

# **SERÁ QUE TRILHOS É MESMO UMA OPÇÃO ADEQUADA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PARA O DF E O ENTORNO?\***

13 de novembro de 2024.

A mobilidade urbana é descrita como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas”, definição que está expressa na Lei Federal nº 12.587/2012, que instituiu a política nacional. Circular é uma ação que está intimamente vinculada à natureza humana. No entanto, em tempos de mudanças climáticas e das diversas externalidades negativas geradas, é fundamental repensar a necessidade da realização de viagens dentro do espaço urbano, principalmente aquelas feitas por transporte individual motorizado, uma vez que os combustíveis fósseis são fontes de emissão de poluentes.

Imagina-se que um cenário ideal começaria com a integração entre as políticas de mobilidade urbana e as de uso e ocupação do solo, o que não é comum em nosso país, quando a organização de um território se daria a partir de estratégias de desenvolvimento baseadas na diversidade de sua utilização, combinando moradia, emprego, lazer e serviços nas proximidades; com novas centralidades, adensamento habitacional e populacional e infraestrutura adequada e eficiente para os deslocamentos através dos modais ativos, uma vez que a maior parte das viagens seria de curta duração e distância. O projeto de cidades de 10 ou 15 minutos configura esse modelo desejado.

No Distrito Federal temos um quadro diferente em função das nossas especificidades territoriais, com o espraiamento da população por diversas regiões e a centralidade ainda majoritariamente concentrada no Plano Piloto, em que pese o surgimento de novas áreas de atração de viagens, como a região oeste da cidade (Águas Claras, Ceilândia e Taguatinga), que ainda faz com que a mobilidade urbana seja pautada por longas distâncias, deslocamentos demorados, vazios urbanos entre as áreas e em movimentos pendulares que se concentram nos dois picos do dia, produzindo grande pressão sobre a rede de transporte, nesses horários, visando atender a demanda e, contudo, ociosidade nos demais períodos do dia.

Em função desse modelo, é o transporte motorizado que assume a responsabilidade de garantir boa parte das viagens diárias da população do DF, com larga vantagem dos automóveis sobre o transporte público dentro da matriz modal, sendo que aqueles contam com privilégios no sistema viário, amparados por políticas públicas. Com isso, considerar as especificidades do território torna-se condição essencial para o planejamento e o dimensionamento, por exemplo, do sistema de transporte público que será implementado na cidade.

Identificar a demanda que será atendida para projetar o carregamento da rede e, posteriormente, definir o modal adequado a ser proposto é exercício básico quando se fala na implantação de projetos do sistema de transporte público coletivo, além obviamente da consideração da premissa do atendimento ao interesse coletivo. Os manuais de mobilidade urbana indicam que o sistema de ônibus convencional é adequado para o atendimento de uma demanda de até 9 mil passageiros/hora/sentido; o BRT simples, com a utilização de apenas uma faixa, é indicado para até 20 mil passageiros; o VLT para até 22 mil e o metrô, que é de

alta capacidade, é considerado para demandas de até 80 mil passageiros/hora/sentido, o que representaria um carregamento de até 800 mil passageiros/dia.

No Distrito Federal temos um sistema de metrô que transportou em média, segundo dados da empresa (Relatório de Administração do Metrô-DF), 119 mil passageiros/dia em 2023, e já com problemas graves de superlotação nos horários dos picos, em função de uma série de questões técnicas, que nem vou abordar aqui. De qualquer forma, mesmo que o número de passageiros pudesse ser incrementado a partir de um conjunto de mudanças, a solução via trilhos continuaria a ser inadequada para a realidade do DF e incompatível para a capacidade de atendimento projetada para um modal de alta capacidade.

Entretanto, mesmo com essas inconsistências, alguns segmentos ainda insistem em fomentar um debate acerca da necessidade da expansão da rede de trilhos no DF, como para a Asa Norte, por exemplo, e até mesmo sobre a possibilidade da implantação de novos projetos, como o do VLT, ligando o aeroporto ao futuro terminal Asa Norte, via W-3, e de estudos técnicos para uma futura linha 2 do metrô, chegando até Santa Maria. Isso sem mencionar a defesa equivocada da retomada dos trilhos no Entorno para viabilizar o transporte de passageiros.

