

# **TRANSPORTE NOTURNO PARA PESSOAS QUE TRABALHAM NOS BARES E RESTAURANTES: CASO DE BRASÍLIA**

## **RESUMO**

O transporte público noturno em Brasília apresenta grande quantidade de falhas. O Plano Piloto, por ser o centro da cidade, possui grande quantidade de trabalhadores de bares e restaurantes durante a noite e madrugada, período em que foram verificados problemas para a plena utilização do transporte público, principalmente após às 23:00 horas. Este artigo tem como objetivo reportar a dificuldade que os trabalhadores de estabelecimentos noturnos enfrentam para se deslocarem do seu local de trabalho até sua residência depois do expediente. Dados obtidos por meio de pesquisas de campo são apresentados e discutidos. Os resultados apontam para o fato de que o estado não tem fiscalizado a contento o serviço de transporte noturno prestado pelas empresas de ônibus. O sindicato da categoria sugere implantar uma alternativa de transporte da madrugada que atenda os trabalhadores de bares e restaurantes oferecendo uma linha de ônibus que atenda os estabelecimentos localizados na Asa Sul e Asa Norte de Brasília até a Rodoviária do Plano Piloto.

## **1. INTRODUÇÃO**

A Constituição Federal de 1988 garante o direito de ir e vir a todos os cidadãos. No entanto, muitos trabalhadores noturnos como garçons, copeiros e cozinheiros têm esse direito violado pelo deficiente atendimento de ônibus oferecido pelo Serviço Convencional de Transporte Público do Distrito Federal - STPC. Os profissionais, após noite de trabalho pesado, têm que esperar cansados pelos ônibus durante a madrugada, cuja frequência, em alguns horários, supera o tempo de duas horas ou, em alguns casos são até inexistentes. O deslocamento entre os bares e restaurantes até a Rodoviária do Plano Piloto fica mais complicado à medida que a madrugada avança, e não é rara a situação em que depois de muito esperar as pessoas resolvem fazer o percurso a pé.

Na madrugada, o transporte público no Distrito Federal é conhecido como “Corujão” e se baseia na Lei nº 877 de 28 de junho de 1995 (GDF, 2016). Ela estabelece que as linhas no intervalo de horário compreendido entre 23 horas e 6 horas do dia seguinte devem ter frequência não superior a 90 minutos, e que devem ser definidas pela Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. No entanto, essas condições não estão sendo atendidas pelas empresas que realizam o transporte no DF. Após a meia-noite, os ônibus não apresentam a frequência definida por lei e, em alguns casos, segundo relatos de entrevistados, nem chegam a realizar as viagens, deixando grande quantidade de trabalhadores que utilizam esse modal sem transporte para retornar as suas casas.

Para aqueles que utilizam o metrô para ir ao trabalho torna-se impossível utilizá-lo no seu retorno, isto porque este modal funciona apenas até às 23 horas. Assim, as estações de metrô, que seriam uma opção viável para muitos usuários, não disponibilizam nenhum veículo no período da madrugada e, conseqüentemente, redireciona os usuários do transporte público ao uso do ônibus.

O transporte na madrugada no Distrito Federal também apresenta problemas com os ônibus interestaduais. Os trabalhadores de bares e restaurantes do Plano Piloto de Brasília que residem em cidades localizadas no estado de Goiás como Cidade Ocidental, Planaltina, Valparaíso ou Águas Lindas sentem ainda maior dificuldade para retornarem aos seus lares no final do expediente.

Os usuários que frequentam a vida noturna da cidade, que é muito movimentada, e que fazem uso de bebidas alcoólicas enfrentam o mesmo problema dos trabalhadores quando o assunto é procurar pelo sistema de transporte público, tendo que optar pelo transporte privado de táxi, serviços de aplicativos, carona, ou pior, infringindo a Lei Seca.

