

# Maciel abre jogo e nega pressões

*Durante mais de uma hora, o Secretário de Serviços Públicos passou a limpo o problema dos transportes coletivos em Brasília*

NELSON PANTOJA e  
ADRIANO SOUTO

As empresas de ônibus não exercem nenhuma pressão sobre a Secretaria de Serviços Públicos e não monopolizam, como muitos pensam, o setor. O titular do órgão, José Geraldo Maciel, que fez esta declaração em tom categórico, explicou, que, na última segunda-feira, ao receber a informação de que uma das empresas estaria inclinada a boicotar o serviço de transportes coletivos no Plano Piloto, foi pessoalmente, em companhia de dois assessores, fiscalizar o movimento na Rodoviária. Passou mais de 30 minutos no local, "empanturrado" de pastel, e não constatou nada. Durante a entrevista, que durou mais de uma hora, pediu que fosse transcrita "ipsis literis" esta declaração:

"Na última segunda-feira, dia 3 de dezembro de 1979, cheguei à Secretaria de Serviços Públicos a informação de que uma das empresas de transporte coletivos de Brasília, estaria retirando ônibus de circulação. O titular do órgão, seus assessores e o diretor técnico da TCB, Sigmund, em 15 minutos montaram um esquema de trabalho e foram pessoalmente para a estação Rodoviária de Brasília levando parte da frota da TCB para fazer o atendimento - então, isto são coisas que a gente faz internamente e não são divulgadas e dão a impressão de que a Secretaria estaria sendo pressionada por este ou aquele empresário, quando não há, por parte do GDF, pelo menos, medo por esta ou por aquela pressão -, das linhas dessa empresa que, supostamente, estaria retirando ônibus da circulação. Se chegassemos lá e, realmente, isto estivesse acontecendo, o Governo iria entrar com parte da frota de sua própria empresa para normalizar o serviço. É sinal de que o governo não está submetido à pressão desse ou daquele empresário. Não está mesmo!"

Maciel, na condição de "cidadão do mundo", está preocupado com a situação do transporte coletivo em Brasília. Compreende que, na qualidade de Secretários de Serviços Públicos, setor que engloba várias atividades (esgotos, Rodoviária, energia elétrica etc.), fica numa posição delicada quando, devido à crise mundial de petróleo, tem que colocar em prática um aumento de 39,9% para ônibus. São osso do ofício que ele, como fez questão de repetir várias vezes, na condição de "cidadão do mundo", não pode negar ou dissimular sua apreensão.

O fato de me sentir desta ou daquela forma, transcende a minha condição de Secretário de Serviços Públicos. Eu me sinto desta ou daquela forma como cidadão. Porque, hoje, o problema não é de Brasília, não é de São Paulo, não é de Soledade, lá no interior de Minas. O problema é do mundo. Então, hoje, como cidadão do mundo, estou bastante preocupado.

O mundo tem sustentado toda a sua estrutura sócio-econômica em fontes de energia que, inevitavelmente, se esgotarão. Esta realidade não pode ser deixada de lado quando se analisa um problema, no caso, o aumento no preço das tarifas de transporte coletivo, que atinge diretamente o povo. Dentro desta conjuntura, mesmo que o ideal fosse não majorar os preços das passagens de ônibus, é impossível deixar de reajustar o custo quando o petróleo, a nível internacional, sofre um novo aumento. O retorno, como colocou Maciel, nestas condições tem que sair de algum lugar. E explicou:

"Infelizmente, o retorno, a remuneração sai da tarifa. Dou como exemplo isto há três meses atrás você pagava, por um pneu de ônibus, Cr\$ 3.500,00. Você paga hoje por ele Cr\$ 7.200,00. Há poucos dias, o óleo diesel custava qualquer coisa como Cr\$ 8,40. Hoje, custa doze cruzeiros. E a participação do óleo na composição da tarifa é entre 30 e 40%. Nestas condições, como cidadão do mundo, eu me preocupo. Transcende, portanto, minha condição de Secretário de Serviços Públicos."

