

DISTRITO FEDERAL

Resumo Histórico do Sistema de Transporte Coletivo

(em construção / atualização)

1956

No dia 19 de dezembro, fundação da *Cidade Livre*, centro urbano provisório, com construções de madeira, que polarizou as atividades comerciais no período de construção de Brasília.

1957

Segundo o historiador Ernesto Silva, em janeiro é inaugurado o serviço da primeira linha interestadual de ônibus, pela empresa Aragarina, ainda com “jardineiras”, na linha Goiânia-Anápolis-Brasília. Até então o acesso para Brasília em ônibus a partir do Rio de Janeiro e São Paulo era feito através de Uberlândia e Goiânia, terminando em Anápolis, onde ainda não havia linha de ônibus regular para o canteiro de obras.

No dia 20 de maio, segundo matéria do jornal Diário Carioca, o empresário Zéke de Abílio Beze, chega ao canteiro de obras de Brasília, iniciando a operação da primeira empresa de transporte coletivo urbano da nova capital, após entendimento com Bernardo Sayão, um dos diretores da Novacap. A empresa com frota inicial de 3 pequenos lotações Chevrolet-51 trazidos de Anápolis, e 6 funcionários, inicia suas atividades com a linha Cidade Livre - Novacap – Candangolândia, com pouco movimento de passageiros. Depois a linha é estendida até a Construtora Rabelo e mais tarde até o Palácio da Alvorada.

Em julho, quando o Núcleo Bandeirante contava com cerca de 2,2 mil habitantes, circulava uma linha regular de ônibus entre o Aeroporto e o Núcleo Bandeirante. Os primeiros empresários de transporte coletivo de Brasília eram proprietários de empresas de caminhões e ônibus, ou autônomos donos de um veículo, como exemplo das empresas Expresso Brasil, Viação Pioneira, Machado, Jussara e Meireles.

A Viação Pioneira, fundada por dois irmãos sócios de Araçatuba, iniciou a operação com linha entre o Núcleo Bandeirante e o Plano Piloto com 4 ônibus.

Foto – Marco Zero da cidade de Brasília, local da futura Rodoviária do Plano Piloto

1958

Em março, a Cidade Livre, atual Núcleo Bandeirante, já contava com 6.509 habitantes, segundo o Censo do IBGE, surpreendendo os próprios idealizadores. No início da construção de Brasília foi projetado um loteamento provisório, denominado Núcleo Bandeirante, nas proximidades do canteiro de obras, sendo concedidos lotes para instalação de atividades comerciais e industriais durante a execução das obras.

Segundo Censo do IBGE, no dia 12 de março, a estação de passageiros do Núcleo Bandeirante era atendida pelas seguintes empresas de ônibus: Brasília, Braga, Irmãos Pinto, Marly, Moreira, Neiva, Pedatela, Viação Aragarina, e Viação Rio Verde, para os

seguintes destinos: Goiânia, Vianópolis, Planaltina, Anápolis, Luziânia, Corumbá de Goiás, Formosa, Araguari, e cidades intermediárias. As empresas contavam com um total de 25 ônibus.

Em março, o Núcleo Bandeirante era servido por uma linha de ônibus urbano da Expresso Brasil Ltda., com 8 ônibus e tarifa mínima de Cr\$ 5,00.

No dia 5 de agosto, é iniciado o primeiro asfaltamento de uma via em Brasília.

No dia 12 de setembro, são entregues as primeiras casas do Plano Piloto, totalizando 500 unidades.

Em novembro, início da construção da Plataforma da Rodoviária do Plano Piloto, concluída em 1960. Uma das obras mais dispendiosas da nova capital.

1959

Em abril, ao menos 3 linhas de ônibus efetuavam a ligação da Cidade Livre com o canteiro de obras do Plano Piloto: Palácio, Casa Operária e Fundação. Todas com tarifa única de Cr\$ 25,00. A viagem até o plano piloto, em estrada de chão, com muita poeira, durava cerca de uma hora.

Conclusão da pavimentação do trecho Brasília – Luziânia, da rodovia Belo Horizonte-Brasília.

A viagem para Anápolis, em rodovia pavimentada, durava cerca de 2h30.

Em dezembro, a população reclamava do péssimo serviço de transporte coletivo urbano, que não acompanhava o crescimento populacional. Além da longa espera nos pontos, os veículos circulavam superlotados, sendo também constantes os desentendimentos entre a tripulação e os passageiros. Ainda não havia um regulamento que pudesse punir às concessionárias. Na época o Serviço de Transportes Coletivos Urbanos (STC) encaminhou ao departamento jurídico da Novacap um projeto para regularizar as concessionárias junto àquela seção, subordinada ao Departamento de Organização da Administração Municipal (DOAM).

1960

No dia 24 de janeiro a empresa *Expresso Brasil Ltda.*, dos sócios Zeke Abílio Beze (o popular “Zico”) e Ignácio Beze, coloca em operação 11 novos ônibus monobloco Mercedes bBenz, passando a contar com frota de 25 veículos e 80 funcionários, tornando-se a empresa exemplar no serviço de transporte coletivo. A empresa operava a linha Núcleo Bandeirante – Palácio da Alvorada, com intervalos de 7 minutos nos dias úteis. Também contava com um ônibus de turismo equipado com som interno para o transporte de turistas, muito requisitado pelas companhias aéreas e pela própria Novacap. A empresa dispunha de oficina própria para a manutenção de seus veículos. Além dos 11 novos ônibus, a empresa aguarda a chegada de mais 15 novos ônibus. Em função dos bons serviços prestados à população e por ter sido a empresa pioneira no ramo, solicitava a exclusividade na operação da linha Núcleo Bandeirante – Palácio da Alvorada, além do

interesse em também operar a linha existente Núcleo Bandeirante – Fundação Casa Popular.