O projeto de expansão do metrô para a Asa Norte é o exemplo de um projeto inadequado. No relatório final do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT), a empresa de consultoria contratada pelo GDF projetou 3 cenários. No primeiro, identificado como cenário A, mantendo-se inalterada a operação de todas as linhas de ônibus da região norte, a demanda atendida pelo metrô seria de até 45 mil passageiros/dia, ou seja, esse fluxo seria adequado para um sistema de ônibus convencional, que exigiria menor custo de investimento, não para um sistema de trilhos. A projeção de fluxo de passageiros em algumas estações da Asa Norte é preocupante e incompatível para um sistema de alta capacidade, como se pode constatar hoje em algumas estações da Asa Sul (vide 106 e 110).

Na opção do cenário B, a alternativa recomendada pela consultoria, a garantia do atendimento de um fluxo maior de até 66 mil passageiros/dia seria viabilizada a partir da implantação do Terminal Asa Norte (TAN) e do seccionamento obrigatório de todas as linhas de ônibus da região norte. Isso significa que todos os passageiros daquela região teriam uma integração compulsória no TAN, quando já estariam na etapa final de suas viagens, após percorrerem longos trechos na BR-020, por exemplo, embarcando no metrô para finalmente acessarem a rodoviária do plano piloto. Então, como defender a expansão do metrô até a Asa Norte, se a demanda futura projetada não é apropriada para o sistema de trilhos, se o custo de investimento é mais alto, se o sistema de ônibus convencional pode cumprir essa missão e se, para a viabilização do projeto, será necessária a criação de uma integração intermodal no final da viagem? A defesa do interesse público, do respeito ao usuário do transporte coletivo e da perspectiva da redução do tempo de viagem estão em consideração?

Também já fiz algumas considerações acerca de outro projeto envolvendo o atual metrô, quando se discutiu a possibilidade da sua concessão ao setor privado. O estudo técnico que foi apresentado apontou a possibilidade do modal vir a atender uma demanda de até 328 mil passageiros/dia, no ano de 2041, após a implementação de algumas ações, sendo que a maior dessas contribuições viria da remodelagem das 100 linhas de ônibus que circulam atualmente pelos dois eixinhos sul (L e W), incluindo as do Entorno, com extinção ou seccionamento, para que o metrô passasse a ser o único modal a circular pelo local.

Repetindo a mesma lógica do exemplo anterior, para a viabilização do projeto de concessão e visando garantir demanda para justificar o investimento no sistema de trilhos, a proposta pressupõe o seccionamento, por exemplo, de uma linha de ônibus que hoje sai de Brazlândia em direção à Rodoviária do Plano Piloto, e que no novo cenário teria como destino final a Estação Shopping, onde o usuário embarcaria no metrô. Ou seja, mais uma vez cria-se uma integração compulsória no trecho final da viagem do usuário, o que é extremamente perverso com quem depende do transporte público e pode ser um estímulo para que ele busque o modal individual motorizado como alternativa para reduzir o seu tempo de viagem.

O quadro se mantém parecido também com o projeto do VLT, uma vez que no desenho da rede sugerida, o modal teria o seu carregamento viabilizado a partir da integração com o sistema de ônibus, com o fim da circulação de todas as atuais linhas pela W-3 (com exceção da Grande Circular). E aqui também se criaria uma distorção para o atual usuário do STPC/DF e que hoje tem como destino a W-3. Imaginando alguém que está em Santa Maria e que começa a sua viagem em um ônibus circular fazendo a sua primeira integração no Terminal do BRT. O segundo transbordo aconteceria, na rede proposta para o VLT, em uma estação que seria implantada nas imediações do balão do aeroporto (que se chamaria BRT Sul) e uma nova integração ocorreria no Terminal Asa Sul, para só depois o usuário acessar o seu destino. A mudança para três integrações, em vez de uma, como é hoje, continuaria a atrair interessados para o transporte público? Nesse formato, a proposta de trilhos considera mesmo o usuário?

