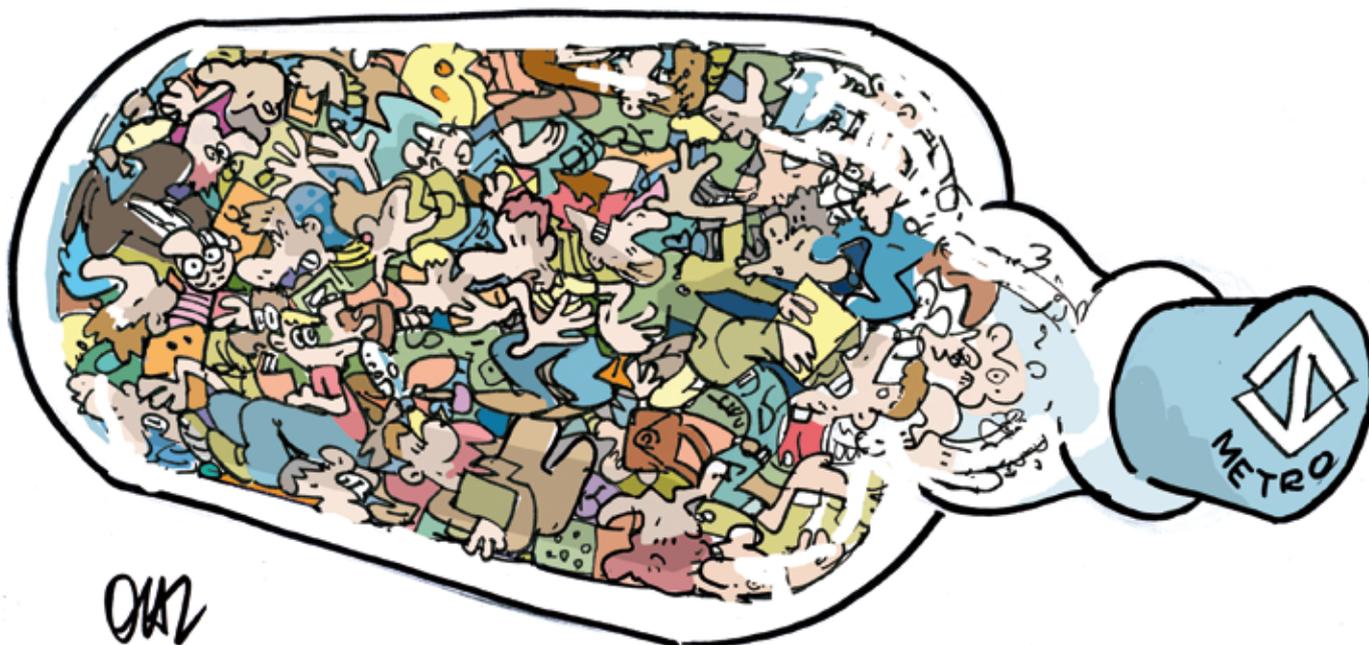


INTERESSES PRIVADOS CONDICIONAM POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO

Maurício Hashizume
Jornalista



A substituição do Plano Integrado de Transportes Urbanos-Pitu 2020 — que tinha como meta para aquele ano a construção de 284 Km de metrô em São Paulo — pelo Pitu 2025, que se propõe construir só 110 Km até a nova data limite, além dos atuais 74 Km, é o indicador mais flagrante do fracasso dos gestores tucanos no setor. A superlotação é recorde no metrô e nos trens metropolitanos. E o governo ainda opta por parcerias com a iniciativa privada (PPPs) cujo principal laboratório é a Linha 4 (Amarela), na qual a concessionária CCR deve arrecadar R\$ 14 bilhões ao longo de 30 anos

O transporte público em São Paulo é pródigo em recordes ingratos. Não há no mundo um metrô mais sobrecarregado que o da capital paulista. Que também exibe uma das menores malhas entre as metrôpoles: apenas 74,3 quilômetros. Dados da própria Companhia do Metrô de São Paulo referentes a 2010 confirmam que cerca de 11,5 milhões de passageiros foram transportados para cada quilômetro de linha construída. Em horários de pico, sete usuários chegam a dividir um único metro quadrado, aglomeração que extrapola os limites máximos recomendados.

