

O “Vai de Graça”, não é uma “dáviva generosa” do GDF, nem um “privilégio concedido”, é um reconhecimento do Direito Constitucional ao Transporte Público e à Mobilidade Urbana. Uma conquista, mesmo que parcial porque limitada a domingo e feriado, da população do DF o reconhecimento desse Direito pelo GDF. O programa "Vai de Graça" instituído no decreto do GDF nº 46.924/2025 garante transporte gratuito nos ônibus e metrô, aos domingos e feriados, no Distrito Federal. Os resultados mostram o potencial de alcance social e econômico dessa política pública pra se tornar uma Tarifa Zero 247. Só durante o Carnaval, no primeiro dia de Carnaval, foram mais de 782 mil viagens gratuitas, um aumento de 23% em relação ao mesmo dia do ano anterior. O segundo dia do "Vai de Graça" registrou um aumento de 88,4% nas viagens de ônibus e metrô. No primeiro domingo do "Vai de Graça", os ônibus tiveram 388 mil acessos, um número maior do que o registrado no próprio domingo de Carnaval de 2024

- Pra refletir sobre o subsídio atual do GDF na tarifa técnica do Transporte Público do DF: a receita do estacionamento rotativo de Fortaleza é integralmente destinada ao transporte sustentável, que inclui a construção e manutenção de ciclovias, estações de bicicletas compartilhadas e sinalização. O estacionamento rotativo em Fortaleza chamado Zona Azul. O tempo de permanência nas vagas é de uma ou duas horas, podendo ser prorrogado por igual período. Em determinadas áreas, o tempo de permanência pode ser de cinco horas, sem possibilidade de prorrogação.
- O Cartão Azul Digital (CAD) custa R\$ 2,00. O aplicativo ZUL: Zona Azul Digital Fortaleza permite comprar créditos e usar as vagas de Zona Azul.
Benefícios do estacionamento rotativo para o transporte sustentável
- A arrecadação do estacionamento rotativo tem sido fundamental para a expansão da malha cicloviária da cidade. Entre 2013 e 2020, a malha cicloviária de Fortaleza foi expandida de 68 km para 347 km
 - Em 2018, Fortaleza passou a direcionar a receita do estacionamento rotativo integralmente ao transporte sustentável. A capital cearense conta com 6,2 mil vagas na chamada Zona Azul, que contribuem para a qualificação da infraestrutura cicloviária. O modelo pode ser adaptado para outros propósitos, como gerar receitas para o transporte coletivo, como [anunciado por Goiânia](#).
 - No caso de Fortaleza, os recursos são integralmente destinados a investimentos de construção e manutenção de ciclovias, ciclofaixas,

estações de bicicleta compartilhada Bicletar, paraciclos, balizadores e cones para sinalização e operação de ciclofaixas. A arrecadação por estacionamentos tem sido um elemento importante para viabilizar as ações de priorização das bicicletas que a cidade empreende há anos. Entre 2013 e 2020, a malha cicloviária foi expandida de 68 km para 347 km.

Noticiado pela mídia: Lazer para Todos reuniu quase 40 mil visitantes no Zoológico e Jardim Botânico nos últimos três domingos

Com entrada franca e transporte gratuito pelo Vai de Graça, espaços verdes têm se tornado uma opção muito procurada pelas famílias brasilienses. A gratuidade aos domingos e feriados no Jardim Botânico de Brasília (JBB) e a Fundação Zoológico de Brasília têm feito sucesso entre a população. Desde o lançamento do programa, 39.969 pessoas passaram pelos espaços nos três últimos domingos. O aumento da procura pelos dois locais vem com o incentivo do Governo do Distrito Federal (GDF), promovido pelo Lazer para Todos, que isenta o pagamento da entrada, e do Vai de Graça, que oferece transporte público gratuito.

