

**Veículo:** CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos

**Data:** 02/07/2008

### **CBTU entrevista Eduardo Vasconcelos, da ANTP**

Em todas as entrevistas concedidas, às mais diversas autoridades, ligadas ou não ao setor de transportes, as opiniões sempre levaram ao consenso sobre o caos urbano instaurado pelos constantes engarrafamentos.

Esse quadro ainda persistirá por muito tempo, se não houver uma solução imediata, afirmam os especialistas do setor que foram entrevistados até o momento. Para abrilhantar a série “Perspectivas Metroferroviárias – O Transporte e as Cidades”, com um teor a mais de conhecimento, a CBTU convidou o engenheiro civil, Eduardo Vasconcelos, um profundo conhecedor no assunto de transporte de massa, mesmo quando entra na complexa relação do transporte com o desenvolvimento econômico.

Eduardo Vasconcelos aborda ainda a dura realidade política do país “Pela tradição do Brasil, nenhum político pode falar contra o transporte público, pega mal. Então ele fala bem, mas na hora de você distribuir os recursos, as forças verdadeiras que vêm lhe pressionar, não são mais aquelas que apoiaram essa idéia genérica do transporte público. São as forças reais da classe média que usa o automóvel, dos empresários... Enquanto a força que vem daqueles que usam transporte público é pequena ainda, por causa da fragilidade da democracia.”

Militando no setor desde a década de 70, o doutor em Políticas Públicas pela USP – Universidade de São Paulo e pós-doutorado em Planejamento de Transportes na Cornell University, Eduardo Vasconcelos, que é consultor em transporte público e assessor da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, ressalta e inclusive faz um “mea culpa”, como engenheiro, ao conceito antigo que grande parte dos engenheiros e que as empresas tinham, somente que se preocupar em construir, sem considerar a estética, a beleza da obra, ou mesmo o conforto. Nunca pensando na questão urbanística. “Temos que mudar, temos que entender o transporte público, como uma coisa bonita, uma coisa atraente, uma coisa que recompõe o espaço urbano (...)”, visualiza o assessor.

Para Eduardo Vasconcellos, as pessoas quando tiverem acesso a um VLT, têm que ter a sensação de se sentirem bem num modo de transporte que alia a máquina ao meio urbano, sem agressão. “Você tem que aproveitar a oportunidade para recompor urbanisticamente a cidade e aumentar a qualidade de vida e a estética. Nós engenheiros temos que aprender que tem que ser dessa forma. Não é só botar para rodar, isso não tem mais sentido”, garante.

Todos os conceitos e argumentos do engenheiro Eduardo Vasconcellos, durante entrevista concedida na própria ANTP, você acompanha, na íntegra, logo a seguir.

### **CBTU - A Cidade nos Trilhos: Qual a sua visão sobre o transporte urbano nas cidades brasileiras?**

Bom, o transporte urbano nas cidades brasileiras está passando por uma fase semelhante a que ocorreu em outros países e que continua ocorrendo, caracterizada pelo aumento do uso do transporte individual em detrimento ao transporte coletivo. Esse é um fenômeno internacional com muita incidência no Brasil.

Nesse tipo de modelo, o resultado em geral é muito ruim, porque gera externalidades negativas como poluição, acidentes no trânsito, congestionamento e o rompimento das relações sociais que transformam a sociedade num ambiente muito mais agressivo e muito menos adequado para a população. A conjuntura atual é muito preocupante, porque apesar de ser um problema solucionável não está no horizonte político de nenhuma autoridade relevante no Brasil.

### **CBTU - A Cidade nos Trilhos: Percebe-se, então, que o caos está instalado. Como, quem e quando poderá ser tomada alguma atitude?**

A atitude, eu creio, que virá por parte da sociedade, uma vez que a correlação de forças, atualmente, continua muito desigual, o que é característico de um país com a democracia muito recente, além de muito frágil e com baixíssimo grau de educação da população e em geral com ausência total de cidadania.

Então é uma relação de forças que favorece os processos macroeconômicos de acumulação de capital, priorizando os interesses das elites e das classes médias, relegando para um segundo plano os interesses da maioria da população, cuja mobilidade se caracteriza pelas viagens a pé e pela utilização do transporte público.