O Governo do Distrito Federal, em sua defesa, afirma que atualmente a capacidade instalada do Serviço Básico Rodoviário é superior à demanda transportada. No entanto, ele não reconhece que a oferta de ônibus se torna rarefeita a partir das 22 horas. A consequência imediata desse problema é que o movimento pendular do retorno à residência das pessoas que trabalham no turno da madrugada fica absolutamente prejudicado. O GDF diz manter diversas linhas de ônibus operando durante a noite e madrugada, mas não é esse o sentimento dos usuários. Em pesquisa exploratória, foi perguntado a profissionais de bares e restaurantes como eles faziam para voltar para casa depois de um dia de trabalho. Muitos relataram esperar pelos ônibus por quase duas horas, enquanto outros relataram que desistem de esperar e vão à pé para a rodoviária.

O presente estudo visa, portanto, reportar a dificuldade que os trabalhadores noturnos de bares e restaurantes do Plano Piloto de Brasília enfrentam para se deslocarem do seu local de trabalho até sua residência durante a madrugada.

## **2. ASPECTOS JURÍDICOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF**

Segundo o GDF (2016), o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF foi instituído por meio do Decreto nº 10.062, de 05/01/1987. Sobre o STPC/DF, extensa legislação foi editada nas duas décadas seguintes, culminando com a Lei nº 4.011, de 12/09/2007, que introduziu alterações substanciais na legislação vigente, estabelecendo um novo marco legal para o Sistema. A Lei nº 4.011 delega competência ao Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Transportes, para planejar, regulamentar, organizar, definir políticas tarifárias e controlar todas e quaisquer modalidades ou categorias de serviço relativas ao transporte público integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal. Com a publicação do novo marco legal, o Distrito Federal deu início ao processo de revisão geral da legislação e regulamentação do STPC/DF. Atualmente o STPC/DF está estruturado em dois serviços: i) o Básico, que compreende as linhas dos modos metroviário e rodoviário que atendem às principais necessidades de deslocamento da população e ii) o Complementar, que compreende as linhas do modo rodoviário com características diferenciadas. O Serviço Complementar é atualmente constituído pelo Transporte de Vizinhança e pelo Transporte Rural.

Mais recentemente foi instituído o Decreto nº 35.873, de 02/10/2014, que dispõe sobre o Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Privado - STCP/DF, integrante do Sistema de Transporte do Distrito Federal, que consiste no serviço de transporte de passageiros, sob a forma de fretamento ou particular, cujo acesso é restrito aos beneficiários de relação contratual firmada com o operador do serviço. O STCP/DF deve respeitar o disposto na Lei

Federal nº 12.587, de 03/01/2012; na Lei nº 4.011, de 12/09/2007; na Lei nº 239, de 10/02/1992; no Decreto nº 17.161, de 28/02/1996; no Decreto nº 30.584, de 16/07/2009 e no Código de Trânsito Brasileiro.

Para fins do Decreto nº 35.873, são considerados operadores todos os prestadores de serviço de transporte privado de passageiros, prévia e devidamente registrados e autorizados pela Secretaria de Transportes do Distrito Federal, a quem compete emitir a Autorização para Transporte Privado - ATP. O Serviço de Transporte Coletivo Privado Próprio de Empregados poderá ser prestado por pessoa jurídica, em veículo próprio para condução coletiva de passageiros, de sua propriedade ou a ele vinculado através de arrendamento mercantil, devidamente cadastrado junto à Secretaria de Transportes do Distrito Federal, mediante contrato firmado para sua execução. O Serviço deve ser destinado exclusivamente à condução gratuita de usuários que possuam com ela vínculo funcional ou empregatício, direto ou indireto. Para habilitação prévia, o requerente deverá comprovar, mediante apresentação de documentos específicos, o cumprimento dos requisitos exigidos, após o que, a Secretaria de Transportes do Distrito Federal deverá emitir o Certificado de Habilitação Prévia - CHP, vinculado a cada veículo do requerente, com validade de até 12 (doze) meses, sendo permitida a sua renovação.