Em se tratando do Entorno Sul do DF também há inconsistência nas propostas apresentadas para a reativação dos trilhos visando o transporte de passageiros e que são defendidas com veemência por “especialistas” em mobilidade urbana que não conhecem a realidade local. Um dos últimos projetos – o de um VLT - foi trazido ao debate pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), organização vinculada à União e que tem bastante experiência na operação sobre trilhos. Segundo os estudos preliminares, o modal transportaria menos de 25 mil passageiros/dia, com 22 viagens diárias e 35 minutos de intervalo entre os trens.

Considerando que a ligação do Entorno com o DF é caracterizada por viagens pendulares concentradas nos picos (dados da PMU/2016 indicavam que 66% dos deslocamentos eram feitos em 4 horas do dia); que não há a renovação de passageiros ao longo do eixo estrutural; que a densidade populacional é baixa; que há a presença de enormes vazios urbanos (vide o caso do Park Way); que está em andamento um projeto de BRT para ligação entre Luziânia e o Terminal de Santa Maria e, por fim, que existe ociosidade na rede de transporte nos demais períodos, qual seria a fundamentação técnica para justificar a implantação de um modal sobre trilhos que é recomendado e adequado para o atendimento de uma demanda muito maior? Qual a lógica na proposição de um modelo que vai estabelecer uma viagem com saída do sul, integração compulsória no oeste (Rodoferroviária), na etapa final do deslocamento, para só então acessar a área central de Brasília, que é o desejo principal dos moradores da região? Fora o fato de que o ramal dos trilhos está disposto em áreas bastante isoladas e que, nos casos de alguma intercorrência na operação, os passageiros ficariam em situação de vulnerabilidade.

A reflexão não tem o interesse em demonizar o sistema de trilhos e apresentar o transporte público por ônibus como a única alternativa para o território. Também é muito raso e desqualificado os argumentos de que quem defende o sistema de transporte público está alinhado com os projetos de empresários ou do governo. Uma rede multimodal, integrada, eficiente e referenciada principalmente pelo transporte público e pelos não-motorizados, é a alternativa mais indicada para garantir a mobilidade urbana sustentável e o exercício do direito

de acesso à cidade por seus moradores. Nesse sentido, a definição do investimento e a escolha do modal a ser implantado devem ser guiadas, necessariamente, pelo critério da adequabilidade. Como propor a solução em trilhos se a demanda é incompatível, assim como registra a própria experiência do BRT no Eixo Sul, que atende um fluxo inferior ao do modal, que é de média capacidade, com estações sem fluxo de passageiros?

Assim, avalio que as ações voltadas para o sistema de trilhos no DF deveriam se concentrar em projetos e investimentos que promovam a qualificação do atual modelo, antes de qualquer iniciativa que vise à sua expansão ou novas implantações. O foco deveria se concentrar na aquisição de novos trens para modernização da atual frota; no investimento em sistemas e tecnologias para gestão da operação e informação ao usuário; no equacionamento da questão energética para o aumento da oferta nos picos e a redução do intervalo entre os trens; na melhoria da acessibilidade às estações, uma vez que a maior parte da integração com o modal é originada pelas viagens lindeiras a pé; na instalação de bicicletários e paraciclos em condição de segurança; no investimento em pessoal e na implantação de estacionamentos junto às estações, garantindo o uso gratuito para quem faz a integração intermodal automóvel-metrô.

Também tenho defendido que é o momento para que a direção do Metrô-DF e o GDF foquem as suas atenções também no desenvolvimento de iniciativas que promovam a geração de recursos complementares para o custeio e o investimento na rede de trilhos, seja na modelagem de um instrumento normativo que possibilite a taxação de imóveis localizados no entorno do eixo e que foram valorizados pela existência desse sistema estrutural, capturando essa mais-valia adicionada, como também no estabelecimento de parcerias junto ao setor privado para a implantação de empreendimentos de uso misto em áreas no entorno das estações do metrô, visando o adensamento, novas centralidades e a geração de receita extra para a ampliação e diversificação das suas fontes de financiamento, reduzindo a dependência do tesouro.

**\* Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.**