



3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 9ª LEGISLATURA  
ATA CIRCUNSTANCIADA DA  
AUDIÊNCIA PÚBLICA  
PARA DEBATER A CONSTRUÇÃO DO  
ABRIGO TERMINAL RODOVIÁRIO NA UNB,  
DE 11 DE JUNHO DE 2025.

INÍCIO ÀS 19H19

TÉRMINO ÀS 21H55

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Senhoras e senhores, boa noite. A Câmara Legislativa do Distrito Federal instala-se nesta localidade para realizar a audiência pública a fim de debater a construção do abrigo terminal rodoviário na UnB, uma iniciativa do deputado Max Maciel.

Convidamos para tomar posição à mesa para conduzir os trabalhos desta audiência pública o senhor presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa do Distrito Federal, o deputado Max Maciel. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Boa noite.

Declaro aberta esta audiência pública da Câmara Legislativa do Distrito Federal para debater a construção do abrigo terminal rodoviário na Universidade de Brasília.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos para compor a mesa de trabalhos: o representante dos estudantes do Entorno, Guilherme Fagundes; a representante dos estudantes da parte leste do Distrito Federal, Heloisa Nunes; e a representante do Diretório Central dos Estudantes, Monna Rodrigues.

Passamos a palavra ao senhor deputado Max Maciel.

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Antes de iniciar, gostaria de informar que o professor Zanchetta do Ceftru passou mal, está com um problema de saúde – acho que na garganta – e não pôde estar presente. Tomo a liberdade de consultar tanto a professora Michelle quanto o professor PC para saber se querem compor a representação do Ceftru. Seriam muito bem-vindos. Pode ser, professora Michelle? Informo ao cerimonial que estou tomando essa liberdade. Professora Michelle, obrigado.

Eu vou fazer um breve discurso sobre o motivo da realização desta audiência pública.

A professora Liza Andrade se faz presente. Está acontecendo sessão plenária, logo mais estarão presentes a deputada federal Erika Kokay e o deputado federal Prof. Reginaldo Veras. O deputado Fábio Félix em breve fará parte desta audiência também. Toda vez que chegar alguém, nós abriremos as demais falas.

Agradeço ao professor Thiago Trindade, a todo o Ipol pelo espaço e pela oportunidade de estarmos aqui. Existe o anúncio de que a nossa senadora poderá comparecer, em razão da plenária na Câmara dos Deputados. Mas o importante é mostrar esse leque de pessoas, André Pires, destinadas a melhorar a mobilidade.

Saúdo o vice-reitor, o professor Márcio, a quem sou muito grato sempre pela atenção.

Agradeço ao subsecretário Márcio Antônio, com quem debatemos muito sobre várias questões que pontuaremos melhor aqui.

Quem nos acompanha sabe que a pauta do transporte é central no nosso mandato e, mais do que ser central, nós não vamos aceitar ou não aceitamos qualquer tipo de modelo sobre mobilidade urbana no Distrito Federal. Na Universidade de Brasília transitam mais de 50 mil pessoas diariamente, um quantitativo de pessoas maior do que em muitos municípios deste país.

Nós estamos fazendo esta audiência pública no *campus* Darcy Ribeiro, mas lembramos que há outros *campi* – em Planaltina, no Gama, em Ceilândia – que carecem de um debate amplo sobre a mobilidade para o acesso desses espaços.

O transporte público e coletivo em que acreditamos é o que permite aos pais levarem os seus filhos à Água Mineral, ao CCBB, ao Cine Brasília, ao Complexo Cultural de Planaltina, em um fim de semana que possa propiciar o lazer.

O debate de hoje não é só para aqueles que vêm para usufruir da universidade em projetos de ciência, pesquisa ou extensão, mas também para viver a cidade, que é fundamental para o nosso desenvolvimento humano.

É partindo desse norte que reconhecemos que essa é uma luta construída por muitas mãos e por movimentos sociais, como o MPL, por ativistas e acadêmicos e que a nossa comissão tem sido um instrumento para trabalhar em prol desse sistema de transporte em que acreditamos. Por isso, hoje vamos falar da nossa atuação que se reflete no propósito desta audiência pública, que é discutir a construção de um abrigo terminal.

Por que discutir a possibilidade de um abrigo terminal? Nós fizemos uma indicação para construir um terminal na UnB. Qual é a nossa defesa para o Governo do Distrito Federal? É que aqui não seja mais um polo de circulação de veículos e que também partam daqui linhas diretas para as nossas cidades, linha direta para Brazlândia, linha direta para Planaltina, linha direta para Samambaia, linha direta de Santa Maria para cá, a fim de que não tenhamos aquele pêndulo, que é natural no processo de mobilidade, de uma baldeação: ir até a rodoviária e, na rodoviária, pegar outro transporte. E quem mora em Planaltina? Pega a linha 110, que vai para a rodoviária e, da rodoviária, vai para Planaltina. Esse tempo, essa caminhada custa muito para o estudante.

Quando a aula acaba às 10 horas e 40 minutos e o ônibus passa às 10h, o estudante perde a última aula, professora, e, às vezes, ele tem que se arriscar pela L2 e subir até a W3 para pegar um ônibus. Em várias turmas do período noturno já mapeadas, há evasão no último horário, exatamente pela questão da mobilidade. Discutir a questão do abrigo terminal é pensar como facilitar a vida desses estudantes, que foi modificada pela universidade.

Há, aqui, aproximadamente, 4 mil vagas de carro, salvo engano. Isso mostra como essa universidade foi pensada inicialmente. É isso mesmo. As pessoas moravam perto da universidade, e havia a Casa do Estudante. Nos últimos 15 anos, uma massa periférica ocupou a universidade, partindo de lugares de onde não vinha outrora – Santa Maria, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo II, Arapoanga, Varjão –, e começou a pressionar a universidade, professor Paulo Cesar, a olhar como essas pessoas poderiam viver na universidade. Passar, nós estamos conseguindo, mas nós precisamos nos manter nela.

Aproveitando esta oportunidade, quero dizer que, apesar de estarmos falando sobre o abrigo terminal, nós estamos em uma luta permanente em defesa da universidade, contra os cortes de gastos da universidade, pela permanência dos nossos estudantes, por auxílio aos técnicos, pela situação que estão passando, junto com a reitora, professora Rozana, que não está presente, porque está em uma audiência do STF em função dessa questão.

Além das ações que vamos pontuar durante o debate, em novembro, nós propusemos uma indicação para a construção do abrigo terminal rodoviário. Desde então, nós estamos discutindo com a secretaria, com a reitoria e, obviamente, agora com os estudantes as tratativas para avançarmos

nessa questão, a fim de que esse abrigo terminal seja, de fato, implementado.

Por fim, nós queremos destacar que algumas dessas ideias parecem um pouco inviáveis ou, até mesmo, uma loucura. Pensar um terminal dentro de uma universidade talvez não seja algo fácil de se debater. Há a questão da poluição, muito veículo, muito carro, mas trata-se de uma coisa necessária. Precisamos pensar, futuramente – quem sabe? –, na tão sonhada linha do metrô passando por aqui. Muita gente diz que é uma loucura, mas podem ser possíveis, se pensarmos em energias renováveis, professor Thiago, alguns caminhos para chegarmos a esse lugar.

Diante desse detalhe, é importante dizer que, antigamente, falavam, por exemplo, que era loucura pensar em tarifa zero no Distrito Federal. Nós debatíamos muito isso com a Secretaria de Transporte e Mobilidade, pela qual temos muito respeito, mas nunca chegávamos a um consenso.

Hoje, a tarifa zero aos domingos e feriados é uma realidade. E agora expandiram o horário do metrô. O acesso aumentou, por incrível que pareça, em 78% devido à expansão do horário em 1 hora e meia. Isso foi capaz de aumentar em 78% o acesso aos domingos. Imaginem quantas pessoas ficavam reprimidas, sem acessarem o transporte porque ele fechava às 19 horas? Isso é possível, e nós seguiremos com a nossa teimosia.

Eu queria fazer essa fala inicial e já conceder a palavra, por 5 minutos, para os presentes na mesa.

Eu gostaria de aproveitar a presença do professor Benny para convidá-lo para estar na mesa. Por favor, faça-se presente aqui, professor Benny. (Palmas.)

Eu quero me solidarizar com o professor Benny, que vem sofrendo alguns ataques recentemente na disputa do PDOT. Você sabe do nosso compromisso, do nosso apoio à sua figura e ao seu nome nessa luta em defesa da cidade.

Obrigado.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Gostaríamos de passar a palavra à representante do Diretório Central dos Estudantes, Monna Rodrigues.

MONNA RODRIGUES – Boa noite. Eu sou a Monna. Sou uma das diretoras do DCE e também represento o coletivo Juntos. Eu sou estudante do curso noturno de história da UnB e moro na periferia, no Itapoã.

Primeiro, eu queria agradecer ao deputado Max Maciel por trazer essa audiência para a UnB, porque o debate do transporte atravessa nossa realidade enquanto estudantes do início ao fim; atravessa nossa realidade quando pensamos na nossa grade horária, se o ônibus que precisamos pegar está dentro da nossa grade horária; atravessa nossa realidade quando pensamos em fazer qualquer atividade extracurricular dentro da UnB. Então, é um debate central para pensarmos na nossa permanência dentro da universidade. Eu acredito que essa conquista que poderemos ter do terminal dentro da UnB será a primeira de muitas que precisamos ter.

Hoje, temos uma necessidade muito grande de mais ônibus diretos para as nossas RAs e de um passe livre que seja permanente. Eu quero destacar que, se temos a tarifa zero aos domingos e feriados, não foi um presente do governador Ibaneis, mas, sim, o resultado de muita luta da bancada do PSOL na Câmara Legislativa e de uma luta histórica dos estudantes e de todo o movimento por passe livre.

Queremos que isso avance. A vitória dos domingos e feriados é justamente para avançarmos. O terminal é um ponto de partida para, de fato, construirmos uma revolução do transporte de Brasília a partir da UnB. Como o deputado Max Maciel bem falou, na UnB, circulam mais de 50 mil pessoas e, ainda bem, o perfil da universidade mudou. Hoje, de cada ponto do DF, existe alguém na UnB. Fazer o debate do transporte a partir da UnB é uma forma de revolucionar o transporte no DF, que representa bem o que é o Distrito Federal. A nossa cidade é desigual, é uma cidade que não foi feita para nós, mas só para o Plano Piloto. Parece que só existimos nela. Não estamos representados nela. O transporte público é uma expressão disso.

Por que não temos tantas linhas diretas para as nossas RAs? Por que não há mobilidade interna dentro do DF? Porque a grande máfia dos transportes lucra mais com a jornada até a rodoviária na linha 110 do que com uma jornada direta para as nossas RAs, como, por exemplo, um ônibus direto para o Itapoã Parque, onde moro. Então, é um cálculo muito bem pensado de como as empresas, como essa grande máfia que existe hoje dos transportes, vão lucrar mais.

Espero que nós, a partir da universidade, trabalhando também a partir da universidade com o movimento estudantil, o movimento que existe na UnB, consigamos lutar para que se inverta essa lógica um pouco. Porque pensar em transporte público não é só sobre direito à cidade, como se isso não fosse suficiente. Também é pensar que existimos dentro da cidade e que a construímos. É pensar segurança, porque – como o deputado Max Maciel bem falou – saímos da UnB, muitas vezes, às 22 horas e 30 minutos para pegar um ônibus; eu sempre calculo o menor tempo que vou ficar numa parada para que não seja mais perigoso para mim. Acho que nesse sentido o terminal também vai ajudar muito. É pensar uma mobilidade, um transporte público no Distrito Federal que faça sentido para quem hoje mora no Distrito Federal, e também é pensar pelo meio ambiente em frente a uma crise climática.

Então, acho que trabalhar a partir dos transportes e da mobilidade é também reafirmar que existimos no Distrito Federal e que podemos construir um movimento a partir disso. Eu queria, mais que isso, expressar o pensamento do Diretório Central dos Estudantes, porque temos toda a disposição de construir a luta, não só pelo terminal, mas pelos ônibus diretos para as regiões administrativas e pelo Passe Livre. Queremos que isso seja uma realidade.

Temos muito orgulho como Diretório Central dos Estudantes. Enquanto fomos gestão, em todas as férias tivemos o Passe Livre estudantil. Queremos que isso não seja exceção, queremos que isso seja a regra, não só para Brasília, mas para o Brasil inteiro. O Passe Livre já é uma realidade em algumas cidades, e é possível.

Acho que o que a bancada do PSOL mais tem mostrado na Câmara Legislativa do Distrito Federal é que é possível termos um transporte de qualidade, um transporte com tarifa zero, um transporte que faça sentido. Então, queria expressar aqui todo o apoio para o DCE, no sentido de construirmos essa luta a partir dos transportes do Distrito Federal, porque hoje, se a UnB mudou, é preciso que o DF mude junto com a Universidade de Brasília.

É isso. Muito obrigada. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Gostaríamos de informar que estão abertas as inscrições para os que desejam fazer uso da palavra. Peço que levantem as mãos e se identifiquem para as nossas colegas ali.

Agora concedemos a palavra à senhora representante dos estudantes da parte leste do Distrito Federal, Heloisa Nunes.

HELOISA NUNES – Boa noite a todos. Meu nome é Heloisa, sou estudante de biologia, sou da Fogo no Pavio e também da Tudo o que Nós Temos É Nós.

Quero agradecer a todo mundo que veio a esta audiência, pois ela é muito importante. Hoje, a parte leste é uma das partes mais esquecidas em termos de transporte público, é uma região que cresce muito para todos os lados. Toda região cresce muito, tem muito espaço de expansão, e as linhas não condizem com o tamanho da população hoje, nem com o quanto ela vem se expandindo.

O governador Ibaneis está fazendo um monte de obra na região – acabamos de ver o viaduto –, mas não conseguiu dar conta do quanto é caótica a região e do quanto ela vem se expandindo. Além disso, todas as regiões estão naquela lógica de ter a linha até a RA e, dentro da RA, você tem de pegar um circular até a sua casa. Esse circular, às vezes, passa uma vez só, e se você o perdeu, já era.

Quando olhamos para os estudantes do horário noturno, isso fica ainda pior, porque também se trata de segurança ficar numa parada, sozinho, à noite. Então, temos essa questão de não haver

linhas para as regiões administrativas, linhas que deixem o estudante na porta de casa, principalmente no horário noturno, porque isso dá mais segurança.

O mandato do deputado Max Maciel fez um trabalho muito bom de pressionar para que houvesse mais linhas no noturno. Eu me lembro de responder várias vezes o Forms pedindo a linha 147.9. Foi uma pressão muito grande. É preciso não só atuar para haver mais linhas, mas arrumar meios para ocorrer a participação dos estudantes, de modo que eles consigam pautar esse assunto – não só participar dele, mas pautá-lo. Esta audiência é uma oportunidade muito boa não só para discutirmos o terminal, mas para encontrarmos ferramentas para que os estudantes consigam discutir e ter participação ativa.

Cada RA tem sua particularidade. São Sebastião tem sua particularidade, o funcionamento de lá é muito diferente do de Samambaia, por exemplo. Hoje, o Morro da Cruz tem 50 mil pessoas, e há pouquíssimas linhas que sobem para lá – e as que há atuam em poucos horários do dia. Como é que um estudante do noturno vai fazer para chegar ali?

Espero que consigamos ter muita participação estudantil, e que os estudantes consigam pautar isso. Espero que consigamos os meios para ir além do que está sendo proposto – haver um terminal de ônibus – e que haja muito mais ônibus taxiando e muito mais linhas. Espero que isso vire uma demanda.

Como a Monna bem disse, o governador Ibaneis tenta dizer que a tarifa zero é uma coisa do governo dele. Mas nós vimos: quando o deputado Max Maciel se elegeu, tendo como uma de suas principais pautas a tarifa zero, logo depois o Ibaneis a implementou, mostrando que isso sempre foi possível – só não era do interesse dele, só não era prioridade.

Se hoje há um movimento forte na UnB para tratar de transporte público, isso é sinal de uma mudança da UnB, como o deputado Max Maciel falou. Hoje, a UnB tem 8 mil vagas de estacionamento. Eu estava até falando com meus amigos: “Onde vai ser esse terminal? Em qualquer um dos 1 bilhão de estacionamentos que há na UnB!” – porque o que mais existe na UnB é estacionamento! Então, esta é uma mudança que vemos na UnB, uma UnB mais acessível. Essa é uma luta que temos de ter. Obrigada.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Concedemos a palavra ao representante dos estudantes do Entorno, Guilherme Fagundes.