### 3. METODOLOGIA DE PESQUISA

Na primeira fase da pesquisa, foi realizado um levantamento da demanda pelo transporte da madrugada a partir de dados obtidos junto ao SINDHOBAR (Sindicato dos hotéis, bares e restaurantes do Distrito Federal). No entanto, foram obtidos apenas os dados dos estabelecimentos que possuem vínculo com o referido sindicato.

Na segunda fase da pesquisa foi aplicado um questionário para garçom, copeiro, cozinheiro, entre outros trabalhadores de bares e restaurantes do Plano Piloto de Brasília. O estudo consistiu na aplicação de um questionário fechado a 126 trabalhadores das Quadras 103, 109, 111, 207, 305, 308, 313, 410 e 411 situadas na Asa Norte, e Quadras 110, 204, 206, 212, 402, 406 e 408 situadas na Asa Sul, conforme modelo da Figura 1.



BLOCO B - 410N											
ATIVIDADES NOTURNAS	FUNCIONÁRIOS	MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO	FREQUÊNCIA TRANSPORTE COLETIVO (DIAS/SEMANA)						HORA DE CHEGADA NO SERVIÇO	HORA DE SAÍDA NO SERVIÇO	CEP/ ENDEREÇO OU REGIÃO
			D	S	T	Q	Q	S			
CAMPINENSE (BAR/ RESTAURANTE)											

**Figura 1:** Modelo do questionário aplicado aos profissionais de bares e restaurantes do Plano Piloto de Brasília

#### 4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

A pesquisa levantou que devido à baixa frequência dos ônibus, que acarreta um número excedente de passageiros em cada veículo disponível, os horários tornam-se incompatíveis para os trabalhadores da madrugada, pois o tempo de espera e, conseqüentemente, o de trajeto são longos. Noventa e sete por cento dos entrevistados afirmaram que há pouca frequência de ônibus direcionada para suas Regiões Administrativas, acarretando em um tempo médio de espera de 45 minutos nas paradas.

Aproximadamente 63% dos trabalhadores entrevistados que utilizam o ônibus responderam que não consideram o transporte seguro. Uma das entrevistadas relatou que foi assaltada três vezes na parada de ônibus da quadra 406 Sul em uma mesma semana. Segundo a entrevistada “as paradas estão sem iluminação e são muito perigosas, deixando o ambiente propício para assaltos”.

A oferta deveria ser equivalente à demanda, pois a quantidade de trabalhadores que necessitam do transporte público não condiz com a quantidade de veículos disponíveis, acarretando numa frota de ônibus escassa.

O transporte público deve apresentar atrativos para os condutores do transporte privado, como maior conforto (ar condicionado, poltronas acolchoadas, maior rotatividade), segurança e preços mais acessíveis, além da integração ônibus/metrô.

Pensando em soluções viáveis para os problemas apresentados, identificou-se que seria necessária uma fiscalização adequada do cumprimento da Lei nº 877/95, pois foi constatado que ela não está sendo devidamente cumprida, prejudicando grande parte da população, que

tem que dormir no trabalho ou esperar longos intervalos para o próximo ônibus. Ou, como segunda opção, a oferta de um Serviço de Transporte Privado – ATP, ou seja, um Serviço de Transporte Coletivo Privado Próprio de Empregados oferecido pelo sindicato dos empregados.

Para entender como seria a oferta de ônibus para atendimento de um Serviço de Transporte Coletivo Privado Próprio de Empregados, foi levantado o Volume Diário Médio dos profissionais de bares e restaurantes do Plano Piloto que trabalham a noite, após pesquisa realizada com o Sindicato de hotéis, restaurantes, bares e similares de Brasília - SINDHOBAR. Desta forma, a quantidade de estabelecimentos por região de atendimento e sua respectiva parcela de funcionários noturnos pode ser vista na Tabela 1.