Pesquisa sobre grau de satisfação dos usuários dos ônibus revelam a queixa no.1 a superlotação nos horários de pico; 2. O tempo de espera nas paradas; e 3. A impontualidade e falta de informação dos horários da passagem dos ônibus especialmente fora dos horários de pico quando há maior oferta. Mesmo no mundo digitalizado atual em que todo mundo tem celular ainda não há como acompanhar com precisão esses horários de passagem. Em Lisboa há décadas todas paradas tem um luminoso que atualiza por minuto o horário da passagem de todas as linhas. Em SP e BH se acompanha em tempo real os horários de todas linhas. Os ônibus do DF já tem GPS, mas mesmo assim não temos um sistema mais eficiente de acompanhamento disponível para os usuários do transporte publico. O GDF não pode alegar falta de recursos pra investir nesse sistema, pois uma fortuna foi gasta em túneis, viadutos e duplicação de vias – nos últimos 3 governos o investimento público (na maior parte recurso federal) sob o falso pretexto de investir na Mobilidade foi maciçamente em obras rodoviaristas (basta somar o megalômano investimento do TTN, Tunel Rei Pelé em Taguatinga, trevos e obras na EPIG, viadutos na região do Jardim Botânico) – todos símbolos da anti-mobilidade, da anti-cidade, pra incentivar ainda mais o Rei da Cidade o Automóvel particular, que alem de

entupir e engarrafar a cidade ainda emite crescentemente gases de efeito estufa na atmosfera cada vez mais poluída do DF. Projetam outra obra megalômana ligando a UnB ao lago norte subindo até o Taquari, que a pretexto viário, é veladamente de expansão imobiliária na pior tradição especulativa que atravessa os 65 anos dessa Brasília cada vez mais metropolitana e mercantilizada em 360 graus.

A linha de maior número de passageiros é o 110 que faz Rodoviária do Plano – UnB que aumenta o número de ônibus de 7 às 9, de 12 às 14 e de 17 – 19. Isso melhorou depois que a última gestão da Profa. Márcia fez inúmeras reuniões com a Semob com a discussão de construção de um terminal rodoviário no Campus Darcy Ribeiro, o maior pólo gerador de viagens do DF. Outro ponto é que o GDF fez a concessão na verdade a privatização do maior equipamento público da Cidade, que é a Rodoviária – único edifício junto com a Torre de TV que foi projetado pelo inventor da Cidade, a meu ver o edifício mais genial da Cidade com 3 níveis diferentes articulando os eixos rodoviário e monumental - com a promessa de melhorias da gestão e eficácia e até hoje as escadas rolantes tem problemas de funcionamento e não tem bicicletário decente pra integração intermodal. Eu passei na Rodoviária semana passada e as filas serpenteiam especialmente pra quem vai pro Entorno. A concessionária fez um deslocamento dito provisório de ambulantes pro estacionamento superior em frente ao Conjunto Nacional que tem o mérito de eliminar o bolsão pra automóveis (uma excrescência na área central), mas comprometeu a paisagem urbana da área central vamos lembrar do tombamento. Sou favorável a eliminar os dois bolsões – os outros também – e democratizar mais o Centro da Cidade pros moradores da periferia e pedestres, pra isso é importante o projeto Viva o Centro com Moradia Popular no Setor Comercial Sul que foi enterrado pelo GDF sob o falso pretexto de que o IPHAN seria contrário, o que não é verdade.

Brasília tem em 2025 frota de 2.100 milhões de veículos para 2.850 milhão de habitantes é uma das 3 maiores taxas de motorização do País. Tirando da conta da população os menores de 18 anos que não podem dirigir nós já chegamos à marca de praticamente 1 veículo por habitante, veja o nível de insustentabilidade que nós chegamos com 65 anos de idade da cidade. O maior desafio civilizatório da cidade é a mobilidade sustentável democratizando a cidade pra maioria da população que mora na periferia – 92% mora fora do centro cada vez mais elitizado e gentrificado – expulsando população pobre,