Portanto, não será de dentro do sistema e nem por parte dessa correlação de forças que algo relevante acontecerá no curto prazo. Um fato relevante poderá ocorrer, em um outro sentido, acentuando drasticamente a crise de tal forma que as próprias elites tomarão alguma providência.

Essa crise pode ser de fundo econômico como, por exemplo, a redução do processo de acumulação de capital ou pode ser também de cunho internacional. A crise ambiental pode forçar a uma alteração desse processo no país, mesmo que a elite não tenha interesse nesta mudança. Resumindo, são dois os motivos: a crise ambiental e a queda da rentabilidade do capital.

Esses dois fatos poderão modificar o sistema de mobilidade, no sentido de reduzir o uso do transporte individual e aumentar a utilização do transporte coletivo. A mudança política gerada no interior da sociedade vai demorar muito, porque a maioria da população brasileira é totalmente leiga em relação ao assunto.

### **CBTU - A Cidade nos Trilhos: E o fato da população conseguir a realização do sonho da compra do carro zero com a facilidade de financiamento em apenas 90 meses?**

Essa facilidade está sem dúvida ajudando muito. Se você for competente o suficiente, você trabalha, ganha dinheiro e compra um carro. As pessoas não querem saber de transporte público, quem pode fugir, foge. O governo recentemente ainda deu mais uma mãozinha importando motocicletas do exterior a um preço baratíssimo, liberando crédito. Tudo que não deveria ter feito.

É muito difícil você vislumbrar uma situação de mudança na classe média que é um ator muito importante no capitalismo. É um processo complexo de desenvolvimento econômico em que você cria uma classe média em função de um modelo de concentração de renda e você começa a mercantilizar todas as relações. Tudo tem que

ser pago de alguma forma e tudo tende a se transformar cada vez mais em privado, individualizado, num sentido um pouco mais psicológico, egoísta.

Então, nós vivemos no Brasil nos últimos 40 anos a formação dessa grande classe média que não existia. Essa classe média se formou num processo autoritário/político, num processo de concentração de renda, que foi trocando a escola pública pela escola particular, a saúde pública pela saúde particular, o lazer público pelo lazer particular em clubes fechados, a segurança pública pela segurança particular, e o transporte público pelo transporte individual. É um processo de mercantilização, é um processo muito profundo. Junto com isso vem propaganda, vem a ideologia.

### **CBTU - A Cidade nos Trilhos: E quando se chega à qualidade de serviço prestado?**

À qualidade e também à acessibilidade. Esquecemos do seguinte: quando a classe média se forma num ambiente privatizante, a rede de relações que ela desenvolve ao longo do dia torna-se muito mais complexa. É só você analisar, por exemplo, um casal de classe média com dois filhos e uma empregada doméstica, o tipo de deslocamento que todo mundo precisa fazer todos os dias, é um tipo de deslocamento que só uma rede de transporte público muito ampla e boa consegue atender e nós não temos isso. Então, para a classe média fazer o que ela necessita, precisa de uma ajuda tecnológica do transporte que se chama automóvel. Não tem alternativa, quer dizer, a classe média não compra mais automóvel por símbolo de status, isso para mim é coisa do passado, o principal motivo é porque ela percebe que o automóvel é o que chamamos em sociologia de instrumento de reprodução social. A classe média não vai lhe falar isso se você perguntar, mas ela já fez essa conta na cabeça, já sacou que para levar o filho na escola de inglês, a mulher ir trabalhar não sei aonde, de ônibus você não faz. Então o automóvel se transforma numa necessidade de reprodução.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: Agora, tem uma contradição aí, em qualquer pesquisa que você faz, em todos os níveis sociais, existe a solicitação de um transporte de qualidade.**

Temos que lembrar do seguinte: a política vive muito de retórica, e a retórica é a organização dos argumentos para tentar convencer as pessoas sem apego à verdade. Pela tradição do Brasil, nenhum político pode falar contra o transporte público, pega mal. Então ele fala bem, mas na hora de você distribuir os recursos, as forças verdadeiras que vêm lhe pressionar não são mais aquelas que apoiaram essa idéia genérica do transporte público, são as forças reais da classe média que usa o automóvel, dos empresários... Enquanto a força que vem daqueles que usam transporte público é pequena ainda, por causa da fragilidade da democracia.