O objetivo era estudar novas linhas de ônibus e frequência que pudessem ser oferecidas pelo sindicato de empregados de hotéis, restaurantes, bares e similares de Brasília através de um serviço de transporte coletivo privado próprio de empregados a seus filiados. A região que seria atendida por esse serviço constava da ligação da Asa Sul e Asa Norte de Brasília com a Rodoviária do Plano Piloto.

**Tabela 1:** Quantidade de profissionais trabalhadores em bares e restaurantes do Plano Piloto do Distrito Federal segundo o SINDHOBAR

<b>Local</b>	Quantidade de Estabelecimentos	Quantidade de <b>Profissionais</b>
<b>Asa Norte</b>	53	1442
<b>Asa Sul</b>	144	2665
<b>Total</b>	197	4017

Este parâmetro foi um dos mais significativos para o planejamento operacional, pois está diretamente relacionado a vários índices de eficiência do sistema. Também, em relação ao levantamento da demanda, foi necessário levantar sua variação temporal. A variação da demanda de transporte ao longo das horas, dos dias da semana e dos meses do ano teve que ser analisada de forma criteriosa, observando-se o sentido do percurso da linha em questão. Por outro lado, a análise comparativa dos “períodos de pico” e dos “períodos de vale” da demanda também foi fator responsável pela correta determinação da oferta das novas linhas fretadas à demanda manifesta.

#### **4.1. Recobrimento Especial da Rede a ser atendida pelo Transporte da Madrugada**

O sistema viário principal (corredor de transporte) escolhido para atendimento do serviço estudado guardou profunda semelhança com o itinerário realizado por algumas linhas da frota do STPC/DF em operação atualmente. Do ponto de vista funcional, as principais vias de atendimento do serviço são classificadas como vias arteriais e coletoras, que têm a função precípua de atender aos locais de grande demanda.

O corredor de transporte definido a partir do estudo é composto, na sua maioria, por eixos longitudinais - sentidos sul e norte, isto porque o sistema viário do Plano Piloto não apresenta eixos de ligação transversais de grande capacidade. Cabe ressaltar, que as vias propostas são aquelas costumeiramente utilizadas pelos usuários do sistema de transporte público rodoviário, o que facilita o entendimento da nova proposta, pois é possível, inclusive, aproveitar os pontos terminais e os de parada (já consolidados) ao longo do percurso.

Foi possível observar que a grande maioria dos trabalhadores do período noturno utiliza o ônibus como principal meio de locomoção (93,66%). Os passageiros noturnos, entretanto, admitem que não confiam no transporte público e afirmam que os trajetos são limitados em relação ao embarque/desembarque.

De acordo com a pesquisa, dos 126 profissionais entrevistados, apenas oito (6,34%) utilizam o carro para o trajeto origem/destino, sendo que esses ocupam cargos de gerência. Aproximadamente 3.762 pessoas dependem diariamente do transporte da madrugada para retornarem a suas casas.

Os trabalhadores que utilizam o modal veículo particular admitiram que o valor do vale transporte não cobre os custos gastos no trajeto trabalho/casa e, desta forma, a maioria desembolsa parte de sua renda para o transporte. Segundo uma entrevistada, a escolha pelo carro é devido ao conforto e para fugir do tempo de espera. Noventa por cento dos trabalhadores que utilizam seu carro disseram que optariam pelos ônibus caso a oferta fosse maior e ressaltaram que uma das maiores vantagens seria a de não terem que procurar vagas para estacionar.

#### **4.2. Definição do Tipo de Veículo**

O veículo para atendimento do transporte coletivo do estudado deverá ser um equipamento com capacidade de atendimento de, no mínimo, quinze passageiros. Os veículos sobre pneus mais apropriados para atendimento do transporte da madrugada seriam as vans com capacidade de 15 a 21 passageiros ou micro-ônibus com capacidade de 28 a 35 passageiros. A adequada escolha do tipo de veículo deverá influenciar diretamente na eficiência do serviço proposto, levando em consideração a quantidade de pessoas que serão transportadas diariamente por cada uma das linhas pelo transporte da madrugada.

