes (Idem, 2014).

Ainda de acordo com presidente da CNT em se tratando de mobilidade urbana, o país ficou adormecido por alguns anos e nos últimos dois anos têm investido cerca de 100 bilhões em mobilidade urbana, não devendo esquecer que o ônibus não é o único transporte de massa, mesmo que ele tenha sempre feito este papel por um longo período, pois são necessários investimentos em metrôs e em veículo leve sobre trilhos (VLT) (Ibidem, 2014).

3. MOBILIDADE URBANA

Para Silva, (*apud* STREIT, 2012) a mobilidade urbana, é necessária e essencial para que o cidadão possa ir e vir do trabalho, casa, escola, faculdade, hospital, e, até mesmo, do lazer. Entende-se que para que uma cidade funcione ou para que, simplesmente as pessoas vivam,, elas precisam se movimentar.

E em se tratando de grandes cidades, faz-se necessário um sistema de mobilidade urbana, que seja democrático e eficaz, e por vez, sustentável. Investir na qualidade de vida da população é também garantir um transporte urbano necessário, confortável, eficaz e seguro.

Em janeiro de 2012, o Governo Federal promulgou a Lei 12.587 que define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. De acordo com essa lei:

“Art. 1o A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Art. 2o A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.” (BRASIL, 2012)

De modo geral, a ideia dessa Política criada pelo Governo é facilitar a vida do cidadão que utiliza as cidades no seu dia a dia. A Lei 12.587 define que o objetivo dessa política é garantir o deslocamento das pessoas e cargas por todo o território nacional. Para que isto ocorra deve-se organizar os modos de transporte, de infraestrutura e de serviços. Essa lei também divide os serviços de transporte da seguinte forma: objeto (passageiros e cargas), características do serviço (coletivo e individual), natureza do serviço (público e privado). (BRASIL, 2012)

Segundo o artigo 4º da lei, mobilidade urbana é definida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (BRASIL, 2012) e o transporte público coletivo é o “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (BRASIL, 2012).

A Política possui princípios, diretrizes e objetivos relacionados a todos os que necessitam transitar no meio urbano. Dentre todas essas ações que devem ser seguidas pelos entes federativos, as referentes ao transporte coletivo de acordo com o artigo 5º os fundamentos são a acessibilidade universal; a equidade no acesso ao transporte coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços; segurança no transporte dos passageiros. (BRASIL, 2012)

O artigo 6º define as diretrizes referentes ao transporte coletivo, que são:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; (BRASIL, 2012)

Dentre os objetivos dessa Política estão o de reduzir as desigualdades e promover a inclusão social do cidadão e o de melhorar as condições urbana dos cidadãos e deve-se recordar que os objetivos são referentes à mobilidade da população. O Governo Federal criou estas medidas com o intuito de facilitar o dia a dia do cidadão brasileiro na sua locomoção.

O capítulo II (dois) da Lei 12.587 é relacionado diretamente ao transporte público coletivo. O artigo 8º trata sobre a tarifa do serviço de transporte público coletivo e delimitam diretrizes a serem seguida pelos governos estaduais: equilíbrio no acesso aos serviços; melhor a eficiência e a eficácia ao se prestar o serviço de transporte público; transparência nas tarifas; integração nos transportes coletivos tanto de modo físico como de forma financeira e operacional; publicidade dos parâmetros de qualidade e quantidade da prestação dos serviços públicos (BRASIL, 2012).

Segundo a lei, tanto os serviços de transporte privado como o coletivo deverão ser autorizados e fiscalizados pelo poder público competente e este mesmo poder deverá realizar atividades de fiscalização nas empresas que estarão prestando o serviço de transporte publico coletivo (BRASIL, 2012).

Como verificado nos artigos da Lei 12.587 de 2012, o Governo tem como principais objetivos: a efetividade e eficácia do uso das vias publicas com foco no cidadão, para o que o mesmo esteja recebendo o tratamento adequado. Os transportes coletivos devem oferecer um tratamento adequado a seus usuários, mas para que isso ocorra na prática e não fique no papel os cidadãos devem defender seus direitos por meio do controle social.

A mobilidade urbana é uma demanda importante da sociedade brasileira, já que trata-se do tema principal das manifestações que ocorreram no Brasil no mês de junho de 2013, onde vários grupos e movimentos sociais se uniram com o objetivo de lutar contra o aumento das tarifas de ônibus.

As primeiras manifestações foram convocadas pelo Movimento Passe Livre de São Paulo, e depois se espalharam por vários estados do Brasil.

4. A ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL

Brasília foi construída para ser a capital do país e com o objetivo de ligar o interior do país com as cidades litorâneas. Foi a partir de Brasília que o Distrito Federal se desenvolveu nas últimas décadas. Foram criadas as Regiões Administrativas (RA) e, atualmente, o DF possui o total de trinta e uma.