Então as eleições são uma espécie de teatro em que o político promete tudo e as pessoas aplaudem. Mas na hora do vamos ver, a correlação de forças não deixa acontecer. Aí então começa a verdadeira correlação de forças sem entrar na discussão de corrupção que é uma outra coisa.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: Pesquisas mostram uma grande exclusão das classes mais desfavorecidas e conseqüentemente o aumento do número de viagens realizadas a pé. Essa população não consegue nem buscar emprego por falta de acessibilidade ao transporte público. Mas isso não justifica sua impedância de locomoção. Qual a sua opinião?**

Se você pegar uma pesquisa de origem e destino em São Paulo, por exemplo, você irá perceber que se costuma falar de mobilidade, porém o contrário dela é tão importante, quanto a imobilidade, como você falou. A imobilidade é muito alta na população de baixa renda. Na cidade de São Paulo ela é mais de 50%. O que é isso? Significa que as pessoas foram entrevistadas em casa, para gerar os dados da pesquisa de O/D, que lhe mostra todas as viagens realizadas no dia anterior da família. 50% ou mais, das pessoas de renda baixa, não saem durante o dia porque não têm dinheiro, não podem pagar a tarifa do transporte porque não têm emprego.

Então existe um alto grau de imobilidade das pessoas que é uma função de um conjunto de fatores, dentre eles o custo e a dificuldade de acessar o transporte público. Por isso é que eu venho propondo abandonar a conotação negativa da palavra subsídio. Subsídio sempre vem associado à idéia negativa, porque a teoria liberal econômica considera o subsídio um erro. Mas não tem que trocar a palavra subsídio por palavra do tipo

inversão, inclusão... Ou seja, são investimentos que a sociedade faz decididos num ambiente democrático, controlados pela sociedade, para você investir na própria sociedade que não cria condições de fazer sozinha. Então isso também não está sendo feito.

É muito forte essa noção do subsídio. Mas o que é importante lembrar, no caso da classe média, é que as pessoas raciocinam em função do custo geral do uso do sistema de transporte, de ter acesso aonde você quer, não é só dinheiro, é tempo, conforto, um conjunto complexo de valores. Então na hora de você tentar convencer as pessoas a mudarem de modo, você precisa oferecer uma série de qualidades, não é só o custo. Aliás, o custo, por exemplo, de um transporte público comum é irrelevante para classe média. O problema é a falta de conforto, qualidade, disponibilidade...

### **CBTU - A Cidade nos Trilhos: Como é que você vê a criação do Ministério das Cidades, na visão do Governo Federal?**

Esse é um antigo sonho nosso. Ajudei a batalhar por isso durante muito tempo, acho que criação do Ministério das Cidades foi uma decisão muito correta. Agora a realidade, por conta de numa série de fatores, empurrou o Ministério das Cidades para uma posição aquém do que queríamos que fosse. Primeiro porque não se pode negar que existe uma disputa interna entre a área de transportes e a grande carência social nas áreas de habitação e saneamento. Então há uma disputa de recursos e há uma disputa de poder evidentemente. Você tem na área ambiental e de saneamento movimentos sociais mais articulados do que na área de transportes e habitação.

### **CBTU - A Cidade nos Trilhos: E na área de Transporte?**

O transporte sozinho também não adianta nada, se não houver emprego e habitação. Então eu vejo o movimento do Ministério das Cidades como um movimento positivo. Acho ainda que temos que encontrar uma outra fórmula para que funcione bem.

