

Autos: 2012/05414

Protocolo: 293649

Órgão: Comissão de Direitos Humanos da OAB Goiás

Tipo de processo: possível violação de direitos humanos em terminais de ônibus

Relator: LEONARDO LEMES DA COSTA

Requerente: população geral por meio de denúncias informais.

1 - INTRODUÇÃO E RESUMO DOS FATOS

Em razão de diversas denúncias sobre possíveis violações de direitos humanos em terminais de ônibus de Goiânia, recebidas informalmente por membros desta casa, e outras noticiadas nos meios de comunicação, foi aberto o presente procedimento para apuração de violação de direitos humanos, atendendo aos fins institucionais da OAB constante do Art. 44 do Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil, Lei nº 8.906, de 04 de julho de 1994.

Durante a instrução do processo foi juntado aos autos pela MTC – Movimento dos Trabalhadores no Transporte Coletivo Urbano de Goiânia e Região Metropolitana, juntamente com a comissão executiva da CSP – CONLUTAS – Central Sindical e Popular e Coordenação de Lutas Goiás, um dossiê denunciando diversas irregularidades nas condições dos trabalhadores de transporte urbano.

Dentre as denúncias: carga horária excessiva, extinção do serviço de cobradores e excesso de funções acumuladas pelos motoristas, almoços em horários incompatíveis com o sistema biológico do corpo humano, violação a direitos sindicais, violação da intimidade com filmagens com intuito de fiscalizações ilegais, flagrantes preparados com fim de testarem a probidade do motorista, dentre diversos outros.

Não há dúvidas de que violar direitos sociais é violar direitos humanos. Por outro lado, a Ordem dos Advogados deste Estado possui Comissão Especializada em Direito do Trabalho, razão pela qual os assuntos tratados no Dossiê serão melhor apurados e solucionados naquela Comissão, devendo assim, ser enviado cópia do mencionado dossiê, pags. 8 à 71, à Comissão de Direito do Trabalho da OAB/GO.

Ainda, durante a instrução do feito, foi recebido ofício da Defensoria Pública do Estado de Goiás, por meio de seu Defensor Público-Geral do Estado, Dr. João Paulo Brzezinski da Cunha, solicitando cópia do presente relatório para instruir Inquérito Civil Público, contribuindo conjuntamente com a instituição a fim de minimizar os graves problemas do transporte coletivo em nossa capital.

Por seguinte, foram realizadas vistorias em quatro terminais, tendo dois deles como poder concedente o Estado, e outros dois o município de Goiânia, o que será melhor detalhado abaixo.

2 - RELATÓRIO DE VISTORIA

2.1 - EIXO ANHANGUERA NO TERMINAL PRAÇA DA BÍBLIA

Em 28 de junho de 2012 foi realizada a vistoria no Terminal Praça da Bíblia, o qual recebe a linha tanto da Metrobus, responsável pelo Eixo Anhanguera, como outras linhas de integração.

Presente o Presidente da Comissão de Direitos Humanos, Dr. Alexandre Prudente, e os membros Dr. Leonardo Lemes da Costa, Dra. Valéria Mori, Dr. Michel Ximango, Dra. Osmira de Moura, Sr. Leandro Coutinho, Assessor de Imprensa da OAB, e ainda a imprensa local.

Verificando o site da Metrobus, extraímos informação de que esta é sociedade de economia mista que administra o Eixo Anhanguera, transportando cerca de 200.000 passageiros em dias úteis, somando os passageiros lindeiros e integrados. Possui uma extensão de 13,5 km e recebe 15 dos 18 municípios que compõe a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo

A frota patrimonial é composta por 97 ônibus, sendo 61 articulados e 35 biarticulados, sendo a Metrobus responsável pela operação, manutenção e conservação das 19 Estações de embarque/desembarque e cinco terminais de integração instalados ao longo do corredor, quais sejam Padre Pelágio, Dergo, Praça A, Praça da Bíblia e Jardim Novo Mundo.

Importante mencionar que o valor atual da tarifa no Eixo Anhanguera, que é de R\$ 1,35 (um real e trinta e cinco centavos), metade do valor cobrado nas demais linhas da cidade.

Durante a inspeção foram visitados a pista central do Eixo Anhanguera, os banheiros e as plataformas laterais nos quatro cantos do Terminal. Oportunidade em que foi observado a estrutura do terminal, prestação de serviços, acessibilidade a portadores de necessidades especiais, tratamento do passageiro, limpeza, dentre outros itens.

Iniciando a visita, constatou-se que o terminal apresenta uma estrutura antiga, precária e aparentemente não houve qualquer reforma nos últimos tempos, logo na entrada é possível notar o efeito do tempo nas grades enferrujadas e corroídas, conforme foto 01 e 02 anexas.

Fomos recepcionados pelo gerente administrativo que esclareceu algumas dúvidas e repassou informações acerca do funcionamento do terminal. Segundo ele apesar de receber linhas de todas as partes da cidade, apenas a via central, onde passa o eixo anhanguera, é de sua responsabilidade. Esta parte aparenta ser conservada, há organizadores de fila e a população apresentou poucas reclamações. Uma senhora informou de um único funcionário ser mal educado, mas que era caso excepcional.

Visivelmente o transporte do eixo anhanguera aparenta ser ágil, organizado, limpo, mesmo nos horários de pique. Há uma faixa amarela indicando o limite de posição na espera do ônibus na plataforma, porém, é apenas uma faixa lisa no chão, o que impede o deslocamento de um deficiente visual, conforme pode ser notado na foto 03 anexa.

