

# Transporte, problema maior

***A questão do transporte coletivo, que resistiu a todos os governos, será atacada por Ornellas. Sairá vencedor?***

Nestes poucos dias, desde que foi escolhido para substituir o coronel Aime Lamaison no Governo do Distrito Federal, o coronel José Ornellas de Souza Filho deu diversas, embora superficiais, demonstrações de que a questão básica de seu período governamental será a do transporte coletivo.

Nas duas coletivas que concedeu, no Ministério da Justiça e já no Palácio do Buriti, referiu-se à questão como um dos problemas mais importantes de Brasília. No Buriti deteve-se um pouco mais, analisando o problema que enfrentam as empregadas de sua residência, que usam três conduções para chegarem ao Lago Norte. Falou também que as tarifas são muito altas, ao afirmar que se não pagar as despesas de transportes das domésticas, elas acabam gastando uma parte muito grande do salário com essa despesa.

Outra indicação significativa foi a troca do secretário de Serviços Públicos. Para o cargo, designa um dos homens de sua maior confiança pessoal, entre os que integram o novo secretariado, justamente o primeiro a ser convidado: o coronel José Horácio da Costa Aboudib.

O novo secretário, do qual o coronel José Ornellas foi contemporâneo no MEC, quando ambos participaram da equipe do então ministro Jarbas Passarinho, e na Telebrás, assume o cargo confessando que não conhece o problema. Esse fato dá duas indicações: primeiro, que o novo governador tem idéias próprias sobre o assunto; segundo, que não concordava com as diretrizes da gestão anterior.

Afinal, afastou o secretário José Geraldo Maciel, que ocupou a Secretaria por duas administrações consecutivas e que parecia ser uma das peças centrais da equipe do governador Lamaison. José Geraldo Maciel era um dos seus poucos secretários que se dispunha a fazer incursões políticas na comunidade de Brasília.

No decorrer do ano passado, reuniu-se mensalmente com entidades da Cidade (sindicatos, entidades estudantis, associações de moradores e, até, partidos políticos), recolhendo reivindicações e fazendo promessas. No final, o grupo se afastou, desestimulado com a quantidade de pleitos desatendidos.

O secretário não se deu por satisfeito e montou complexo sistema de contato comunitário, a partir da ação dos centros de desenvolvimento social e administrações regionais, com miniprefeituras e associações comerciais das cidades satélites.

E os resultados? Não houve tempo, mas sabe-se que o secretário ficou entusiasmado com propostas como o rompimento do monopólio das empresas concessionárias de transporte coletivo. Uma contradição com o comportamento anterior da secretaria, que está inclusive sendo processada por distribuir concessões entre as mesmas empresas, sem a prévia licitação.

Além da ação popular, o secretário Maciel foi objeto também de um mandado de segurança, impetrado por sindicatos e associações de moradores, contra a elevação dos preços das passagens. Sua explicação para o fato que gerou a ação popular foi sempre o combate aos preços altos.

Segundo entendia o secretário, seria possível implantar uma tarifa única no Distrito Federal, com maior crescimento gradativo dos preços de passagens do Plano Piloto. Para isso, promoveu a inversão de concessões, levando a empresa oficial a explorar linhas deficitárias, ao tempo em que cedia linhas de maior lucratividade para as empresas privadas.

Outra tentativa do secretário para o controle de preços de passagens foi o sistema de integração. Parece que não deu certo, porque o GDF não conseguiu nem mesmo cumprir o compromisso assumido de só elevar as tarifas duas vezes por ano. O que ficou evidente é que não agradou a população, sendo objeto de críticas de lideranças comunitárias e associações comerciais. Nos recentes contatos do secretário com as comunidades, o problema veio à tona e consta que já se estudava a sua desativação.

De qualquer forma, fica o problema central que é a questão com que se debate o GDF para conter as tarifas: os longos percursos de boa parte das linhas, praticamente sem passageiros intermediários, o que provoca a alta dos custos do serviço, sem a conseqüente compensação em receita.

O metrô de superfície, que chegou a ser cogitado, não parece ser a solução, pois as linhas têm uma utilização em um horário muito concentrado. O troleibus, com menor custo de deslocamento implicaria em alto custo de instalação e, provavelmente, aumento de tempo gasto no trajeto, que, em alguns casos, já ultrapassa uma hora com o uso de ônibus convencionais.

As estatísticas indicam que, cada vez mais, amplia-se a proporção dos que se transferem para cidades satélites, levados pelos altos custos imobiliários do Plano Piloto. O que tende a agravar o problema.



André Dusek

Novos e antigos secretários, inclusive os que deixaram o governo, durante a posse. As ordens de Ornellas saem na segunda-feira pela manhã