

Transporte: o desafio diário do brasiliense

Luis Joca

Enquanto milhares de brasilienses continuam a sofrer nas filas de ônibus, esperando um deles para ser praticamente "enlatado", em razão da pouca oferta para tanta procura, e, após isso ter que pagar uma passagem cara, ficando muitas vezes sem o troco, e ainda pairando a série de críticas ao sistema de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal, a Secretaria de Serviços Públicos, responsável direta pelo problema, continua "elaborando um relatório analítico do setor", sem querer se definir sobre o problema.

O alheamento é tão grande que o Secretário - interino, Maurílio Max de Araújo Cunha, indagado sobre o documento que deveria ter sido divulgado no ano passado, afirma ironizando que "este ano ele vai sair", prometendo declarações a "posteriori", mas sempre que é procurado em seu gabinete, está em reunião, e se for por telefone, a secretaria primeiro pede para verificar se ele já está, depois anuncia que ele foi ao Palácio do Buriti e solicita: "O Sr. pode ligar mais tarde?" e tudo se repete. Nada se pode saber.

Para verificar a deficiência do sistema, não é necessário que se vá às cidades - satélites, basta uma rápida passagem na Estação Rodoviária, no Plano Piloto: ônibus sujos, velhos, a maioria das linhas com horários atrasados, fiscalização do Departamento de Permissões e Concessões inexiste, ou então, localizada onde não possa ser encontrada, etc.

Como se isso não bastasse, há informações de que a legalização das "lotações" feitas através de kombis está sendo estudada e, uma exigência feita pelo Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários foi a de que os motoristas e proprietários de táxis tenham prioridade na exploração do serviço e, a essa altura, muitos deles estão dispostos a entrar na nova frente, o que quer dizer: mais uma balbúrdia deve estar para acontecer e as dúvidas e problemas continuam no sistema de transportes coletivos urbanos do Distrito Federal.

CRÍTICAS

Em matéria publicada no Correio Brasiliense, no dia 14/12/78, foi divulgado um relatório da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), de sua Diretoria Técnica, defendendo a implantação do projeto Transcol, que resolvia a curto prazo o problema do DF, porém, denunciava que "por se tratar de uma decisão política, nenhuma medida de apoio ao transporte coletivo, indicada nesse estudo foi implantada".

No mesmo documento, relatando a série de estudos e projetos contratados pelo Governo do Distrito Federal, aquela Diretoria Técnica, referindo-se ao último que foi realizado, denominado "Linha Prioritária do Sistema de Transporte Rápido de Massa (STRM) - para Brasília", considerou que o custo de implantação, na construção civil, era de Cr\$ 929.535.448,00 e que, "a princípio, algumas críticas de ordem técnica já poderiam ser feitas. Todavia, esse estudo implica em profundas alterações nos transportes urbanos de Brasília. Assim, achamos necessário para emitir parecer, a conclusão do projeto da Hidroservice e do PDTU - DF, que nos permitirão avaliar a adequação do sistema proposto às necessidades de transporte coletivo de Brasília".

Agora essa análise de uma das diretorias da EBTU, o presidente daquela empresa, Jorge Guilherme Franciscone, mesmo negando - se a falar especificamente sobre o problema de transporte coletivo no Distrito Federal, respeitando a autonomia do GDF, considerou que a legalização do serviço de lotações, pode ser uma saída técnica, para o transporte de muitas cidades, lembrando, na ocasião, o exemplo de Porto Alegre, onde está sendo operado sem problemas e conflitos com os táxis e empresas de ônibus.

O EMPRESÁRIO

Numa análise da situação, o

proprietário da empresa Viação Planalto Viplan, Wagner Canhedo, na mesma reportagem, considerou, logo de início, que "o dinheiro que o Governo tem gasto com estudos e projetos, servindo somente para enriquecer algumas empresas especializadas, daria para ter construído todo o sistema ferroviário que o Brasil precisa".

Denunciou, ainda, Wagner Canhedo, que "o Governo está sendo enganado por uma verdadeira quadrilha organizada de empresas particulares que estão enriquecendo na elaboração de projetos para o setor, sem esses serem implantados". Definiu ainda como um verdadeiro absurdo a legalização do serviço de "lotações", feito através de kombis, apontando que isso seria prejudicial aos táxis e às empresas de ônibus, principalmente àquelas que exploram os Executivos, que foi uma medida adotada pelo Governo, visando "economizar combustível".

Como solução o proprietário da Viplan apontou o sistema ferroviário para o Distrito Federal, que teria custos subvenzionados pelo Governo, visando aliviar a situação do passageiro menos favorecido economicamente.

Enquanto aquele empresário fazia sua análise, foi anunciado que a TCB - Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda., empresa do Governo do Distrito Federal, mesmo ante a comprovação técnica de que a existência das "lotações" feitas através de kombis, em Brasília, representa uma demanda reprimida, isto é, falta de transporte coletivo, ela utiliza 240 veículos - 46,8 por cento de sua frota exclusivamente, para fazer transporte especial, na maior parte, de funcionários públicos, mediante contrato com repartições, numa considerável "mordomia incompreensível".

SEM DADOS

Como a Secretaria de Serviços Públicos nega -se, juntamente com o Departamento de Permissões e Concessões a fornecer dados à imprensa, para uma divulgação à população brasiliense, as dúvidas aumentam e não se tem a quem recorrer.

Entre as dúvidas, ultimamente surgiadas, há quem aponte a manobra das empresas de ônibus, particulares, de estarem utilizando o mesmo esquema da TCB: em vez de empregar os ônibus em quantidade suficiente para atender à população, de uma maneira geral, preferem empregá-los em linhas também especiais, tanto para os funcionários de repartições públicas, como até para fazer turismo.

Dentro desse pressuposto, sabe - se apenas que a Secretaria de Serviços Públicos exige das empresas um determinado número de ônibus em cada linha, dependendo de suas especificidades, porém, como não há uma fiscalização rígida, as empresas conseguem ludibriar aquele órgão e retiram certo número de veículos para suas linhas especiais. O que não deixa dúvida e é irrespondível é que, enquanto falta ônibus, num exemplo - na Estação Rodoviária, os locais de estacionamento dos veículos das empresas, perto do Conjunto Nacional de Brasília e Centro Desportivo Presidente Médici, a apenas algumas centenas de metros estão superlotados de ônibus, ociosos.

Sem muita força especulativa, basta lembrar a situação das cidades - satélites, como a Ceilândia, no setor da Guarapuava, onde se sabe que os moradores sofrem horrores em razão do transporte coletivo.

Considerado como setor básico, o transporte, principalmente o coletivo urbano, é um drama para a população. Para o assalariado, resta ir muitas horas antes para o trabalho, ou então, correr o risco de perder o emprego. São menos horas de repouso ou de contato com os seus familiares.

Em razão da Secretaria de Serviços Públicos negar o fornecimento de dados e estudos que poderão ser implantados em Brasília, há dificuldades em se fazer reivindicação, restando, somente a simples denúncia, em vez de uma análise mais completa e até sugestão de solução para o impasse.