Há equipe de seguranças, o que pode ser constatado também em outras plataformas no percurso do Eixo Anhanguera. Bem como quiosque de informações acerca de horários e destinos dos ônibus do Eixo.

Na verdade, o maior problema encontrado na linha do Eixo foi que, mesmo com todos esses organizadores de fila, com o extenso tamanho dos ônibus, com o aumento da quantidade destes e com linha exclusiva para deslocamento nas ruas da cidade, ainda assim é insuficiente para atender a demanda.

Conforme pode observar nas fotos 03 a 06 em anexo, as pessoas andam espremidas dentro dos ônibus, como sardinhas enlatadas, o que induz a

conclusão que quanto mais pessoas dentro embarcando menos ônibus serão colocados nas linhas, mais economia a empresa terá e mais lucro auferirá.

É inequívoco dizer que o objetivo primordial da concessionária é o lucro, mas esta se excede ao cometer tais abusos, tratando o ser humano como coisa e empilhando dentro de um vagão como se fosse mercadoria, onde cada um custa R\$ 1,35 (um real e trinta e cinco centavos).

Impõe se observar que, conforme o art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987 de 1995 que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos que, serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas tarifas.

A linha do Eixo Anhanguera presta os serviços continuamente, tentam ser eficientes apesar de todos os problemas narrados, atende a todos as pessoas sem qualquer exclusão, aparentemente há cortesia em sua prestação e a tarifa apresenta-se acessível, no valor de um real e trinta e cinco centavos.

Assim, no que tange a **parte central do terminal, que pertence ao Eixo Anhanguera**, constata-se uma superlotação e ausência de acesso a deficientes visuais às plataformas, no mais, excluído tais problemas, apresenta atender as condições **mínimas** de dignidade humana.

2.2 - PLATAFORMAS LATERAIS – TERMINAL PRAÇA DA BÍBLIA

Continuando a visita, a equipe percorreu as plataformas laterais do terminal. Observou-se que não há qualquer tipo de informação sobre horários e destinos, seja por meio de agentes ou qualquer tipo de placa, com exceção daquelas nos pontos de ônibus que apenas citam o nome das linhas, não fazendo qualquer referência de percurso e horário, fato esse extremamente prejudicial aos usuários e até mesmo ao turismo na cidade.

Aliás, trazendo aqui uma visão administrativista, a cidade ultimamente, por seu administrador, tem se demonstrado bastante preocupada com o desenvolvimento sustentável e turismo, reformando e construindo praças, ciclovias, parques, etc, deixando de lado o que deveria ser prioridade, ora, entre escolher um

terminal eficiente, reformado e eficaz, que atende aos interesses da população e escolher uma praça, não há dúvidas de que o primeiro é prioridade. O chefe do executivo tem a discricionariedade para implantar e executar políticas públicas, mas se excede de forma desproporcional ao dar prioridades a obras tão supérfluas.

Lembrando que estamos próximo das eleições e, este relatório não tem qualquer cunho político, primeiro porque este relator não vota nesta cidade, além disso, tais fatos vêm ocorrendo há anos, sendo tal incompetência de vários administradores que representaram a cidade e, ainda sim, a conclusão e as providências deste procedimento provavelmente serão tomadas após as eleições.

Seguindo caminho, visitamos os banheiros, notou-se uma situação precária, com mau cheiro, apenas 4 boxes e um mictório com uma extensão de aproximadamente dois metros, sem qualquer acessibilidade a portadores de necessidades especiais e insuficientes ante a população que utiliza o terminal, conforme foto 04 e 05.

Ora, o corpo humano possui necessidades fisiológicas, que muitas vezes não dá para esperar horas até chegar em casa, considerando ainda a lentidão do transporte somada ao aperto dentro dos ônibus, o que sujeita os usuários às péssimas condições desses banheiros públicos.

Por outro lado, há informações na aba de notícias no site da Metrobus de que o banheiro passaria por reforma, porém, diferente do que é noticiado, até o dia da visita não foi identificada qualquer manutenção.

Cumprе ressaltar neste ponto que, conforme informações do site Goiânia BR¹ anexa ao final, publicada no dia 7 de setembro de 2011, oportunidade em que estava presente o Governador do Estado, o presidente da Metrobus, Sr. Carlos Maranhão, informou que no próximo dia 19 seria aberta proposta de licitação e nesse mesmo mês iniciaria reforma no terminal Praça da Bíblia, o que não foi constatado na presente inspeção.

Em relação à acessibilidade de Pessoas Portadoras de Necessidades especiais, verificou-se que há rampas e é possível o acesso de cadeirantes, mas é difícil o embarque destas pessoas em razão da superlotação dos ônibus, dependendo da boa vontade do motorista em descer e auxiliar, bem como dos demais usuários em ceder o espaço que lhe é de direito. Já no que tange a pessoa

¹ <http://www.goianiabr.com.br/2011/09/obras-no-terminal-da-praca-da-biblia.html>

com deficiência visual, estão excluídos do acesso ao terminal, vez que não há piso tátil, sonorização de percurso ou qualquer pessoa responsável por auxiliar.

Verificou-se que há poucos funcionários dentro do terminal, e no tempo em que permanecemos puderam ser identificados apenas os vendedores de *sit pass* em uma sala na entrada e um funcionário fiscalizando o restante do terminal.

Seguindo caminho notou-se que para atravessar de uma plataforma à outra, os usuários utilizam uma faixa de pedestres, as quais em nenhum momento foram respeitadas pelos motoristas de ônibus, pois a travessia ou era feita correndo ou quando não tinha nenhum ônibus por perto, em nenhum momento estes paravam para travessia dos pedestres.