Devido ao crescimento da população maior do que era esperado, o DF passa por problemas decorrentes desse crescimento e um dos problemas é relativo ao trânsito e à qualidade do transporte público.

O DF é dividido em cinco grandes eixos urbanos, onde se pode encontrar estes problemas:

- Eixo Norte, composto pelas Regiões Administrativas de Sobradinho, Planaltina e Fercal a mais recente região do DF.
- Eixo Noroeste, representado pelas Regiões Administrativas de Taguatinga, Ceilândia, Brazlândia, Samambaia, Guará a mais recente é a de Aguas Claras;
- Eixo Sul, composto pelas cidades do Gama e Santa Maria, sendo também incluído o entorno do DF, que é composto por Valparaíso, Luziânia e outras cidades que também impactam no trânsito do DF;
- Eixo Sudoeste, composto pelas Regiões Administrativas do Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Candangolândia e Recanto das Emas; e
- Eixo Leste, representado pelas Regiões Administrativas de São Sebastião, Paranoá e Itapoã (TCDF, 2009).

Além desses eixos, ainda há a população que está localizada mais ao centro que compõem a região do Plano Piloto/Brasília.

As principais vias de ligação do DF são:

- Rodovia DF-001 – Estrada Parque do Contorno – conecta-se à maioria das rodovias que passam pelo DF e assume o papel de anel rodoviário de contorno do DF, margeando áreas de caráter eminentemente urbano, como Taguatinga (Pistão Norte e Sul), Recanto das Emas, Riacho Fundo, Paranoá e Setor Habitacional São Bartolomeu.
- Rodovia DF-003, Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA, corta medianamente a área de contorno do DF e conecta-se às rodovias federais que formam o eixo norte (BR-010, BR-020, BR-030) e às do eixo sul (BR-040 e BR-060).
- Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB) ligação entre o eixo centro-oeste com o sudeste e o norte-nordeste do País. Também faz a ligação de cidades com Recanto das Emas, Riacho Fundo ao Plano Piloto o centro do DF.
- Estrada Parque Taguatinga-Guará (EPTG) é a via que liga as cidades de Taguatinga e Guará ao Plano Piloto;
- Estrada Parque Guará (EPGU) também conhecida como via Zoológico faz a ligação do Guará e adjacências com o centro do DF (TCDF, 2009)

A importância dessas vias se destaca pelo volume diário de passageiros transportados pelo transporte coletivo e carros particulares essas vias são caracterizadas como corredores principais do sistema de circulação.

Em Brasília, considerado o centro do Distrito Federal o sistema viário é composto principalmente por eixos longitudinais no sentido norte-sul, carecendo de eixos de ligação transversais de maior capacidade, com exceção

do Eixo Monumental, o que favorece o acesso do transporte individual à área central de Brasília, gerando elevado volume de tráfego e conseqüentemente, congestionamentos, pois por ser a capital do país Brasília oferece mais empregos e variedade de serviços que em algumas regiões administrativas do DF (TCDF, 2009).

Outra área importante é o Centro Metropolitano, formado pelas cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, o principal acesso é pela Avenida Central de Taguatinga, prolongamento da EPTG, e pela Avenida Elmo Cerejo, que tangencia a Ceilândia em sua porção sul. Nesse eixo está implantado o sistema metroviário, com traçado, alternadamente, em superfície, trincheira e túnel na Ceilândia e subterrâneo em Taguatinga (TCDF, 2009).

Observa-se que a Avenida Central de Taguatinga agrega tanto o tráfego local quanto o tráfego de passagem de ligação com Ceilândia, gerando condições precárias para o sistema, conflitos com pedestres, congestionamentos e retardamentos. A Avenida Hélio Prates apresenta-se como corredor de transporte coletivo, fazendo conexão com as Avenidas Sandu e Comercial, formando importante eixo de ligação entre Taguatinga e Ceilândia, sendo a última a cidade mais populosa do DF. Essas avenidas apresentam grandes interferências laterais, causando retardamentos no tráfego e refletindo negativamente na operação do transporte coletivo. Auditoria TCDF, 2009 (TCDF, 2009, p. 09-10)

Dentre as características do sistema de transporte público do Distrito Federal, o Tribunal de contas discorreu sobre a abrangência do transporte, ou seja, detalhou os locais que receberão os transportes coletivos públicos, quais os tipos de transportes e serviço proporcionados.

22. O Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STPC - tem como área de atuação os núcleos urbanos e rurais das Regiões Administrativas, responsabilizando-se pelo atendimento da demanda por viagens intranúcleos, mediante linhas urbanas, e internúcleos, mediante linhas metropolitanas, que convergem predominantemente para o Plano Piloto, dado o seu elevado poder de atração sobre as demais localidades.