No último dia 12 de agosto, o metrô de São Paulo registrou 4.150.447 usuários em apenas um único dia. A superlotação e as sucessivas panes e paralisações enfrentadas no cotidiano das linhas se refletem nos levantamentos de opinião. De acordo com pesquisa do Datafolha divulgada no início de setembro, o metrô da maior cidade do país nunca foi tão mal avaliado. Pela primeira vez desde 1997, menos da metade dos entrevistados (47%) classificaram o meio de transporte como “ótimo/bom”. Os dados comprovam uma queda percentual de sete pontos se comparados aos de 2008.

A mesma pesquisa confirmou que o patamar de desaprovação quanto ao transporte coletivo, de modo geral, continua expressivo: 42%, praticamente o mesmo nível de rejeição recebida pelos ônibus. Apenas 24%

aprovam o sistema, que é considerado o segundo principal problema da cidade, atrás da saúde e à frente da segurança pública.

“Entro com o povo todo empurrando. Está cheio e cada vez mais demorado”, descreve a empregada doméstica Nedina Maria de Jesus da Costa, que transita com frequência pelas composições da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e também utiliza o metrô. Usuário há décadas, o agente de manutenção Roberto da Silva reclama que o sistema inescapavelmente se agrava, sobremaneira a partir das 17

Mário Covas cortou o subsídio de 30% da tarifa do metrô em seu primeiro mandato de governador (1995-1999). O metrô de Nova Iorque tem extensão de 369 Km e seu bilhete recebe quase 50% de subsídios estatais

horas: trechos curtos, que normalmente seriam vencidos em apenas 10 minutos, não são cumpridos em menos de 40 minutos.

“Estamos nos dando ao luxo de perder duas, três ou quatro horas de trabalho todos os dias”, comenta a professora Andreína Nigriello, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP). O prejuízo decorrente da crônica limitação de mobilidade na metrópole é estimado por órgãos oficiais do governo do Estado de São Paulo em R\$ 17 bilhões anuais, mas organizações da sociedade civil que atuam no setor

estimam que a perda seja de R\$ 32 bilhões por ano (e pesquisadores mais pessimistas falam em R\$ 40 bilhões perdidos a cada primavera). Levando-se em conta o custo estimado de R\$ 3 bilhões para a construção de 10 quilômetros de linhas de metrô, a cidade poderia “ganhar” novos 100 quilômetros com a ordem de recursos que está sendo desperdiçada em apenas um ano.

A superlotação só não é maior porque as tarifas repelem os usuários. Sem renda suficiente para se deslocar regularmente pelas linhas do metrô e da CPTM, segmentos da população de baixo poder aquisitivo têm optado por viagens à pé. “A tarifa do metrô de São Paulo (R\$ 2,90) é muito alta”, avalia Alexandre Leme, secretário de relações institucionais do Sindicato dos Metroviários de São Paulo. O governador Mário Covas (PSDB) cortou o subsídio de 30% do preço do bilhete em sua primeira gestão (1995-1999). O metrô

de Nova Iorque, nos Estados Unidos, tem extensão de 369 quilômetros e seu bilhete recebe quase 50% de subsídios estatais. “E estamos falando do coração do capitalismo”, completa o dirigente sindical.

A categoria defende uma tarifa social que tenha como base o valor pago pelos trabalhadores que recebem vale-transporte (6% do salário mínimo) que, em termos concretos, seria metade (cerca de R\$ 1,50) do preço atual cobrado nas bilheterias. O representante dos metroviários lembra que os aumentos periódicos da tarifa têm sido bem superiores

Maurício Hashizume

**Linha Amarela do Metrô: corrida pelo lucro**

aos índices de inflação e aos reajustes salariais. O intenso e incômodo tráfego de passageiros reflete a defasagem de investimentos e o enorme passivo em termos de transporte público de massa. “Com o pouco que foi oferecido de facilidade, o sistema já encheu”, adiciona Leme.

As recentes inaugurações continuam, no entanto, perpetuando uma lógica desigual, conforme realça Andreína.

Enquanto o chamado centro expandido da cidade combina um contingente populacional de maior renda que costuma dispensar transportes coletivos graças à maior oferta de linhas viárias, de metrô e de ônibus, a periferia segue carente de serviços voltados à circulação. Para chegar às áreas mais dinâmicas em empregos, a massa populacional que mora longe precisa chegar até a parte atendida, onde se concentram os meios.