A pergunta é: Qual o caminho a seguir? O modelo americano onde o percentual de utilização do Transporte Público é bem reduzido, ou o modelo europeu onde a utilização é de 20%? E me parece que se nós conseguíssemos nos manter dentro dos parâmetros europeus era muito melhor para nós, muito mais justo. A demanda pelo transporte público vem apresentando uma leve tendência de queda. Mas quando acrescentamos os dados de população que vem aumentando, vê-se nitidamente que a queda real é maior. As motocicletas estão batendo recorde de vendas esse ano, os automóveis estão crescendo muito.

Nas pequenas cidades, segundo a ANTP, o transporte público vem praticamente morrendo. Está sendo substituído pela moto, pela moto-táxi... os ônibus nas cidades abaixo de 100 mil habitantes vão desaparecer. Isso é verdade.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: Deveríamos estar discutindo não o modo de transporte e sim o sistema de transporte. Dentro desse contexto, como é que você vê as perspectivas quanto ao setor metroferroviário?**

O setor metroferroviário está muito conectado às grandes cidades e ao grande volume de tráfego devido ao nosso processo de desenvolvimento econômico, político e da grande desigualdade social - pobreza e baixos salários. O momento de você ter grandes estruturas de transporte Metroferroviário no Brasil acabou. Não é culpa exatamente do setor. Ele pode estar sendo mal operado. Você pega a Região Metropolitana de São Paulo, inclusive é um erro que os jornalistas fazem muito, comparar os 400 km de Paris com os 50 do metrô de São Paulo, esquecem de dizer que tem 260 km de CPTM, que somados aos 60 do metrô dá 330 km que é uma belíssima rede, só que grande parte da CPTM não está funcionando bem. Ou a CPTM está em péssimas condições ou ela transporta um terço do que poderia transportar.

Temos que lembrar ainda que a população urbana das cidades brasileiras vem crescendo mais lentamente. Esse crescimento de seis, sete por cento foi há 30 anos. Atualmente estamos no patamar entre 85 e 90%, devendo alcançar 95%, que é o padrão internacional.

## **CBTU - A Cidade nos Trilhos: Podemos reverter esse processo?**

Ele está muito lento porque já aconteceu o grande processo de urbanização brasileiro, que inchou todas as cidades. E naquela época, grandes sistemas metroferroviários foram construídos. Se depois eles foram bem operados, aí isso é outra coisa. Já foi feito, quando eu comecei a carreira em 76, década de 80...

O clima era propício na época de grande crescimento populacional urbano, você tinha uma enorme quantidade de pessoas indo para as cidades, gerando, portanto um mercado compatível com o sistema de trilhos que havia sido implantado no século XIX. São Paulo já estacionou em 11 milhões de habitantes. A última projeção da Região Metropolitana de São Paulo, (aquelas posições de 30 milhões estão totalmente abandonadas) está com 20 milhões, tendenciando a chegar no ano de 2025 em 22 ou 23 milhões e vai parar. O Brasil vai chegar a uns 230 milhões de habitantes e vai também parar.

Então você não terá mais a geração de grandes áreas com alta densidade populacional nas quais você faria novos sistemas metroferroviários. Isso não vai mais acontecer, não podemos nos esquecer disso. É um fenômeno histórico, geográfico, demográfico, então a tendência do sistema metroferroviário é se consolidar, se soubermos usar bem o dinheiro, o próximo passo será consolidá-lo nas grandes cidades brasileiras que realmente precisam dele.

## **CBTU - A Cidade nos Trilhos: São 15 sistemas ao todo no Brasil.**

Eu acho que esses sistemas não vão crescer. Se crescerem será entorno de 10% no máximo. Não tem muito sentido o crescimento desses sistemas como acontece atualmente. São sistemas pesados. Acho que a CPTM em São Paulo, por exemplo, deverá triplicar sua capacidade, de forma a atender realmente à demanda reprimida existente, dando mais conforto ao usuário da ferrovia.

Vejo mais um movimento interno de crescimento do que sua expansão. Sua expansão física poderá acontecer com o VLT que trará grande benefício também, que é diferente, dos sistemas grandes e muito caros que temos atualmente na ferrovia.

Os sistemas de ônibus têm que melhorar muito. Imagina. A China vai levar 300 milhões de pessoas para as cidades nos próximos 20 anos. Então a China está fazendo 1000 km de metrô e dois ou 3000 km de ferrovia.