25. O Serviço Convencional, predominante no contexto do STPC, caracteriza-se pelo atendimento contínuo e permanente das necessidades básicas de transporte. É responsável pela maioria da demanda de transporte coletivo rodoviário. Deve operar obedecendo a itinerários e horários pré-fixados pelo órgão gestor. O período de operação é de 18 horas, em dias úteis, sábados, domingos e feriados. Possui horários noturnos de caráter eminentemente social.

26. O Sistema Convencional conta com 865 linhas, às quais foram adicionadas mais 83 linhas servidas por microônibus, devido ao modelo físico operacional adotado, baseado em linhas diretas. A distribuição das linhas confirma a dependência das Regiões Administrativas em relação ao Plano Piloto. Entretanto, Taguatinga e Ceilândia vêm rompendo essa dependência e já mantêm percentual de linhas internas

próximo ao de linhas de ligação com o Plano Piloto (TCDF, 2009, p.11-12).

O DF atualmente possui dois tipos de transporte público coletivo, o ônibus e o metrô, que tem por objetivo atender a população das regiões administrativas do DF com um serviço de qualidade para os cidadãos. Como todo tipo de transporte de uso público e coletivo, esses também possuem suas leis de regulamentação e o órgão responsável por fiscalizar o transporte público coletivo no DF é o DFTRANS (o enfoque do órgão é fiscalizar o transporte rodoviário, pois o metrô possui o seu próprio conselho de fiscalização).

O DFTRANS é uma autarquia criada em 1992 para entre outros tipos de funções avaliar e fiscalizar o transporte público coletivo, seu nome original era DMU e foi modificado em 2003 para DFTRANS que é nome utilizado na atualidade. De acordo com informações contidas no *site* do órgão, os principais objetivos do DFTRANS é colocar em prática o direito do cidadão de ir e vir no menor tempo possível e verificar se o usuário está em um transporte com segurança e conforto (DFTRANS, 2014).

Outras atribuições do DFTRANS são planejar e avaliar o desempenho das linhas, caracterizar a demanda e oferta de serviços, elaborar estudo de custo e níveis tarifários. Algumas funções do DFTRANS, além de informar ao usuário sobre os serviços; manter dados estatísticos sobre o sistema de transporte; administrar a comercialização de vales transportes buscando melhorias nos serviços, em produtividade, amenizando os custos; projetando e implementando abrigos e pontos de paradas; estimar custos e tarifas; aplicar sanções ou penalidades por infrações cometidas pelas empresas operadoras e demais permissionárias, de acordo com o Código Disciplinar Unificado de Transporte Coletivo do DF (DFTRANS, 2014).

De acordo com o TCDF (2008/2009), os gestores do serviço de transporte público no DF são: o Transporte Urbano do DF – DFTRANS e a Companhia do Metropolitano do DF – Metrô, ambas vinculadas à Secretaria de Estado de Transportes (SET); cabendo à SET formular as políticas e diretrizes para os sistemas de transporte do Distrito Federal, a política tarifária para o transporte público de passageiros, as propostas para o sistema viário, e as diretrizes para a infraestrutura de passageiros, entre outras competências.

Cabe a autarquia DFTRANS garantir à população um transporte público eficiente e seguro, colocando em prática o direito de ir e vir do cidadão, com conforto e no menor tempo possível. Tem também como atribuição o planejamento das linhas, a avaliação de desempenho, a caracterização da demanda e da oferta de serviços, a elaboração dos estudos dos custos de serviços e dos níveis tarifários, a gestão, o controle, a fiscalização dos serviços públicos de passageiros, a administração e a operação de terminais, entre outras atividades.

Cabe às empresas privadas operar por concessão o transporte público rodoviário no DF, afora o serviço prestado pela TCB. As demais empresas participantes do sistema de transporte público do DF são: Condor, Lotaxi, Rápido Brasília, Riacho Grande, São José, Veneza Turismo, Viação Cidade Brasília, Viação Pioneira, Viação Planeta, Viação Satélite, Viação Viva Brasília

e Viplan. Ao Metrô, que é uma empresa pública de direito privado, compete planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte público coletivo sobre trilhos do DF, bem como, futuramente, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e o Veículo Leve sobre Pneus (VLP).

4.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O serviço de transporte público coletivo do DF está dividido em básico e complementar de acordo com a Lei 4011 de 12 de setembro de 2007:

Art. 5º Os serviços de transporte público coletivo de que trata esta Lei classificam-se em básico e complementar.

§ 1º O Serviço Básico compreende linhas dos modos metroviário e rodoviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional, e que visem proporcionar aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano.

