

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

110 4028

Será o Transcol elitista?

Existe atualmente uma articulação no sentido de desmoralizar e acabar com um dos projetos de maior alcance social que a população capixaba já conheceu: o Transcol, que está sendo acusado de ser elitista.

Elaborado por técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), seus custos foram os modestos salários que esses técnicos recebem de um Estado que gasta fortunas em projetos grandes e mirabolantes, através de tecnocratas que desservem ao Espírito Santo desde a época da ditadura, estes sim, autênticos projetos elitistas.

Um dos primeiros projetos de Lei do nosso Governo, de nº 3948/87, o Transcol começou a ser implantado a partir de 1989, quando era Secretário dos Transportes o Dr. Sérgio Ceotto. Por alguns anos ficou engavetado, pois os interesses que ele ameaçava, até então intocáveis, eram poderosíssimos.

Em nome desses interesses, mantinha-se na Grande Vitória um sistema de transporte coletivo desordenado e irracional, que tinha como principal consequência a degradação dos serviços prestados à população.

Esse problema exigia medidas urgentes e efetivas por parte do poder público e essas medidas estavam previstas no Transcol: precisávamos implantar o projeto para resolvê-los.

A Assembléia Legislativa de então nos hipotecava apoio unânime, inclusive o então deputado estadual Paulo Hartung, atual prefeito da nossa capital.

Os prefeitos da Grande Vitória na época, Carlos Malta de Carvalho (Vila Velha), Hermes Laranja (Vitória), João Batista Motta (Serra), Milton Mello (Cariacica) e Demóstenes Carvalho (Viana) assinaram o Termo de Adesão para o início da implantação do Transcol em nome de seus municípios. Posteriormente, os seus sucessores, em reunião do Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (CODIVIT), aprovaram por unanimidade a Tarifa Única.

A seguir, vencendo todas as resistências à implantação do projeto, tivemos que intervir nas empresas, realizar auditorias e proibir a cisão de seu patrimônio, como vinha ocorrendo até então.

O monopólio das empresas de transporte coletivo foi, por fim, quebrado e a Tarifa Única introduzida a partir de janeiro de 89, proporcionando à classe trabalhadora — a grande maioria dos usuários do sistema — empurrada para a periferia pela especulação imobiliária, uma passagem mais barata.

Logo após a introdução da Tarifa Única, o Governo do Estado teve o cuidado de conceder, como uma de suas primeiras medidas, o benefício do Vale Transporte ao funcionalismo público, que contava, na época, com cerca de 60 mil servidores.

A implantação de 80% do Projeto Transcol em nosso Governo, permitiu também a pavimentação de mais de 100 quilômetros de vias públicas na Grande Vitória, a construção de 5 terminais para a integração das linhas municipais e intermunicipais, o descongestionamento do centro da capital e o aumento da frota de 850 para 1.000 veículos em circulação com a aquisição dos ônibus "Padron".

A integração promovida através dos terminais do Transcol, por exemplo, permite hoje que operários de regiões como Flexal, Vale do Amanhecer ou Terra Vermelha, que antes tinham que pagar duas ou três passagens para chegar ao seu destino, se deslocem para qualquer ponto da Grande Vitória pagando uma única tarifa de Cr\$ 10.000,00 a preços atuais. Isso acontece, diariamente, com cerca de 120 mil pessoas que utilizam o Transcol para se locomover. Apesar de tudo de positivo que o projeto proporciona e ainda pode proporcionar, temos assistido, com surpresa, a alguns fatos suspeitos, que guardam, por trás, más intenções com relação ao Transcol.

Em primeiro lugar, a publicidade sobre o sistema sendo feita pelos empresários: por que estariam fazendo essa publicidade, se eles se opuseram tenazmente ao projeto, obrigando-nos a adotar medidas drásticas e desgastantes (intervenção, auditoria etc...) para poder implantá-lo? O projeto Transcol não foi feito para eles e para as elites, mas sim para os trabalhadores. Os empresários continuam reclamando até hoje.

Depois vimos uma proposta, que envolveu a própria Secretaria de Estado dos Transportes, no sentido de acabar com a Tarifa Única e introduzir a Tarifa Seccionada; a criação da CPI do Transcol na Assembléia Legislativa; além da veiculação de algumas reportagens e editoriais em jornais.

Por fim, a proposta de retirada das roletas, substituindo-as por catracas eletrônicas, que terá como consequência a demissão de inúmeros trabalhadores. Isso tudo, está claro, só interessa aos empresários.

De outro lado, percebemos que o atual Governo do Estado até agora não deu continuidade à complementação do projeto Transcol. Já há algum tempo temos insistido em conversar sobre esse assunto com o governador Albuíno, cobrando dele, inclusive, uma campanha publicitária que informe permanentemente à nossa população sobre os princípios e as possibilidades do projeto.

Pesquisa realizada pelo Instituto Vox Populi em abril do ano passado, que encontra-se à disposição na Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (CETURB-GV), revela que 83,6% da população usuária nos cinco municípios da região consideram o sistema Transcol melhor do que o anterior, o que só vem comprovar o seu sucesso.

Tendo em vista os últimos acontecimentos, será que não existe uma orquestração para desmoralizar o Transcol e acabar com ele? Conhecemos muito de perto os interesses poderosos que se escondem por trás do transporte coletivo, bem como os interesses políticos daqueles que querem desmoralizar o sistema.

É preciso deixar bem claro que nunca — em toda a história político-administrativa do Espírito Santo — houve um projeto desse porte, inteiramente voltado para atender aos interesses do povo e isso incomoda. Que me desmintam os que criticam o Transcol! Por isso mesmo, estão tentando confundir a população, minimizando o papel do sistema diante da discussão do preço da tarifa. A redução do uso do transporte coletivo, na verdade, é um problema decorrente da recessão característica da conjuntura econômica

nacional dos dias atuais.