GUILHERME FAGUNDES – Oi, pessoal. Boa noite! Eu me chamo Guilherme Fagundes e sou estudante de serviço social na UnB. Eu moro em Águas Lindas e fico muito feliz de estar nesta mesa representando as cidades do Entorno, ao lado do nosso deputado Max Maciel.

Representar o Entorno, para mim, é muito importante, porque, em geral, somos muito esquecidos. Nós estamos aqui diariamente, vindo ao DF, ajudando a construir o DF. Nós trabalhamos aqui. As cidades do Entorno são dormitório, então nós só vamos lá para dormir. Nós temos de vir ao DF para termos acesso a qualidade de estudo, a qualidade de saúde e a todo tipo de qualidade. Mas as nossas lutas e os nossos esforços somados aqui não chegam até o Entorno. Então, por isso, fico muito contente de estar aqui me somando a esta mesa.

Deputado Max Maciel, peço que o senhor reforce a importância de incluírem as linhas do Entorno. Eu não tenho dados concretos de quantos estudantes do Entorno estudam na UnB, mas só de Águas Lindas há cerca de 500 alunos, nos turnos diurno e noturno – isso no *campus* Darcy Ribeiro; não tenho noção de como é nos outros *campi*. Lá em Ceilândia há muito mais alunos, por ser mais próximo.

Outro aspecto é o valor da passagem. Nós não temos acesso ao Passe Livre. O valor do auxílio-transporte da UnB não é suficiente para custear o gasto mensal com a ida e volta das aulas. Falar sobre mobilidade é muito mais do que falar apenas sobre haver ônibus ou não. Como eu falei, é acessibilidade, é saúde, é qualidade de vida para as pessoas que vêm de fora. A UnB possui muros que não são visíveis. Eles são invisíveis para nós que viemos de fora. Muitas pessoas já desistiram de

estudar aqui em função das dificuldades que encontram.

É isso a minha fala. Muito obrigado. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Concedemos a palavra à senhora professora da pós-graduação em transportes da UnB, Michelle Andrade.

MICHELLE ANDRADE – Boa noite a todos e a todas. Muito obrigada, deputado Max Maciel, pela oportunidade de estar aqui com vocês.

Cumprimento meus colegas: o professor Márcio – que também é da secretaria – e o professor Paulo. Fiquei bastante feliz, embora esteja substituindo o professor Fábio. Então, eu não estava muito preparada.

Essa é uma pauta que acompanhamos a partir do nosso programa de pós-graduação em transportes e do nosso centro de formação de recursos humanos em transportes, onde desenvolvemos estudos relacionados também às questões de mobilidade. Essa é uma pauta extremamente pertinente e necessária.

Os principais aspectos que trago para a nossa reflexão dentro desse contexto são os planos que já temos desenvolvidos e como trabalhamos essa análise que está sendo proposta aqui. Por exemplo, há um plano diretor do *campus*, desenvolvido recentemente. Inclusive, o professor Benny trabalhou nesse plano, assim como professores do nosso programa.

Diversas análises foram feitas durante esse processo, relacionadas às demandas e aos deslocamentos dos alunos. No entanto, um dos principais aspectos que observamos é a dificuldade de acesso às informações de fato, para que possamos identificar as grandes dificuldades relatadas por alunos e servidores, não apenas da Universidade de Brasília, mas também de outras universidades que estão dentro desse eixo de deslocamento, especialmente no período noturno.

É muito importante que busquemos essa documentação para refletir. Naturalmente, como estou dentro do contexto de pesquisa, trarei muitos aspectos relacionados às análises técnicas, que visam viabilizar a melhoria do sistema de transporte, para proporcionar conforto e segurança e para garantir que os alunos não tenham, dentro do contexto de transportes, um limitador para o acesso à educação, visto que é um direito constitucional de todos.

Ainda dentro da questão dos planos, outro elemento que considero importante para nossa reflexão é o plano de mobilidade do Distrito Federal, que está em desenvolvimento. Estamos em um momento de grande relevância para a discussão das questões do transporte público. Este é um momento decisivo para nós. É importante que todos nós busquemos nos informar a respeito das diversas audiências que estão sendo realizadas e que estejamos presentes nelas.

Este é o momento de apresentarmos nossos pleitos e de alinharmos essa demanda. Naturalmente, ninguém está aqui fazendo uma solicitação exclusiva para a Universidade de Brasília. O sistema de transporte, como todos estão colocando bem, se estende até as regiões mais distantes da Universidade de Brasília e do Plano Piloto.

Ele é um contexto, de fato, para o Distrito Federal. Essa pauta dentro do plano de mobilidade que está em desenvolvimento é extremamente oportuna. Nós não podemos nos esquecer disso.

Somado a isso, nós nos colocamos à disposição para revisar todos os estudos que já foram feitos, para desenvolvermos novos estudos, empregando especialmente as técnicas de simulação, com a participação dos alunos de uma maneira bastante ativa.

É necessário mantermos ativo um observatório de mobilidade no Distrito Federal, porque as demandas trazidas hoje, em junho de 2025, podem não ser as mesmas daqui a 2 anos. Como vocês bem colocaram, e como nós, que estamos dentro da universidade temos participado, a cara da Universidade de Brasília mudou e as demandas por deslocamento mudaram e existe uma possibilidade de que isso continue mudando. É isso o que nós queremos.

Então, é importante que tenhamos ativo dentro do campus um observatório de mobilidade

para que ele realmente avalie e nos traga continuamente as informações, a fim de que consigamos nos antecipar aos problemas – sem esperar que as pessoas passem pelas grandes dificuldades que elas têm tido de acesso ao transporte – e mantenhamos a Semob sempre muito bem-informada a respeito das demandas, para que ela consiga se planejar com antecedência.

Deputado Max Maciel, esses são os aspectos principais que eu gostaria de citar para reforçar a reflexão dentro do contexto técnico, colocando tanto o programa de pós-graduação em transporte como o centro de pesquisa à disposição para as demandas futuras e para esse debate também.

Muito obrigada. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Concedo a palavra ao professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, Benny Schvarsberg.

BENNY SCHVARBERG – Boa noite a todas e a todos.

Cumprimento o meu amigo deputado Max Maciel, que admiro demais mesmo antes de ele ser deputado distrital. Ele está fazendo um mandato que é bastante à altura da sua trajetória de militante ativista nesta cidade.

Cumprimento minha amiga e professora Michelle; o vice-reitor da UnB; meu amigo Paulo Cesar, que deveria estar no meu lugar, por ser um dos maiores especialistas no assunto que eu conheço; o professor Thiago e a minha amiga Liza Andrade, que é a nossa grande batalhadora da extensão e da luta na periferia desta cidade.

Quero dar uma contribuição para o debate a partir da discussão e do trabalho que fizemos durante os anos de 2022, 2023 e 2024 do Plano Diretor do *campus* Darcy Ribeiro.

Um dos eixos mais importantes dessa discussão do plano diretor do *campus* foi exatamente o tema transporte e mobilidade.

Eu quero dizer que nesse tema o professor Pastor liderou uma pesquisa que buscou atualizar dados dos desafios da mobilidade aqui no *campus*. Eu quero comentar algumas coisas sobre isso.

Em primeiro lugar, como a Michelle mesmo comentou, a cara da comunidade da Universidade de Brasília mudou, principalmente depois do Reuni. Os dados atualizados no ano retrasado mostram que cerca de 65% a 70% dos estudantes – não só estudantes, mas toda a comunidade do *campus* Darcy Ribeiro – são usuários do transporte coletivo e, na sua esmagadora maioria, pega 2 ônibus: o da linha 110 até a rodoviária e, depois, pega outro predominantemente da parte sul e sudeste do Distrito Federal – o eixo Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Guará, Gama, Santa Maria etc. –, embora uma parte também venha de Planaltina, Sobradinho etc. Então, isso muda muito.

Por outro lado, nesse período pós-pandemia, qual é um fenômeno interessante que observamos? Esvaziaram-se os bolsões de estacionamento. Hoje, aproximadamente 50% das vagas estão ociosas nos 2 grandes bolsões sul e norte do ICC e nos outros bolsões do *campus* – outro dado muito interessante.

Nosso *campus* tem uma área central, uma área norte, uma área sul, uma área leste e uma área oeste. O setor norte do ICC é da via que separa os pavilhões – perto de onde nós estamos, a via do pavilhão João Calmon – para lá. Há o setor leste, que pega o CO e toda aquela área; o setor sul, que é o menos habitado, é do final do ICC Sul para lá; e o setor oeste, que pega também uma área grande e chega até o Hospital Universitário.

Quais avanços conseguimos nesse debate? Quero lembrar que eu e Paulo fizemos pelo menos meia dúzia de reuniões com a Secretaria de Mobilidade Urbana, liderada pelo Ricardo Ligeirinho, nosso amigo Ricardo Silva. Chegamos a fazer umas 6 ou 7 reuniões com a Secretaria de Mobilidade Urbana. Fizemos uma análise de várias alternativas e chegamos a aventar a possibilidade de um abrigo terminal que ficaria na parte norte, pegando uma boa parte norte-oeste do bolsão de estacionamento; aventamos a hipótese de ele ser também na parte sul-leste; e na L3, próximo

àquela caixa d'água – o único imóvel legalizado da Universidade de Brasília. Levantamos essas possibilidades. Chegamos a examinar projetos de arquitetura, projetos padrão de abrigo de terminal que estão sendo utilizados em várias áreas do Distrito Federal. A equipe de arquitetos e engenheiros esteve várias vezes conosco nessa discussão.

A primeira hipótese que se levantou ao fim de 6 ou 7 reuniões aproximadamente foi a necessidade efetiva de um terminal como tal. Depois, a hipótese de um incremento e de mudança na geometria viária, inclusive das principais paradas de ônibus. A via principal que corta a Universidade de Brasília, do ponto de vista da sua geometria, é essa via onde está o RU, o Restaurante Universitário. Ela faz um eixo longitudinal de praticamente todo o *campus* Darcy Ribeiro, e é onde estão as 3 ou 4 paradas com mais concentração de passageiros, sobretudo no horário da manhã – das 7 horas e 30 minutos até às 9 horas –, no horário do almoço, no fim da tarde – quando há entrada e saída –, e no finzinho da noite, quando a galera sai correndo para pegar o ônibus da linha 110 e ainda quer ver o jogo do Flamengo mais tarde.

Se houvesse, como foi proposto, nesse estudo técnico, um incremento, uma mudança na geometria que permitisse um sistema de parada na forma de comboio, com 3 a 4 ônibus, em que um não precisasse necessariamente esperar que lotasse para poder vir o outro – era um desenho de uma geometria meio dentada, que é mais ou menos já consolidada na arquitetura das paradas de ônibus –, poderíamos ter uma possibilidade maior – e talvez até mais eficaz do que necessariamente um abrigo de ônibus – para essa dinâmica de transbordo, de carga, de descarga, de levantamento, de encher ônibus, de esperar ônibus.

Essa foi a hipótese principal a que chegamos até aproximadamente antes da aprovação do Plano Diretor, no ano passado. Se mal me lembro – a minha memória já não está essa coisa toda –, chegamos até aí. Chegamos até a fazer o desenho da alteração dessas paradas, mas não conseguimos implementá-lo. Não conseguimos chegar a um nível de projeto executivo, com detalhes executivos desses desenhos e com a mudança da geometria viária das paradas. Mas isso representaria um acréscimo muito expressivo na capacidade de carregamento, especialmente nos horários de pico, e viabilizaria o aumento do número de linhas. É claro que trabalhamos muito com o ônibus da linha 110, porque, se não me engano, é a linha de maior carregamento de todo o Distrito Federal. Se não me falha a memória, do ponto de vista de quantidade de viagens etc., em todo o Distrito Federal, é a linha de maior carregamento – o que não é pouca coisa.

Chegamos a esse ponto, deputado, e não avançamos mais com relação a vários ajustes em todas as paradas de ônibus da universidade e, particularmente, nessas que compõem esse eixo, que aqui chamamos, brincando, de via 30, porque há esse limite de velocidade. Esse foi o ponto em que paramos.

Concordo totalmente com a Michelle no sentido de que precisamos atualizar os dados. Há dados de pesquisa origem-destino e de carregamentos nos horários de pico que precisam ser atualizados nesses. Precisamos atualizá-los. Eu acho que essa ideia do observatório e da atualização desses dados são estratégicas.

Podemos e devemos pensar soluções em 3 níveis: a curto, médio e longo prazo. Não dá para pensar que um terminal é a solução fantástica de todos os problemas. Pode não ser, pelo menos a curto prazo, até que tenhamos o próximo Reuni, porque o acréscimo de estudantes na universidade foi muito expressivo nos últimos 10 a 15 anos.

Acho que a minha contribuição de reflexão é essa. Nós temos que ter medidas de curto prazo.

Do ano passado para cá, já se aumentou a quantidade de horários da linha 110 e de outras linhas também. Essa foi uma medida muito importante, desafogou uma boa parte da demanda represada. Mesmo assim, nos horários de pico, as filas, sobretudo de estudantes, são enormes. As filas continuam enormes. Há poucos servidores técnicos, há mais estudantes. Continua grande a fila nesses horários.

Temos que pensar soluções de mudança da geometria viária, nos fluxos e linhas, a médio prazo. E, talvez, possamos pensar, a longo prazo, na ideia do terminal, mas considerando o contexto muito amplo da relação do *campus* da Universidade de Brasília com a Asa Norte, com a Asa Sul, com toda a cidade e com toda a dinâmica de transporte existente.

Para finalizar, quero registrar um ponto fundamental: parada de ônibus não pode ser só de ônibus; tem que ser parada de integração intermodal. Inclusive, é uma pena que as estações de bicicleta não estejam nas paradas ou próximas a elas, porque essa integração intermodal é fundamental.

A estação de bicicleta mais utilizada é aquela em frente ao HUB, na L2. Muitos estudantes, os servidores do HUB e os usuários do HUB utilizam essa estação. Além do carregamento importante, do ponto de vista do transporte público no *campus* Darcy Ribeiro.

É isso. Muito obrigado, gente. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Agradeço à Monna e a todo o DCE por essa luta fundamental.

Agradeço ao Guilherme. Realmente, a região metropolitana, que chamamos de Entorno, incrementa esse debate quanto à necessidade não só de linhas, mas também de infraestrutura. Vamos debater isso depois.

Obrigado, Heloisa, por falar sobre São Sebastião e sobre o Paranoá, que às vezes não são citadas em muitos dos nossos debates, mas são algumas das regiões que mais crescem no Distrito Federal. A região leste é a única parte que ainda tem terra disponível em Brasília; é onde estão construindo vários empreendimentos. Não sei se vocês sabem, mas lançaram uma possibilidade de habitação para 100 mil pessoas no Tororó. Não há viaduto que dê conta disso, não é mesmo?

Professora Michelle, muito obrigado.

Professor Benny, que é devoto a essa construção coletiva, sou fruto desta casa. Então, ter você, o professor Paulo Cesar, a professora Michelle, a professora Liza e o professor Thiago Trindade como base de processo formativo é o que nos enriquece.

Vamos desfazer esta mesa neste momento para chamar a próxima. Depois, haverá a participação da plenária e, por último, os encaminhamentos.

Quero agradecer a contribuição de vocês até aqui.

Antes que desmobilizemos a mesa, aproveito para dizer que está presente entre nós o deputado Fábio Félix, a quem convido para fazer parte da mesa.

Agradeço a esta mesa presente. Vamos para a próxima.

Obrigado. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Lembramos que ainda estão abertas as inscrições para os que desejarem fazer uso da palavra. Quem quiser pode levantar a mão que as assessoras irão até vocês.

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Quero só pontuar que o deputado Fábio Félix faz parte da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana. Esta comissão trabalhou muito.

Apesar de todo o debate, Márcio Antônio, temos que destacar que a Semob tem colhido muitas recomendações e sugestões da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – algumas não aplicáveis –, mas nós vamos debatendo; outras tantas, quando observadas, a subsecretaria, que cuida inclusive disso, tem dado as ordens de serviço. É importante dizer a vocês, deputado Fábio Félix, fruto do nosso trabalho na comissão, o que nós já realizamos na Universidade de Brasília.

Primeiro, parecia bobagem, mas nós conseguimos, com as indicações, instalar paradas de ônibus na L4, sobretudo na Gavetti, onde não havia nenhuma. Ou seja, as pessoas não tinham como acessar os ônibus na L4, pois não havia parada, não havia nada – as pessoas ficavam à própria sorte. Então, conseguimos isso com a Secretaria de Mobilidade. O Valdemar, que hoje coordena a

Subsecretaria de Terminais, não pôde vir, mas ele tem atuado nisso.

