

11 de Outubro de 2016, 19:17

Por

[Francisco Louçã](#)

Quer mesmo viver numa Uberlândia?

Os taxistas fizeram muito para se tornar impopulares. Fizeram-se às imagens vândalas da cabeça perdida, gritaram demasiado “segura-me se não eu bato-lhe”, falam por patrões que parecem fazer de figurante de telenovela, tudo lhes corre mal.

Não tinha que ser assim e não mereciam que o desvario lhes fizesse isto. A profissão mudou nos últimos anos com a afluxo de desempregados vindos de outros trabalhos, com mais mulheres e jovens, com a punição de abusos, com melhor qualidade de serviço. Ser taxista deixou de ser um esquema, passou a ser uma profissão.

Creio que é por isso que os liberalizadores se concentram em fixar uma imagem degradante contra os taxistas, com a ajuda inestimável de alguns dos tumultuosos porta-vozes da indústria. O “taxismo de aeroporto” é o argumento forte dos que candidamente nos dizem que chegou a “destruição criativa”, pois o argumento liberalizador só tem por si a suspeita contra quem quer aniquilar.

É certo que o táxi que até agora conhecemos está a terminar. Não vamos ficar nos passeios à espera que passe um carro de cor característica com um sinalzinho luminoso. Dentro em pouco, todos estes serviços serão regidos por aplicações nos nossos smartphones, os pagamentos serão electrónicos e os recibos virão por mail. Verificaremos logo os impostos pagos. E isso é progresso e é melhor que os táxis percebam que não se volta atrás por uma ponte que já ardeu.

Então, a minha pergunta é esta: mas quer mesmo que o táxi seja substituído por uma empresa multinacional que cobra 25% aos fornecedores mas que não assume responsabilidade por eles? Ou, quer mesmo que o transporte público seja substituído por carros que não têm seguro adequado e com condutores sem a certificação que a lei definiu como condição para levar o passageiro ao seu destino?

A regressão seria termos um transporte público baseado em trabalhadores arregimentados com comissões esconças, sem horas nem contratos, sem garantias para os utentes, sem regras iguais para todos os fornecedores, uns pagando alvará e outros não (e uns tendo benefícios fiscais e outros não). Essa Uberlândia seria um mau sítio para viver.

E é aqui que a atitude do governo se torna estranha. Tudo se baseia nessa convicção que garante que este transporte de passageiros não é serviço público e não tem portanto que obedecer às regras da protecção do cliente. Para o ministro, a lei não se aplica pois se trataria de um arranjo entre privados – mesmo metendo uma multinacional, comissões pagas à cabeça e o recrutamento em massa de operadores.

A partir daqui, tudo é possível, só que é errado. Estes táxis à civil não pagam os custos do acesso ao bem público que é a rua ou o exercício da profissão de transportador, porque são considerados assim como um passeio para um picnic. Portanto, todos podem entrar no mercado, o limite é o céu, onde se viu contingentar os passeios para um picnic? O leitor e a leitora já sabem onde quero

chegar. É que não nos é indiferente termos qualquer número de táxis nas nossas cidades, pois não? Precisamos dos suficientes para nos movermos e não de demasiados para nos congestionar.

E é aqui mesmo que o ministério do ambiente comete o seu maior erro. As nossas cidades grandes precisam de menos carros e de mais transporte público: supletivamente, de táxis, mas essencialmente de Metro e de Carris ou STCP, que estão a ser sucateados miseravelmente. Se o governo quiser um dia um projecto fundamental para as cidades, então preparará o Metro e autocarros gratuitos, com carreiras regulares e qualidade, mesmo pagando-os com portagens ou estacionamento mais caro. Se quiser pensar nos transportes públicos.