Em março, a população continuava a reclamar da falta de ônibus. A frota não acompanhava o crescimento populacional do DF. Os passageiros aguardavam até 30 minutos nos pontos, para o embarque em ônibus lotados. A viagem entre o Núcleo Bandeirante e Brasília, por exemplo, durava cerca de 1 hora, com poeira entrando pela janela.



Em agosto, a empresa Planeta encomendou de São Paulo novos ônibus para melhorar o serviço das linhas entre as cidades satélites e o Plano Piloto. As demais empresas particulares resolveram adquirir novos carros somente depois da Prefeitura concluir as obras de pavimentação das vias.

No dia 12 de setembro, inauguração da Plataforma Central da Rodoviária do Plano Piloto, uma das obras mais dispendiosas da nova capital. A Rodoviária já se encontrava em operação.

Em março, a Câmara dos Deputados decide pela compra de dois ônibus FNM para o transporte de funcionários. No dia 25 de maio é deliberado que seus ônibus deveriam ser operados em 3 linhas:

Linha 1	Apartamentos JK (via Ipase) – Câmara dos Deputados
Linha 2	Casas da Caixa Econômica/W3 – Câmara dos Deputados, via Igreja N.Sra.Fátima, Iapetec, Iapc, Iapi d Capfesp.
Linha 3	IAPB (SQS 108) – Câmara dos Deputados, via Iapetec, Iapc, Iapi e Capfesp

A falta de um serviço regular de transporte coletivo no Plano Piloto era um dos maiores entraves à normalização da vida da capital recém-inaugurada. Havia um sistema de linhas de ônibus funcionando em regime precário que não atendia às necessidades da população. Postergava-se a implantação de novas linhas em função de estar sendo estudada a implantação de um sistema de transporte coletivo definitivo e exemplar para o resto do país, o que exigia um certo tempo para sua formulação e execução. Enquanto isso evitava-se a implantação de novas linhas que dificilmente poderiam ser extintas após a implantação do sistema definitivo.

Uma das alternativas em estudo, cogitava a criação de uma empresa de ônibus a ser explorado pelas próprias empresas fabricantes de automóveis, instaladas no país. Como as empresas não se pronunciaram a favor, a solução que se apresentava mais viável era a criação de uma sociedade de economia mista, dirigida pela própria municipalidade.

Estudava-se também a implantação de um sistema de monotrilho entre Brasília e as cidades satélites. Vários modelos de monotrilhos adotados em algumas cidades em regime experimental foram analisados.

No dia 28 de julho, o Prefeito Israel Pinheiro, chega de uma viagem de 20 dias aos Estados Unidos, para estudos de otimização da qualidade dos serviços públicos na capital, inclusive na implantação de um novo sistema de transporte coletivo. Na viagem, o arquiteto Lúcio Costa sugeriu, num encontro casual numa fábrica de veículos, que não havia necessidade de importação de ônibus dos Estados Unidos, pois a indústria nacional atenderia perfeitamente às necessidades de Brasília. O prefeito visitou os sistemas de transporte das cidades de New York e Washington, notando que o desta última era o sistema que melhor se adaptaria a Brasília. Também, junto com o arquiteto Lúcio Costa, estudou-se a possibilidade de implantar entre Brasília e Taguatinga o sistema "allwegs", com custo de implantação dispendioso mas de manutenção econômica, podendo atingir até 100 km/h, construído a 50 cm do solo. Era também intenção das autoridades de se implantar um sistema de rádio nos ônibus visando o controle da circulação dos veículos.

No dia 22 de outubro, segundo matéria do jornal Correio Braziliense, o sistema de transporte coletivo do Distrito Federal contava com cerca de 75 ônibus, distribuídos em [14 linhas](#), operados por 8 empresas. As linhas existentes ainda eram antigas concessões feitas antes da inauguração da capital.

Na época as empresas reivindicavam aumento do valor das tarifas, alegando que o valor praticado no DF era um dos mais baixos do país. No dia 26 de outubro, visando atender ao pedido das concessionárias e às reclamações da população, são fixadas, a título precário, novas tarifas e novos itinerários.

Para suprir a deficiência do sistema de transporte coletivo, operado ainda em regime precário, os funcionários públicos dispunham de ônibus da Câmara dos Deputados, do GTB, e da Caesb.

[Quadro](#) – Relação das linhas de Ônibus em outubro de 1960

[Foto](#) – Rodoviária do Plano Piloto

[Foto](#) – Eixo Monumental

Fontes:

Hindemburgo Pereira Diniz. Artigo "Os Transportes Coletivos " do Correio Braziliense de 14 de junho de 1960, pg. 4.
Diário Carioca, Edição Brasiliense. 1960
Novacap. *Revista Brasília*, nº53-64. 1961
Anuário de Brasília. 1967
Codeplan. Governo do Distrito Federal. *Diagnóstico do Setor Transporte do Distrito Federal*. 1971
Anuário de Brasília. 1971
Costa Amorim, Haroldo. *Perspectiva do Transporte Coletivo no Distrito Federal*. 1979
Adirson Vasconcelos. *As Cidades Satélites de Brasília*. 1988
Anísio Brasileiro, Etienne Henry. *Viação Ilimitada*. 1999.
Secretaria de Transportes do Distrito Federal. 2008
Governo do Distrito Federal. Portal Internet em 04/06/2008

[Volta - Home](#)

Marcelo Almirante 2008

Memória do Transporte Público - www.rota.notlong.com