E, além de desrespeitar a faixa de pedestre, alguns ônibus percorriam o terminal em alta velocidade, colocando usuários em sérios riscos de acidentes. E aqui cabe lembrar que, um acidente é prejuízo não só para vítima e empresa de ônibus, mas de todos nós que arcamos direta ou indiretamente com o Sistema Único de Saúde, desta forma, a prevenção é ganho não só para integridade física e vida dos usuários, mas também aos cofres públicos e bolso do contribuinte.

Em conversa com os usuários, estes informaram ser frequente a ocorrência de acidentes, desde pessoas prensadas na porta, quedas e pequenos machucados até acidentes mais graves como tornozelo torcido e costela trincada. E para piorar, não recebem qualquer assistência, tendo de agir por si só dirigindo-se a algum hospital público em casos mais graves.

Relataram grande dificuldade de chegar ao terminal, em razão da maioria dos pontos de ônibus nas linhas das ruas da cidade estarem sempre lotados e muitas vezes não ser possível embarcar todos que aguardam no local.

Outros reclamam da grande demora, e que é comum esperar de meia hora a uma hora para poder embarcar e que, muitas vezes, por demorar ou estar cheio, tem de embarcar em outro ônibus, com percurso diferente e fazer um trajeto maior de caminhada até sua casa.

Há ainda aqueles que não tiveram qualquer reclamação, e mesmo insistindo na indagação sobre a lotação e a higiene do terminal, apenas disseram estar acostumados com a situação.

O que se vê ali é o desejo de todos chegarem a casa o mais breve possível, sujeitando-se a humilhação do sistema omissivo do poder público, ignorando nossa Constituição e um senso mínimo de humanidade.

Por todos esses problemas mencionados, os usuários já cobraram diversas vezes melhorias no transporte, seja por reclamação informal, ou por meio da mídia ou mesmo protestos, como ocorreu em 24 de março de 2010, 26 de maio de 2011 e 06/06/2012, conforme notícias dos sites do blog onibusrmtca.com.br, extraídas do jornal O Popular, bem como notícia do G1 Goiás. Sendo esses apenas exemplos das várias manifestações que já ocorreram no terminal.

Desta fora, por todo exposto, conclui-se que o terminal Praça da Bíblia não atende as condições mínimas de direitos humanos, sujeitando os usuários a péssimas condições sanitárias, banheiros insuficientes, superlotação nos ônibus, espera excessiva nos pontos de embarque, dificuldade de acesso de portadores de necessidades especiais, principalmente em relação ao deficiente visual, falta de funcionários para fiscalizar, organizar filas, dar prioridade a idosos, crianças e deficientes e toda omissão e descaso a população.

2.3 - RELATÓRIO DE VISTORIA – TERMINAL PADRE PELÁGIO

Em 24 de setembro de 2012 esta comissão visitou o Terminal Padre Pelágio, presente os membros Dr. Tênio do Prado que é também presidente da Comissão de Direitos da Pessoa com Deficiência, presente o Dr. Michel Ximango, Dr. Haroldo Leal, Dra. Valéria Mori, Dra Osmira de Moura, Dra. Lara Mirjane e Dr. Leonardo Lemes.

Fomos recebidos pelo supervisor da Metrobus, Sr. Domingos Ribeiro, quem cordialmente autorizou a entrada de nossa equipe e nos conduziu por todo terminal, apresentando o ambiente e esclarecendo dúvidas.

Na realidade, de todos os terminais visitados, o Padre Pelágio foi o que apresentou a pior estrutura, não apresentando o mínimo de dignidade para com os usuários, que além de pagar impostos, pagam pela tarifa de transporte.

Os primeiros problemas foram encontrados antes mesmo de adentrar ao Terminal, ao redor deste há pequenos comércios, casas residenciais e avenidas de grande circulação, como Av. Anhanguera e Castelo Branco.

Tanto as calçadas desses estabelecimentos próximos, como as do próprio Terminal, não possuem a mínima acessibilidade para o deficiente físico, principalmente o que utiliza cadeira de rodas.

Não obstante isso, ainda não há qualquer tipo de sinalização onde entra e sai ônibus a todo instante, disputando uma pequena rua com carros de passeios, motos, etc., e o que é pior, não há faixa de pedestre para acessar o Terminal, os pedestres devem arriscar sua integridade física, vida, e ainda ficar sujeito a um sistema precário do SUS.

Ainda do lado de fora, é possível notar a estrutura descuidada e envelhecida, como se tivesse sido criado há décadas e nunca passado por qualquer reforma. Os fatos apontados podem ser confirmados nas fotos 11 a 15 anexas ao final.

Impende registrar que ao redor do terminal a iluminação pública é falha, no momento em que nossa equipe permaneceu no local, quase todos os postes de iluminação pública estavam apagados, o que aumenta o temor dos usuários, o risco de assaltos e acidentes e o local converte-se em ponto para o uso e tráfico de drogas.

Adentrando ao terminal observou-se que a ausência de faixas de segurança ocorre também dentro do terminal e, para travessia, os usuários passam por qualquer lugar, disputando a pista com os ônibus que algumas vezes percorrem em alta velocidade, conforme foto 16 anexa.

A informação que se tem é que cerca de noventa mil pessoas passam ali diariamente, o que é possível notar nas fotos anexas, não há como se deslocar lá dentro sem esbarrar em alguma pessoa.

Não há qualquer tipo de informação de trajetos e horários de ônibus, nem qualquer banco de espera, tendo os usuários que aguardar algumas vezes por mais de uma hora para poder embarcar, incluindo nesse rol grávidas, idosos, obesos, deficientes, etc.