Em 2023, nós conseguimos a ampliação do horário das linhas 521, que atende Sobradinho; além dos itinerários das linhas 518 e 518.2, que funcionaram em sistema binário, atendendo tanto à Esplanada quanto a UnB. Além disso, houve a mudança na linha 136.4, que passou a atender também o Varjão e UnB, passando pela L2 Sul e Norte e pelo terminal da Asa Sul.

São Sebastião – a Heloisa pontuou aqui – foi uma questão levantada lá no IFB, naquela audiência pública, e nós já havíamos sinalizado que a linha 147.9 foi alterada para incluir a viagem das 22 horas e 30 minutos; além de uma nova linha saindo da rodoviária, que é a 760.3.

Em 2024, nós apresentamos alguns debates e recomendações, e a secretaria fez as alterações. A adequação do horário da linha 183.2, na qual solicitamos a ampliação da oferta de ônibus no período noturno, no trajeto Planaltina-UnB e UnB-Planaltina, também foi fruto de uma indicação nossa. Pensando já em 2025, nós já havíamos atentado, o professor Benny bem pontuou, que a linha 110 é, sem dúvida, uma das maiores em número de viagens. No primeiro momento, apresentamos uma proposta de tempo de 4 em 4 minutos no horário de pico. A secretaria concordou, mas percebemos que não estava funcionando, então passamos para 3 em 3 minutos no pico. Hoje, são 303 viagens diárias para atender à demanda.

Qual é o nosso grande debate e demanda em relação à linha 110? Não é mais a quantidade de ônibus, professor Benny, é que nós ainda não temos uma faixa segregada para o transporte no sentido UnB. Então, toda vez que a linha 110 atrasa é porque, infelizmente, ocorre alguma intercorrência no tráfego. Uma obra no Tatuí, por exemplo, foi realizada sem que ninguém consultasse a Semob – isso é uma crítica que faço abertamente, e a Semob tem ciência disso. As pessoas realizam obras na cidade sem conversar com a Secretaria de Mobilidade, que é a responsável por gerenciar a mobilidade, deputado Fábio Félix. Realizam uma obra em frente à operação de transporte, mas o motorista tem horário para cumprir. E vocês, que precisam embarcar, acabam ficando 20 minutos esperando por algo que deveria acontecer em 3 minutos, simplesmente por causa de um engarrafamento.

Nós estamos propondo, então, um corredor segregado de ônibus no trajeto UnB-Rodoviária. Já discutimos e propusemos isto: são 3 faixas nesse trecho, que se bifurcam em 2 num certo ponto do caminho, mas ainda é possível ser feito isso. Nós também vamos trabalhar nesse sentido.

Sem dúvida nenhuma, professora Michelle, professor Benny, professor Paulo Cesar, nós queremos que o Observatório da Mobilidade também participe do debate sobre como podemos intervir nesse modelo viário. Nós vamos precisar enfrentar a questão dos carros – não há outra saída. Quem aqui tem carro – e nós também temos – sabe disso. Precisamos, professor Thiago Trindade, enfrentar a dominância do automóvel. Brasília é uma das poucas cidades em que o automóvel manda mais do que qualquer pessoa. Há até uma Cidade do Automóvel, enquanto há pessoas que não têm onde morar. Isso mostra como Brasília valoriza a ilógica carrocracia.

Portanto, eu gostaria apenas de pontuar esse trabalho que a comissão tem feito e saudar a secretaria, que tem conseguido, na medida do possível, atender parte das nossas demandas.

**MESTRE DE CERIMÔNIAS** – Convidamos para compor a segunda mesa dos trabalhos o vice-reitor da Universidade de Brasília, professor Márcio Muniz de Farias; o presidente da Comissão de Defesa dos Direitos Humanos, Cidadania e Legislação Participativa da Câmara Legislativa do Distrito Federal, deputado Fábio Félix; o subsecretário de operações da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, Márcio Antônio de Jesus; o professor da Faculdade de Tecnologia da UnB, Paulo Cesar Marques.

**PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL)** – Registro a presença da Gabi Santos, assessora da senadora Leila; do professor Thiago Trindade, do Ipol; do Raphael Sebba; da professora Liza, da FAU/UnB, que tem trabalhado muito com o periférico, no Sol Nascente e em várias quebradas; do Pedro Burity, do Movimento Passe Livre; do Centro Acadêmico de Ciências Contábeis e do Centro Acadêmico de Ciência Política, o Capol. Depois registrarei as demais

presenças.

A dinâmica da mesa será a seguinte: haverá de 10 a 12 intervenções de 3 minutos, e, depois, passaremos para o encaminhamento final da mesa.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos para fazer uso da palavra a professora Liza.

LIZA ANDRADE – Muito obrigada. Eu não poderia deixar de fazer uma sugestão e lhe dar os parabéns, deputado Max Maciel, por esta iniciativa, e também aos estudantes.

Eu vim aqui, como uma boa extensionista, fazer uma sugestão. O professor Paulo me conhece, eu conversei com o professor Benny, com o professor Percy e com o professor Thiago. Que tal fazermos um concurso de ideias multiprofissional e multidisciplinar? É muito comum, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, haver concurso de ideias de projeto, deputado Max Maciel. Com a questão da curricularização da extensão, esse concurso pode ser feito até em uma atividade de extensão, em que a equipe seja dos estudantes. A ideia é juntar os centros acadêmicos, cujos membros do júri sejam os estudantes, junto com os professores. Não lembro o seu nome, mas você fez uma pergunta. Qual o seu nome?

(Intervenção fora do microfone.)

LIZA ANDRADE – Heloisa.

A Heloisa falou assim: "Onde seria esse terminal? E os impactos ambientais?" Nada melhor do que vocês, que estão indo e voltando, para pensar. Nós fazemos uma roda de conversa nesse projeto de urbanismo. Vocês gastam, em média, por dia, de 1 hora e meia a 3 horas nesse deslocamento. Isso é desumano. Vamos pensar juntos como seria isso. Vocês, que vêm dos territórios, vejam como seria isso, pesquisem. Haveria uma fase de diagnóstico e uma fase de proposição.

Eu, por exemplo, já usei a disciplina de urbanismo para entrar em concurso. Então, outra possibilidade, deputado Max Maciel, além do concurso entre os estudantes, poderia ser dentro da disciplina de projeto de urbanismo. Nós temos 2 professores especialistas em mobilidade: a professora Mônica Fiuza e o professor Marcos Thadeu, que trabalha com ela, junto com o Ceftru.

Existem possibilidades. Enquanto não há oficialmente o que pode ser feito, as propostas alternativas estimulam muito. E ninguém melhor para pensar as cidades do que aqueles que estão usando o transporte público, que estão fazendo esse percurso.

Eu coloco aqui, deputado Max Maciel, o desafio. E acho que o júri já está até formado aqui. Vocês todos seriam membros do júri, e o grande comandante seria o deputado Max Maciel. Acho que essa é uma situação interessante para se pensar, para borbulhar – seria um concurso de ideias sobre como seria esse terminal, que causasse menos impacto e que tivesse essa interconexão de modais –, não é, professor Benny?

Acho que isso pode ser interessante. Eu deixo aqui essa sugestão para vocês.

Cumprimento o vice-reitor e o deputado Fábio Félix.

Obrigada.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos para fazer uso da palavra o André Pires, estudante.

ANDRÉ PIRES – Olá, boa noite a todos. Meu nome é André Pires, sou estudante de gestão de políticas públicas e estudo nesta universidade há 10 anos. Ingressei, em 2015, no curso de ciências sociais, depois cursei administração.

É muito importante nós estarmos aqui, hoje, debatendo essa questão tão pontual para o nosso *campus*. Porém, o abrigo terminal rodoviário me traz 3 preocupações pontuais.

A primeira é jurisdicional, porque a Universidade de Brasília é uma autarquia federal, e quem gere os terminais é o GDF. Então, existe esse impasse jurisdicional.

A segunda preocupação é ambiental. Será que é mesmo interessante haver um acostamento aqui, um grande estacionamento, com veículos emitindo gases poluentes, parando aqui no nosso *campus*? Qual seria o impacto ambiental disso?

E a terceira preocupação é logística. O subsecretário Márcio Antônio, que está aqui, sabe muito bem que existe hoje essa estrutura do modal, que é centralizada na Rodoviária. No final da Asa Norte, está localizado o terminal provisório, e a verba para construção de um terminal permanente foi liberada recentemente.

Então, qual é o impacto quando se desloca esse tronco comum para a universidade? Porque, nessa questão logística, nós temos que conceber o eixo L2 Sul e L2 Norte como um polo educacional, onde está localizada não só a Universidade de Brasília, mas outras 7 universidades.

Nós sabemos que o perfil das universidades mudou com as políticas de ações afirmativas de cotas raciais e sociais. Isso muda não só o nosso parâmetro, mas também o das universidades que contam hoje com o Fies e o Prouni. Então, a periferia passa a acessar a universidade, o que traz essa dinâmica, sobretudo no período noturno. Eu, como estudante trabalhador, muitas vezes, saí daqui às 10 horas e 40 minutos, 11 horas da noite, para chegar à Ceilândia à 1 hora da manhã. Então, a nossa dinâmica é muito complicada.

A minha preocupação central, que perpassa por esses 3 pontos, está relacionada com a seguinte pergunta: qual é o nosso problema? Será que hoje nós demandamos necessariamente um terminal rodoviário? Ou será que nós demandamos linhas diretas? Nós estivemos reunidos com a Semob, na semana passada, para apresentar uma demanda dos estudantes de Santa Maria, que reivindicam uma linha direta para aquela região e a secretaria estuda implementar essa linha.

Nós necessitamos de um terminal rodoviário considerando todos esses impactos que perpassam por essas questões, que são pontuais. Demandamos, necessariamente, linhas diretas. Por exemplo, sabemos que os ônibus ficam todos estacionados próximos ao Estádio Nacional Mané Garrincha. Seria possível que os ônibus saíssem de lá ou do terminal norte, sentido L2 Sul e L2 Norte, passando pela UnB, com destino às cidades mais ao sul de Brasília.

Hoje os ônibus que saem do Terminal Asa Sul já percorrem a L2 Sul e a L2 Norte, atendendo a Universidade de Brasília e parte da região norte da cidade. É sob essa perspectiva – logística, ambiental e jurisdicional – que trago essas questões.

Considero importante que esta universidade, junto à Secretaria de Transporte e Mobilidade, institua um grupo de trabalho para repensarmos novas rotas e destinos das linhas de ônibus, vice-reitor, Márcio Muniz.

Precisamos compreender que, após 10 anos de implementação de políticas sociais, o perfil dos estudantes mudou. Dispomos, por meio do SIGAA, de dados precisos, já que, ao realizar seu registro, o estudante informa de onde vem por meio do seu endereço residencial. Assim, temos um panorama de onde vêm os estudantes: quantos são de Santa Maria, do Gama, de Planaltina, de Sobradinho e de outras regiões administrativas.

Dessa forma, é necessário construirmos esse debate, pois conhecemos os problemas do cotidiano, pois somos nós quem transitamos e vivemos na cidade. Todos os que estamos aqui – estudantes do Entorno e das periferias do Distrito Federal – sabemos que a dinâmica da mobilidade urbana não foi planejada para nos atender. Ela foi feita para nos atender no trabalho, mas não no estudo. A vida do estudante se torna ainda mais difícil quando ele é um estudante trabalhador.

Por isso, nesse sentido, reafirmo que essas questões são pontuais e estruturais e reforço que nós precisamos de uma solução que deve ser construída de forma conjunta com a Secretaria de Transporte e Mobilidade, com a universidade e com as pessoas diretamente interessadas e usuárias do transporte público.

Com isso, encerro minha fala e agradeço a todos.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos agora o estudante Anthony Kenneth.

ANTHONY KENNETH – Boa noite a todos. Sou Anthony, diretor do diretório central dos estudantes da UnB e militante da União da Juventude Comunista.

Começo minha fala pedindo desculpas por fugir um pouco da pauta, mas não poderia estar hoje num espaço político sem saudar a legítima greve dos professores da educação do Distrito Federal, que travam uma batalha árdua contra as tentativas de criminalização da luta da categoria, promovidas pelo governador Ibaneis Rocha.

Também saúdo os técnicos administrativos da UnB, cuja greve já alcança seu terceiro mês, uma luta que tem recebido uma resposta intransigente por parte do governo federal.

No que diz respeito às necessidades do transporte público na Universidade de Brasília – seja a construção de abrigo ou terminal rodoviário, seja a ampliação das frotas que atendem às diversas RAs do Distrito Federal –, essas ações representariam um avanço no projeto de universidade idealizado por Darcy Ribeiro e um avanço na integração da comunidade com a Universidade de Brasília. Além disso, elas trariam um suspiro de alívio para os milhares de estudantes que se deslocam diariamente de suas regiões administrativas e enfrentam rotinas exaustivas de várias horas dentro de ônibus para chegar à UnB.

Quando falamos de transporte com o público da Universidade de Brasília, há alguns pontos que não são centrais, mas que também devem ser levados em consideração. Primeiramente, deve haver a expansão do passe livre para os estudantes do Entorno do Distrito Federal. Isso já deveria estar valendo, mas foi derrubado por uma decisão judicial do DF. Essa é uma luta que nós devemos continuar travando para garantir essa conquista. Essa medida representou um ataque direto à juventude trabalhadora que ainda não ocupa a UnB, mas que se desloca diariamente para cá.

É importante destacar a volta do transporte intercampi, que promove a integração entre os *campi*, não apenas no Darcy Ribeiro, mas também nas unidades de Planaltina, Ceilândia e Gama, para que possamos garantir essa integração universitária. Essa foi uma promessa de campanha da reitora Rozana Naves que precisa ser levada em conta. Precisamos de uma resposta e de avanços nessa pauta para garantir a integração dos estudantes.

Eu também gostaria de ressaltar a questão do deslocamento e da acessibilidade dentro do próprio *campus* da universidade, especialmente pensando nos estudantes moradores da Casa do Estudante Universitário, localizada a uma distância significativa do centro de atividades do *campus*, o ICC e os prédios centrais. Esses estudantes precisam escolher entre caminhar vários metros ou esperar por um ônibus cuja frota é muito reduzida.

Por fim, é necessário reafirmar que devemos lutar, obviamente, por melhorias imediatas – questões urgentes que são para ontem, que já deveriam ter sido implementadas –, mas também devemos erguer a bandeira e continuar na nossa grande luta em relação ao transporte público no Distrito Federal: a tarifa zero. Essa é uma pauta que deve ser mantida e que, com certeza, conquistaremos no futuro. Que esta audiência pública também renda frutos nesse sentido.

Muito obrigado a todos.

Boa noite. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos a fazer uso palavra o Jonathan Rodrigues.

JONATHAN RODRIGUES – Boa noite a todos. Boa noite, deputado e professores.

Inicialmente, eu gostaria de falar que é uma imensa honra participar de uma audiência como esta na Universidade de Brasília.

Eu gosto de expressar que vivi a experiência completa quando se trata de mobilidade. Meus pais moram em Formosa – onde passei para a UnB –, uma das piores cidades do Entorno quando se trata de mobilidade, visto que não há transporte coletivo: ou você paga um transporte fretado mensal, ou você paga R\$25 para ir e R\$25 para voltar – o que é um absurdo.

Eu me mudei para a Casa do Estudante Universitário e vivi lá por alguns anos. Depois, saí de

lá e vivi no Plano Piloto, morando em apartamentos muito pequenos na Asa Norte, como grande parte dos estudantes que recebem o Moradia Pecúnia. Hoje, estou em uma região administrativa. Eu me mudei recentemente para o Guará.

Eu gostaria de falar que é muito bacana essa ideia da construção de um abrigo terminal, mas é importante analisar que não basta ter só a estrutura física. Acho que há muitos planejamentos que precisam ser feitos e que precisam ser implementados, a começar por uma grande revisão das linhas do transporte público. Há diversos terminais ao longo de todo o Distrito Federal e em alguns deles não há linhas expressas para cá. Quando você questiona a ouvidoria do Distrito Federal sobre isso ou se abre uma solicitação dando uma sugestão, eles respondem usando o mesmo argumento: "O 110 faz 300 viagens por dia. Se você quiser, utilize a integração."

A integração é algo bom, mas ela não pode ser a única opção, pois, em muitos cenários, há estudantes que não têm acesso ao passe livre estudantil. Além disso, o passe pode quebrar e, quando ele quebra, demora para voltar. O meu, inclusive, quebrou esses dias. Sem contar que é um pouco difícil ir até a Rodoviária para pegar o 110 e vir para cá, porque, querendo ou não, pegamos ônibus lotados: tanto de outros estudantes, como dos trabalhadores que vêm das regiões administrativas até a Rodoviária. Então, além do risco de não conseguirmos embarcar no ônibus para chegar no horário da aula, porque o ônibus está lotado, ainda chegamos à Rodoviária e temos que esperar o 110, que costuma estar sempre muito lotado.