§ 2º O Serviço Complementar compreende linhas do modo rodoviário com características diferenciadas do serviço básico, que visem atender segmentos específicos de usuários. (DISTRITO FEDERAL, 2007)

Há, também, uma outra subdivisão em relação às características dos tipos de ônibus e a sua funcionalidade, de acordo com informações encontrada no site do DFTRANS (TIPOS DE TRANSPORTE, 2014)

- Micro-ônibus: tem a finalidade de atender os usuários que residem em 12 regiões administrativas e sua frota é fixada em 350 unidades.
- Linhas Rurais: possui ao todo 97 linhas para atender a população de regiões mais afastadas.
- Serviço Coletivo Privado: utiliza van e ônibus convencional e o itinerário é autorizado previamente pelo DFTRANS.
- Serviço Convencional: É o mais significativo dos serviços, a média de passageiros por mês é acima de 14 milhões por mês. Utiliza veículos do tipo convencional, alongado, padronizado e articulado, num total de, para a operacionalização da rede básica de transporte por ônibus.
- Serviço Especial Vizinhança: complementa a rede básica e transporta em média mais 400 mil passageiros.

Abaixo um quadro sobre as características do transporte rodoviário do DF:

Quadro 1 – Características do Transporte Urbano

Tipo de Serviço	Veículos	Empresas	Linhas	Viagens Mensais	Frota	Demanda Mensal
Convencional	Ônibus	13	888	-	2.337	-
Vizinhança	Micro-ônibus	2	11	10.113	55	340.348
Alternativo	Vans	664	37	-	664	-
Rural	Ônibus	21	65	-	74	-
Atualização	-	Março/08	Março/08	Março/08	Março/08	Março/08

Fonte: DFTRANS, 2014

O sistema rodoviário do DF é composto por uma frota total de 3.630 ônibus, com uma idade média de 5.85 anos, os dados detalhados podem ser observados no quadro abaixo, que demonstra a quantidade de ônibus e os tipos de veículos. Os dados são referentes ao mês de novembro do ano de 2013.

Quadro 1 – Relatório Gerencia da Frota Regular do Transporte Público Coletivo

TIPO DE SERVIÇO STPC/DF	VIGÊNCIA CONTRATO	EMPRESAS	TOTAL OPERADORES / (SIGLA)	FROTA REGULAR (SITUAÇÃO EM 06 DE NOVEMBRO DE 2013)						TOTAL	IDADE MÉDIA
				TIPO DE VEÍCULO (MODELO/QUANTITATIVO)							
				ALONGADO	ARTICULADO	MICROÔNIBUS	ÔNIBUS BÁSICO	MINIÔNIBUS	MIDIÔNIBUS		
SERVIÇO BÁSICO	EXPIRADOS	CIDADE BRASÍLIA	CB	140						140	7,48
		CONDOR	CO	84						84	4,90
		LOTAXI	LO	29	1					30	15,50
		PIONEIRA	PI	346	4					350	9,12
		PLANETA	PL	271	6					277	8,97
		RÁPIDO BRÁILIA	RB	171	4					175	9,25
		RIACHO GRANDE	RG	52						52	4,68
		ROTA DO SOL	RT	67						67	8,32
		RÁPIDO VENEZA	RV	35	4					39	10,67
		SÃO JOSÉ	SJ	194	21					215	5,63
		SATÉLITE	SL	111						111	7,41
		VIVA BRASÍLIA	VB	136						136	7,48
		VIPLAN	VI	639						639	8,87
	NOVOS CONTRATOS	COOP. ALTERNATIVA	AT	40						40	4,00
		COBRATAETE	CA			50				50	5,00
		COOTARDE	CD	50		150				200	5,00
		COOPATAG	CL			50				50	4,90
		COOTRANSP	CR			44	15	5	1	65	4,22
		COOPERTRAN	CV			100				100	4,99
		MCS	MC			43		7		50	4,30
		TCB	TC	33			8			41	3,83
	SUBTOTAL - SERVIÇO BÁSICO			22	2.398	46	437	599	12	1	3.493
SERVIÇO COMPLEMENTAR DE VIZINHANÇA - SCV			CONDOR			43				43	3,48
			LOTAXI			21				21	2,00
			2			64				64	2,99
SERVIÇO COMPLEMENTAR RURAL - SCR (PESSOA FÍSICA)			28	49		8	2	3	1	63	8,62
SERVIÇO TRANSP. COLETIVO ESP. EXECUTIVO - STCEE (TCB)			1	10						10	1,00
TOTAL STPC/DF			53	2.457	46	509	601	15	2	3.630	5,85

OBSERVAÇÕES: (1) - FONTE: BANCO DE DADOS DFTRANS "BIT"; (2) NÃO CONSTA NO QUADRO ACIMA O EXCEDENTE DE FROTA; (3) ENCERRAMENTO DOS CONTRATOS EXPIRADOS COM PREVISÃO PARA DEZEMBRO DE 2013.

Fonte: DFTRANS, 2014

No DF ocorre também uma classificação sobre as paradas de ônibus: Habitual (não tem nenhuma marca indicativa, porém por motivo da população ficar constantemente esperando em determinado local por força do hábito tornou-se uma parada); Placa (a única indicação de parada é uma placa); Abrigo (apresenta uma infraestrutura).