Não foi possível identificar qualquer faixa amarela delimitando o espaço máximo que o usuário pode permanecer nas plataformas, o que faz com que muitos

aguardem sentados, com as pernas voltadas para a pista de ônibus, expondo essas pessoas a riscos de acidentes.

Se não há nem se quer uma simples faixa amarela, quem dirá um piso estático para deficientes visuais, o que exclui o acesso destes desacompanhados no terminal.

Além disso, há relatos de usuários da ocorrência constante de acidentes, muitos deles com sequelas brandas, como arranhões e pequenos hematomas que são até deixados de lado, já outros mais graves, que carecem hospitalização.

Conversando com uma Senhora de idade, esta informou que tem muita dificuldade em voltar para casa e, no próprio momento em que conversávamos, ela apontou sua linha de ônibus onde uma multidão aguardava para entrar, informou que só consegue ingressar no ônibus quando o amontoado de pessoas está menor ou o ônibus parar algumas plataformas antes do embarque principal para pessoas idosas e deficientes embarcarem, o que geralmente demora acontecer, tendo que esperar muitas vezes de 4 a 5 ônibus para poder seguir viagem.

A informação do supervisor é que as plataformas que não são do Eixo Anhanguera, sendo a responsabilidade da RMTTC, e que neste terminal há apenas um fiscal do referido órgão que fica caminhando pelo terminal.

Verifica-se que na plataforma não há qualquer organização de fila, seja socialmente pelos próprios usuários em razão de educação e solidariedade, seja por qualquer agente da concessionária ou do Estado.

Nota-se o tempo todo um amontoado de pessoas disputando um pequeno espaço dentro do ônibus, onde o que vale é a lei do mais forte, uma verdadeira selva, sujeitando os usuários a empurrões, apertos, excesso de calor, transportados como se fosse uma mercadoria qualquer.

A título de ilustração, confesso que já acompanhei diversos embarques de vacas em fazendas e leilões, e tenho certeza que no transporte de animais há muito mais conforto, espaço e dignidade que o transporte desses seres humanos nos terminais.

Não bastasse isso, os usuários são colocados sem qualquer controle dentro dos ônibus, de forma tão cheia e apertada que é comum algum item, como bolsa e mochila, ou mesmo uma parte do corpo humano, ficar prensada na porta,

considerando ainda que algumas vezes a porta nem fecha, colocando em risco a vida destas pessoas, conforma pode perceber na foto.

Essa situação desperta uma reação em cadeia, pois o ônibus lotado estressa os usuários que acabam dispersando seu descontentamento no motorista que já vive em clima de tensão, o que traz prejuízos a sua tranquilidade psicológica e sujeita toda a sociedade a riscos de acidentes.

Inconformados, os usuários reclamam da falta de respeito do motorista, mas tal fato poderia ser reflexo da falta de treinamento e condição precária de trabalho, sem qualquer organização. Flagrou-se a parada do ônibus com a distância de um metro da plataforma, evidente falta de habilidade técnica e ainda ônibus transportando cerca de 80 pessoas. Pergunta-se, como poderia o motorista dirigir e ao mesmo tempo controlar todas essas pessoas? Há aqui uma clara omissão da concessionária e poder concedente.

E mais, o Dr. Tênio, membro desta comissão, questionando o motorista do porque ele não controlar quem entra e pedindo para o excesso descer, ele informou que percorre para linhas em setores distantes e bastante violentos, e o descontentamento de certos usuários poderia colocar sua vida em risco.

Por seguinte, juntamente com o Dr. Haroldo, conversando com uma senhora mãe de uma cadeirante, e outros idosos que estavam em um local no início do terminal, verificamos que estes só conseguem embarcar no ônibus quando estão naquele local afastado, longe do embarque principal, e dependem da boa vontade do motorista parar ali parar e auxiliar os cadeirantes a entrar no ônibus, e que segundo ela, já chegou a esperar 2 horas para ir para casa.

E, como já dito, só há um empregado responsável por todo terminal, onde deveria haver pelo menos 100 para dar apoio a um serviço utilizado por aproximadamente noventa mil pessoas diariamente. A omissão tanto da concessionária e ausência de fiscalização do poder público gera sérias violações de direitos humanos.

Em continuidade ao trajeto visitamos o banheiro, estes apresentavam um piso novo, fruto de uma reforma recente, todo branco e aparentemente limpo e com produtos de higiene. Apesar disso, não há qualquer adaptação para portador de necessidade especial, na verdade o que há é um degrau criando obstáculo ao acesso deste, conforme fotos 20 a 22 anexas.

Já o espaço e número de sanitários são insuficientes para a quantidade de usuários que utilizam o Terminal diariamente, havendo ainda relatos de uso de drogas no interior destes.

Há dez telefones públicos, aproximadamente um por plataforma, porém, nenhum deles com acessibilidade ao portador de necessidades especiais e outros ainda com defeitos.

No que tange ao ambiente interno, há diversas bancas de camelôs supostamente autorizadas pelo poder concedente, porém, abusam do espaço permitido, estendendo seus produtos pelo chão, para os lados, ocupando além do permitido, atrapalhando o trânsito de pedestres dentro do terminal, conforme fotos 23 e 24 anexas ao final. O poder público é omissivo na fiscalização desses abusos, onde deveria exigir o respeito ao espaço permitido ou mesmo revogação da licença, já que não há qualquer utilidade manter uma “feira” dentro do terminal.