Maciel negou que o órgão tivesse escolhido, taticamente, o sábado para evitar uma reação da população de Brasília e, especialmente, das cidades-satélites, para decretar o aumento do preço das tarifas de ônibus. Não acredita que haja uma reação violenta, porque o povo está consciente da crise mundial de energia. Acha, contudo, que "há elementos que até desejam que isto aconteça. O povo, a massa, compreende, entretanto, que a crise não é do Brasil, mas mundial".

O sábado não seria, de fato, uma estratégia do órgão? Maciel disse, insistentemente, que não houve esta preocupação, explicando que desde que assumiu, em 74, todos os aumentos têm sido decretados neste dia. Foi a sua justificativa para a

pergunta que, afinal de contas, não foi respondida de forma convincente. O secretário, como forma de encerrar o assunto, saiu pela tangente com uma brincadeira. "Escolhi o sábado porque sou, convicamente, um sabatinista". Sabatinista ou não a verdade é que está preocupado porque, no decorrer da entrevista, mostrou-se interessado, mesmo sutilmente, em saber qual o resultado da enquete que este jornal tinha realizado entre a população sobre o aumento dos ônibus. A pergunta foi sobre o óbvio e a resposta só poderia ser óbvia: todos estão insatisfeitos. Limitou-se a não dizer nada.

## PLANOS

Projetos, estudos técnicos, análises conjunturais, econômicas e sociais, sobre o transporte coletivo no Distrito Federal abarrotam as gavetas da Secretaria de Serviços Públicos. Alguns planos, como o Transcol, por exemplo, devem ser colocados em prática no decorrer do próximo ano, já que os recursos necessários à sua implantação estão praticamente assegurados na área federal. Recentemente, o órgão recebeu do Geipot, grupo executivo do Ministério dos Transportes incumbido de realizar planejamentos no setor de transporte urbano, um estudo completo sobre as condições do Distrito Federal. Maciel explicou minuciosamente o resultado das pesquisas e as sugestões que dela surgiram para equacionar, pelo menos em parte, já que falar em "solução final" seria uma utopia, o problema no DF. A principal de todas: a implantação do Trolebus, uma espécie de ônibus elétrico. Só há um impasse fundamental: para este projeto, o Governo Federal ainda não deu o sinal verde imprescindível ao repasse dos recursos necessários.

No Plano Diretor elaborado pelo Geipot havia diversas sugestões quanto à utilização de um sistema de eletrificação no Distrito Federal para transportes coletivos. A Secretaria de Serviços Públicos, depois de analisar todos os ângulos da questão, optou pelo Trolebus e já tem elaborado o estudo técnico preliminar para sua implantação. Não há, contudo, verbas para isso.

"Já sabemos que, para se eletrificar, a valores de janeiro do próximo ano, Taguatinga, Sobradinho, Gama, Planaltina, Plano Piloto, Cruzeiro, Gama e o diabo - a - quatro, fica em seis bilhões de cruzeiros. Para que nós façamos a metade do sistema, atendendo a Taguatinga, Ceilândia e Plano Piloto, porque, neste eixo, está 70% da nossa demanda de transporte, a implantação custa, exatamente, a metade, isto é, três bilhões de cruzeiros. Estamos hoje aguardando que nos seja dado o sinal verde da área federal, através do Ministério dos Transportes e de outros alimentadores de verbas, para que tenhamos os recursos, possamos contratar o desenvolvimento do projeto de engenharia, que é um negócio simples, previsto para ser construído no máximo em seis meses, para que, a partir daí, então, implantemos o sistema eletrificado".

