

Idas e vindas

passado, presente e futuro
da mobilidade urbana no Brasil

Com Eduardo Vasconcellos



*O entrevistado desta edição é **Eduardo Vasconcellos**, engenheiro civil e sociólogo, mestre e doutor em Políticas Públicas de Transporte pela USP e pós-doutor em Planejamento de Transportes pela Universidade de Cornell, nos Estados Unidos. Assessor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e do Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), é autor de Mobilidade Urbana e Cidadania.*

Juciano Rodrigues
Jean Legroux

Juciano Rodrigues - Gostaria que você começasse falando um pouco da sua formação acadêmica, da sua trajetória profissional e como você chegou aos temas que você tem trabalhado ao longo do tempo e atualmente, o tema da mobilidade urbana, claro.

Eduardo Vasconcellos - Eu fiz Engenharia Civil. Depois que me formei, entrei na CET de São Paulo. Trabalhei primeiramente como engenheiro júnior e logo comecei a trabalhar como engenheiro de trânsito, aprendendo a calcular semáforo, fazer essas coisas todas que envolvem a gestão do trânsito na cidade. Essa experiência me deu uma certeza de algo que já desconfiava bastante. Dentro da escola de engenharia, quando eu fiz as cadeiras de urbanismo e outras semelhantes, já achava que transporte não era uma atividade exclusivamente de engenharia, de matemática, etc. Foi então que eu resolvi voltar para a universidade e

fazer sociologia. Passei então a juntar essas duas formações; a de engenheiro e sociólogo. Fiz o mestrado na Ciência Política da USP, com dissertação sobre a história do trânsito em São Paulo. Depois fiz o doutorado em Políticas Públicas. Nesse caso— pelo menos em parte - mudei o tema e fui estudar o problema do transporte das zonas rurais no Brasil para crianças que tinham que ir para escola. Inclusive, esse é um tema no qual eu trabalhei como cidadão por 10 anos, abrindo inclusive uma escola na zona rural. Passei a ser, na terminologia da época, um engenheiro de trânsito. Hoje a gente fala mobilidade. No fundo eu passei a ser, vamos dizer assim, uma pessoa ativa na área. Trabalhei quase 10 anos na CET. Nessa instituição eu desenvolvi uma série de projetos, já incluindo essa visão mais social, que na época não era muito bem-vinda, não se sabe porquê. Dentro da CET tinha muita resistência, inclusive. Mas foi por isso, acredito

eu, que, hoje, a CET é bem mais aberta nesse aspecto. Nesse percurso eu também fiz consultorias pessoais, tanto para empresas como para governos. Para o governo de São Paulo, principalmente. Nos últimos 15 anos, tenho trabalho muito no exterior. Porque eu escrevi muito e criei muitas relações internacionais com grupos de pessoas que trabalham com a mobilidade e que tem um enfoque social e político, que é diferente da abordagem da engenharia. Então acabei trabalhando muito na África e também na América Latina. Principalmente agora que eu sou coordenador do Observatório da Mobilidade da América Latina, que já cobre 29 cidades. Na ANTP, que eu estou há 21 anos, sou assessor da associação e trabalho um pouco com tudo que envolve o que ela faz, estudos, congressos, opiniões, etc. Minha função também é representar a ANTP, mas com essa visão que mistura a técnica de engenharia com o social. E nessa instituição eu coordeno também o Observatório Brasileiro de Mobilidade, que cobre 530 cidades acima de 60 mil habitantes.

JR - Você poderia falar um pouco mais sobre essa sua experiência na África, que eu acho que deve ser bastante interessante e enriquecedora tanto do ponto de vista pessoal como profissional?