Posteriormente visitamos um túnel subterrâneo com corredores laterais que dá acesso às plataformas. Teoricamente, como não há qualquer faixa de pedestres na parte superior, o acesso às plataformas deveria ser exclusivamente pelo túnel, porém, este é pouco utilizado pelos usuários, e, no momento em que ficamos ali, não passou por lá qualquer pessoa.

O motivo da não utilização do túnel é perceptível nas fotos 25 à 27 anexas: é totalmente sombrio, dominado de pichações que nada mais são do “marcação de território” por gangues de torcidas organizadas e traficantes, não há qualquer segurança e o mau cheiro é insuportável.

Outro motivo que levaria os usuários a ignorar o túnel seria a simples comodidade de atravessar de uma plataforma para outra pelo lado de cima, pela pista dos ônibus, percorrendo um caminho menor para chegar ao seu embarque.

Além disso, mesmo que não houvessem esses problemas, a elevação da rampa é incompatível com o acesso de portadores de necessidades especiais. O que, aliás, em nenhum momento verificou-se qualquer acesso a pessoas deficientes, o que se leva a crer que estes estão excluídos da utilização do serviço de transporte público neste terminal.

E os problemas não param por aqui, conforme noticiado pelo Diário da Manhã² (notícia em anexo), no dia 23 de junho de 2012, um rapaz de 21 anos, que

² <http://www.dm.com.br/#!/texto?id=43308>

fugiu de uma clínica para pessoas especiais, furtou um ônibus no Terminal Padre Pelágio e saiu em fuga pela GO – 060, sentido Trindade, percorrendo a 90 Km/h tendo sido parado somente depois de 30 tiros nos pneus disparados pela polícia militar. Felizmente ninguém saiu ferido.

Em 20 de maio de 2011, conforme noticiado pelo site Mais Goiás ³(notícia completa anexa), em razão de uma queda de energia, ocorreu atraso na chegada dos ônibus, o que gerou tumulto no terminal, depredação de ônibus, tendo sido necessárias 15 viaturas da polícia militar para controlar a revolta dos usuários. Agora pergunta-se, como em dias normais o terminal fica sem segurança ou monitoramento policial ou seguranças terceirizados?

Já em 5 de julho de 2012 o Jornal A Redação ⁴noticiou a prisão de um suspeito de “pedofilia” no Terminal Padre Pelágio, segundo as informações um homem de 44 anos foi flagrado em cenas de sexo oral com uma criança de dez anos e que, segundo o Sargento Rosário Borges, as fotos do menor estavam no celular e câmera digital do detido. (notícia em anexo).

Encerra-se por aqui a citação de tragédias noticiado nos meios de comunicação, pois não haveria espaço para tantos problemas ocorridos rotineiramente, principalmente pela omissão do Poder Público em oferecer qualquer fiscalização, cobrança, incentivo, melhorias, etc.

Por todo exposto, conclui-se que o Terminal Padre Pelágio não oferece o mínimo de dignidade, ofendendo frontalmente direitos da pessoa humana, devendo ser objeto de interdição urgente até que se ofereça um serviço com um mínimo de dignidade aos usuários do transporte público.

2.4- TERMINAIS DE RESPONSABILIDADE DA RMTC

A RMTC é uma sigla da denominada Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, uma rede de serviços organizados para atender o transporte coletivo urbano municipal e é responsável por todos os terminais de ônibus que estão fora da linha do Eixo Anhanguera, ou seja, a maioria dos terminais.

A estrutura orgânica da RMTC é da seguinte forma:

³ <http://www.maisgoias.com.br/noticias/cidade/2011/4/20/13630.html?Policia+Militar+controla+confusao+no+terminal+Padre+Pelagio>

⁴ <http://www.aredacao.com.br/noticia.php?noticias=365>

- **Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos da Região Metropolitana de Goiânia** (CDTC-RMG), órgão colegiado que constitui o Poder Concedente, composto por representantes do Estado de Goiás, da Capital do Estado e dos municípios que compõem a RMG, responsável pela formulação das políticas públicas do setor;
- **Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos – CMTC**, empresa pública que ostenta o papel institucional de braço executivo da CDTC-RMG e que exerce a missão de entidade gestora pública da RMTC, cabendo-lhe, dentre outras atribuições, o gerenciamento, o controle e a fiscalização tanto da operação como da infra-estrutura do serviço;
- **Concessionárias:** Rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação Reunidas Ltda., Cootego – Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás, e a estatal Metrobus Transporte Coletivo S.A., responsáveis pela produção e execução dos serviços ofertados na RMTC;
- **Consórcio da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos**, que representa a atuação conjunta e consorciada das concessionárias privadas na operação da Central de Controle Operacional (CCO), na prestação do Serviço de Informação Metropolitano – SIM, e nas atividades de gestão, operação e manutenção dos Terminais de Integração da RMTC;
- **Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia – SETRANSP**, entidade sindical representativa das concessionárias e agente responsável pela arrecadação tarifária da RMTC através da bilhetagem eletrônica integrada por meio do Sistema Inteligente de Tarifação de Passagens – SIT-PASS.

Abrange o município de Goiânia e mais 17 municípios no entorno, é formada por 1.478 ônibus, 265 linhas de ônibus, com 20 terminais de integração e a média é de 14,6 mil viagens diárias. Atualmente a tarifa de transporte é no valor de R\$ 2,70 (dois reais e setenta centavos).

Todas informações acima foram extraídas da aba de informações institucionais do site da RMTG.⁵

Como já dito anteriormente, esta comissão visitou dois terminais da RMTG, quais sejam o Terminal Garavelo e o Terminal Isidória, que serão melhor detalhados nos tópicos a seguir.