O que a Secretaria de Serviços Públicos pretende colocar em prática, em resumo, para minimizar os problemas que afligem o sistema de transportes coletivos do Distrito Federal, se resume em duas etapas: o Transcol, a curto prazo, e o Trolebus, a médio e a longo prazo. O primeiro deverá ser implantado a partir de janeiro. O diretor de Concessões do órgão, Deoclécio Hagel, que tomou parte em seus estudos, quando funcionários do Geipot, explicou o que é o projeto:

— Esse Transcol, que está para ser implantado, fazendo um pequeno histórico, é o terceiro que o Geipot fez. Os dois primeiros foram cancelados dentro da própria empresa porque, além do seu caráter



Maciel nega a reportagem do CB que empresas de ônibus pressionem a SSP

técnico extremamente minucioso, economicamente eram inviáveis. Ele se propõe a resolver de forma imediata os problemas de transporte do Distrito Federal. Basicamente, se fundamenta na racionalização das linhas de ônibus, dos horários e de alguns percursos, sem, entretanto, envolver modificações nos aspectos físicos, ou modificações de monta na rede viária, por exemplo. Considera apenas algumas melhorias em terminais rodoviários.

O projeto que o órgão pretende implantar no início do próximo ano foi elaborado em 1975 e, hoje, devido às novas áreas urbanas do Distrito Federal, como o Setor P, por exemplo, para atingir seu objetivo teve que sofrer algumas alterações para se adaptar a estas novas solicitações. Hagel salientou que o Transcol não é uma solução paliativa, embora sua validade esteja restrita a um prazo de cinco anos, pois faz parte de um plano global, do qual é a primeira etapa.

"Ele apenas, como implica em medidas de curto prazo, não envolve custos elevados de melhorias de transporte, mas resolve muito bem os problemas mais urgentes. Dentro deste período de cinco anos, a gente começa a preparar as medidas de longo prazo. Não é, evidentemente, a solução final. O Transcol abrange todo o Distrito Federal, a ligação entre o Plano Piloto e as cidades-satélites, as ligações das cidades-satélites entre si e também as viagens internas das cidades-satélites e do Plano Piloto".

O Sistema de táxi - lotação é outra promessa da Secretaria de Serviços Públicos para o próximo ano. O órgão, como já chegou a ser noticiado, está atualmente elabo-

rando o regulamento deste novo tipo de transporte de massa, já utilizado há alguns anos em outras capitais brasileiras. Em Brasília, o sistema obedecerá a dois esquemas: um formal e outro informal.

"O serviço regular formal vai ser implantado dentro do Plano Piloto. O informal, na ligação do Plano Piloto com as cidades-satélites. Qual a diferença entre os dois? É simples: no Plano Piloto teremos horários definidos, frequências definidas. Então, uma kombi ligando, por exemplo, a superquadra 307 e aquelas que são adjacentes ao Setor Comercial. O veículo, dentro do serviço regular formal, partirá em horários previamente definidos. No caso do serviço informal, não teremos horários estabelecidos. A kombi lotou, ela vai embora", explicou Maciel.

O órgão, que pretende implantar o sistema de táxi - lotação num prazo de 60 dias, está definindo as características das kombis, o número máximo de passageiros, os pontos iniciais e terminais e regularizar, como disse o secretário, "tudo", menos os horários para as cidades-satélites. Há uma razão "básica" para isto. "Se nós fôssemos exigir das kombis que partissem do Plano Piloto para as cidades-satélites em frequências regulares, o custo seria muito alto, porque, com passageiros ou sem passageiros, elas teriam que sair. Num estudo rápido que realizamos, se os horários fossem previamente estabelecidos, cada passageiro teria que pagar para Taguatinga, por exemplo, 41 cruzeiros, o que é um absurdo".

Para a exploração deste serviço serão obedecidas três fases: na primeira, os atuais permissionários de táxi farão a opção; na segunda, as empresas de táxi poderão gerir o sistema e na terceira, será aberta concorrência ao público em geral. As empresas de ônibus entram nesta última etapa, pois o órgão quer evitar que elas monopolizem o serviço, estabelecendo inclusive o número máximo de 10 veículos para cada uma delas. "O que se diz por aí, que elas vão comprar todos os veículos e manipular o setor, não vai ocorrer", garantiu Maciel, acrescentando que será dada preferência para os veículos movidos a álcool.

Outra novidade para 1980: serão construídos nos terminais rodoviários das cidades-satélites um bicicletário, onde os moradores poderão deixar seus veículos e apanhar o ônibus para o Plano Piloto. O secretário garante que o Governo ficará responsável pela segurança das bicicletas. A experiência, caso se mostre positiva, será trazida para o Plano Piloto.