Para o transporte coletivo rodoviário em algumas estradas do Distrito Federal foi criada a faixa exclusiva de ônibus para que o passageiro ganhe tempo no seu percurso. As vias que receberam essa faixa de exclusividade de ônibus foram: EPNB; EPTG; W3 Sul e Norte e o Setor Policial. Em caso de desrespeito por parte dos motoristas de ônibus (transitar fora da faixa exclusiva) ou do motorista de carro de passeio (transitar na faixa de exclusividade) em ambos os casos os condutores de veículos sofrerão penalidades na carteira e terão de pagar a multa imposta pelos órgãos responsáveis.

Pode-se ressaltar que com exceção da EPTG que teve as suas vias ampliadas as outras estradas que recebem as faixas exclusivas de ônibus o DF não obteve nenhum tipo de ampliação o que ocorreu foi a pintura de uma das faixas de cada via e a campanha para que os motoristas de carros particulares e motos se adaptassem ao novo modelo de trânsito do DF.

4.2 TRANSPORTES METROVIÁRIOS

O Metrô do DF abrange algumas regiões administrativas e é uma alternativa no transporte urbano do Distrito Federal. A implementação do metrô no DF começou no início de 1991 com a criação de um Grupo Executivo de trabalho que tinha o objetivo de gerenciar sua construção. Em agosto do mesmo ano foi lançado o edital de concorrência para a construção do mesmo. Em janeiro de 1992 foram iniciadas as obras do metrô e somente no final de 1993 que efetivamente foi criada a Companhia Metropolitana do Distrito Federal. Em 1994 as obras pararam e em 1996 foram retomadas. No ano de 1997 começaram as viagens experimentais, continuando a operar em regime experimental nos anos de 1998 e 1999. Somente em 2001 é que o metrô em Brasília começou a operar em regime definitivo com a linha que ligava as regiões de Samambaia, Taguatinga, Águas Claras, Guará e o Plano Piloto. Em 2007 foi inaugurada a ampliação do metrô que funcionava na época com 16 estações. (METRO, 2014)

Atualmente, o metrô opera com um total de 24 estações, com uma frota de 32 trens e transporta por dia, em média, 140 mil passageiros e o seu horário de funcionamento é de segunda a sábado entre as 6h e as 23h30 e aos domingos e feriados entre as 7h e as 19h. Com o horário mais ampliado do que tinha quando foi inaugurado, aumentou a quantidade de usuários a utilizar esse meio de transporte (DFTRANS, 2014).

A legislação que dispõe sobre a segurança do transporte metroviário do Brasil é a Lei de número 6.149 de 2 de dezembro de 1974.

De acordo com Auditoria Operacional no Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, do Tribunal de Contas do Distrito Federal, (2009), colhido

opinião junto a usuários do transporte público para avaliar a percepção deles sobre restrições no acesso ao serviço de transporte, condições de conforto e segurança oferecidos, tratamento recebido de motoristas e cobradores e ainda sobre a atuação do órgão gestor.

Consta-se que há grande diferença entre a qualidade do serviço prestado pelo Metrô e pelas empresas operadoras do Serviço Convencional. O Metrô opera com grande regularidade e tal fato não se observa no Serviço Convencional, onde há significativo descumprimento dos horários estabelecidos pelo DFTrans, aumentando o tempo de espera dos usuários nas paradas de ônibus.

O Metrô dispõe de instalações físicas seguras e confortáveis, ao passo que terminais, paradas de ônibus e os próprios ônibus causam desconforto e insegurança aos seus usuários. A segurança dos passageiros do transporte rodoviário ainda é prejudicada pelo reiterado descumprimento de regras de trânsito pelos motoristas dos ônibus e pela elevada ocorrência de roubos e furtos no interior dos veículos.

Muito difere as condições de acesso e conforto oferecidas pelos dois modos de transporte às pessoas com deficiência, pois aquelas que são usuárias do Metrô encontram estações que possibilitam a mobilidade assistida, enquanto o transporte rodoviário praticamente não dispõe de instalações que facilitem o acesso ao serviço.

5 REFLEXÃO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO NO DF

Em 11/09/1990, sob lei 8078, com vigência a partir de 11 de março de 1991, instituiu-se os Direitos Básicos do Consumidor como a Prevenção e Reparação de Danos Patrimoniais, Morais Individuais, Coletivos e Difusos, decorrente da responsabilidade por vício do Serviço.

No site do DFTRANS, existe uma página que indica quais os direitos e obrigações dos cidadãos e quem possui o direito de gratuidade no transporte coletivo.

Direitos dos usuários de transporte coletivo:

- Receber serviço adequado;
- Receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- Obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do poder concedente;
- Levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- Contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.
- Idosos e portadores de deficiência têm direito aos assentos preferenciais na dianteira dos ônibus. (DFTRANS, 2014)

Usuários de vários grupos sociais possuem o direito a gratuidade do uso dos transportes coletivos e para que esse direito fosse garantido foram criadas várias legislações no decorrer dos anos.