2.5 - RELATÓRIO DE VISTORIA – TERMINAL GARAVELO

Em 9 de agosto de 2012 a equipe desta comissão visitou o Terminal Garavelo, presente o Presidente Dr. Alexandre Prudente e os membros Dra Mônica Simone, Dra Osmira Moura, Dr. Tênio Prado que é também presidente da Comissão de Direitos da Pessoa com Deficiência, Dr. Fabrício Brito, Dr. Michel Ximango, Dr. Leonardo Lemes e ainda o Sr. Alissom Barbosa, presidente da ADVEG -Associação dos Deficientes Visuais do Estado de Goiás.

Fomos recepcionados pelo Diretor do Consórcio, Sr. Leomar Avelino, pela Gestora dos Terminais, Sra. Wilma Avelar e pelo o gestor no Núcleo de Planejamento em Transporte, Sr. Miguel Pricinote, os quais conduziram nossa equipe na visita.

O Terminal passou por reforma recentemente, o que, segundo nossos anfitriões, consistiu na derrubada de toda a estrutura, desapropriação imóveis ao redor e reconstrução total, tudo do zero.

Diferentemente dos dois primeiros terminais mencionados nesse relatório, é perceptível desde a entrada um ambiente novo, agradável, limpo, organizado e fiscalizado, diferente do que era antes da reforma.

Deixo aqui registrado que este relator teve a oportunidade de conhecer o Terminal Garavelo antes de sua reforma, em meados de 2008, o qual apresentava-se como um grande piso, com um teto, cercados por grades velhas, com um amontoado de pessoas aguardando ônibus sem qualquer respeito e organização, bancas comerciais por toda parte, buraco, terra vermelha e lama, sem qualquer conforto e segurança ao usuário.

⁵ <http://www.rmtgoiania.com.br/sobre/informacoes-institucionais>

Iniciando percurso conhecemos os banheiros, aparentemente limpos, com produtos de higiene, como sabonete líquido e papel higiênico, espelho, acesso a deficientes. Verificou-se que os vasos sanitários não têm tampa e algumas torneiras fogem do padrão, o que, segundo o Sr. Leomar, acessórios como esses de fácil remoção são frequentemente furtados, mesmo com toda vigilância no local.

Mais adiante, conhecemos as salas de repouso dos funcionários, principalmente motoristas de ônibus, as quais possuem geladeira, microondas, mesas para refeição, televisões, armários, locais para descanso, entre outros itens, o que contribui para redução de estresse e reflexamente torna o transporte mais seguro para toda sociedade.

Insta mencionar outros importantes serviços oferecidos pelo terminal, como balcão com venda de passagens na entrada, balcão de informações, sistema de sonorização que emite informativos e horários das linhas, placas de sinalização por todo terminal, placas proibindo fumar, faixa de pedestres, bebedouros, bicicletários, organizadores de fila, etc.

Quanto à segurança, a empresa possuiu seguranças de terceirizadas especializadas e conta ainda com Circuito Fechado de Televisão – CFTV, com câmeras por todo terminal, monitorando 24 hs.

Foi reservada área comercial própria, para empreendimentos compatíveis e necessários ao terminal, como lanchonetes e caixas bancários, entre outros.

Quanto à acessibilidade, é possível verificar rampas compatíveis com deficientes por todo terminal, bem como piso tátil para o deslocamento do deficiente visual e banheiro.

Porém, necessário aqui registrar as atentas observações do Dr. Fabrício Brito, em que o balcão de vendas de passagens não tem altura compatível com uma pessoa que utiliza cadeira de rodas e que o piso tátil não chega a este local. Simples defeitos que podem ser facilmente corrigidos pelo Consórcio.

Outro grande problema encontrado foi que, no momento em que nossa equipe estava no terminal, uma cadeirante tentava embarcar, o que restou fracassado em razão do elevador de acesso no ônibus estar estragado, tendo ela de aguardar outro ônibus com um elevador que funcione.

Já a população demonstra estar bastante satisfeita com a nova estrutura do terminal, em comparação com o que era antes. Por outro lado, as principais reclamações foram com a falta e demora dos ônibus.

No momento em que estávamos no local era possível ver o excesso de pessoas aguardando ônibus e, ao embarcar, muitas vezes, os organizadores de fila não observavam um limite compatível de passageiros, caso em que saíam alguns ônibus com pessoas prensadas na porta, de tão cheio.

A realidade é que em horário de pique sempre haverá superlotação nos ônibus, já que nossa sociedade tem uma cultura de que o comércio, os trabalhos e as escolas devem ser iniciados às 8 da manhã e encerrados às 6 da tarde, o que gera grandes congestionamentos, lentidão no trânsito e excesso de passageiros nos ônibus.

Por outro lado, tais obstáculos não impedem a elaboração e implantação de estratégias para solução da superlotação, trazendo mais conforto e dignidade para os usuários do transporte coletivo em Goiânia.

Nesse sentido é importantíssimo mencionar uma grande inovação criada pelo Consórcio RMTTC, o denominado serviço Ponto a Ponto. Por meio dele foram instalados GPS na frota de ônibus, assim é possível o usuário saber em tempo real o horário exato que seu ônibus chegará ao ponto, bem como permitir o controle de fluxo de trânsito das principais vias da cidade, permitindo ao motorista comum optar por rotas menos congestionadas.

As informações de fluxo e horário de chegada dos ônibus podem ser verificadas no site da RMTTC e no twitter, e ainda via SMS, caso em que o usuário deverá enviar apenas um torpedo com o número do ponto de ônibus e em segundos receberá informações.