A relação entre o investimento e a capacidade é direta pois, quanto maior o veículo, maior o valor do investimento. A relação entre o custo de mão-de-obra e a capacidade também deve ser levada em consideração, havendo nessa equação um nítido ganho de escala, pois o custo com motorista permanece praticamente inalterado para veículos maiores.

É igualmente importante levar em consideração a relação do desempenho energético, que deve ser observada (veículos maiores, normalmente, apresentam maior consumo e emissão de poluentes).

Outro fator a ser considerado é a manutenção: a especialização do estoque de almoxarifados e do pessoal de manutenção em uma determinada tecnologia apresenta um custo menor que o uso de uma frota muito diversificada e, em alguns casos, constitui fator crítico.

Por fim, tem-se que o produto de todas as questões apresentadas devem orientar a escolha em relação a cada tipo de veículo buscando aqueles que melhor se adaptem às características dos percursos a serem atendidos pelo transporte da madrugada, considerando as especificidades de cada uma das linhas a serem propostas.

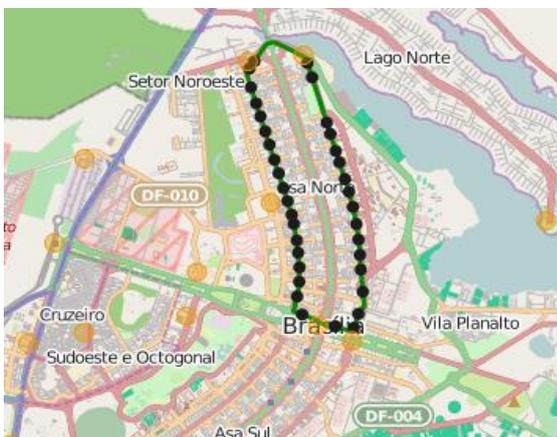
### 4.3 Definição das Linhas propostas

a) Linha 1: A linha 1 proposta, com 20,5 quilômetros, deverá fazer o trajeto entre Rodoviária e os bares e restaurantes da Asa Sul, conforme mostrado na Figura 2 (Avenidas W3 Sul e L2 Sul).



**Figura 2:** Desenho esquemático da Linha 2

b) Linha 2: A linha 2 proposta, com 16,2 quilômetros, deverá fazer o trajeto entre Rodoviária e os bares e restaurantes da Asa Norte, conforme mostrado na Figura 3 (Avenidas W3 Norte e L2 Norte).



**Figura 3:** Desenho esquemático da Linha 2

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após analisar o transporte público no Distrito Federal, percebeu-se que há uma grande lacuna quando se refere ao transporte na madrugada. A baixa oferta de ônibus nesse período não atende completamente à demanda, o que acarreta vários problemas aos usuários desse modal. Consequentemente, eles passam por grandes dificuldades até chegarem às suas respectivas residências, o que coloca em risco a integridade física humana. Notou-se que grande parte dos entrevistados moram nas cidades do entorno de Brasília, o que os tornam, por diversos fatores, reféns do transporte público coletivo.

Contudo, aumentar a oferta de ônibus no chamado “Corujão” melhoraria o problema da distribuição da alta demanda de usuários que utilizam o transporte público na madrugada. Entretanto, para que isso aconteça, fatores como uma melhor adequação à Lei 877/95, a melhoria na infraestrutura dos modais e o incentivo do poder público são necessários para que o transporte coletivo fique mais atrativo para a grande demanda de usuários.

#### **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

GDF - Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. Lei nº 877, de 28 de junho de 1995 Corujão. Disponível em: <<http://www.semob.df.gov.br/legislacao/leis/270-lei-no-877-de-28-de-junho-de-1995-corujao.html>>. Acesso em 25/05/2016.

---