O ônibus direto é muito importante porque ele atende toda a L2 Sul e toda a L2 Norte, além de outras universidades. Eu, por exemplo, estou estagiando atualmente no Hospital Universitário. A minha rotina diária é pegar o ônibus do Guará para vir e ver a quantidade de pessoas que aquele ônibus transporta.

Algo que também precisa ser mencionado é o cumprimento da tabela horária. Atualmente, a tabela horária é extremamente ineficiente. Há ônibus que vêm para a UnB em horários pouco acessíveis aos estudantes – por exemplo, um na ida às 6 horas e um na volta às 21 horas. Há estudantes de manhã, há estudantes à noite, e os ônibus precisam atender a todas essas pessoas. É importante cumprir a tabela horária. Inclusive, há um ônibus, o 0167, que sai às 6 horas e 20 minutos da manhã do Terminal do Guará 2. Nós temos um grupo de estudantes do Guará, e todo mundo fala que ele é um funcionário fantasma, porque aquele ônibus não aparece, ele simplesmente não sai, ele não vem. Nós acionamos a ouvidoria, eles falam que ele existe e que está funcionando, mas não está. Eu acho que é importante a revisão das linhas de ônibus. Se houvesse um terminal de ônibus aqui, eu acredito que ficaria, inclusive, até mais acessível para os trabalhadores rodoviários, os motoristas, os cobradores.

Seria também importante que as empresas de ônibus alocassem ônibus para rodar em diversos horários. Não basta haver um terminal de ônibus na UnB, é preciso que haja um ônibus que vá direto para Brazlândia, por exemplo. O estudante não precisa ter que passar na Rodoviária. Passar na Rodoviária deveria ser uma opção, não uma obrigação. A partir do momento em que você faz isso, você prejudica muitas pessoas, especialmente em relação a horários. Eu mesmo poderia pegar 2 ônibus, que seria muito mais rápido para mim, para ir ao Hospital Universitário todo dia pela manhã. No entanto, não dá. O ônibus vem muito cheio e, se não houver um espacinho, eu não embarco – aí eu já me atraso e perco tudo.

De certa forma, eu gostaria que fosse considerada a revisão de toda a mobilidade, não apenas se pensar o espaço físico. Um terminal é bom, mas haver linhas de ônibus que funcionam é melhor ainda.

Incluam, por gentileza, a população do Entorno. Como alguém que viveu lá e teve que pagar mais de R\$300 por mês no primeiro semestre, eu afirmo que é muito difícil. Isso se aplica a todas as regiões do Entorno. Não pensem somente em Águas Lindas ou Luziânia. Há pessoas também de Unai e de Formosa que vêm para a UnB. Pensem em todos eles.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Eu gostaria de registrar a presença da deputada federal Erika Kokay e já convidá-la para a mesa. Sente-se conosco.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos Maktus Fabiano, do DCE da UnB, a fazer uso da palavra.

MAKTUS FABIANO – Boa noite, pessoal. Sou o Maktus. Sou militante do Coletivo Juntos e sou coordenador geral do DCE da UnB.

Queria começar cumprimentando a mesa, todas as pessoas presentes. Acho que é indispensável que estejamos debatendo para um público tão grande nesta audiência pública sobre direito à cidade, sobre transporte. Essa é uma pauta muito importante para nós do DCE da UnB, pela qual temos lutado muito nos últimos anos.

Desde que estamos na diretoria, temos lutado para que tivéssemos passe livre durante todas as férias. Estamos o tempo inteiro enchendo o saco mesmo da Secretaria de Mobilidade para que isso não seja só algo temporário, mas que seja efetivo, para que permaneçamos tendo esse direito como algo dado. Além disso, acho que outra pauta importante é aquela sobre a qual o Gui, quando veio à mesa, falou bastante: sobre a necessidade de que haja uma ampliação para contemplar os estudantes do Entorno, que hoje não têm acesso à cidade.

No último período, houve uma tentativa de se aumentarem as passagens, que foi respondida com muita pressão do movimento social do segmento estudantil organizado na nossa universidade, que mobilizou uma parcela muito grande de moradores do Entorno.

Essa é uma luta nossa e conseguimos barrar esse processo, mas esta cidade ainda segue extremamente excludente. Enfim, para falarmos sobre outra questão que é fundamental quando debatemos sobre o transporte – que já é uma pauta antiga na universidade –, trata-se necessidade do *intercampi*, que já foi aqui mencionado, mas que ele iria facilitar de maneira infinita as nossas possibilidades de acesso e de circulação entre o *campus* da nossa universidade.

Creio ser fundamental que estejamos debatendo sobre isso aqui. Acho que no início da fala, o deputado Max Maciel havia mencionado sobre a possibilidade de sonhar, e, quando há tantas pessoas sonhando coletivamente com uma mesma coisa, ela tem mais chance de se tornar realidade. Vamos aproveitar a nossa potência, transformar o sonho em energia para a luta, para conquistarmos mais coisas e transformar a realidade que está posta para nós – de uma cidade que hoje é completamente excludente, mas que carrega dentro de si a possibilidade de não o ser, se estivermos lutando.

Muito obrigado. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos o professor Thiago Trindade a fazer uso da palavra.

THIAGO TRINDADE – Boa noite a todas e a todos. Queria começar saudando aqui todas as pessoas presentes, especialmente a deputada federal Erika Kokay; o vice-reitor, professor Márcio; o professor Paulo Cesar, nosso grande companheiro; a professora Liza – não sei se ela ainda está aqui –; e o professor Benny.

Eu vou ser um pouco repetitivo em relação a algumas questões, mas eu queria primeiro começar manifestando aqui o meu posicionamento sobre o que o Anthony falou. Quero manifestar o nosso apoio aqui à greve dos servidores técnicos e ao mesmo tempo agradecer à gestão que a professora Rosana e o professor Márcio têm feito para tentar encaminhar essa questão, uma demanda extremamente justa e legítima. Quero reforçar também o que já foi falado pelo Anthony sobre o apoio à greve dos professores da rede pública do DF.

Quero parabenizar, deputado, o seu gabinete, mais uma vez, não só por todo o trabalho feito, mas também pela realização da audiência. Quero parabenizar você e o deputado Fábio Félix pelo trabalho que tem sido feito junto à Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana nessa pauta mais ampla. Agradeço, enormemente, pelo trabalho que vocês têm feito junto com a deputada federal Erika Kokay e uma série de outros parlamentares em defesa da nossa universidade e contra

os ataques da extrema-direita. Nós sabemos que estamos vivendo um momento delicado; sabemos que a universidade está sendo disputada, enfim; e sabemos que temos que tomar o nosso lado nessa história. Não existe meio-termo.

Quero aproveitar para falar, rapidamente – não quero tomar muito o tempo –, que eu estou nessa posição de vice-diretor do instituto além de professor do Ipol. A professora Marisa, infelizmente, não pode estar presente hoje, deputado, então eu estou falando como representante da direção do Ipol. Quero reforçar que a nossa parceria já vem de antes de eu ser vice-diretor, de antes de você ser deputado. Eu quero, evidentemente, reforçar para todo mundo que o Instituto de Ciência Política da UnB é um lugar onde não só a pauta da mobilidade, mas também a pauta do direito à cidade é prioritária.

Tanto o deputado Max Maciel quanto o deputado Fábio Félix já estiveram presentes aqui várias vezes, fazendo eventos e com suas parcerias, e sempre demonstraram apoio irrestrito e incondicional aos debates e às nossas ações, tanto de caráter acadêmicas quanto às extensionistas. O Ipol estará sempre aberto para esse tipo de debate. Nós ficamos muito felizes de ver este auditório cheio para debater um tema tão importante.

Quero dizer também que, atualmente, no papel em que eu estou de coordenador do Observatório das Metrôpoles, Núcleo Brasília, que tem como vice-coordenador o professor Benny Schvarsberg, da FAU, nós estamos construindo um projeto grande que esperamos conseguir viabilizar ainda este ano. Esse projeto, que conta, inclusive, com o apoio do gabinete da deputada federal Erika Kokay, pretende aprofundar as pesquisas sobre a tarifa zero não só aqui no DF, mas em várias outras cidades do Brasil.

Eu digo que eu estou sonhando baixo. Além de, evidentemente, sonhar com a concretização dessa pauta, dessa demanda que está sendo colocada aqui hoje, quem sabe nós não conseguimos fazer dessa linha, desse polo, desse ponto que seria o terminal rodoviário, um projeto piloto de tarifa zero aqui no DF. Afinal de contas, como vocês mesmos já disseram, nós sempre ouvimos falar que muitas coisas eram impossíveis, mas nós sabemos que não é bem assim. Nós sabemos que essa discussão sobre o possível e o impossível é um pouco mais complicada.

Eu quero agradecer, mais uma vez, o trabalho do gabinete. Como eu sempre faço questão de falar, é um orgulho para nós, do Ipol. Estão presentes 2 de nossas alunas egressas, a Taís Cardoso e a Natália Oliveira. Elas fizeram a pesquisa comigo, fizeram trabalhos sobre o direito à cidade e, hoje, estão contribuindo com essa luta, junto ao seu gabinete. Como você mesmo sempre reitera, é um gabinete que fala sobre mobilidade urbana com pessoas que usam ônibus, que usam metrô, que andam de bicicleta. Enfim, não é aquela velha história de pessoas que não andam de ônibus pensando as políticas de mobilidade urbana. Então, nós sabemos que somos muito contemplados com o trabalho que vocês estão fazendo.

Obrigado, deputado. Obrigado a todos e a todas.

Desejo um bom debate a nós. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Obrigado, professor Thiago. Sou grato, sempre, pela parceria.

Convidamos o deputado federal Prof. Reginaldo Veras a fazer parte do dispositivo.

Seja bem-vindo, deputado. (Palmas.)

Concedo a palavra ao deputado Fábio Félix.

DEPUTADO FÁBIO FÉLIX (PSOL) – Obrigado.

Pessoal, boa noite.

Quero, primeiramente, saudar o deputado Max Maciel, presidente da nossa Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, da qual eu tenho a honra de participar pela segunda vez. O deputado Max Maciel agitou a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa,

que ficou por muito tempo parada, com um funcionamento muito precário. Agora, temos uma comissão que funciona, que atua e que pensa a mobilidade no Distrito Federal.

Eu também sou egresso da Universidade de Brasília. Estudei inclusive neste instituto, no Ipol e, no ICC, no Departamento de Serviço Social. Conheço bastante o problema da mobilidade, do transporte no nosso *campus*. Isso tem uma relação direta com o problema da mobilidade na cidade. Não há como discutir a mobilidade no *campus* descolado da realidade da nossa cidade.

Existe um problema geral de mobilidade porque há uma prioridade e um projeto político centrado no automóvel. Nós vivemos hoje uma espécie de ditadura do automóvel e do modelo rodoviarista no Distrito Federal. As obras do governo e todas as prioridades das obras do governo estão voltadas para a lógica do carro individual. Esta cidade, daqui a pouco, terá mais carros do que pessoas nas ruas, e teremos uma série de soluções paliativas se não repensarmos nosso projeto de mobilidade e transporte público de nossa cidade.

A primeira coisa que acho importante dizer – e a comissão tem feito este trabalho, temos discutido isto há muito tempo – é o enfrentamento a esse projeto centrado nos carros, porque a mobilidade ativa e a mobilidade coletiva têm de vir necessariamente por uma inversão de lógica do transporte público da cidade como um todo.

Um bom passo para mudar essa lógica, que defendemos há muitos anos, inclusive na luta desde o Movimento Passe Livre, é a tarifa zero no transporte do DF, que deve ser a pauta e a agenda central do movimento social, do movimento estudantil e dos movimentos de juventude desta cidade. Eu penso que esta é uma pauta fundamental que deve traçar, nortear nosso caminho de mudança dessa lógica.

Há uma discussão em relação ao transporte coletivo na universidade, que passa por muitos caminhos. Ela passa o transporte para todas as regiões administrativas, mas também o transporte interno da universidade. Essa é uma exigência que o movimento estudantil fez fortemente na eleição da reitoria, e todas as chapas se comprometeram com o retorno do intercâmbio.

Que bom que o nosso vice-reitor, o professor Márcio, está presente. Estamos aqui também para lembrar a importância do intercâmbio na universidade, porque a volta dele vai viabilizar, inclusive, aquilo que já foi falado aqui – não sei quem usou o termo, acho que foi o André –, o projeto original de Darcy Ribeiro para a nossa universidade, que é um projeto integrativo, de comunicação permanente entre todas as áreas do conhecimento. Vejo que a volta do intercâmbio ajuda muito. O projeto de Darcy Ribeiro é importante para pensarmos uma universidade inclusiva e popular.

A popularização da universidade foi um processo de luta. Por que trago isso? Eu estava na universidade quando tivemos o primeiro vestibular de cotas raciais. Sabemos que não foi um vestibular fácil, simples e houve um enfrentamento enorme na universidade. Lembro que eu entrava em sala de aula para ter aula de introdução à sociologia no ICC, no anfiteatro, e as pessoas escreviam no quadro: "Fora pretos da UnB".

Nunca foi fácil enfrentar a extrema-direita e o fascismo na universidade. Inclusive, para as cotas raciais, que hoje é um processo consolidado, houve luta. Então, a popularização da universidade foi um processo de luta, seja do ponto de vista da expansão, seja do ponto de vista da qualidade da expansão – porque queriam fazer qualquer expansão –, seja do ponto de vista do financiamento e da ampliação de cotas sociais e raciais. E isso tem uma relação direta com aquilo pelo qual estamos lutando hoje, que é a mobilidade, o transporte direto para as regiões administrativas e as cidades.

Existe um processo de expansão e popularização que é incompleto, que é capenga, que é insuficiente. A partir do momento em que o estudante entra aqui, ele não tem assistência estudantil adequada, não tem acesso a iluminação no *campus* que garanta a proteção das mulheres e de todo mundo que esteja andando, em mobilidade ativa, no *campus* e não há transporte para as cidades. Nós temos que falar sobre esses temas, porque eles andam juntos.

Acho que é fundamental o debate que o deputado Max Maciel está levantando hoje na universidade, porque é um debate sobre melhorar a mobilidade e sobre enxergá-la. Não se trata de um terminal em si. O terminal é fruto de um projeto que está sendo elaborado e discutido coletivamente, o qual pode ser aperfeiçoado. Mas, mais do que o terminal em si, acho que a discussão que tem que ser feita é de como podemos fazer a conexão direta dos estudantes que, com muita luta, ao longo da história, acessaram a universidade pública, a nossa Universidade de Brasília, que estão na Universidade de Brasília, mas que, infelizmente, ainda não têm as condições objetivas para vivenciar essa universidade. Porque, se não há mobilidade, não há universidade.

A universidade só existe para o estudante se ele tem mobilidade para chegar aqui, se ele tem transporte, se ele tem qualidade de vida, se ele consegue sair no horário, se ele consegue acessar a casa dele de volta – muitas vezes, mais de uma vez ao dia. E, hoje, isso não é possível. Hoje isso é impossível e inviável com o modelo de mobilidade que temos no Distrito Federal.

Por isso, discutir a mobilidade na UnB significa, necessariamente, discutir a mobilidade na cidade e pensar uma série de outras estratégias de mobilidade dentro do *campus*. Quantos processos de violência contra a mulher nós já enfrentamos aqui? Nós sabemos das dificuldades. Na minha época, inclusive, havia muita violência LGBTfóbica. Não sei os dados atualizados da universidade hoje, mas nós tínhamos muito medo de andar aqui. Havia dificuldade para andar na escuridão em que a universidade se encontrava.

Não se pode falar de mobilidade sem se falar em mobilidade ativa. Imaginem: se nós queremos um terminal e o estudante vai ter que andar até o terminal, se ele vai sair da Casa do Estudante e vai andar até o terminal, não adianta ir nesse breu. Não tem condição isso! Então, nós temos que pensar a mobilidade como um todo nesse processo de reflexão da universidade.

Encerro minha fala dizendo para vocês que esta luta é histórica. Eu já estive na coordenação do DCE da UnB muitos anos atrás, e nós lutávamos por uma mobilidade que fosse realmente acessível para os estudantes nesse processo de popularização da universidade. Nós já lutávamos por iluminação, por mobilidade ativa, por calçada no *campus*, para que pudéssemos acessar os diferentes espaços da universidade. Nós sabemos as distâncias do Centro Olímpico e do CEL até a área central do *campus*. Há uma dificuldade enorme: nós andamos o tempo inteiro e passamos não só pela dificuldade de andar, pois isso nos nega acesso a um monte de coisa.