Por todo exposto, conclui-se que o Terminal Garavelo atende as condições mínimas de dignidade humana, sugerindo-se aqui apenas planejamento em razão da superlotação e correção das irregularidades de acessibilidade acima apontadas.

2.6 - RELATÓRIO DE VISTORIA – TERMINAL ISIDÓRIA

A visita ao Terminal Isidória realizada no dia 25 de setembro de 2012, presentes o Dr. Tênio Prado e este Relator.

Fomos recebido pelo Diretor do Consórcio, Sr. Leomar Avelino, pela Gestora dos Terminais, Sra. Wilma Avelar e pelo o gestor no Núcleo de Planejamento em Transporte, Sr. Miguel Pricinote, os quais conduziram nossa equipe na visita.

O terminal é pequeno, aproximadamente o espaço de um quarteirão comum de formato redondo. Mas apesar de ser pequeno, recebe cerca de 55 mil pessoas por dia, conforme informação dos representantes do Consórcio, tendo a última reforma ocorrido em outubro de 2011.

Registro aqui que também que tive a oportunidade de conhecer esse terminal antes da reforma, pois utilizava o terminal eventualmente para chegar ao Shopping Flamboyant. Lembro que o ambiente era precário, velho, como se tivesse sido abandonado, os funcionários eram mal educados e era difícil conseguir alguma informação. Confesso que nunca tive coragem de entrar no banheiro, pois na própria plataforma já fui diversas vezes intimidado, sofrendo riscos de assalto.

Lembro ainda de ver algumas plataformas lotadas e pessoas sem qualquer organização lutando por um espaço no embarque, onde vigorava a lei do mais forte.

Percebi que muita coisa mudou desde a última vez que estive no terminal. Na entrada já verificamos a presença de seguranças, onde foi informado que o grupo é composto por revezamento de dois seguranças a cada turno 24 horas por dia.

Similar ao que ocorre no Terminal Garavelo, possui banca de venda de passagens na entrada, balcão de informações, sistema de som com informativos e horários de trajetos, sinalização interna e externa, faixa de pedestres, placas de orientação, monitoramento por câmeras, organizadores de fila, bicicletários, assentos para aguardar embarque, bebedouros, etc.

No que tange aos banheiros, foram todos reformados, apresentaram-se limpos, com três boxes, mictórios, produtos de higiene e aparentemente suficiente

para o número de usuários no local. Além disso, portadores de necessidade especial possuem banheiro acessível exclusivo, separado do banheiro comum.

Assim como no Terminal Garavelo, há sala exclusivas para funcionários, principalmente motoristas, com microondas, TV, mesas para refeição, armários, local para repouso, etc. O que, como já disse, reflete diretamente no desempenho do exercício da profissão dos motorista, trazendo mais segurança à sociedade.

Quanto à acessibilidade de portadores pessoas com deficiência, o terminal possui rampas de acesso com elevação compatível tanto na entrada como internamente no terminal e os banheiros exclusivos, conforme já mencionado.

É relevante informar também que, segundo dados do Consórcio, antes da reforma havia 32 vendedores ambulantes nas plataformas, os quais foram removidos, pois era inconveniente, atrapalhava o deslocamento dos usuários e ainda propiciava a fraudes e tráfico de drogas.

Foram construídas áreas comerciais reservadas a lanchonetes, caixas eletrônicos e ainda instalado coleta seletiva, certamente com muito mais utilidade que o comércio ambulante que havia, os quais muitas vezes com produtos ilegais e em desacordo com as normas de vigilância sanitária.

No que toca às reclamações dos usuários, são as mesmas oriundas do Terminal Garavelo, qual seja, superlotação nos ônibus e longa espera destes nos pontos de embarque.

Ante o exposto, conclui-se que o Terminal Isidória atende as condições mínimas de dignidade da pessoa humana, não obstante tendo o dever de investir em políticas públicas de redução da superlotação e longa espera nos ônibus.

Eis o relatório.

3 - FUNDAMENTAÇÃO

No plano Constitucional a Constituição da República Federativa tem como fundamento a Dignidade da Pessoa Humana, art. 1º III, muito desrespeitado em alguns aspectos pelas prestadoras, principalmente nos Terminais da Metrobus.

Seguindo, a Constituição ficou reservada a União instituir diretrizes para o desenvolvimento do transporte urbano, art. 21. XX, legislar sobre trânsito e transporte, art. 22, XI; e aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, art. 30, V e, por fim, sendo do Estado a competência residual, art. 25, parágrafo 1º.

Já a Lei 12.587 de 2012 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme mandamento constitucional acima citado. Onde, segundo o art. 5º desta lei a Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Define nos as atribuições dos Estados e Municípios nos arts. 17 e 18, os quais seguem transcritos abaixo:

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

- III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e
- IV – (VETADO).

O constituinte originário, desde 1989 preocupado com a pessoa com deficiência, garantiu em seu art. Art. 227, § 2º que “a lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.” E mais, reserva em seu art. 244. “a lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.”

Tanto a Constituição do Estado de Goiás, como a Lei Orgânica do Município de Goiânia traz diversos dispositivos com exigências de um transporte digno e acessível.