O Pitu 2020 assumia como meta 284 Km de metrô, 300 Km de trens metropolitanos, 560 Km de corredores de ônibus. Já o Pitu 2025, feito para “aniquilar o Pitu 2020”, tem agenda bem inferior: 110 Km de metrô previstos até 2025. Ela está atrasada e dificilmente será atingida

Primeiro dos sete programas desenhados pelo governo estadual nos últimos 11 anos, o Plano Integrado de Transportes Urbanos (Pitu) 2020, publicado em 1999 pela gestão Covas, previa com suas ousadas metas para 2006, 2010, 2015 justamente a formação de uma rede básica e aberta de linhas de metrô para o atendimento das regiões periféricas.

Um dos consultores do Pitu 2020, Csaba Deák, também docente

da FAU-USP, não tem dúvidas de que a situação do transporte “só piorou” após mais de uma década da divulgação do planejamento. As obras da prioritária Linha Amarela, recorda esse pesquisador acadêmico e ex-funcionário da Companhia do Metrô, só começaram em 2005, mas tinham sido previstas para durar de 2000 a 2004.

O Pitu 2020 adotava a lógica da formação de “arcos” externos, que facilitava o deslocamento entre regiões mais afastadas do centro expandido. Essas interligações, destaca a professora Andreína, poderiam ajudar a alterar o padrão de viagens “de fora para dentro” e contribuir

para a formação de outros pólos de emprego e serviços. A perspectiva da valorização e do incentivo à produção por meio do transporte, analisa, segue menosprezada. Ela sublinha que soluções desse tipo foram adotadas em cidades como Madri, na Espanha, onde regiões periféricas foram reorganizadas por meio de conexões de metrô.

Em 2006, a gestão de Geraldo Alckmin apresentou o Pitu 2025, que resgatou justamente a concepção mais condensada na região central.

“O Pitu 2025 foi feito mais com o intuito de aniquilar o Pitu 2020”, opina Deák. O Pitu 2020 assumia como meta para o ano de 2020 a consolidação de um cenário de ampla abrangência: 284 quilômetros de linhas de metrô, 300 quilômetros de trens metropolitanos, 560 quilômetros de corredores de ônibus e 200 quilômetros de pistas para microônibus. Já o Pitu 2025



Superlotação nas linhas da CPTM



Professora Andreína Nigriello

tem uma agenda executiva bem mais modesta (110 quilômetros de metrô previstos até 2025), que já está atrasada e dificilmente será atingida, pois o ritmo de construção é de 1,9 quilômetro por ano.

Além dos dois “Pitus”, houve ainda articulações em torno de outros planos paralelos como a Rede Essencial, a Rede Azul e Rede Distributiva, antes da consolidação do Plano de Expansão 2007-2010, que determinou o trajeto de ampliação da Linha 2 do metrô (Verde). O último plano, da lavra do então governador José Serra, foi o Expansão SP, que incorporou monotrilhos e deu ênfase à Linha 6 (Laranja).

Falta visão de médio e longo prazo e sobram medidas desconectadas e de última hora na área dos transportes públicos, acrescenta Marco Nordi, coordenador do Grupo de Trabalho de Mobilidade Urbana da Rede Nossa São Paulo, que reúne mais de 600 organizações da

sociedade civil que atuam na região que abrange a capital. Seriam exemplos desse descompasso tanto o monotrilho da Zona Leste como a interligação do Aeroporto de Congonhas com o bairro do Morumbi, que sofreram alterações não previstas inicialmente. O monotrilho, pondera o coordenador do GT, está sendo implantando como se fosse mais uma linha de metrô, talvez na tentativa de aumentar a quantidade de quilômetros do sistema. “A capacidade desse tipo de veículo, contudo, é muito inferior”.

Mudanças no meio do processo são comuns, como ficou patente na polêmica em torno do local a ser escolhido para a estação em Higienópolis, uma das áreas mais elitizadas da cidade. A demonstração da resistência de parcela dos moradores contrários à instalação de um ponto de acesso ao sistema próximo à Avenida Angélica, no coração do bairro, suscitou a organização de uma ma-

nifestação de rua, organizada principalmente pelas redes sociais da internet, que acabou contando com a presença física de centenas de pessoas no que ficou conhecido como “churrascão da gente diferenciada”. Na ocasião, representantes do metrô declararam que a estação foi transferida para outro ponto por motivações técnicas.