- Decreto de n. 10.693 decreta que as pessoas com mais de 65 anos terão o passe livre no Distrito Federal;
- Lei n. 566 de 1993, dá direito a gratuidade aos portadores de deficiência física, sensorial ou mental em grau acentuado, com renda familiar de até 3 salários mínimos;
- Lei n. 773 de 1994 os portadores de câncer, HIV, anemia e coagulopatias congênitas, com renda familiar de até três salários mínimos;
- Lei n. 453 de 1993 os portadores de doenças renais crônicas, com renda familiar de até 3 salários mínimos. (DFTRANS, 2014)

E nos casos descritos acima se for comprovada a necessidade de acompanhante este também terá direito a gratuidade.

- Decreto n. 31.681 de 2010 dá direito ao passe livre a estudantes que residam a mais de 1 km (quilometro), da escola na qual estejam matriculados. Para estudantes do ensino regular o cadastramento é anual e para estudantes universitários e de curso técnico o recadastro é semestral. (DISTRITO FEDERAL, 2010)

Entende-se que é responsabilidade do gestor garantir o transporte coletivo de qualidade, eficiente e seguro, em detrimento do transporte particular, pois este toma toda a potencialidade das vias, tornando o trânsito um caos, dificultando o acesso às principais vias da cidade, especialmente daqueles que fazem uso do transporte coletivo do DF.

Sobre a frota de ônibus, verifica-se que o chamado serviço convencional encontra-se ainda, bastante defasado; veículos com idade superior à idade legal máxima para cada tipo de ônibus em serviço, mesmo se consideradas as largamente divulgadas aquisições de ônibus novos realizados recentemente.

Observou-se que a atuação do DFTrans e da Secretaria de Estado de Transporte do DF não tem contribuído o suficiente para a melhoria da qualidade do transporte público rodoviário. Há graves falhas na atuação da vistoria que, por falta de equipamentos de trabalho, deixa de realizar importantes verificações relativas à segurança dos veículos, além de autorizar a circulação de veículos com idade superior à idade legal máxima permitida. Visto a precariedade do transporte coletivo em Brasília e DF e as necessidades dos usuários em cumprir seus horários em tempo hábil, a negativa a essas premissas ocasiona o desrespeito aos cidadãos, devido à falta de atenção e eficiência para com os usuários que são dependentes desses serviços.

A Secretaria de Transporte dispõe de um novo Sistema Operacional de Transporte Público para a cidade do Gama e cidades vizinhas: é o ônibus Expresso sul, que funcionará provisoriamente em fase de teste a partir de abril de 2014, com potencial de atendimento para 133 passageiros por viagem.

Acredita-se que desafogará o trânsito nestas cidades em que o Sistema opera em grau muito baixo de satisfação.

Em julho de 2013 o Governo do Distrito Federal disponibilizou para a cidade satélite de Itapoã trinta ônibus novos, operado pela empresa Viação Pioneiro. Segundo Tatiana Alves, do jornal Coletivo (29/07/2013) são ônibus modernos, seguros e confortáveis, possuem rampas e elevadores para facilitar o acesso de pessoas em cadeira de rodas ou com dificuldade de locomoção, além de lugares especiais com acentos e espaços adaptados para atender às necessidades dos usuários. Esses ônibus contam com GPS e até computador de bordo. Itapuã é uma cidade nova criada em 2005, vinculada a administração regional do Paranoá, possui cerca de 100 mil habitantes, que criticam a deficiência no transporte Público ALVES, (2013).

O prazo para entrega de todos os ônibus era até dezembro de 2013 e não foi cumprido. Houve prorrogação para fevereiro de 2014, e , em março, e ainda faltavam ser entregues 494 veículos novos. Já foram entregues aproximadamente 2086, que representa 80% do total, segundo o Jornal Metrô. Tal atraso ocorreu devido à dificuldade no processo de migração dos rodoviários das velhas para as novas empresas, acordo proposto pelo governo às novas concessionárias para que assumissem o compromisso de não deixar nenhum funcionário desprovido de seu emprego. Os empresários recuaram no acordo, e alegam não ter dinheiro para arcar com as rescisões, e remetem ao GDF o poder de demitir funcionário e substituir frota. Enquanto isso, os usuários continuam na expectativa de que governo e empresários de fato sejam parceiros junto à sociedade ANHOLETE, (2014).

De acordo com ANHOLETE, (2014). (número 2.580), é o número de ônibus que forma a frota do transporte público do Distrito Federal, e, conforme já apresentado, 494, é o total de ônibus que seria liberado para as cidades de Ceilândia, Taguatinga e Gama, substituindo os ônibus das empresas Planeta, Satélite e Cidade Brasília operados pelas empresas pertencentes “ao grupo pioneira, primeiro vencedor da licitação da frota, que assinou o contrato da Bacia 2 (Gama, Paranoá, Santa Maria, São Sebastião, Candangolândia, Lago Sul, Park Way, Jardim Botânico e Itapuã) em 2012.” Este grupo também alegou em março de 2014 não possuir recursos para arcar com as rescisões. Idem, (2014).