Já o Plano Diretor de Goiânia, lei complementar municipal n. 171 de 1997, prevê em seu art. 26. que **“o transporte coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado em observância do modelo institucional metropolitano em vigor”** o que se percebe que é letra morta nessa cidade, segundo este mesmo artigo, as diretrizes dar-se-ão por meio das seguintes diretrizes gerais:

- I – planejar e implementar soluções para o transporte coletivo que ampliem a mobilidade a população por modos coletivos, contribuindo para a mobilidade sustentável;**
- II – garantir a manutenção da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos – RMTC, enquanto conceito fundamental para o planejamento, operação e gestão dos serviços de transporte público, de forma unificada;**
- III – garantir as prerrogativas e atribuições do Município no modelo institucional de gestão unificada do serviço de transporte coletivo, mediante a sua participação nas instâncias deliberativas e executivas do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, de forma compatível com a relevância do Município no contexto metropolitano;**
- IV – estabelecer soluções de planejamento e operação que priorizem a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual, em especial, mediante a adoção de soluções de infraestrutura viária que lhe garanta prioridade e primazia na circulação;**
- V – promover ações que permitam universalizar o serviço de transporte coletivo, considerando as necessidades específicas dos distintos segmentos da população e dos setores da cidade nos deslocamentos urbanos;**

VI – promover a inclusão social no transporte urbano, mediante a adoção de soluções operacionais e de modelo tarifário, do acesso das famílias de baixa renda às oportunidades da cidade que requerem deslocamentos motorizados;

VII – garantir condições econômicas adequadas para a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro das atividades de prestação dos serviços de transporte coletivo;

VIII – adotar instrumentos permanentes de planejamento estratégico para as ações da gestão do transporte, como o Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo, de forma a adequar a estrutura do serviço de transporte coletivo às modificações demográficas, econômicas e urbanas futuras, em especial às que decorram desta Lei;

IX – qualificar o serviço de transporte por meio de inovações tecnológicas da frota e dos sistemas operacionais, rede e infra-estrutura, visando maior regularidade, menor lotação, maior conforto e menor tempo nas viagens;(não grifado no original).

Importante ressaltar ainda que o tratamento digno da Pessoa com Deficiência é regulado não só por leis infraconstitucionais, e os demais artigos citados na Constituição, mais especificamente por meio de Convenção Internacional ratificada pelo Congresso Nacional com quórum de Emenda Constitucional pelo Decreto legislativo 186 de 2008 e Decreto Presidencial n. 6.949 de 2009.

Assim, legislação não falta para dar aos usuários do transporte coletivo tratamento digno e serviço eficiente. O que falta é investimento em Políticas Públicas.

Uma das principais conclusões percebidas é que, no caso dos terminais fora do Eixo Anhanguera, concedidos ao consórcio de empresas privadas, o serviço atende à maioria das necessidades. A propósito, cumpre registrar que os diretores e gerente do Consórcio RMTc recebeu nossa Comissão com muita atenção e apoio, acompanhando em todas as visitas, esclarecendo informações com dados concretos, inclusive disponibilizando fotos de todos os terminais.

Já em relação à Metrobus, sociedade de economia mista, verifica-se terminais velhos, sem fiscalização e organização, expondo os usuários constantemente a riscos, inacessível para deficientes, superlotados e muitos outros defeitos, como os narrados acima. Aliás, não é possível identificar qualquer benefícios nos terminais de responsabilidade desta empresa, se não, talvez, a tarifa que é a metade do preço.

Passa-se a seguir ao voto.

4 – VOTO

Por todo exposto, sugiro as seguintes soluções:

- a) Encaminhamento deste relatório completo, inclusive com os anexos e fotos ao Defensor Público-Geral do Estado, Dr. João Paulo Brzezinski da Cunha, conforme requerido para instrução de Inquérito Civil Público, com as nossas singelas homenagens;
- b) Encaminhamento deste relatório ao Ministério Público do Estado de Goiás para tomar as providências que entenderem cabíveis;
- c) Encaminhamento de cópia deste relatório a ambas concessionárias para promova as medidas adequadas ao cumprimento do contrato de concessão, a lei, a Constituição e aos direitos da pessoa humana;
- d) Encaminhar cópia a Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento do Estado de Goiás para que promova melhorias urgente nos terminais coletivos de Goiânia, bem como fiscalizar o cumprimento dos contratos de concessões e cumprimento da legislação geral de concessões;
- e) Encaminhar cópia deste relatório à Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo – SEPLAM, na pessoa de seu Secretário Geral, para estabelecer políticas de desenvolvimento urbano e melhorias no serviço de transporte coletivo Urbano, cumprindo o disposto no art. 26 do Plano Diretor de Goiânia;
- f) Encaminhar ofício a Agência Municipal de Trânsito – AMT, para que providencie faixas de pedestre dentro e fora do terminal, bem como a sinalização ao redor de todo terminal e controle de tráfego;
- g) Encaminhar cópia deste relatório a Secretaria de Educação do Estado de Goiás, bem como do Município de Goiânia para que promova campanhas de conscientização do uso educado e solidário do transporte coletivo;
- h) Encaminhar cópia do dossiê juntado pelo MTC e CSP – CONLUTAS à Comissão de Direito do Trabalho da OAB/GO, vez que se trata de matéria especializada desta;
- i) Sugerir que, em razão das graves violações de direitos humanos identificadas no Terminal Padre Pelágio, que seja requerido sua INTERDIÇÃO pelas autoridades competentes;

- j) Sugerir a ambas empresas concessionárias que divulguem seu SAC – Sistema de Atendimento ao Consumidor, em terminas, ônibus e pontos, para que a população ofereça reclamações e participe das mudanças no transporte público, fazendo jus ao caráter democrático que a lei menciona;
- k) Adoção de tantas quantas forem as medidas necessárias por parte desta Comissão de Direitos Humanos da OAB/GO, no sentido de solucionar a dramática situação que se encontram os Terminais de ônibus de Goiânia – GO.

Goiânia – GO, 04 de outubro de 2012.

LEONARDO LEMES DA COSTA
Membro da Comissão de Direitos Humanos