A Linha 15 (Branca), que teria como final o terminal Tiquatira, poderá agora cruzar a Marginal Tietê e chegar às proximidades da Rodovia Presidente Dutra, na fronteira com Guarulhos (SP). “Falta diálogo e participação popular na tomada de decisões acerca de políticas públicas de transporte. As coisas mudam repentinamente. E ninguém sabe direito o porquê. Esse método obviamente resulta em necessidades não atendidas”, critica Nordi, da Rede Nossa São Paulo.

Demandas empresariais, por sua vez, ocupam o topo da escala de

Daniel Garcia



Professor Czaba Deák

da “fórmula privada” de gestão do transporte público. Segundo projeções financeiras, a concessionária CCR (que tem nas construtoras Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez suas principais acionistas) deve arrecadar cerca de R\$ 14 bilhões nos 30 anos que compreendem o período de contrato.

Para entrar no negócio, a iniciativa privada desembolsou R\$ 1,4 bilhão e cerca de 75% dos custos ficaram, de acordo com contas feitas pelos trabalhadores do setor, a cargo de verbas estatais. Essa mesma perspectiva de corrida pelo lucro e corte de custos compõe o pano de fundo da cratera que se abriu ao

trabalho realizado por companhias privadas.

A falta de providências quanto às evidências de suborno praticado pela transnacional Alstom, fornecedora de equipamentos pesados de transporte, que vieram à tona pelas mãos de autoridades da Suíça, também incomoda a categoria dos metroviários. Pairam suspeitas, ainda, sobre lotes da Linha 5 (Lilás): o Ministério Público (MPE-SP) recomendou que o metrô cancele contratos com “vício de ilegalidades”, após denúncia de conluio entre vencedoras da licitação, publicada pela imprensa.

O governador Alckmin tenta direcionar o foco para as inaugurações e o anunciado desafogo do sistema. Em setembro de 2011 a Linha 4 passou a funcionar em horário integral, interligando as estações Luz e Butantã e incorporando mais passageiros ao sistema através de novos pontos de conexão (linhas Azul e Amarela, na estação Luz; e linhas Vermelha e Amarela, na estação República). Alckmin promete entregar 30 quilômetros de novas linhas

A transição do Pitu 2020 para o Pitu 2025, argumenta a direção do Sindicato dos Metroviários, marca a adequação do planejamento aos interesses da iniciativa privada, contemplados no modelo das Parcerias Público-Privadas (PPPs)

prioridades, denunciam os metroviários. A transição do Pitu 2020 para o Pitu 2025, argumenta a direção do sindicato da categoria, marca a adequação do planejamento ao atendimento dos interesses da iniciativa privada, consagrado no modelo das Parcerias Público-Privadas (PPPs). “O poder público deveria identificar as principais demandas da sociedade

e promover políticas no sentido de atendê-las. O que vemos, no entanto, é uma lógica invertida. Não é o Estado que ‘usa’ o empresariado para viabilizar os interesses coletivos. É o empresariado que ‘usa’ o Estado em prol dos seus propósitos de lucro”, acusa o sindicalista Leme.

Nesse sentido, a Linha 4 (Amarela), que atravessa cobiçadas regiões de significativa densidade populacional e alta renda, vem se constituindo como laboratório prático

lado da Estação Pinheiros (integração metrô e CPTM), na Linha 4, e provocou a morte de sete pessoas. Relatórios técnicos advertiam para o risco do uso de materiais de baixa qualidade na obra. No entanto, o Estado estava impossibilitado de interferir ou até paralisar a construção por conta do contrato na modalidade *turn key*, no qual o contratante (no caso o governo estadual) apenas supervisiona, mas não pode ter nenhuma ingerência sobre o

até o final da gestão e deixar outros 95 quilômetros em construção. O investimento propalado para os próximos quatro anos é de R\$ 30 bilhões, quantia similar à estimativa anual de prejuízo decorrente da deficiente mobilidade em São Paulo.

Para além dos infortúnios do transporte público propriamente dito, ativistas sociais despejam críticas sobre as estruturas viárias voltadas para os veículos automotores de rodagem. Lucas Oliveira,



Usuários de trem na Estação da Luz, em São Paulo

do Movimento Passe Livre (MPL) em São Paulo, enfatiza a diferença oceânica demonstrada por pesquisa do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea): para cada R\$ 1 de financiamento em prol de sistemas públicos coletivos, R\$ 12 são gastos para favorecer o uso de automóveis.