Então, a China está numa fase que nós estávamos há 30 anos, você imagina botar 300 milhões de pessoas dentro das cidades chinesas, casa, escola, trem, ônibus. Eles estão numa fase de grande expansão. Nós já passamos desta fase. É uma conclusão talvez difícil para meus amigos apaixonados pelas ferrovias, mas é uma coisa real.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: A tendência atual não só na Europa, mas como também na Ásia, é a adoção do conceito VLT para o transporte de média capacidade, ofertando um serviço de qualidade e confiabilidade.**

Isso eu acho que tem futuro no Brasil. Então você pega aqui, por exemplo, nós temos hoje 210 mil km de linhas de ônibus municipal, isso no sistema de acima de 60 mil habitantes, que o que a gente cobre aqui. 124 mil de ônibus metropolitanos e 154 de metroferrovias, isso é o sistema brasileiro de mobilidade, e ele implica no patrimônio que a nossa sociedade investiu, 90 bilhões, nas vias, infra-estrutura metroferroviárias e 17 bilhões em carros e trens do metrô. Por exemplo, no total de R\$ 1 trilhão, porque aqui entra o sistema viário, as vias mesmo, comuns, que é muito pesado. Essa é a leitura que o sistema permitiu a gente nunca tinha feito essa conta, é importante para nós, nós investimos isso aqui para calcular...

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: Quando você fala em sistema viário, que sistema viário?**

As ruas, ruas mesmo. As ruas locais a gente tem um preço mais barato, isso são valores novos. Se a sociedade brasileira tivesse que fazer de novo tudo, nós gastaríamos um trilhão de reais, é uma nota, para fazer tudo. E o sistema metroferroviário nosso, ele está sem 100 bi. Como é que a gente fez isso, a gente pegou o preço mais alto, que é o preço do metrô de São Paulo e do metrô do Rio, que são as estruturas mais sofisticadas, mais caras, e as outras a gente pegou por uma porcentagem desse preço, então acabou, por exemplo, que os trens lá do Nordeste eles têm um valor por quilômetro mais baixo...

Hoje no Brasil cabe cerca de dois mil quilômetros de sistemas de transporte público de alta qualidade, e aí se encaixa os corredores de ônibus, o VLT e os metrô e trens nas grandes cidades. Isso eu acho que é perfeitamente possível, quer dizer, pelo tamanho do Brasil, das cidades, nós estamos hoje com 190 milhões de pessoas e a população urbana de 160 milhões.

Uma parte muito grande dessas pessoas mora em lugares em que o transporte público não é necessário, porque são pequenos. Dos 5.500 municípios brasileiros, no mínimo quatro mil, são tão pequenos que nem o ônibus naturalmente surgiu, nem van, nem nada.

Imagine que teremos 100 milhões de pessoas vivendo nessas cidades brasileiras no futuro e que haverá necessidade de transportes públicos. Essas 100 milhões de pessoas hoje, com a renda baixa, fazem 170 milhões de deslocamentos por dia, 1,7 por pessoa, metade a pé e o resto dividindo automóvel e transporte público. Então, hoje deve ter 55 milhões de passageiros de transporte público por dia e num crescimento vegetativo você vai chegar aí a 65 milhões e vai parar. Isso vegetativo, além de que o automóvel está puxando uma parte disso. Então o Brasil pode crescer e ficar nos 55 milhões e pode até cair a demanda, se continuar o processo de atração do automóvel e da motocicleta. Por tudo isso, o sistema não vai crescer muito.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: Você falou nesses dois mil quilômetros de sistemas de maior qualidade, entre corredores de ônibus e sistemas sobre trilhos - VLTs. Como você vê essa divisão entre eles?**

É como falei no início da entrevista. A tendência desses dois mil quilômetros, por exemplo, muito pouco vai ser em sistemas do tamanho dos trens que a gente tem hoje e dos metrô. Já temos 850 que tem que funcionar bem.