## AUMENTO

Ao contrário do que se pensa à primeira vista, a majoração dos preços das tarifas de ônibus, segundo se preocupou em mostrar graficamente Maciel, não foi maior para as cidades-satélites que, pela lógica, deveriam sofrer um aumento de 51%. As explicações do secretário:

"Ao contrário do que falei para um determinado jornal de Brasília - incrível, mas foi publicado exatamente o contrário do que falei -, o

encarecimento das passagens não se deve à alta rotatividade. Se houvesse a alta rotatividade nos ônibus que fazem a linha para as cidades-satélites, o preço das passagens diminuiria. Eis o raciocínio: admitamos que você calcule que uma viagem a Taguatinga em seu veículo particular custe 100 cruzeiros, já incluídos todos os custos (computando combustíveis, manutenção, etc...). Se você, no seu carro, levar uma única pessoa, quando você vai cobrar? Cem cruzeiros, claro. E aqui já está incluído o seu lucro. Para esta mesma viagem, se você levar duas pessoas, vai cobrar, lógico, 50 cruzeiros. Se levar quatro pessoas, cobrará 25 cruzeiros. Se levar 100 pessoas - o seu carro, admitamos, é enorme, vai cobrar um cruzeiro de cada uma. Então, o custo por passageiro vai depender, exatamente, do número de passageiros que você vai transportar".

O cálculo, segundo Maciel, encaixa-se perfeitamente na situação dos transportes coletivos do Distrito Federal. Preocupado em dirimir qualquer dúvida, deu o exemplo: "admitamos que você tenha duas linhas de ônibus. Na primeira, o ônibus sai de seu ponto de partida com um número n de passageiros e chega ao final do itinerário com o mesmo número de passageiros. Não entrou, nem saiu ninguém no percurso. Na segunda, o ônibus deixa o ponto A com um número de passageiros, no ponto B, descem alguns e sobem outros, no ponto C, descem e sobem passageiros, no ponto D, descem e sobem passageiros e chega ao final da linha, com um número diferente de passageiros. O que que aconteceu nestas duas viagens? Ao longo do percurso, a segunda linha renovou o número de passageiros. Na primeira linha, então foram transportados cem passageiros. E na segunda, devido à renovação, foram transportados 300 passageiros. Qual das duas tarifas vai ser mais alta? A primeira, claro, porque tem baixa rotatividade. Ressalte-se que, neste caso teórico, aqui nenhuma rotatividade.

No caso específico de Ceilândia e Plano Piloto, segundo os cálculos de Maciel, a situação é a mesma. Porque enquanto, um ônibus chega à Rodoviária com a mesma lotação (há, na verdade, reduzida renovação de passageiros no percurso) com que saiu desta cidade-satélite, os coletivos que rodam entre a W/3 estão, constantemente, renovando o número de usuários.

"Assim, conforme os cálculos técnicos que realizamos, que é uma massa imensa de papéis, o índice de passageiros por quilômetro no Plano Piloto é muito maior que entre o Plano Piloto e as cidades-satélites. Então, o custo aqui é menor do que lá. Tudo isto calculado, o aumento para Ceilândia deveria ter sido, para compensar, 59%. Para quem pagava uma passagem de Cr\$ 8,50, se você multiplicar por 0,59, vai dar, exatamente, Cr\$ 13,52. Este preço deveria, em função do custo, ser a passagem de Ceilândia. Devido, entretanto, ao aspecto social, multiplicou-se, mesmo desgostando os empresários, por 0,41, o que deu doze cruzeiros. Houve, portanto, levando-se em conta o lado social, uma diminuição de 18% do custo real. O que aconteceu? Os empresários de ônibus ficaram doidos com o CIP, que olhou as condições financeiras dos que moram em Ceilândia. No caso da TCB, que faz as linhas do Plano Piloto, calculou-se em prática, o aumento real, isto é, de 39,9%. O índice foi aplicado diretamente. Então, o sujeito, olhando a tabela, pensa que o Plano Piloto teve 39% e a Ceilândia 41%, portanto, o primeiro teve menos que o segundo. Só que a Ceilândia teria que ter tido um aumento de 59% e não de 41%. Deu pra entender? Gostaria que ficasse claro, porque eu expliquei isto para um jornal de Brasília e foi publicado exatamente o contrário".