A recente construção de mais quatro pistas novas na Marginal Tietê, na capital paulista, é considerado pelo integrante do MPL como um dos símbolos dessa supremacia, que se contrapõe à bandeira do movimento: “Só a livre circulação de passageiros por ônibus não resolve. É

Na área de transportes, o recuo das políticas estatais urbanas abriu as portas ao reinado absoluto do carro, realça a professora Ermínia Maricato:

“O automóvel nunca teve tanto prestígio. O ‘rodoviarismo’ domina as esferas federal, estadual e municipal”

fundamental que a integração intermodal seja facilitada, inclusive com um incentivo maior ao uso de bicicletas”, defende.

Erminia Maricato, professora titular da FAU-USP, acredita que os problemas do transporte públi-

co e mobilidade estão entre “os mais graves” para pólos de grande densidade como São Paulo, e não é possível dissociá-los das políticas urbanas como um todo. No período da Ditadura Militar houve planejamento para as cidades, ainda que autoritário e mantenedor das desigualdades e da exclusão social. Foi nessa época, marcada por iniciativas como o Plano Nacional de Saneamento (Planasa) e o Banco Nacional de Habitação (BNH), que os metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro foram construídos. A profunda crise da década de 1980 fez com que houvesse o



Professora Ermínia Maricato

desmonte dessas políticas públicas urbanas que, salienta Ermínia, tomaram rumo errático na década de 1990, com a desregulamentação e a ênfase às privatizações. A partir daí, movimentos que se fortaleceram durante o processo de redemocratização passaram a pressionar e influenciar instâncias institucionais, fazendo com que programas de saneamento e habitação, já em moldes mais descentralizados e participativos, pudessem ganhar terreno até o alvorecer do atual século.

No caso mais específico da área de transportes, o recuo das políticas estatais em decorrência da desestruturação dos anos 1980 foi ainda mais dramático, descreve a urbanista. O desmonte abriu as portas para o reinado absoluto do carro como meio de transporte prioritário, a despeito de ser responsável por não mais que 30% das viagens. “O automóvel nunca teve tanto prestígio. O ‘rodoviarismo’ é dominante nas

esferas federal, estadual e municipal”, realça.

Nas palavras de Ermínia, essa prevalência está “inviabilizando” São Paulo e outras grandes cidades brasileiras. Além do desperdício pelo tempo perdido todos os dias no trânsito, a opção preferencial pelo transporte individual desdobra-se no registro de um exército de mortos por acidentes e por doenças respiratórias, diante do comprometimento da qualidade do ar. Os impactos para o meio ambiente também são evidentes, seja na emissão de gases, que agravam o aquecimento global, ou na impermeabilização do solo, que dificulta o escoamento das chuvas e amplia as chances de enchentes. “As pessoas estão se acostumando com tudo isso”, diz a professora. “Trata-se de uma situação patológica”.

Toda política urbana, incluindo o transporte público, vem sendo determinada pela especulação imobiliária, muito mais forte que qual-

quer tentativa de regulação do uso e ocupação do solo. “Esse é ‘o’ negócio: a multiplicação do valor da terra gera fortunas”, aponta Ermínia. Na leitura da professora, que já ocupou o cargo de secretária-executiva do Ministério das Cidades (2003-2005), interesses econômicos de poderosos setores privados (de imóveis, da construção civil e de outros setores da indústria, como a automobilística) se combinam com as ambições políticas indissociáveis ao “prestígio do asfalto” e ao financiamento de eleições, deixando para trás normas legais e planos diretores. Prevalece, então, a avidez por novos empreendimentos, pela pavimentação maior de vias de circulação, pela venda de mais unidades e até pela arrecadação com o serviço de transporte — como se nota na ViaQuatro, do consórcio de empreiteiras CCR, que atua na operação e manutenção da Linha 4 (Amarela) do metrô de São Paulo.

“Quem está ganhando com essa lógica de multiplicação de ‘loteamentos’ ilegais que ‘empurra’ a população pobre para locais distantes de onde ela trabalha?”, indaga a professora, que condena o “exílio na periferia”. Existem regiões inteiras no entorno da capital — como Franco da Rocha, Cajamar e Carapicuíba — em que a maioria absoluta das moradias se encaixa na categoria de ocupação irregular. Mesmo na capital, há uma parcela significativa de habitações ilegais. “Tudo isso desorganiza o espaço urbano e a vida em sociedade”, complementa. “A população não tem mobilidade, não tem lugar na cidade”.