A mobilidade urbana não está garantida no DF. O trânsito da capital e do DF como um todo não tem sido ameno, pois a cada dia tem ficado mais estressante para o brasiliense que tem enfrentado maratonas de congestionamento, especialmente no horário de pico, que é quando as pessoas estão indo ao trabalho ou saindo dele. Segundo Araújo (2014), os transtornos são muitos e muitas pessoas reclamam dos engarrafamentos no DF. Uma viagem que em horário de almoço, em um trajeto que se gastava 15 minutos hoje se gasta 40 para o mesmo trajeto. Ibdem, (2014)

Não raro se vê cenas de manifestações dos usuários do transporte público, com interdição das pistas e ônibus queimados: isso é reflexo de uma sociedade insatisfeita, que se sente invisível diante da gestão da política de transporte. A população vem sendo castigada com a negação do que deveria ser de direito.

Também muito comuns são as paralisações dos rodoviários e metroviários, que pressionam as empresas pelo descumprimento de acordos, segurança e por melhores condições de trabalho. A redução de faixas para a conclusão de obras tem causado transtornos para os motoristas da capital e do DF. Os investimentos em sua maioria priorizam e incentivam o uso do transporte individual.

Sabe-se que a falta de fiscalização pelo Estado desobriga as concessionárias a cumprirem os critérios na prestação dos serviços à sociedade, faz com que os ônibus sejam liberados com pouca ou nenhuma condição de atendimento. As consequências são ônibus quebrados nas vias do DF, que geram atraso, congestionamentos, superlotação, etc.

Essa omissão do Estado tem impactos muito fortes na vida do trabalhador do DF, que, muitas vezes, chega atrasado ao seu local de trabalho, podendo sofrer penalidades ou demissão. O Departamento de Estradas e Rodagem (DER) estima que o Distrito Federal tenha cerca de 40 pontos de gargalos. Pontos que afetam largamente o trânsito, tornando-o lento e penoso.

Davi Duarte, doutor em segurança de trânsito, critica que os investimentos em sua maioria visem priorizar o transporte individual, e elogia a construção do BRT sul, mas frisa que essa medida deve ser uma medida que venha acompanhada de política que desestimule o uso do carro particular mesmo que a longo prazo, dessa forma acredita os efeitos serem bastante positivos. Já para o pesquisador associado da Universidade de Brasília, Flávio Dias, o governo deve planejar e aplicar obras de alto impacto, e concluir em pouco espaço de tempo, e não fazer essas obras que duram meses, as vezes anos, isso não devia mais acontecer, diz que o governo tem capacidade de desvios sem alterar drasticamente a dinâmica do trânsito (ARAÚJO, 2014).

6. CONCLUSAO

De acordo com os documentos pesquisados, chegou-se a seguinte conclusão: apesar do esforço do Estado em implementar ações no que diz respeito à política de transporte público urbano de Brasília e do DF, inovando, colocando novos ônibus para integrar a frota nas cidades e os investimentos em infraestrutura, nota-se que o transporte coletivo da capital não tem sido satisfatório no desempenho dos serviços prestados à população e à sociedade como um todo.

Há déficit tanto na quantidade de ônibus, quanto na qualidade dos serviços. Há a necessidade de investimento cada vez maior em ônibus novos, seguros e confortáveis, inclusive excedentes para os horários de maior demanda. Já se percebe novo modelo de transporte entrando em ação, estrategicamente distribuído por área de atuação, é o expresso sul, espera-se que mudanças significativas, ocorram, e que minimize de fato os transtornos dos passageiros, e que consiga ainda reduzir o número de carros em circulação, pois a mobilidade não pode ser baseada em soluções individuais.

Falta uma atuação mais sólida por parte do DFTrans e da Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal.

Sobre a frota de ônibus, verificou-se que o chamado serviço convencional encontra-se ainda, bastante defasado; veículos com idade superior à idade legal máxima para cada tipo de ônibus em serviço, mesmo se consideradas as largamente divulgadas aquisições de ônibus novos realizados recentemente.

É plausível a preocupação do governo com a adoção de medidas voltadas a modernização da estrutura viária, além da melhoria do sistema de transporte público. Porém ainda há muitos problemas e a população usuária desses serviços necessita de uma real e substancial mudança para superar toda a má gestão da política de transporte coletivo do DF nas últimas décadas, dominada pelo monopólio de uma única empresa que prestava serviços de péssima qualidade à população.

O Estado precisa se mostrar presente, e mais resolutivo nas ações e investir em infraestrutura para implantar um sistema de transporte coletivo eficiente já que a população do DF paga impostos que deveriam servir para oferecer políticas públicas de qualidade.