EV - Na África, primeiramente, foi interessante porque eu trabalhei em Moçambique, um dos 15 países mais pobres do mundo. Lá eu fui contratado pela Organização Mundial da Saúde, que naquela época tinha acabado de oficializar o tema de segurança de trânsito como um tema de saúde pública. Fique trabalhando lá – entre idas e vindas - uns 2 anos. Foi muito interessante porque é um país em que 70% das pessoas eram analfabetas e, no mínimo, metade até hoje não fala português, mesmo porque os portugueses não foram a todo o território. Os problemas de acidente estavam aumentando muito por causa da entrada de grandes caminhões nas rodovias. Além disso, começava a ter presença da motocicleta e dos automóveis da pequena classe média. Essa é a classe social do país que consegue comprar automóveis muito baratos, de segunda mão, que vem da Ásia ou que compram em Durban, na África do Sul. Foi um experiência bastante interessante para ver como funciona o país. A língua é igual à do Brasil, mas a cultura é muito diferente. Além do que muita gente não fala português, então havia uma dificuldade muito grande de comunicar. Tudo que a OMS fazia, por exemplo, tinha que ser em português e mais uns três dialetos. Nesse contexto, o projeto foi muito interes-

sante, mas no final não deu certo em termos da aplicação. E isso é mais uma coisa que se aprende nesse tipo de experiência. E nós sabíamos o que deve ser feito em termos de segurança de trânsito, não precisamos entrar em detalhes e isso nem é grande novidade, mas é importante destacar que a principal dificuldade era como convencer a elite técnica e política deles de que isso devia ser feito. Foi interessante também porque eu pesquisei e descobri que já existia dentro de Moçambique um grupo importante de engenheiros que tinha conseguido se aproximar do Banco Mundial e que já estava formando uma espécie de microelite, que tomava conta de todo o recurso disponível para os estudos, principalmente com rodovias. Então esse nosso projeto seguiu um curso meio marginal em termos políticos, ninguém dizia que era absurdo, mas ninguém dava importância. O próprio Ministro de Transportes falou: “doutor Vasconcellos, nós não temos dinheiro para nada aqui”. Acontece que eu tinha estudado o orçamento, consultado algumas matérias de jornal, e descobri que tinha uns 300 milhões de dólares todo ano em Moçambique para fazer rodovia, que é o que interessava ao Banco Mundial. Então eu mostrei para ele que o nosso projeto ia custar 9 milhões de dólares. Isso para fazer um trabalho grande de segurança de trânsito durante 6 anos. Portanto era perfeitamente possível. Contudo, eu sei, por informações que obtive depois, que praticamente nada foi feito. Então foi uma experiência muito boa do ponto de vista técnico e humano, mas frustrante do ponto de vista da solução, da aplicação. Já na África do Sul eu participei da discussão anterior à Copa do Mundo¹ para decidir se fazia ou não o corredor de ônibus BRT. Lá se deu também um grande conflito, como acontece no Brasil e também em toda América Latina. Trata-se do conflito que ocorre quando tentam substituir um microempresário, que tem seu próprio veículo e que na África do Sul são milhares, por outro sistema. Ou seja, como substituir essas pessoas, que têm vínculos políticos fortíssimos com políticos locais ou com o Governo Federal, para transitar a outro modelo, que é o modelo mais “abrasileirado”, de empresas formalmente constituídas, com os funcionários tendo direitos trabalhistas, etc. Nesse caso, o corredor acabou dando certo porque o governo federal interferiu e tomou algumas medidas, como mudanças nas leis que permitiram essa transição, embora o corredor hoje esteja com problemas de operação. No estado onde fica a Cidade do Cabo eu fiz dois projetos. Teve um projeto semelhante de um grande corredor de ônibus na Cidade do Cabo que não conseguiu vencer a resistência dos perueiros e acabou não

¹ Copa do Mundo de Futebol de 2010.