Se compararmos a evolução da inflação com a variação salarial no período compreendido entre dezembro de 88 e fevereiro de 93, veremos que o salário mínimo real do trabalhador brasileiro sofreu uma queda da ordem de 40%, segundo dados da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Contribuindo para dificultar ainda mais esse quadro, os preços dos principais insumos da área de transportes — controlados por cartéis formados pelas indústrias automobilísticas (ônibus), pneus, peças e acessórios — evoluíram em níveis acima da inflação no mesmo período, incluindo aí os combustíveis.

Ignorando todas essas contingências econômicas, alguns têm utilizado a redução do uso do Transcol (de 12,5 milhões antes para 9,5 milhões de passageiros/mês atualmente) como argumento para acusar o sistema de inviável.

Diante disso, em nome dos interesses dos trabalhadores, é preciso que o Governo do Estado junte-se à Delegacia Regional do Trabalho (DRT) — à qual recentemente enviamos um fax a respeito do assunto — e acione também o Grupo Executivo de Proteção ao Consumidor (PROCON), órgão ligado à Secretaria de Estado da Justiça e Cidadania (SEJUC), para tomar medidas urgentes a fim de detectar aqueles que não estão cumprindo a Lei do Vale Transporte, não apenas na área privada como também no Setor Público. De acordo com essa Lei, o trabalhador não pode gastar mais do que 6% do seu salário como o transporte.

O Governo Federal, através do Ministro do Trabalho Walter Barello, também deve ser chamado a colaborar, estendendo o Vale Transporte às categorias de servidores federais que ainda não o recebem e que usam o Passe-Livre fornecido pelo Estado, de forma a que a União também passe a dar a sua parcela de contribuição para o custeio do sistema.

O Governo Federal também poderia estudar a criação do Passe-desemprego, para que os usuários desempregados possam se deslocar por um determinado período, a fim de atender às suas necessidades básicas e até mesmo procurar um novo emprego. Os nossos representantes no Congresso Nacional poderiam transformar essa idéia em projeto de Lei, prevendo inclusive a utilização de recursos do novo Imposto sobre Movimentação Financeira (IPMF). Melhor ainda seria o subsídio a todos os trabalhadores, como está reivindicando o movimento nacional de prefeitos.

É necessário ainda que se altere a legislação para que a CETURB-GV concentre a expedição de Passes-livres com o objetivo de evitar abusos.

A segunda e mais importante medida para o Transcol e que o próprio projeto prevê, é a integração das linhas municipais ao sistema. Isso vai proporcionar à classe trabalhadora da periferia mais comodidade e uma redução significativa dos seus gastos com transporte.

O presente momento é muito oportuno para a solução dessa questão, uma vez que, a exemplo de seus antecessores, os atuais

prefeitos da Grande Vitória demonstram estar muito interessados na criação da Região Metropolitana.

Obviamente não será possível criar a Região Metropolitana sem antes resolver o problema da integração na área do transporte coletivo, que continua sem solução e que seria o primeiro teste de sua viabilidade.

É preciso que o Estado e as prefeituras resolvam essa questão que continua pendente, apesar das prefeituras terem assinado seu compromisso com o Transcol por duas vezes, tendo inclusive o prefeito Vítor Buaz construído o Terminal Dom Bosco, através de convênio assinado com o Governo do Estado.

Seria uma boa oportunidade para as prefeituras colocarem na mesa as planilhas de custos de suas linhas e até mesmo proceder a uma auditoria nas empresas para verificar os números.

Afinal o Transcol é um projeto de caráter eminentemente social e certamente os prefeitos não se omitirão nesta hora difícil pela qual passam os trabalhadores.

Ele não é apenas um projeto de fim-de-governo, demagógico e oportunista, mas concreto, viável e popular. Precisamos unir esforços em torno do Transcol para garantir a sua sobrevivência e evitar que continuem criando na Grande Vitória projetos municipais de transporte coletivo inviáveis e efêmeros. Estes sim, são eleitores e servem unicamente para enganar o povo, revestidos com falsa propaganda.

Quanto ao Aquaviário, a título de sugestão, achamos necessário que ele seja excluído da compensação do Transcol no Caixa Único do Estado, pois o sistema já foi privatizado. Ele talvez pudesse ser mantido com sua integração ao sistema de Tarifa Única, mas com suas linhas operando de meia em meia hora, no mínimo.

Seria interessante também que se estudasse a possibilidade de criar linhas alimentadoras do Terminal da Prainha, a fim de oferecer essa opção aos moradores da Glória, Soteco, Coqueiral de Itaparica, Divino Espírito Santo, Itapoã e Praia da Costa.

No Terminal da Prainha existe uma grande área para estacionamento, que poderia ser utilizada pelos habitantes dessas regiões proprietários de veículos, desde que a empresa que opera o Aquaviário viabilizasse uma segurança para os automóveis, uma vez que esses proprietários, além de gastar com combustível também estão pagando pelo estacionamento no centro de Vitória. Por fim, gostaríamos de lembrar ao Governador Albuíno Azeredo que o Transcol foi a grande bandeira de sua eleição e que é preciso dar continuidade a ele, com a construção dos Terminais de Campo Grande e São Torquato (este último não previsto no projeto original), além das ampliações de pavimentação nos eixos viários, imprescindíveis para o aperfeiçoamento do projeto, que, certamente, terá inúmeros reflexos positivos devido ao caráter dinâmico que lhe é peculiar.

Max Freitas Mauro