preta e parda que é a maioria segundo a última PDAD agora de 2025. Brasília e o DF nós somos campeões mundiais de segregação sócio-espacial – diga-me onde tu moras e te direi quem és! Os moradores de classe média principalmente da área central, mas também de Taguatinga, Guará, Gama, Sobradinho e outras, alegam que no dia em que o transporte público for eficaz vão largar o carro em casa, mas isso é uma balela. As experiências mundo afora, a começar por Holanda que é a Meca da mobilidade há 40 anos e agora Paris onde os usuários de bicicleta ultrapassaram o de usuários de carros – tudo fruto de política pública com apoio da população: velocidades reduzidas e calçadas acessíveis -, mostram que a melhoria de transporte público integrado com mobilidade ativa só funciona junto com políticas pra coibir o uso excessivo do transporte particular como estacionamento rotativo pago com 100% dos recursos destinados ao transporte público e à mobilidade ativa – calçadas, ciclovias e ciclofaixas. E a venda de combustível fóssil subsidiar o transporte público e a mobilidade ativa.

No DF com a fartura generosa de sistema viário as vias estão entupidadas, congestionamentos e retenções nos horários de pico, e a farra de estacionamento público privatizado por carros particulares. A tendência é a distopia urbana, só vai piorar, o único caminho é investimento maciço no transporte coletivo e pra isso a tarifa zero é fundamental junto com medidas pra coibir o excesso de carros como estacionamento rotativo pago (aqui não avança pelos erros privatistas do projeto e pressão da elite motorizada), pedágio e eliminação de bolsões com sua entrega a pedestres e ciclistas nas áreas centrais não só do Plano mas em Ceilândia, Taguatinga, Samambaia e todas cidades do DF. A praça é do povo, e a cidade se conhece e usufrui com os pés.

O eixão do lazer aos domingos e feriados, contraponto ao eixão da morte durante a semana, é um símbolo da cidade que a gente quer com milhares de pessoas de todas classes, cores e regiões, convivendo e usufruindo de uma dimensão fundamental do Direito à Cidade que é o Direito à Festa, a celebra a Festa da Urbanidade democrática. Andar, pedalar, sambar, cantar e festejar, no eixão com milhares de pessoas diferentes é uma terapia coletiva, demonstração concreta de que uma cidade humanizada do chão pra pedestre, ciclista, baixa velocidade – os homens lentos conceito genial do geógrafo Milton Santos - travessias seguras, mais faixas exclusivas pro ônibus, paradas com acompanhamento das linhas em tempo real, mais zona 30, tudo isso é possível, diferente da Brasília que foi vanguardista nos anos 60 e foi se tornando arcaica cada vez mais furiosamente veloz motorizada, murada,

gradeada, socialmente segregada, elitizada e cada vez mais poluída. Diferente de outras cidades muito ocupadas e adensadas, ainda temos espaços amplos entre as cidades e dentro delas pra mobilidade sustentável. No debate do PDOT atual sou crítico à necessidade de expansão urbana, de esticar a zona urbana, de criar novos loteamentos nesse modelo urbano e territorial espalhado e disperso. Temos muita infraestrutura de redes públicas subutilizada e até ociosa existente e enterrada nas nossas cidades, pra adensar de forma responsável e qualificar o espaço urbano público e coletivo. O PDOT vai responder a pergunta quem vai ficar com o que da cidade. Mas enquanto nos distraímos discutindo o PDOT, vários, pelo menos 4 projetos de novos parcelamentos, como empreendimento habitacionais de médias e altas rendas estão sendo aprovados no Jardim Botânico (mais um Residencial com propaganda de galã vendendo imóvel de luxo de 5 milhões com muito verde e passarinhos), um novo bairro no páteo rodoferroviário, outro no Lago Oeste, etc. A boiada urbanística atendendo interesses empresariais imobiliários segue passando sorrateiramente (com empreendimentos de dirigentes do GDF) e assim vai nos atropelando novamente com o PDOT após a LUOS, o PPCUB, o projeto de guaritas e cercamento de condomínios, etc. A Tarifa Zero ampla 24 hs., 7 dias da semana será uma conquista histórica para um DF mais inclusivo e sustentável que precisa é de mais cidades e menos satélites.