Encerro dizendo que esta é a discussão central. A popularização da universidade está em curso, está acontecendo, fruto de uma luta histórica. E essa popularização só se consolida com mobilidade, com o acesso às regiões administrativas do Distrito Federal. Se o terminal é um passo nesse caminho, nós temos que consolidar o terminal. E, além da consolidação do terminal, temos que consolidar a luta ativa junto à Secretaria de Transporte e Mobilidade para que tenhamos transparência nas demandas que há na universidade por ônibus diretos para cada região administrativa, bom como respostas a essas demandas.

Hoje o DCE está lutando na Secretaria de Transporte e Mobilidade por mais ônibus diretos de Santa Maria. Que a transparência nos ajude a entender por que, às vezes, recebemos muitos “nãos” nos pedidos por esses ônibus diretos. Isso também é um tema importante que precisamos tratar.

Nós tivemos a oportunidade de fazer uma reunião, lá atrás, com o DCE e a Secretaria de Transporte e Mobilidade. Hoje há uma conexão direta entre o Diretório Central dos Estudantes e a secretaria. O DCE tem levado demandas para a secretaria. Isso é importante, porque o estudante está batendo na porta da sua representação, cobrando, apresentando a demanda e o DCE está atuando no sentido de garantir o direito ao transporte.

Eu coloco o nosso mandato à disposição. Atualmente, eu estou, como membro da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa, participando desses processos de reflexão da cidade, como deputado, e estou participando, também, como ativista, como uma pessoa que defende o direito à cidade para todas as pessoas. Também estou nessa luta em defesa da mobilidade na UnB, do aumento do número de linhas de ônibus para as nossas regiões

administrativas, como parte de um projeto político que entende que essa universidade não tem de ser para elite. Ela tem de ser para as cidades, para a periferia, para a população mais pobre da nossa cidade.

Muito obrigado, gente. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Dando seguimento ao uso da palavra, convidamos Raphael Sebba.

RAPHAEL SEBBA – Boa noite, gente. Tudo bem? Agradeço a atividade do deputado Max Maciel. Parabéns pela iniciativa! Cumprimento o deputado federal Prof. Reginaldo Veras, o deputado Fábio Félix e a nossa deputada federal Erika Kokay. Na pessoa dos parlamentares, cumprimento os demais integrantes da mesa.

Pessoal, não vou me repetir, até porque já está tarde – são quase 21 horas. Eu acho que é importante começar falando da importância desta audiência e do porquê de ela estar tão cheia. Nós estamos falando aqui de um monte de dificuldades de mobilidade, do quanto é difícil estar na rua nesta cidade e, a cada minuto que passa, é mais difícil estar na rua. Então, se esta audiência hoje está cheia, é porque, de fato, nós estamos falando de algo que é importante para o conjunto dos estudantes da Universidade de Brasília.

Mais do que debater o abrigo terminal rodoviário, é preciso debater, de fato, a mobilidade no Distrito Federal e dentro da Universidade de Brasília. Falou-se aqui do Reuni. Eu acho que há um dado que pouca gente conhece, mas a universidade mais do que dobrou o número de vagas a partir do Reuni, em meados dos anos 2000. Essa não foi uma ampliação, deputado Max Maciel, para o mesmo perfil do estudante que havia até então.

Com muita luta e com a política de cotas, 50% dos ingressantes na universidade hoje são estudantes cotistas. Isso muda o perfil da universidade no ingresso, mas isso não necessariamente muda o perfil da universidade na saída. Não adianta haver a ampliação do número de vagas, haver uma política de cotas, se não houver uma condição material e real para o estudante continuar na universidade.

Não adianta nós ampliarmos o número de vagas e haver uma política de cotas se não houver uma política de assistência estudantil que efetivamente funcione e garanta que o estudante sem renda para estar aqui dentro possa permanecer na universidade. Não adianta haver uma política de ampliação de vagas e de cotas estudantis, se há um RU que é impagável para grande parcela dos estudantes da universidade. Não adianta haver a ampliação do número de vagas e cotas, se o sistema de mobilidade, na prática, impede as pessoas de usufruírem tudo o que essa universidade oferece.

A grande questão é: o terminal nos ajuda a construir uma universidade mais democrática, uma universidade mais inclusiva, uma universidade que garanta a permanência do conjunto dos estudantes? Na minha opinião, ajuda. Não resolve o problema, como o professor Benny comentou, mas ajuda, porque haver um abrigo terminal rodoviário na Universidade de Brasília significa pensar esse espaço, pensar a universidade como um elo importante da mobilidade do Distrito Federal.

É preciso envolver, necessariamente, todo esse debate da conexão das linhas com todas as cidades, o horário em que vai passar, a quantidade de ônibus e a qualidade dos ônibus. Nós falamos hoje do impacto ambiental desse terminal. Um impacto importante é o do barulho. Nós sabemos que a frota do Distrito Federal, muitas vezes, não tem a qualidade que precisaria ter e faz muito barulho. Isso afeta diretamente a qualidade de todo o entorno envolvido.

Eu queria terminar a minha fala destacando uma coisa muito importante que eu acho que foi pouco comentada aqui hoje. Para além de garantir a permanência e a melhor permanência possível para o estudante da periferia do Distrito Federal na Universidade de Brasília, esse terminal pode ter outro aspecto muito importante, que é o de avançar no projeto de Darcy Ribeiro de uma universidade sem muros.

Hoje não há muros, mas há muita distância. Colocar um terminal rodoviário dentro da universidade significa maior acesso também para quem não é estudante da universidade poder estar aqui dentro e vivenciar os processos da Universidade de Brasília – o que ainda não acontece, mas pode acontecer, deputado Max Maciel, se esse projeto for de fato implementado com essa perspectiva democrática e popular para a universidade.

Obrigado. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Convidamos Gabrielly Leticya, representante da senadora Leila, para fazer uso da palavra.

GABRIELLY LETICYA LOPES DOS SANTOS – Boa noite a todos.

Eu me chamo Gaby Santos. Sou assessora do mandato da senadora Leila. Infelizmente a senadora não pôde vir, mas encaminhou esta representação.

Saúdo a mesa na pessoa do deputado Max Maciel e na pessoa do vice-reitor também, grande aliado das parcerias aqui da Universidade de Brasília.

É muito importante trazer esse debate da mobilidade urbana aqui para dentro da universidade. Trazer essa discussão para ser feita por quem efetivamente sofre diariamente as mazelas da precarização do transporte público do Distrito Federal.

Na época em que eu fazia graduação, não aqui na UnB, mas na AEUDF, eu morava na Cidade Ocidental. Então, eu conheço muito bem as dificuldades, principalmente, da galera do Entorno que não tem acesso ao Passe Livre, não tem acesso a uma série de viabilidades para tentar diminuir um pouquinho dessas desigualdades.

Eu gostaria de reiterar o compromisso do mandato da senadora Leila com a Universidade de Brasília, com os parlamentares que aqui estão, com as parcerias que já temos estabelecido, com o deputado Max Maciel, com o deputado Fábio Félix, com o deputado federal Prof. Reginaldo Veras e com a deputada federal Erika Kokay.

Este mandato é comprometido com uma educação plural e de qualidade pública. Pensar na possibilidade de os estudantes estarem diariamente ocupando a cidade ou pertencendo à ela – e não só a cidade, mas a tudo o que a universidade pode oferecer – também é uma prioridade para nós.

Eu queria deixar registrada a disposição de construirmos essa frente de discussão junto ao Senado Federal. Contem com o mandato da senadora Leila e saibam que no Senado há uma parceira em prol da educação pública e em prol da Universidade de Brasília.

Muito obrigada. (Palmas.)

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Concedemos a palavra ao Samuel Vitor, representante da parte sul do DF.

SAMUEL VITOR – Boa noite. Eu queria primeiramente agradecer a vocês por terem pensado em nós, por estarem aqui conversando com os estudantes.

Eu queria parabenizar a atuação que, principalmente, o deputado Max Maciel tem feito, pensando na mobilidade. Vimos nos últimos meses algumas mudanças substanciais para as nossas vidas. Sabemos que o trabalho dele foi fundamental para que houvesse ônibus aos domingos. Sabemos também que, graças à sua pressão, conseguimos que houvesse esta discussão dentro da universidade para que haja um terminal aqui neste espaço. Então, eu queria agradecer-lhe profundamente por isso.

Eu fiz algumas anotações para lembrar de todos os pontos.

Eu sou de Samambaia Norte. Com relação à falta de ônibus diretamente da quebrada para cá, no meu caso não acontece, porque temos um baú direto para cá. Porém, como alguns já falaram, é aquele baú que passa de manhã, no início da tarde e no início da noite, às 18 ou 19 horas. Eu, que tenho aula à noite, não consigo pegar um para voltar para casa. Tenho que pegar o

ônibus para a Rodoviária, que é o 110. A aula acaba às 22 horas e 30 minutos. Então, pego o 110 para a Rodoviária e chego em casa mais ou menos à meia-noite. Para acordar cedo no dia seguinte é complicado.

Também queria falar da precariedade de ônibus no período noturno e da dificuldade de iluminação. Já falei disso, não vou repetir tanto esse ponto, mas isso é complicado para mim, pois não é um ambiente seguro. Eu, sendo homem, já me sinto inseguro; imagino as companheiras como ficam nessa situação. Então, realmente, pensarmos na iluminação direta é um ponto muito necessário – e na indireta também.

Eu também queria falar sobre infraestrutura. Acho que, nesse possível terminal, seria importante termos algumas questões básicas. Sabemos que, em alguns baús, principalmente os do Entorno, temos isso; nos daqui do Distrito Federal não temos. Deveria haver acesso de USB para carregarmos o celular. Acho que, nesse terminal, tem que ter tomada, bebedouro e Wi-Fi gratuito. E eu acho que ele também não pode ser cafona. Tem que ser um espaço que esteticamente converse com a nossa realidade, que pense o grafite, que pense também as nossas formas de expressão. Diferente da universidade, onde vemos várias de nossas artes sendo acinzentadas, eu acho que esse terminal poderia representar muito a nossa cara, ter esse potencial.

Pensando em alguns impactos desse terminal, acho que seria interessante também considerar que ele reduzirá bastante a evasão. Como comentei, minha aula acaba às 22 horas e 30 minutos, eu chego à meia-noite em casa, mas, por vezes, eu mato aula, porque quero chegar um pouco mais cedo e dormir um pouco mais. Sei de colegas que não só matam aula, mas trancam o semestre, trancam o curso. Então, temos que entender que ter um terminal aqui também ajudaria a reduzir essa evasão.

Também é importante ampliar a segurança desse espaço, não só com iluminação, mas com servidores. Sabemos que agora estão em greve os servidores aqui da casa. Então, temos que valorizar esses servidores, aumentar o seu quantitativo. A segurança também envolve câmeras, então temos que ter servidores preparados e bem capacitados para todo tipo de situação.

Acho que vale pensar em outro ponto. Enfrentamos uma dificuldade enorme com o GDF agredindo e batendo em ambulantes na Rodoviária. Nesse espaço, sabendo a quantidade de estudantes que haverá aqui, possivelmente haverá ambulantes no local. Então, é importante pensarmos em como acolher esses trabalhadores, considerando os feirantes da própria universidade que podem ter interesse em colocar alguma coisa lá, os artesanatos etc. Temos que considerar esse ponto também.

Querida trazer algo que já comentaram aqui: há que se pensar na comunidade do Entorno. A UnB é constituída de DF e Entorno. Por exemplo, meus primos estudam aqui e moram no Jardim ABC. Vocês vão dizer que Jardim ABC não é DF também? A minha tia, desde pequena, vem trabalhar aqui no DF. Quando moramos no Entorno, produzimos aqui para a cidade, mas esse retorno não é reconhecido. Nos cuidados básicos, não somos reconhecidos por estarmos naquele local.

Eu acho que também vale pensarmos em incluir, em todos os ônibus, o QR *code* da ouvidoria, porque, por vezes, temos atrasos, não só dos nossos ônibus da rodoviária, mas dos ônibus que passam para virem para o Plano Piloto. Eles atrasam, a população não sabe onde reclamar e acha que não tem como fazer isso. Por meio desses QR *codes*, se reclamássemos na ouvidoria, teríamos dados que chegariam para vocês. É importante a população ter acesso fácil a um mecanismo de denúncia.

Para finalizar, quero dizer, para acabar com essa lógica de que muitos estudantes aqui na UnB têm carro, que muitos não têm. A minoria dos estudantes da UnB tem grana e consegue ter carro para se deslocar até aqui, por isso temos que ter transporte de qualidade. O transporte público tem que ser realmente efetivo. Então, seria imprescindível haver o terminal nesse espaço para melhorarmos a qualidade do transporte público aqui do DF, assim como repensarmos o horário de rotas. Precisamos de rotas que se adéquem à nossa realidade. Temos aula tarde, como é que não há

baú da nossa quebrada para cá à tarde?

É isso. Queria agradecer: valeu! (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Gente, encerramos essa rodada das falas. Eu gostaria de registrar a presença da Yasmin, do MTST. Obrigado, companheira, por estar aqui.

Eu gostaria, primeiro, de abrir a palavra ao deputado federal Prof. Reginaldo Veras e à deputada federal Erika Kokay, caso queiram falar.

Concedo a palavra ao deputado federal Prof. Reginaldo Veras.

REGINALDO VERAS – Gente, boa noite a todos. Permitam-me, com base nessa temática, contar 2 historinhas aqui na UnB.

Assim como o Samuel, eu vim estudar na UnB em 1990, numa época em que ela era menos democrática do que é hoje. Eu era morador do Setor P Norte, na Ceilândia, e, logo no início, fiz a matéria geografia urbana com o professor Aldo Paviani, que até hoje é meu mestre e meu amigo. Aliás, estive com ele recentemente – nós 3 ali, com o senhor também –, quando participamos do Encontro Nacional dos Estudantes de Geografia.

O professor Aldo Paviani é um dos grandes especialistas da questão urbana do Distrito Federal e criador do conceito de processo de periferização e segregação socioespacial. Em outras palavras, ao longo da história, a população pobre do Distrito Federal foi empurrada para a periferia na tentativa de preservar o Plano Piloto com sua função político-administrativa. Como disse o próprio Lucio Costa, não podíamos permitir a incrustação da pobreza no anel sanitário do Plano Piloto. O pobre contamina, então jogue-o para longe – essa marca urbana existe até hoje. Essa característica de periferização se reflete, naturalmente, na mobilidade e no transporte.

O curioso é que o professor Aldo, que é meu grande amigo, meu mestre, um cara que eu admiro demais, em uma ocasião, chamou a minha atenção. Eu morava no P Norte, Samuel, e pegava o ônibus às 6 horas e 10 minutos para chegar à aula às 8 horas e 10 minutos. Eu já chegava atrasado. Qualquer pendenga fazia eu chegar às 8 horas e 15 minutos, 8 horas e 20 minutos. Como eu estava dizendo, em uma ocasião, ele chamou minha atenção. Eu falei: "Poxa, professor. Eu sou a síntese do que o senhor ensina. Eu sou a síntese do processo de periferização e segregação socioespacial e da falta de mobilidade."

Nem que eu me virasse nos 30, eu conseguiria chegar às 8 horas, porque o primeiro ônibus direto do P Norte para a UnB só passava às 6 horas e 10 minutos, 6 horas e 20 minutos. Se eu o perdesse, eu teria que pegar um direto para a Rodoviária e, depois, o da linha 110 – aquela coisa que todos nós, estudantes da UnB, sabíamos. Ali, já identificávamos um problema de mobilidade semelhante ao que enfrentamos hoje, o qual o Samuel acabou de relatar.

Em relação à mobilidade interna, ainda que a minha estrutura física hoje não faça parecer, eu já fui um atleta profissional, deputado Max Maciel. Eu era campeão brasileiro de atletismo, disputei brasileiro e sul-americano. Eu já tinha parado de correr quando ingressei na UnB. Quando cursava prática desportiva 1 – havia prática desportiva 1 e 2 –, eu tinha que sair do ICC Norte, correr até o Centro Olímpico e voltar. Eram apenas 2 créditos. Como existia toda essa questão de mobilidade, nós íamos a pé. Lembro que, em uma ocasião, o professor falou o seguinte: "Vai rolar volta olímpica da UnB. Quem participar e for medalhista não precisa vir às aulas." Eu falei: "Estou dentro". Voltei a treinar. Treinei por 3 semanas, venci a volta olímpica da Universidade de Brasília entre os estudantes e nunca mais fui à aula. Ganhei a prova, ganhei SS e nunca mais fui à aula, por quê? Não era porque eu não gostava de cursar prática desportiva, mas por causa das dificuldades de mobilidade interna que todos nós levantamos aqui.