GESTÃO DA “MACROMETRÓPOLE” É NOVA APOSTA DO GOVERNO ESTADUAL

Maurício Hashizume
Jornalista

A criação da Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano é uma das principais apostas do governo estadual para articular e integrar políticas públicas de diferentes esferas (federal, estadual e municipal), inclusive as que dizem respeito aos transportes. A tarefa de fixar marcos legais, diagnosticar gargalos e viabilizar providências de caráter regional foi delegada pelo governador Geraldo Alckmin (PSDB) ao deputado federal licenciado Edson Aparecido (PSDB).

Segundo o secretário, a pasta busca primeiramente deixar para trás o “vazio institucional” da macrometrópole paulista, que engloba um total de 153 municípios que representam 72% da população estadual, 80% do Produto Interno Bruto (PIB) paulista e 27% do PIB brasileiro. “Não há como enfrentar desafios com essas dimensões, de repercussão inclusive nacional. É preciso firmar pactos intergovernamentais e evitar a segmentação de iniciativas”.

A chamada macrometrópole engloba três regiões metropolitanas: São Paulo, Campinas e Baixada Santista; as aglomerações urbanas de São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba; e as microrregiões de São Roque e Bragantina. Pesquisas sobre a movimentação pendular entre o local de moradia e o de

trabalho revelam que os municípios da macrometrópole geram 82% e recebem 84% do fluxo estadual. A capital paulista é o destino de 42% do movimento total registrado.

Além do transporte coletivo público e da mobilidade urbana, a secretaria pretende se debruçar sobre temas como coleta e tratamento de resíduos sólidos, saneamento básico e abastecimento de água. O decreto estadual 52.748, de 2008, define a macrometrópole como espaço de deliberação do Plano Diretor de Recursos Hídricos, em função das nascentes de mananciais que abastecem a região. Para o secretário, “os problemas estão unindo” o governo federal, a administração estadual e as prefeituras. Entusiasmado, ele enxerga nas agendas negociadas uma “reforma da gestão do Estado”, a qual tenderia a resultar em maior eficiência nos gastos públicos.

Por enquanto, o que se tem verificado em serviços vitais como o de saneamento básico e abastecimento de água é um investimento público “muito aquém da demanda”, conforme prognóstico de quem atua na base do setor. De acordo com Renê Vicente dos Santos, que preside o Sindicato dos Trabalhadores em Água, Esgoto e Meio Ambiente do Estado de São Paulo (Sintaema), a