Numa estimativa pessoal, que me parece razoável, estimo em 5% para grandes estruturas, uns 10 ou 15% para VLT e o resto ônibus. Isso não vai nenhuma simpatia, digo, pensando concretamente, se hoje um VLT, que é um espetáculo, custa dois milhões de dólares um veículo, e um ônibus que custa 200 mil dólares que é um

décimo, e a indústria metroferroviária não abaixa esse preço, e a competição internacional e os financeiros e é um sistema que vai custar caro para sociedade brasileira não é crível você imaginar que vai ter 500 quilômetros de VLT no Brasil? É natural que no máximo vai ser assim, 70% em pneus, 20% em VLT e 10% em metrô. Se as cidades brasileiras continuassem crescendo muito rapidamente era outra conta. Se o processo de concentração de renda do Brasil diminuir, e com mais distribuição isso pode mudar. Mesmo com a população fixa, que ela vai parar de crescer, se houver mais distribuição de renda, vai ter mais mobilidade. Você vai ter mais gente precisando andar. Então essa equação pode mudar um pouco se houver distribuição de renda.

Agora falando de São Paulo e Rio de Janeiro, acredito que tinha que investir nos trilhos pesados dessas duas maiores cidades brasileiras. Fazer uma revolução nessas duas cidades, que você consegue em seis anos mudar completamente o contexto, junto com o sistema de ônibus, e é lógico, havendo integração entre os diversos sistemas de transporte da cidade.

A deseconomia, os prejuízos que estão sendo gerados nessas duas grandes cidades são enormes para sociedade. Deveria haver investimento pesado nessas duas grandes cidades, sempre integrado com os ônibus, restringir mais o automóvel, não adianta só melhorar o transporte público, nem só restringir o automóvel, você tem que fazer as duas ao mesmo tempo para conseguir o resultado.

Eventualmente Belo Horizonte, seria a terceira candidata a ter um investimento mais pesado, mas vai parando por aí, na minha lista. Belo Horizonte é a cidade brasileira que está parecida com São Paulo era há 40 anos, quer dizer, um enorme sistema de ônibus. Como é muito concentrada no Centro Histórico, ainda não se espalhou, então você chegou num grau de congestionamento típico de cidade super concentrada, a maior parte dos empregos ainda é no Centro, todo mundo vai para o Centro ou de ônibus ou de automóvel e pára tudo. Então ali eu acho que eventualmente uma mexida estrutural valeria a pena acontecer. Mas nunca seria um grande sistema metroferroviário, a cidade está com 2,5 milhões, vai chegar em 2,8 ou três e vai parar.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: E para os sistemas de VLT, quais são as cidades que você vê com potencial?**

São as cidades que não são tão grandes quanto estas, mas que tem bastante gente. O campo é bem amplo, vai depender de você conseguir abaixar o preço do VLT. Se continuar com um custo elitista, aí vai ser limitado a cidades como Curitiba, Vitória, Goiânia e cidades intermediárias, com um milhão, um milhão e meio, dois milhões de habitantes. São Paulo tem lugares que poderia usar um VLT.

**CBTU - A Cidade nos Trilhos: Isto também vai depender muito também do que cada cidade quer para si. Um sistema que tem qualidade e ofereça qualidade para cidade, que seja mais amigável.**

Eu vejo isso como um ponto importante porque quando a gente começou nossa carreira, a maior parte de nós, nunca pensava na questão urbanística, da estética, da beleza, do conforto, sempre foi uma coisa muito de engenharia pesada, mandar fazer, mandar construir, mandar rodar. Temos que mudar, temos que entender o transporte público futuro como uma coisa bonita, uma coisa atraente, uma coisa que recompõe o espaço urbano e faz as pessoas terem a reação que elas têm aqui nos corredores de ônibus e no metrô de São Paulo. Isso é um patrimônio nosso, isso enriqueceu a cidade, eu tenho orgulho. Essas idéias têm de estar no VLT, que é uma forma de transporte deliciosa de usar, você tem que aproveitar a oportunidade para recompor urbanisticamente a cidade e aumentar a qualidade de vida e a estética. Nós engenheiros temos que aprender que tem de ser dessa forma, não é só botar para rodar, isso não tem mais sentido.