Além disso, sabemos que a mobilidade, a segurança, o deslocamento, a logística e a qualidade de vida do estudante afetam diretamente o aprendizado. O tempo em que eu me desloco caminhando é um tempo que poderia ser usado para estudar ou descansar para a próxima aula.

Perguntei ao representante da Secretaria de Mobilidade sobre o preço de um terminal e

estimei que, considerando a logística, deve custar cerca de R\$6 milhões. Eu mandei um recado para ele perguntando quanto custa um terminal, e ele respondeu que custa em média R\$6,5 milhões. Estou bom na análise de preço de mercado.

Dito isso, eu – deputado federal Prof. Reginaldo Veras –, a deputada federal Erika Kokay e a senadora Leila, cuja representante acabou de falar, somos hoje, disparadamente, os parlamentares federais que mais investem em recursos na Universidade de Brasília. Só neste ano, eu coloquei R\$28 milhões na Universidade de Brasília, de emenda de bancada e de emenda individual, para serem investidos desde em logística de infraestrutura até em ações pedagógicas e trabalhos de extensão.

Já nos colocamos à disposição. Falo em meu nome e no da deputada federal Erika Kokay, porque estamos sempre juntos nessas questões. Falo em nome da senadora Leila também, que sempre atua conosco. Se houver um acordo da reitoria e da Secretaria de Mobilidade, se houver vontade política para fazer esse terminal, que já se julga extremamente importante, a parte de recursos nós vamos disponibilizar. É um compromisso que assumo, inclusive em nome da senadora Leila Barros. Certamente a deputada federal Erika Kokay já irá se manifestar aqui. (Palmas.)

O valor de R\$6 milhões é muito, mas, se o dividirmos entre as nossas emendas parlamentares – que também representam uma fortuna e devem ser destinadas àquilo que realmente importa, como temos escolhido –, conseguiremos viabilizar a construção do terminal. Nós abraçamos a Universidade de Brasília, nós abraçamos os institutos federais. Esse é mais um projeto que, se houver acordo, certamente receberá o aporte de recursos necessário para que o realizemos.

No mais, parabeno o deputado Max Maciel. Ele sabe que sou fã dele, ambos somos originários da Ceilândia e acompanho sua trajetória. O deputado Max Maciel transformou a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa, que antes era absolutamente insignificante, numa comissão extremamente respeitada, extremamente importante, que traz resultados para a sociedade. Isso se deve à sua inteligência, à sua capacidade de trabalho e à sua persistência em melhorar a questão da mobilidade no Distrito Federal, com foco na galera da quebrada, principalmente para curtir os eventos à noite e de fim de semana.

Uma salva de palmas ao deputado Max Maciel, ele merece. (Palmas.)

Obrigado, pessoal. Contem conosco.

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Obrigado, deputado federal Prof. Reginaldo Veras – sou eu quem aprende contigo, meu caro. Grato.

Concedo a palavra à deputada federal Erika Kokay.

ERIKA KOKAY – Eu estou no meu quarto mandato na Câmara dos Deputados – além disso, fui 2 vezes deputada distrital – e, desde que assumi a condição de deputada federal, nós sempre destinamos emendas de bancada para a Universidade de Brasília, pelo que ela representa, pelo que representa a concretude do pensamento de Darcy Ribeiro, extremamente atual.

Quando eu vi, hoje, o governador do Distrito Federal querendo impor – depois de ter sido derrotado na multa de R\$1 milhão por cada dia de greve – mais uma multa de R\$300 mil ao Sindicato dos Professores por estar promovendo a beleza da vida a partir da pedagogia da libertação freiriana, fiquei pensando que Darcy Ribeiro tem muita razão ao dizer que não é crise, é projeto. É um projeto estabelecido para poder enfrentar o que representa esse centro de diversidade. Que as escolas resistam a essa tentativa de nos arrancar as nossas subjetividades e identidades a partir da lógica de diversidade!

Portanto, é fundamental que nós resistamos, nesta universidade de Darcy Ribeiro, nesta universidade de Anísio Teixeira – que falava das várias inteligências que carregamos e que deixa sua marca na Universidade de Brasília –, que sempre foi uma universidade de resistência. Nós resistimos em 1968, nós resistimos sempre. Eu, na greve de 1977, fui expulsa da universidade em função de um processo sem absolutamente nenhum direito de resposta. Lembro bem que arrancaram minhas fotos 3x4 – naquela época, usavam-se fotos 3x4 – e fui arrancada da Universidade de Brasília. Essa

universidade sempre resistiu.

É por isso que é muito importante que destinemos as emendas de bancada para a Universidade de Brasília. São vários os projetos para os quais estabelecemos essa emenda de um orçamento transparente, porque o orçamento secreto é uma excrescência, é a lógica do autoritarismo de retirar do povo o direito de saber o que é feito com seu próprio recurso. Por isso, muitas vezes, penso que nem deveria haver emendas individuais. Deveria ser tudo orçamento participativo, para que o povo pudesse decidir onde colocar os seus próprios recursos.

Nós sempre fizemos emendas para a Universidade de Brasília. Houve um período em que nós enfrentamos um processo de extrema-direita neste país e havia uma asfixia à universidade. Nós colocamos muitos recursos para a assistência estudantil, porque é preciso democratizar o acesso dos alunos e permitir a permanência deles. Por isso é importante assegurar a mobilidade para eles.

Sabe o que é mobilidade urbana? É direito à cidade. A cidade tem que nos pertencer. É direito à territorialização, é direito a um território. Paulo Freire diz que nós somos fruto do chão em que pisamos, da trama das relações em que estamos envolvidos. Nós não nascemos prontos nem saímos daqui prontos. Nós vamos nos fazendo num mosaico, a partir da relação com outras pessoas. Mobilidade é direito à cidade, é direito ao sentimento de pertencimento e de territorialização.

Por isso, é absolutamente fundamental assegurar que tenhamos, para o próximo ano, os recursos necessários para o terminal e para o observatório. Acho importante que tenhamos o observatório. Samuel, nós temos que fazer um terminal muito vivo, onde haja espaços para a cultura e para compartilhamento. Que ele seja não apenas um local onde não nos relacionamos, mas onde possamos sempre compartilhar!

É preciso também fazer o observatório do transporte para que possamos ter os dados necessários. Estamos falando sobre isso em sinal de resistência, considerando o que vivenciamos no período recente da história brasileira, em que falar em dados e em ciência, em que falar que éramos antifascistas ou que defendíamos a vacina ou que a terra não era plana nos ameaçava. Tudo isso era objeto de ameaças, que ainda pairam sobre nós. Por isso, temos um compromisso, como já foi dito pelo deputado federal Prof. Reginaldo Veras, de aportarmos a emenda para construir o terminal num projeto que tem que ser compartilhado com os estudantes, com a comunidade universitária, com os servidores, com os técnicos e professores.

Aliás, é bom deixar claro que apoiamos a greve dos profissionais e técnicos da Universidade de Brasília, assim como a greve dos educadores e educadoras, dos professores e professoras e dos orientadores e orientadoras. Martin Luther King dizia, em 1968: "Greve, no fundo, é a linguagem dos que não foram escutados". Portanto, isso representa uma linguagem de luto e de vida.

Peço licença para me retirar, pois tenho outro compromisso. Nós podemos fazer a emenda e nos comprometemos em fazê-la. As emendas para a UnB sempre contam com a participação do deputado federal Prof. Reginaldo Veras, da senadora Leila e anteriormente do deputado federal Israel Batista, que era parlamentar junto conosco. Sempre temos uma compreensão do que representa a universidade do ponto de vista de pesquisa, de extensão, de aprendizagem, de vida – e, nessa concepção, do ponto de vista de um ensino em que nós tenhamos os pés no chão, mas também a universalização das nossas próprias existências.

Para que nós possamos seguir, nós nos comprometemos com a emenda do observatório e do terminal, a fim de assegurarmos a mobilidade e o direito à cidade, e para que nós possamos, inclusive, trabalhar com a perspectiva de termos realmente um mundo sem catracas. A tarifa zero é um projeto absolutamente fundamental de democracia, de vivência e de experiência, para que o transporte não esteja disponível apenas para sermos explorados no trabalho, mas também para que nós possamos ter acesso ao lazer, à cultura, enfim, às diversas facetas mágicas da nossa existência.

Estamos nos comprometendo com essa emenda.

Para não deixar esquecer: liberdade para Thiago Ávila e Palestina livre!

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Obrigado, deputada federal Erika Kokay, sempre combativa nessa sua agenda sempre insana. Agradeço muito por ter encontrado esse tempinho para estar aqui conosco.

Obrigado, deputado federal Prof. Reginaldo Veras e deputada federal Erika Kokay. Muito obrigado pela presença. Agradeço a contribuição.

Concedo a palavra ao nosso professor Paulo Cesar, o PC, para suas considerações, também sempre muito importantes.

PAULO CESAR MARQUES – Boa noite. Eu vou falar de pé também. Não vou usar o púlpito, porque esse é para parlamentar. Acho mais fácil falar em pé para conversar melhor com a audiência. Quero cumprimentar, primeiramente, o deputado Max Maciel pela iniciativa, que é sempre muito importante. Como disse o deputado federal Prof. Reginaldo Veras, trata-se de um mandato muito proativo em diversas questões de interesse da população, especialmente na presidência da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa e na atuação do próprio mandato nesta agenda, que é muito importante para a cidade como um todo e para a Universidade de Brasília, em particular.

Cumprimento também o nosso vice-reitor, o professor Márcio, colega de faculdade, o Márcio Antônio, subsecretário da Semob, todos os demais presentes e todos que fizeram parte da mesa anterior.

Eu acho que nós não temos muito mais o que acrescentar em relação ao que já foi dito. Parece-me que a iniciativa de debater o terminal – como foi chamado, seja um terminal, um terminal abrigo etc. – é uma excelente oportunidade para discutir mobilidade, independentemente de qual será o resultado: se vai ser um terminal assim ou assado, se vai ser grafitado, se vai ser cinzento.

Independentemente disso, eu acho que nós temos uma excelente oportunidade de discutir a mobilidade nessa perspectiva de direito à cidade e de acesso à Universidade de Brasília e permanência nela, além da integração da universidade com a cidade. Por que eu falei sobre relativizar a questão do terminal, independentemente do formato que ele venha a ter ou se ele vier a, de fato, se viabilizar como equipamento? Um terminal é um equipamento para viabilizar um serviço de transporte que atenda às necessidades de mobilidade da população. Em resumo, é disso que estamos tratando.

Entendo que o melhor caminho não deveria começar pelo terminal. Deveríamos trabalhar o que é o serviço, como deve ser o serviço e como podemos atender às reais demandas da população.

Ao fim dessa discussão, chegaremos aos equipamentos necessários para viabilizar o serviço conforme estamos precisando que sejam implementados. A partir daí, poderá, sim, surgir a necessidade de 1 terminal, 2 terminais, diversos terminais.

Outra necessidade são as melhorias nas paradas de ônibus – como mencionado anteriormente pelo professor Benny. Foi assim, inclusive, que conseguimos avanços no período em que estive na administração superior, em que realizamos essas reuniões com o gabinete do deputado Max Maciel e com a Semob. Conseguimos avançar nas tratativas.

Nós chegamos a falar sobre desenhos e possibilidades de localização para o terminal, mas sempre considerando como teríamos esse serviço de transporte desenhado para que os equipamentos servissem a esse propósito. Acredito que temos, neste momento, uma excelente oportunidade.

É necessário ponderarmos sobre a construção de um terminal. Não faz sentido pensarmos em um terminal dentro do *campus* Darcy Ribeiro se ele não for projetado como um ponto de integração. Essa construção significaria uma facilitação para os operadores, porque reduziria as rotas de percurso, dentro do *campus*, de linhas que, eventualmente, transportam passageiros sem vínculo com a universidade e que não estão interessadas nesse percurso mais extenso no *campus*.

Portanto, termos a construção de um terminal pode funcionar, porque essas linhas podem

apresentar um ponto de conexão. E, aí, há a contrapartida da universidade de garantir a circulação interna. Existem responsabilidades recíprocas que precisam ser trabalhadas dentro deste projeto de mobilidade que conseguiremos desenvolver.

Pensando dessa maneira, precisamos avançar. A constituição de um grupo de trabalho é necessária. Contudo, é preciso atenção quando falamos em constituir grupo de trabalho, pois acontece de se permanecer neles por décadas, discutindo, sem fazer a devida implementação. Precisamos assumir esse compromisso com prazos e com medidas concretas a serem esperadas dos grupos de trabalho. Mas acho que a nossa função aqui é esta: trabalhar e agregar os diversos setores interessados – internos e até os de fora da universidade –, para buscar garantir a integração e abrir a universidade para a população um pouco mais do que ela já foi aberta em todo esse período de vida, particularmente nesse período pós-Reuni.

As perguntas feitas pelo André e os pontos que ele levantou devem servir como roteiro para acharmos as respostas. A questão da infraestrutura deve vir depois. O primeiro passo é definir claramente o serviço. Devemos trabalhar com essa definição do que é esse serviço. Se nós fetichizarmos e pensarmos no terminal como a grande solução, poderemos dar um tiro no pé. Nós poderemos ter, depois, o encargo de transferir para dentro do *campus* Darcy Ribeiro o papel que tem a Rodoviária do Plano Piloto, com a diferença de que não haveria mais a linha 110. De resto, teríamos, com frequência, problemas semelhantes aos que temos com a linha 110, do jeito que é. Trazer o *hub* para dentro da universidade pode não ser a solução.

É fundamental que tenhamos como base de definição o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – que está sendo revisado agora – e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Distrito Federal, atualmente em elaboração. Devemos cotejar esses planos com o Plano Diretor do Campus Darcy Ribeiro, como a professora Michelle e o professor Benny falaram. Se formos analisar o que está previsto no Plano Diretor do Campus, veremos que não há nele nenhuma referência à construção de infraestrutura nova de transporte. Portanto, é preciso que haja uma compatibilização. Porém, o investimento na readequação da infraestrutura de suporte nos pontos de parada para comportar uma maior oferta de ônibus, com proteção e conforto aos usuários, é uma diretriz já prevista.

É uma pena que o deputado federal Prof. Reginaldo Veras e a deputada federal Erika Kokay já tenham saído, mas é muito bom que comprometamos esses recursos que estão sendo anunciados e disponibilizados para a solução mais adequada possível, sem necessariamente vincular isso à construção de um terminal. É muito bom, como diria aquele filósofo rubro-negro, que nós já estejamos em outro patamar, porque já há fontes de recursos asseguradas. Isso já muda a conversa. No entanto, é preciso que esses recursos sejam comprometidos com uma solução que, de fato, seja adequada e trabalhada em conjunto com a nossa comunidade e com o GDF. Como falei, nós estamos tratando de obrigações recíprocas entre a administração da universidade, o Governo do Distrito Federal e a própria comunidade da Universidade de Brasília.

Muito obrigado.

Boa noite e bom trabalho a todos nós. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Sem dúvida. Muito obrigado.

Concedo a palavra ao subsecretário Márcio Antônio de Jesus.

MÁRCIO ANTÔNIO DE JESUS – Boa noite a todos.

Sou o Márcio Antônio e estou como subsecretário de Planejamento da Secretaria de Transporte e Mobilidade. Trabalho naquela casa há mais de 30 anos e conheço bem a evolução de como foi e de como é o atendimento na Universidade de Brasília.

Anotei algumas palavras do Raphael ao relatar que houve uma mudança no perfil dos estudantes do *campus* da UnB. Isso se traduz em números que acompanhamos desde os primórdios.

Para se ter uma ideia, deputado, as nossas linhas 110 e 110.2 operavam com apenas 1 box

na Rodoviária do Plano Piloto, na Plataforma A, e transportavam, juntas, 4 mil passageiros por dia. Com a evolução de todo o processo na universidade, hoje transportamos mais de 18 mil passageiros. Nessa evolução, do ponto de vista do planejamento, temos feito intervenções no atendimento dessas linhas. Por exemplo, a linha 110, antes, subia pela L2 Norte, fazia o primeiro retorno na altura da Secretaria de Educação e seguia para o Plano Piloto; hoje, alteramos o percurso para que ela retorne pela L3, o que proporciona uma dinâmica maior.

Um único box tornou-se insuficiente; por isso, utilizamos uma parte do espaço chamado aquário, na Rodoviária do Plano Piloto, para melhorar a dinâmica. Um ponto que eu gostaria de enfatizar é que só está sendo possível operarmos com essa frequência graças ao pagamento antecipado da tarifa. Com isso, o veículo encosta, abre as 2 portas, e conseguimos garantir uma vazão maior. Essa lógica, no entanto, já não acontece no período noturno, quando se encerram as aulas. Cada estudante, um por um, vai ter que passar no validador. Assim, eu não consigo trabalhar com uma frequência inferior a 3 minutos, que é a frequência que nós temos hoje.