Considera-se importante fortalecimento institucional da gestão do transporte público urbano, com investimento maciço em infraestrutura e serviços de engenharia; a construção de mais vias para o metrô e para VLT; e a garantia de que somente ônibus em bom estado poderão prestar serviço à população. Assim o cidadão trabalhador, usuário, contribuinte e consumidor dos serviços de transportes urbanos terá uma visão de que os investimentos em sua maioria visam priorizar e incentivar o uso do transporte coletivo pela sociedade, em prol de um mundo melhor, com menos poluição, por uma sociedade mais justa e menos desigual. A população do DF, necessita de um serviço de transporte coletivo seguro, de qualidade e eficiente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Tatiana. Itapoã uma cidade que não para de crescer. **Jornal Coletivo**, 29 jul. 2013.

ANHOLETE, Andressa; **Troca de Frota sem data para acabar** . Jornal, METRO BRASÍLIA, 11 de março de 2014, Edição nº 458, ano 2.

ARAÚJO, Saulo. **Cada vez mais difícil sair do lugar**. Correio Brasiliense, caderno cidades, 15 mar. 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>.

Acesso em: 02 dez 2013

BRASIL. **Lei nº 6.149**, de 2 de dezembro de 1974. Dispõe sobre a segurança do transporte metroviário e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.metro.df.gov.br/informacoes/legislacao/289-lei-no-6149-de-2-de-dezembro-de-1974.html>>. Acesso em: 11 mar. 2014

BRASIL. **Lei nº 10.233**, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura B de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>. Acesso em: 02 dez 2013.

BRASIL. **Lei nº 11.445**, de 5 de janeiro de 2007. Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as Leis nos 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; revoga a Lei no 6.528, de 11 de maio de 1978; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11445.htm>. Acesso em 02 dez 2013.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 12 mar 2-14.

BRINCO, Ricardo. **Transporte urbano em questão**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1986.

COELHO, S. S.; SERPA, A. Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia. Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL (METRO DF). Disponível em: <<http://www.metro.df.gov.br>>. Acesso em: 13 mar. 2014.

DADOS sobre o Transporte Público Coletivo Rodoviário do DF. **DFTRANS**, 2013. Disponível em: <<http://www.dftrans.df.gov.br/informacoes/dados-sobre-o-transporte-publico-coletivo-rodoviario-do-df.html>>. Acesso em: 13 mar 2014.

DFTRANS. Disponível: <<http://www.dftrans.df.gov.br>>. Acesso em: 12 mar 2014

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.011**, de 12 de setembro de 2007. Dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.st.df.gov.br/sobre-a-secretaria/legislacao/leis/266-lei-no-4011-de-12-de-setembro-de-2007dispoe-sobre-os-servicos-de-transporte-publico-coletivo-do-df.html>>. Acesso em: 12 mar 2013.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; Mobilidade Urbana, Iniquidades e Políticas Sociais *In* IPEA, Políticas Sociais - acompanhamento e análise, n. 12, fev.2006, Editora IPEA, Brasília, 2006.

IDAQ/CNT, Legislação e transporte urbano. Via-rethys, São Paulo, s/d

LEGISLAÇÃO em transporte urbano. Brasília, DF: IDAQ ; CNT, [199-]. 76 p.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica**. 3. ed São Paulo: Atlas, 2000. 289 p.

METRÔ Troca da frota sem data para acabar. **Correio Brasiliense**, 11 mar. 2014.

RUIZ, Jefferson Lee de Souza; Direitos Humanos: argumentos para o debate no Serviço Social. In FORTI, V.; BRITES, C. (orgs); Direitos Humanos e Serviço Social: polêmicas, debates e embates. Editora Lumen Juris, Rio de Janeiro, 2013.

RODRIGUES, Alan; O setor de transporte está cercado de equívocos. Isto É, Editora 3, São Paulo,2014, n. 2305.

SOUZA, Edgar Bastos. **As políticas Federais de Desenvolvimento Urbano no Biênio 1989/1990**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0282.pdf>. Acesso em 08 mar 2014.

STREIT, Rosalvo. **Distrito Federal: mobilidade urbana à beira de um colapso**. Brasília: Agência CNTde Notícias. 2012. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?n=8266>. Acesso em: 20 fev. 2014.

THIOLLENT, Michel. Metodologia da pesquisa-ação. 14. ed. São Paulo, SP: Cortez, 2005. 132 p.

TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL. **Auditoria Operacional no Sistema de Transporte Público do Distrito Federal**: Relatório (versão completa). Brasília: TCDF, 2009. Disponível em: <<http://www.tc.df.gov.br/ice5/auditorias/TCDF-AuditoriaTransportes-RelatorioCompleto.pdf>>. Acesso em 16 mar. 2014.

STIEL, Waldemar Corrê - **HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL** – abril - 1984