## HORÁRIOS

A partir de fevereiro do próximo ano a Secretaria de Serviços Públicos colocará em cada rodoviária, "uma placa enorme com todos os horários de saída, para facilitar as coisas para o cidadão que vai apanhar o ônibus. O próprio passageiro vai conhecer e poderá cobrar o cumprimento do horário dos coletivos. Para evitar problema, isto é, descumprimento da tabela, uma equipe de 15 funcionários com uma roupa facilmente identificável, vai fiscalizar, com toda autoridade, o cumprimento deste esquema. Vai ter competência inclusive para deslocar um ônibus de qualquer empresa que estiver disponível, para substituir o outro que, por este ou aquele motivo, não está na parada para cumprir o horário estabelecido na tabela. Os fiscais terão plena autoridade. Como se não bastassem estes fiscais, que vão ficar sentados numa casinhola, vamos montar uma turma especial de operação com os melhores elementos de fiscalização, que não ficará parada em nenhum lugar. A turma circulará pela cidade em veículos com rádio comunicando-se com a central, que vai ser instalada na secretaria. Isto, para nós, é de suma importância", disse.

O número de ônibus que cobrem as linhas no Distrito Federal é de 1.500 veículos. A TCB, que atualmente desloca uma quantidade significativa para atender aos contratos especiais, tende a deslocar, tão logo termine a vigência destes contratos, mais ônibus para explorar as linhas normais, facilitando, desta maneira, "as coisas para o público em geral. A empresa só vai renovar os contratos que forem, realmente, imprescindíveis. Hoje, o número de ônibus para o público já é maior, mas a tendência é aumentar ainda mais". A empresa não fica somente com esta operação, porque tem, por obrigação legal, que cumprir os contratos. Além disso, criaria mais uma dificuldade: o transporte dos funcionários públicos.

Maciel, durante suas colocações sobre a problemática dos transportes coletivos no Plano Piloto, descartou a possibilidade de serem dadas concessões para abrir novas linhas de ônibus, medida que não se justifica no momento em que o GDF busca recursos para implantar novas alternativas, como o Trolebus, por exemplo.

— Esse é um negócio. Se se tem um sinal verde para o transporte coletivo eletrificado, não há necessidade de novas empresas. Porque este material rondante que está aí, será posto fora de circulação. O que deverá ocorrer é a criação de uma empresa, na qual o GDF terá participação, para explorar o Trolebus. Acho que vai ser uma empresa mista, já que poderá ter a participação do empresariado privado. Os Trolebus, é bom que se diga, são ônibus eletrificados.

Com o último aumento da gasolina, o número de pessoas que passaram a utilizar o ônibus aumentou de forma surpreendente, tornando impossível para os técnicos da Secretaria de Serviços Públicos equacionar o problema, ou seja, redimensionar o horário dos coletivos num espaço de tempo tão curto (o aumento de usuários sofreu uma intensa renovação num período de duas semanas). Maciel acredita que o convênio que o GDF assinou semanas atrás com o Ministério dos Transportes, permitindo, devido ao fundo rotativo, a aquisição de mais ônibus nos primeiros meses de 1980.

## HORÁRIO CORRIDO

Maciel, ao final da entrevista, deixou entender claramente que o governador Aimé Lamaison está inclinado a determinar o horário corrido (das 13 às 19 horas) nas repartições do GDF. Esta medida, vista com bons olhos pela maioria do secretariado do Palácio do Buriti, viria facilitar o sistema de transporte coletivo de Brasília, já que a TCB poderia deslocar mais ônibus - justamente, os utilizados para transportar os funcionários pela parte matutina - para o atendimento do público em geral. A ideia, mesmo sem o secretário garantir, já está bem madura nos bastidores do GDF e deverá ser, realmente, colocada em prática, pois, entre outras coisas, colaborará para diminuir o consumo de combustível.