Uma solução para melhorar a fluidez é pensarmos nessa estratégia que adotamos na Rodoviária, mesmo que de forma improvisada: pagamento antecipado, seja através de um abrigo-terminal ou de um terminal propriamente. Para que haja essa fluidez, não adianta construir tudo isso, colocar um veículo de cada vez e todo mundo ter que passar individualmente no validador. Eu não vou ter a dinâmica de que eu preciso para poder ter essa vazão.

Vou reforçar alguns pontos que o professor citou. O PDTU, nosso plano de mobilidade, está sendo atualizado. Haverá as próximas etapas de reuniões, nas quais poderemos ter informações mais precisas sobre esse novo perfil do estudante da universidade. Isso vai facilitar muito o nosso trabalho de planejamento.

Na semana passada, nós fizemos uma visita a convite do nosso vice-reitor, em que a professora Michelle estava presente. Tiramos alguns encaminhamentos interessantes, como realizar um estudo de caso, uma modelagem, uma simulação. Coloquei as ferramentas, a Semob tem os simuladores. Dessa forma, podemos trabalhar mais assertivamente em função da mudança do perfil do usuário, e não apenas na tentativa e erro. Falou-se muito na linha 110, mas nós temos 33 linhas que operam na universidade. Então, o volume de linhas é um pouco maior.

Quero acrescentar, deputado, que, no rol das linhas que nós passamos a atender a partir da última audiência que o senhor fez na Câmara Legislativa, criamos a linha 605.2 para Planaltina. Foi perfeita essa solicitação dos usuários. Não faz sentido eu ir para lá para depois vir para cá. Criamos a linha 760.3, que atende Paranoá. Atendemos também a demanda do professor Robson, em São Sebastião. Assim vamos avançando. Eu acho muito construtiva essa atuação da CTMU. Nós estamos sempre à disposição.

Eu queria acrescentar algo às palavras do professor Benny com relação a nós adotarmos algumas ações imediatas, de médio e curto prazo. Nós não vamos ficar esperando de braços cruzados. Nós vamos construir um terminal ou fazer uma adaptação. Nós vamos adotar medidas cujos resultados poderão ser percebidos de forma efetiva.

Eu fiz um compromisso com o nosso vice-reitor, o professor Márcio. Nós já estamos debruçados em um projeto para, num primeiro momento, melhorar o retorno dos estudantes às suas cidades. Como o nosso companheiro de Samambaia falou, ele tem horário para vir de manhã, tem à tarde, tem no início da noite, mas às 22 horas e 30 minutos não tem. Nas 33 linhas existentes, nós vamos fazer um esforço para garantir um atendimento com mais conforto, justamente nesse período em que as pessoas já trabalharam, estão cansadas e precisam voltar para casa com maior celeridade.

Alguns aspectos muito importantes que foram falados por quase todos os nossos pensadores nesta audiência se referem à palavra "integração". Nós não vislumbramos um sistema funcionando de forma coerente fazendo-se ligações diretas para todas as cidades, todos os destinos, em todos os horários. O que vai acontecer é: de 650 ônibus parados no estacionamento do Mané Garrincha,

vamos aumentar esse número para mil veículos, daqui a uns dias, porque o aluno vem estudar, vai estar em sala de aula, não vai ficar saindo e voltando toda hora. Precisamos fazer, eu diria, um bem bolado de forma que, nos principais picos, façamos um atendimento direto e que, no entropico, a nossa saudosa linha 110, com 249 viagens, complemente o atendimento. Eu entendo que essa é uma forma de trazer essa dinâmica.

Não cabe ficarmos citando solicitações pontuais: "Ah, a minha linha não passou". Um ponto muito importante que está sendo abordado é o Entorno. Hoje nós temos uma limitação de competência, pois a Semob tem competência regimental legal para atuar apenas dentro dos limites do Distrito Federal. Nós temos normas que concedem o benefício do passe estudantil e essa gestão é feita por nós. Se se transpõem os limites de estado, nós passamos a questão para outra instituição chamada ANTT, que hoje tem a competência de fazer essa gestão. Mas, quanto a isso, deputado e professor, a Semob, junto com o Governo de Goiás, está nas tratativas para formular um consórcio interfederativo, por meio do qual vamos participar das ações de melhoria dos 2 sistemas. Talvez possa haver um aporte de recursos que ajude a fazer o subsídio. É nosso sonho poder subsidiar o estudante do Entorno, subsídio que lhe é devido e que é merecido.

São essas primeiras palavras que eu gostaria de dizer, sem me estender muito.

A Semob quer, precisa e vai estar presente na solução dos problemas. O nosso engenheiro Ricardo Sérgio já esteve aqui com o professor Benny e o professor Paulo Cesar em umas 7 ou 8 reuniões e bateu perna por todos os lados.

Há algumas ações possíveis. Diante de uma revisão da geometria viária, podemos ampliar baias e ordená-las. Operacionalmente, creio que conseguimos resolver, talvez, sem esperar a construção definitiva de um terminal, de forma que eu consiga chegar com 2, 3, 4 ônibus, posicioná-los nas 3 paradas e, a partir da simulação, direcionar melhor o recurso. Acho que é essa a palavra de ordem agora.

Nós precisamos conhecer a nova realidade de deslocamento dos nossos estudantes.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Obrigado, subsecretário Márcio Antônio.

Passo a palavra ao nosso professor, vice-reitor, Márcio Muniz.

MÁRCIO MUNIZ DE FARIAS – Boa noite a todas e todos.

Eu queria agradecer o convite do deputado Max Maciel e, na pessoa dele, agradecer à frente parlamentar pela educação. É uma grande honra haver representantes do quilate de vocês, que têm sempre a universidade pública e a defesa da democracia como pauta principal. Portanto, fica registrado o meu agradecimento a todos: ao deputado Max Maciel; ao deputado Fábio Félix, que saiu; à deputada federal Erika Kokay; à Leila, ali representada pela nossa Gabi; e ao conterrâneo deputado federal Prof. Reginaldo Veras. Embora ele já tenha saído, eu faço questão de registrar o nosso agradecimento pela sua atuação, principalmente ontem, na audiência pública que foi convocada em relação à greve dos nossos servidores técnico-administrativos.

Quero deixar claro que a greve é mais do que justa, é uma greve necessária. Pela primeira vez os nossos sindicatos estão fazendo greve não para aumentar o salário, mas, sim, para não perder o salário. Então, é uma situação, realmente, crítica. Os nossos professores, na sequência, também têm todo o apoio da nossa gestão, e não só o apoio, mas o trabalho constante no sentido de garantir os direitos possíveis.

Agradeço à Secretaria de Mobilidade, na pessoa do meu xará, Márcio Antônio, bem como quero saudar os nossos colegas da área de transporte: o professor Paulo Cesar, aqui presente; a Michelle, que representa o programa de pós-graduação em transporte; e o professor Benny.

Quero dizer que, dentro da Universidade de Brasília, há pessoas capacitadas e há a capacidade técnica e inteligência necessárias para trabalhar neste ou em qualquer outro projeto de

mobilidade.

Saúdo os alunos pela iniciativa, bem como o DCE – acho que o Maktus já saiu –; a Monna e todos os CAs; e os professores, na pessoa do professor Thiago, que aqui nos recepciona.

Falar por último tem algumas vantagens, pois a maior parte das coisas já foram faladas, mas eu gostaria de frisar algumas questões, mesmo que já ditas.

Primeiro, há a importância do tema. Novamente, quero parabenizar o deputado Max Maciel pelo trabalho na Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa. É um tema fundamental, e é bom que ele tenha abraçado esse tema como eixo da sua atuação parlamentar.

Quero reconhecer, na presença do nosso subsecretário, os esforços da Secretaria de Mobilidade. Quero dizer que também lá está instalada uma grande capacidade técnica. Várias dessas pessoas são colegas que foram formados aqui no nosso Ceftru e que nos atendem sempre que nós os acionamos. Sempre que há um vestibular, como houve agora, e é preciso mais ônibus, nós ligamos para o xará, e ele, prontamente, responde à nossa demanda.

Deixo aqui registrados os esforços da Semob e friso que nem todos os problemas de mobilidade se dão por conta da Semob. Não será somente um terminal que resolverá esses problemas. Vários deles são problemas estruturais da cidade, como aqui foi falado pelo deputado Max Maciel, como a questão da falta de corredores e a ênfase no transporte por veículos – cabe toda a população de Brasília dentro de carro.

Outro ponto que já foi falado é a mudança do perfil dos alunos. Nós temos muito orgulho disso, que é fruto do sistema de cotas. Hoje, mais de 52% dos nossos alunos vêm de transporte público. Aqui está representada toda a sociedade, e não somente aquela parte da elite que havia no começo, quando nós chegamos aqui.

Eu estou aqui há quase 40 anos – há 39 anos. Quando eu cheguei à Faculdade de Tecnologia, todo aquele estacionamento era ocupado. Era muito fácil saber qual era o carro do aluno e qual era o carro do professor. Se houvesse um Fusca, um Corcel ou uma Belina, um carrinho mais velho, ele era do professor. O carro bacana era sempre dos alunos. Hoje isso mudou totalmente. A maioria dos nossos alunos precisa do transporte público, e os estacionamentos estão 50% vagos.

Dito isso, esses alunos necessitam realmente de um melhor serviço de mobilidade e enfrentam uma série de problemas que já foram mencionados aqui. Nos horários de pico, as filas existem e estão lá para quem quiser ver. Sabemos do esforço de disponibilizar ônibus a cada 3 minutos, mas, quando ele chega, ou ele já está cheio na outra ponta ou a pessoa não consegue embarcar. Então, não é só uma questão de aumentar a quantidade de ônibus.

Há comunidades que estão sendo mal atendidas, como é o caso de Santa Maria, que discutimos especificamente. Vários alunos de lá têm que sair, correr, deixar a aula pela metade para tentar pegar o transporte possível. Isso causa um prejuízo tremendo, não só econômico. Um dos alunos mencionou que gastava R\$300 ou algo assim. Além disso, também há um prejuízo emocional e acadêmico, porque é um aluno que já está em vulnerabilidade e compete em condições desiguais. Ele vai perder 2 horas indo e 2 horas voltando para casa, já cansado – quando ainda não tem que trabalhar e acordar cedo. Isso tem um impacto significativo.

Essa discussão é bem-vinda e necessária. Eu me sinto muito à vontade para ter essa discussão, não só como vice-reitor, mas como engenheiro que sou e que viu nascer todas essas estruturas dentro da UnB, como o próprio programa de pós-graduação e o Ceftru, do qual sou cofundador, junto com a professora Yaeko, o professor Matsuo, o professor Jose Augusto e tantos outros, alguns já aposentados, alguns infelizmente falecidos.

Tivemos a oportunidade de ter várias reuniões. Esta é a terceira reunião em que tratamos desse assunto.

Na primeira reunião, recebemos o deputado que lançou a ideia. Depois recebemos a Semob e estamos aqui discutindo. Em todas essas reuniões, tenho notado que o termo “terminal” tem sido

usado com acepções diferentes. Eu gostaria de esclarecer exatamente de que tipo de terminal estamos falando, que tipo de terminal é possível e que tipo de terminal é desejável.

Podemos começar com o que o pessoal tem chamado de terminal temporário, aquilo que está no final da W3, perto do Atacadão. Quando vou fazer compras, vejo muitos ônibus parados, trazendo poeira etc. Aquilo não é terminal, é um estacionamento feio, um problema ambiental, e é o que não queremos para a universidade. A Universidade de Brasília não vai ser estacionamento para os empresários de ônibus da cidade. Esse tipo de terminal claramente não queremos.

Outro tipo é o terminal rodoviário, como o do centro da cidade. É o terminal que recebe ônibus, de onde sai ônibus. É uma estrutura grande. Não estamos fechados a essa discussão, é uma possibilidade. Estamos abertos a discutir isso, mas já foram levantados alguns problemas, como o André relatou.

Há problemas de ordem técnica – qual é o tipo de *hub* que a Secretaria de Transporte e Mobilidade pensa para a cidade? Faz sentido haver 2 terminais a 5 minutos um do outro? Pode ser que faça. Há problemas jurisdicionais, porque aqui é uma área federal. Há também o problema da previsão desse tipo de aparelho, com esse tamanho, com todas as implicações no nosso plano diretor, mas é uma possibilidade.

E, finalmente, há o que estamos chamando de abrigo terminal, que é o que está lá. Esta ideia, sim, eu acho que é totalmente factível, necessária, desejável. É um tipo de estrutura, de aparelho que pode trazer vários benefícios imediatos: mais rapidez no embarque e desembarque, principalmente quando pré-pago; mais conforto ao usuário; mais segurança a quem espera; e informações, porque é fácil juntar aquilo com informações ao vivo. Tudo isso é possível. Eu diria que, para a UnB, essa é uma possibilidade bastante interessante, a qual estamos bastante interessados em discutir.

Como engenheiro, sempre faço um estudo, o EVTEA, Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental. Temos que começar por ele. Nós nos colocamos à disposição para começar os estudos técnicos. Eu convoquei a professora Michelle e todo o nosso programa de transportes para nomear pessoas que possam começar a fazer esse estudo juntamente com os técnicos da Semob e já discutimos que tipo de ferramenta há.

Esse estudo vai dizer quanto de fato vamos ganhar em termos de tempo. E, uma vez definida a viabilidade técnica e a viabilidade ambiental – eu gostaria muito de ver ônibus elétricos aqui, ônibus que são confortáveis e não poluentes –, passamos ao estudo detalhado, que indicará qual é o tamanho da estrutura de que precisamos. Depois desse estudo detalhado, passamos para a parte de viabilidade econômica. Nós iríamos atrás das emendas parlamentares, mas fiquei muito feliz por o deputado federal Prof. Reginaldo Veras ter colocado sua palavra e comprometido a senadora Leila Barros e a deputada federal Erika Kokay com a destinação desses recursos. Então, pelo menos nessa parte, temos uma certa tranquilidade de que, se o estudo for viável, o projeto será financiado.

Eu gostaria de finalizar falando de um aspecto que foi trazido pelo Kenneth e também pelo deputado Max Maciel, o transporte *intercampi*. O transporte *intercampi* não é uma promessa de campanha, é um compromisso que esta gestão tem e que vamos realizar. A professora Rozana faz mais a parte de representação política, e eu estou na parte técnica, como engenheiro. E eu, enquanto técnico, trabalho de forma muito silenciosa. Eu não costumo fazer estardalhaço antes do tempo, mas nós não estamos parados com relação ao *intercampi*. Nós já fizemos algumas reuniões.

A primeira coisa a saber é se há viabilidade econômica. Nós temos, atualmente, um contrato de ônibus vigente. A primeira coisa que fiz foi pedir ao decanato de finanças para saber se, nesse contrato atual, cabe a volta do *intercampi*. Posso assegurar para vocês que cabe. Tenho os números, tenho o valor de cada quilômetro. Dentro desse contrato, cabe, sim. Nós passamos, então, ao estudo de viabilidade técnica, para sabermos quantos ônibus, de fato, são necessários, e em que horários. Tudo isso está em estudo.

Então, essa não é uma promessa, é um compromisso, no qual estamos trabalhando. Eu não

posso garantir muito o futuro, mas o trabalho nesse sentido é garantido. Nós estamos fazendo isso. Quando esses estudos estiverem maduros – e estarão em breve –, chamaremos a comunidade para discutir e ampliaremos a discussão. Declaro o nosso interesse dentro de algumas limitações. Estamos dispostos e temos as pessoas para fazerem os estudos técnicos. Vamos para frente.

Obrigado pelo convite. (Palmas.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Professor Márcio, eu que agradeço a oportunidade.

Vou fazer os encaminhamentos finais, mas é importante que fique registrado e que quem está nos acompanhando entenda que a nossa proposta da ideia do abrigo terminal é exatamente o tema que provoca o debate. Obviamente, não estamos aqui sem bebermos das fontes do plano diretor, das conversas preparatórias anteriores, seja entre nós e a Semob, seja entre nós e a Universidade de Brasília. Esta etapa da audiência com os estudantes é fundamental para amarrarmos esse encaminhamento. Acho que é importante deixar algumas questões bem amarradas.

O terminal norte não tem nada a ver com o terminal da Asa Norte. Ele é um terminal para o BRT, estabelecido naquele projeto de 2006. Ele não atende em nada o terminal da Asa Norte. Inclusive, ele seria construído no Shopping Boulevard. Venderam o Boulevard, e agora o terminal está sem destino. O terminal norte é um terminal para um modelo de mobilidade que vai servir ao BRT, que não atende a Universidade de Brasília naquilo que nós estamos desejando.