Assessor de Imprensa/SDM

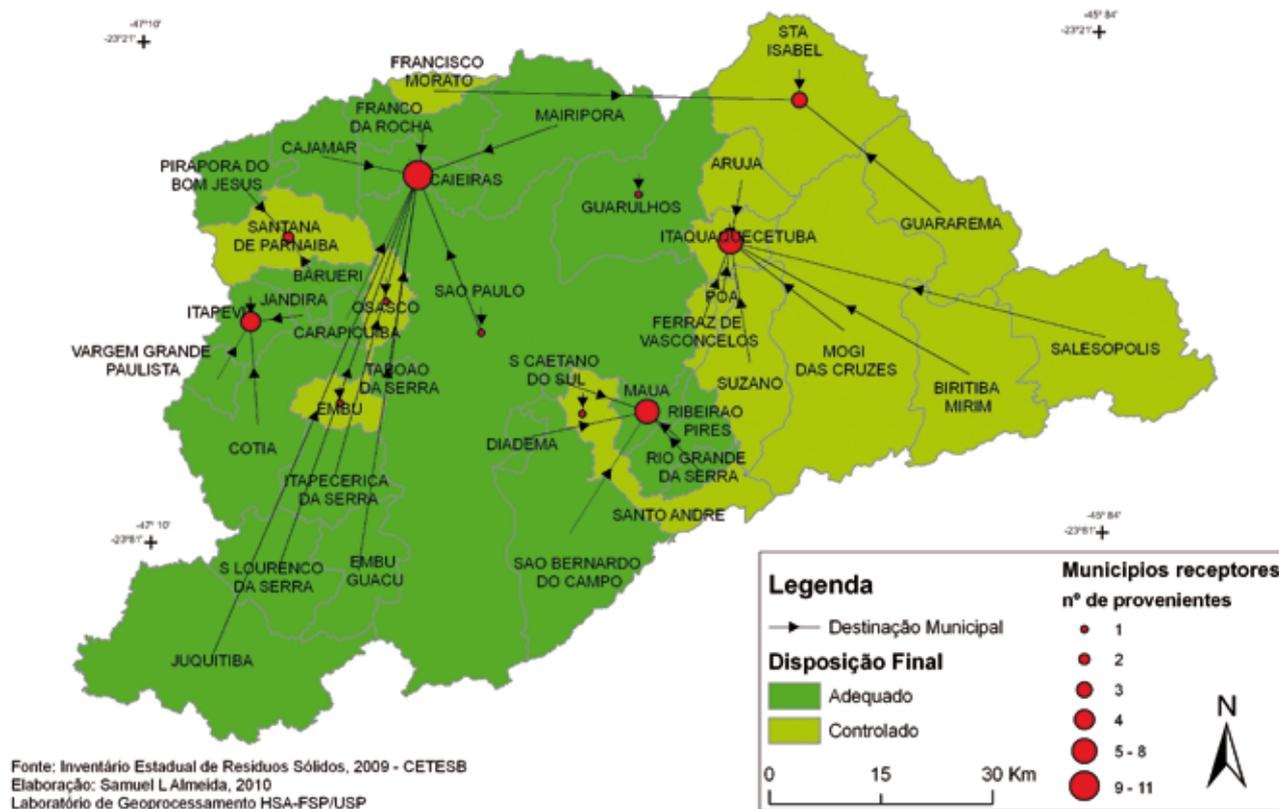


Secretário Edson Aparecido

Sabesp, responsável pelo atendimento de 364 municípios paulistas, tem optado por contratos no regime de PPPs e por terceirizações.

Trabalhadores que realizam o mesmo serviço no mesmo local de trabalho são contratados por empregadores diferentes, com direitos e benefícios distintos. Além disso, há casos de duplicação da capacidade produtiva sem aumento proporcional do número de funcionários. O alto índice de horas extras, acrescenta Renê, é um sinal de que “está faltando mão-de-obra”. O Sintaema pede concurso público para que os atuais 15,3 mil empregados saltem para 18,6 mil, efetivo já autorizado pela Procurado-

Destinação e condição da disposição final dos resíduos domiciliares RMSP - 2009



ria Geral do Estado de São Paulo. “A qualidade do serviço depende também do investimento no trabalhador”, diz o presidente do sindicato. Contatada pela *Revista Adusp*, a Sabesp não se manifestou.

Uma das características da gestão de resíduos sólidos na Região Metropolitana de São Paulo é o transporte a longas distâncias, como destacam Gina Rizpah Besen, doutora pela Faculdade de Saúde Pública da USP, e Pedro Roberto Jacobi, professor da Faculdade de Educação da USP, em recente artigo. O número de municípios que realizam a destinação final em aterros sanitários localizados em outros municípios aumentou de 23,

em 2005, para 32, em 2009.

“As restrições ambientais em 54% do território metropolitano, que se encontram em áreas de proteção aos mananciais, dificultam a instalação de equipamentos de tratamento ou de disposição final de resíduos, e acarretam o transporte dos resíduos para áreas cada vez mais distantes, implicando custos maiores para as municipalidades”, frisam os autores. Estima-se que os 39 municípios do conglomerado urbano sejam responsáveis pela produção de 16.233 toneladas de resíduos sólidos domiciliares por dia, ou quase 6 milhões de toneladas por ano.

A ausência de uma estrutura de planejamento e gestão metropoli-

tana dos resíduos é apontada pelos pesquisadores como “um dos fatores que dificultam uma ação integrada e coordenada entre os municípios e que poderia reduzir custos ambientais e financeiros”.

Erminia Maricato, professora da FAU-USP, salienta o envolvimento de construtoras em empreendimentos de prestação de serviços de coleta de lixo, que seria mais uma demonstração do forte laço existente entre grandes empresas e “providências urgentes ao sabor da ordem paroquial”. Tal combinação acaba por “desorganizar” a macrometrópole, a despeito de qualquer iniciativa de integração. “É muito difícil superar essa conjunção de interesses”.