O secretário Márcio Antônio entende muito bem disto, e isto é uma defesa nossa na Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana: Brasília toda tem que ser tronco alimentar. Você sabe que essa é a nossa defesa. Estamos levando zebrinha para tudo que é lugar. Inclusive, há um pedido de estudo para Samambaia, para a parte norte da Ceilândia – P Norte e QNQ – e para Brazlândia. O objetivo é fazer com que as pessoas circulem internamente com mais facilidade e cheguem a um terminal de baldeação onde peguem uma linha direta para o destino final – não fiquem 40 minutos vagando pela cidade. Por exemplo, eu já peguei o ônibus 339, que vai para o P Sul. O trajeto é uma viagem! Se você estiver sentado, você dorme, acorda e não chegou à Estrutural. Passam e vão embora.

A nossa ideia não é haver o meu ônibus, minha vida. A ideia é que eu, estudante da Universidade de Brasília, consiga acessá-la e voltar para o meu destino e minha origem de forma mais prática e evitando ônus nesse deslocamento. Acho que isso é uma coisa importante. O terminal norte é um terminal que foi pensado para o BRT ao custo de R\$1.200.000.000, salvo engano. No atual PAC, foi sinalizada a possibilidade da construção dele, mas o DER está fazendo a terceira faixa.

Do que nós estávamos precisando, professor Márcio? Eu acho que isto é uma coisa importante. Nós também precisamos, professora Michelle, do georreferenciamento. Esse foi o nosso maior desafio com a universidade.

Qual é esse georreferenciamento, esse dado de origem e destino? De quantos estudantes nós estamos falando, de onde eles partem, de onde eles são, que horas eles ficam na universidade, que horas eles vão para casa? Isso é o nosso maior desafio, porque isso muda semestralmente, oscila de uma forma para outra, o que impede que essa operação seja mais didática, que possa haver uma linha em determinado lugar, porque, daqui a 6 meses, ela deixará de ter funcionalidade.

Depois vocês não venham brigar conosco porque chegou um crédito suplementar na Câmara Legislativa. Todas as vezes em que eu peço uma linha, eles me atendem. Isso é legal, mas a conta vem, porque é necessário arrumar um ônibus novo, um motorista, um cobrador. A solicitação gera uma ordem de serviço, e a empresa, obviamente, vai repassá-la para alguém. Então, precisamos também ter inteligência a respeito disso.

A ideia do abrigo terminal é exatamente isso. E eu acho que há um encaminhamento importante. Já existe a prévia de um grupo de trabalho – não é, professor Márcio? O grupo de trabalho não está concluído, mas já está rolando, como podemos dizer. Esse estudo técnico tem

prazo para ser concluído. Nós queremos colocar a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana como partícipe dessa observância. Para todas as linhas que foram alteradas, nós fizemos um cruzamento de dados em que cruzamos as linhas de ônibus mais próximas e os horários de saída. Após isso, fizemos o ajuste. O Márcio Aquino e o secretário Zeno nos ajudaram a fazer o ajuste.

Com o IFB isso era frequente. Havia ônibus que passava às 10 horas, e as aulas do instituto terminavam às 10 horas e 30 minutos. Era preciso que o horário fosse alterado para as 10 horas e 40 minutos, 10 horas e 45 minutos. Não poderia ser 10 horas e 30 minutos. Teria que haver um intervalo de 10 a 20 minutos para que a pessoa conseguisse chegar à parada de ônibus.

Acho que esse é um bom encaminhamento. Queremos que a comissão participe dos estudos técnicos. Obviamente, também queremos que as emendas já sinalizadas – nós as agradecemos de bom grado, porque elas foram colocadas sem que precisássemos pedir – sejam aplicadas, de fato, a partir desse estudo técnico, para o que for prioritário.

Nós já estávamos conversando com a Semob. A Piracicabana não pôde vir, mas é uma empresa que precisa ser ouvida, porque ela pode, inclusive – assim como a Pioneira fez no Gama e em Santa Maria –, fazer o ajuste nos terminais, uma vez que é interesse dela. Tal ajuste é para que, primeiro, as paradas do ICC sejam ampliadas com uma tecnologia pré-embarcada, de forma parecida com o que acontece na rodoviária. A porta automática abre, e eu embarco no ônibus. Assim não fica aquela fila enorme em que se entra 1 por 1. Eu já observei que, às vezes, fica todo mundo na agonia de entrar no primeiro ônibus; daí, o segundo vem vazio. Então, o primeiro vai lotado e o segundo fica vazio.

Essa racionalidade também acontecerá se tivermos o sistema pré-embarcado, no qual a quantidade certa de pessoas entra no ônibus. Talvez seja possível pensarmos nisso.

A questão ambiental sempre é um problema. O maior poluente no DF é o automóvel. Precisamos começar a barrar isso. É o maior poluente. São emitidas 7 toneladas de CO<sub>2</sub> por ano no DF, sendo o automóvel o maior poluente.

A Pioneira está comprando 300 novos veículos elétricos. A nossa prioridade é que eles sejam operados nessa bacia que atende a universidade, secretário. Eu já estou aqui dizendo que se trata de motor traseiro, mais silencioso. Vamos estender essa tecnologia para esse *hub*.

Acho que isso é importante. O estudo técnico está avançando, professora Michelle. Nós queremos fazer parte dele, junto com a reitoria. A Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana já cruza as informações que estão sendo lançadas.

Subsecretário, nós fizemos um pedido que ainda não foi atendido, Fernanda. Corrija-me se eu estiver equivocado. Nós tínhamos conversado sobre fazer uma rodada do PDTU na UnB. Você se lembra disso? Não rolou. É importante que haja uma rodada do PDTU na universidade. Isso é fundamental. Podemos, inclusive, amarrar esse conceito do estudo. Estamos refazendo o plano diretor para os próximos 10 anos. Se não incluirmos no PDTU esse grande potencial que é a Universidade de Brasília e, sobretudo, as novas áreas que estão sendo criadas, não fará muito sentido.

Nós fizemos esse pedido. Acontecerá a próxima audiência pública. Não aconteceu ainda, mas fica registrado o pedido para que, antes de o projeto chegar à Câmara Legislativa, façamos uma rodada do PDTU na universidade, como foi feito nas outras áreas. Estabeleçam espaços de partilha mútua, vão ao RU, façam a escuta, para entendermos também como isso pode ser feito.

Eu queria deixar amarrado que, para nós, origem e destino no estudo é interessante, assim como os mapas das linhas.

Nós já temos ciência desse plano diretor do *campus*. Como o professor Benny bem pontuou, ele já elencava inclusive a infraestrutura da geometria da via. É possível. Não é algo tão complexo.

Se eu fosse construir a universidade agora, eu faria um sistema em que as paradas fossem

ilhas, ou seja, elas seriam vazadas, com um corredor central de ônibus, e não seria necessário atravessar faixa. Assim, em qualquer lado que embarcássemos ou desembarcássemos, conseguiríamos acessar o sistema. Mas trabalharemos com o que temos – não é, professor?

Eu queria fazer uma defesa da universidade sobre o intercampi, porque isso não é um problema da Universidade de Brasília. Isso é um problema da ANTT, que reconhece que o intercampi é um fretamento de ônibus. Além disso, ele precisa de obedecer alguns critérios como lista prévia de nomes, ponto *a* e ponto *b*. Se a pessoa desembarca no meio do caminho, é linha concorrente ao sistema de tráfego e mobilidade da secretaria. Por isso o intercampi foi impedido de circular. Por exemplo, no *campus* da Ceilândia, qualquer um embarcava, não havia lista prévia. Então, não se sabia quem iria embarcar ou não. Algumas pessoas, por exemplo, pegavam o ônibus sentido Ceilândia, mas moravam em Taguatinga, e pediam ao motorista do ônibus que parasse para elas descerem antes. E o intercampi parava. Isso mudava a característica do fretamento do intercampi. Isso fez com que a universidade o interrompesse, pois se estava infringindo a legislação e tornando-o linha concorrente ao sistema de mobilidade vigente.

Acho que isso também está sendo ajustado – não é, professor? É importante alinhar isso com a ANTT. Entendemos essa dificuldade. O pessoal de Planaltina que descia em Sobradinho tinha muitas reclamações. Imaginem eu ter que ir a Planaltina, por não poder descer no meio do caminho! Estamos debatendo isso o tempo todo com a ANTT, que é ruim de negociar. Eu falo isso, porque estive várias vezes com as pessoas dessa agência para discutir sobre o Entorno, e elas não discutem mobilidade. O negócio delas é o regramento e a tarifa. Lá eles não discutem a realidade da cidade, os problemas sociais e o contexto local. Eles dizem que não são operadores de mobilidade urbana, apenas reguladores do sistema.

Eu só queria pontuar isso, mas, obviamente, professor Márcio, nós vamos precisar colocar o branquinho para funcionar, independentemente de haver terminal ou não. O nosso branquinho precisa funcionar e pegar a galera do CO, do circular. O branquinho é importante, é fundamental. Não sei como ele está hoje. Eu posso estar falando besteira, mas houve uma época em que ele havia parado de circular e ia voltar a rodar.

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE DEPUTADO MAX MACIEL (PSOL) – Está funcionando? Boa! Isso é bom, porque ele circula dentro do próprio *campus*.

Gente, isso aqui é grande! O transminhocão virou uma piada, mas ele podia ser uma realidade. Ele sempre foi uma lenda, todo mundo queria que eu caísse nessa lenda. Eu já caí, mas bem que poderia ser verdade, bem que poderia existir esse transminhocão para facilitar a circulação no ICC.

Eu queria fechar dizendo para o pessoal do Entorno que estávamos discutindo com a Carol Fleury – que era a secretária de Entorno, mas foi trocada – a criação de um consórcio. Qual era a base desse consórcio? O consórcio dizia que o Governo do Distrito Federal entraria com 33%, Goiás entraria com 33% e o governo federal entraria com 33% para ratear o custo, para subsidiar toda a alimentação que vinha da região do Entorno para Brasília.

Qual era o problema nessa história? O governo federal. Na época, o Padilha nos falou: “Eu não posso fazer isso, porque eu abro uma brecha para todos os outros estados e metrópoles que me pedem isso. Por isso que estamos defendendo o Sistema Único de Mobilidade.” Então, em tese – corrijam-me se eu estiver errado –, o governo federal se comprometeu em oferecer a infraestrutura. O Governo do Distrito Federal entraria com 33%; o Goiás, com 33%; e o governo federal, com a infraestrutura.

Que infraestrutura é essa? Esticar o BRT Sul de Santa Maria até Luziânia. Então, os ônibus de Luziânia, do Valparaíso, da Ocidental e do Novo Gama alimentariam esse sistema tronco alimentado do BRT – corredor segregado de ônibus – e viriam direto para cá, que é o que hoje faz... O Márcio, assim como eu, não dormia quando havia crise em Santa Maria. Todo mundo vai para Santa Maria –

da região metropolitana –, e temos, agora, que duplicar o terminal. O terminal de Santa Maria vai precisar ser duplicado para dar conta da demanda. Inclusive, já está na rua o edital para isso.

Então, o consórcio está avançando. O governo de Goiás apresentou, na época, a minuta, com a Clara Fleury, mas a CTMU não faz parte disso. Já pedimos várias vezes para fazer parte dessa reunião apenas como observadores. Eu juro que nem vou perturbar. Eu perturbo, mas, lá, só vou observar, para colaborar e para, assim, os estudantes estarem incluídos nessa ação também.

Gente, agradeço todas as falas. Elas foram fundamentais para o nosso entendimento. De fato, precisamos de linhas diretas, de remanejamento e de escolha de horários para um melhor fluxo. Sem dúvida alguma, o estudo vai poder apresentar esse diagnóstico, entendendo que precisamos compreender que a universidade muda de ano para ano e que nunca teremos uma coisa estática. Vamos ter que lidar com isso. O 110 continua passando a ser uma referência para nós. A nossa luta vai ser por uma pista segregada para esse ônibus que passa para cá. A demora das obras e dos engarrafamentos é um problema constante. Não sei qual é o prazo que ficou definido, professora Michelle, mas achamos que, neste ano, encerraremos as rodadas dos estudos e das apresentações do que podemos realizar.

Obviamente, há o tempo para nos organizamos, porque não nos adianta emenda sem projeto. Eu ia até falar para o deputado Prof. Reginaldo Veras e para a deputada Erika Kokay que, sem projeto, nem mandem o dinheiro. Deixem-no guardado lá, senão vamos perdê-lo. Assim, poderemos nos sentar e entender, de fato, se será feita a geometria das pistas; se é o curso que faz; se a própria universidade abrirá licitação; se mandaremos esse recurso diretamente para a universidade ou se será feito em parceria com a Novacap – assim como estamos tentando com essa mesma empresa com relação à drenagem aqui. Certo, gente?

Eu queria dizer a vocês que deixamos uns QR codes para quem já quiser ir preenchendo. Vamos tentar ativar isso com o Ceas e o DCED e espalhar esse QR code, para que também vocês possam preencher, porque isso ajuda a comissão a ter um norte e, quando chegar esse estudo, cruzar as informações. É importante a CLDF ter isso.

Nós colocamos o nosso mandato, gente, à disposição. Quero agradecer a todo o gabinete, que se mobilizou, e a todos vocês que fizeram parte disso. Faço esse registro, professor, porque isso dá trabalho.

À Dipol, que está aqui, conosco – à Rafaela, ao Roque, ao Hermano e ao Eugênio –, muito obrigado. Obrigado também à Júlia e ao Rodrigo, do Cerimonial; ao Edmilson e à Marilene, das Libras; e a quem está nos acompanhando em casa.

Nós temos aqui, ainda, o Marcelo Silva, o Sanclé, o Silas, o José Vitor e o Juninho, na contenção, ajudando. Essa é a equipe da CLDF, gente. Para fazermos uma audiência pública, mobilizamos essa turma toda, que fica comigo até a hora em que eu falar que vou embora. Se eu ficar aqui, eles ficam comigo, não é?

Agradeço às demais autoridades e aos convidados que nos honraram nesta audiência pública.

Como não há mais assunto a tratar, declaro encerrada a audiência pública.

Observação: nas notas taquigráficas, os nomes próprios ausentes de *sites* governamentais oficiais são reproduzidos conforme informados pelos organizadores dos eventos.

Todos os discursos são registrados sem a revisão dos oradores, exceto quando indicado, nos termos do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

Siglas com ocorrência neste evento:

AEUDF – Associação de Ensino Unificado do Distrito Federal

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

CA – Centro Acadêmico  
Capol – Centro Acadêmico de Ciência Política  
CCBB – Centro Cultural Banco do Brasil  
Ceas – Conselho Estadual de Assistência Social  
Ceftru – Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes  
CEL – Departamento de Biologia Celular  
CLDF – Câmara Legislativa do Distrito Federal  
CO – Centro Olímpico  
CTMU – Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana  
DCE – Diretório Central dos Estudantes  
DCED – Departamento de Controle e Execução de Demandas  
DER – Departamento de Estradas de Rodagem  
EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental  
FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília  
Fies – Fundo de Financiamento Estudantil  
GDF – Governo do Distrito Federal  
HUB – Hospital Universitário de Brasília  
ICC – Instituto Central de Ciências  
IFB – Instituto Federal de Brasília  
Ipol – Instituto de Ciência Política  
MPL – Movimento Passe Livre  
MTST – Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto  
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento  
PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial  
PDTU – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade  
Prouni – Programa Universidade para Todos  
QNQ – Quadra Norte Q  
RA – Região Administrativa  
Reuni – Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais  
RU – Restaurante Universitário  
Semob – Secretaria de Transporte e Mobilidade  
SIGAA – Sistema Integrado de Gestão de Atividades Acadêmicas  
STF – Supremo Tribunal Federal  
UnB – Universidade de Brasília

As proposições constantes da presente ata circunstanciada podem ser consultadas no [portal da CLDF](#).



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAM DE JESUS LOPES AMARAL - Matr. 13516, Chefe do Setor de Registro e Redação Legislativa**, em 30/06/2025, às 10:38, conforme Art. 30, do Ato da Mesa Diretora nº 51, de 2025, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 62, de 27 de março de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

[http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

Código Verificador: **2217703** Código CRC: **A55635F2**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, Piso Inferior 1, Sala TI.3– CEP 70094-902– Brasília-DF– Telefone: (61)3348-9241  
[www.cl.df.gov.br](http://www.cl.df.gov.br) - [serel@cl.df.gov.br](mailto:serel@cl.df.gov.br)

00001-00000413/2025-22

2217703v10