se implantando. Além disso, eu fiz um outro estudo mais geral para as Políticas de Transportes do Estado que se chama *Western Cape*. Na África do Sul a experiência foi um pouco diferente de Moçambique, mesmo porque junto com a Nigéria, se não me engano, é o país mais rico da África e, embora tenha uma diferença gigantesca entre as classes sociais, é, obviamente, um país tecnicamente muito mais avançado. Existem umas quatro ou cinco grandes consultoras de transporte na África do Sul. Com muito mais recursos financeiros, é um ambiente mais rico do ponto de vista de informação, de gente que “toma conta”, ao contrário de Moçambique. No entanto, em se tratando de transporte, continua com esse problema dos perueiros. Além do mais, persiste um problema importante do ponto de vista urbanístico, que é triste, mas é a realidade. Falo do espalhamento urbano das cidades da África do Sul provocado pelo Apartheid, onde muitas pessoas eram proibidas de morar na parte central onde moravam os brancos. Então existe um sistema parecido - eu até brinquei - com Brasília, que tem as cidades satélites. Trata-se, então, de um sistema muito caro porque as pessoas moram muito longe e tem pouquíssimo dinheiro para pagar a passagem. Além disso, os trens que os ingleses deixaram estão caindo aos pedaços, tornando o sistema muito difícil operar. Esse é o balanço bem resumido do meu trabalho na África. Considero que foi uma outra lição muito interessante.

JR - A maior parte do sistema construído na África do Sul para a Copa de 2010 era constituído por BRT, correto?

EV - Sim, um BRT, o primeiro da África do Sul e foi projetado por alguns brasileiros, inclusive pessoas que conhecem bem o tema. Foi implantado, criou-se uma empresa ao mesmo tempo que construíram também um metrô. Na verdade, uma espécie de trem bala caríssimo, que liga o aeroporto até o centro de Joanesburgo. Enfim, eles acabaram construindo esse metrô de altíssima qualidade e o BRT como meios mais modernos. No entanto, é importante dizer, continuaram a existir as dezenas de milhares de kombis, microvans, vans, etc.

JR - E esse sistema, vamos dizer assim, informal, concorre com esse sistema...

EV - Eles tentaram e conseguiram pelo menos evitar uma sobreposição. Mas o último relatório que eu li mostra que os perueiros voltaram. Eles voltam como

aconteceu no México, que tem agora discutido como alguns projetos não funcionaram por causa disso. Como aconteceu também no Panamá, com o metrô de Panamá. Ou seja, os perueiros sempre voltam. E isso é uma das causas do fracasso na Cidade do Cabo. O que acontece exatamente é que, politicamente, não conseguem resolver a questão dos perueiros, que querem ficar junto com o corredor de ônibus. São pessoas que tem aquela linha há 40 anos, 50 anos. Isso envolve todas aquelas relações com os políticos locais que mencionei anteriormente.

JR - No caso brasileiro, sobretudo após os anos 50, experimentamos uma espécie de transição na mobilidade, os bondes foram substituídos pelos ônibus ao mesmo tempo que as redes metropolitanas de trem foram sendo desmanteladas e o automóvel parece triunfar a partir da década de 90. Essa transição foi em certa medida caracterizada por idas e vindas da atuação do Poder Público Federal. Como você vê o papel do Governo Federal na questão da mobilidade urbana, visto que normativamente é um tema da alçada municipal.

EV - A mobilidade urbana é um tema da alçada municipal a partir da Constituição de 88. Eu vejo da seguinte forma: eu acho que na década de 30, digo especialmente na constituição de 34, a elite brasileira tomou uma decisão de reorganizar o sistema de mobilidade no Brasil nos moldes dos Estados Unidos. Isso foi, portanto, uma decisão da elite brasileira, que se afastou do modelo europeu e se aproximou do norte-americano. Nesse momento, foi definido que o Brasil precisava ter um sistema rodoviário nacional e que, portanto, a partir da montagem desse sistema apoiado por alguns impostos de grande valor assistimos um crescimento exponencial das rodovias e um desmantelamento lento e progressiva do sistema ferroviário. E a elite brasileira, inclusive a elite recente, que assumiu o poder desde 2003, nunca mudou de posição. O único momento da história em que a elite falou: “para que vai dar muita confusão” foi na crise do petróleo, por que no Brasil, naquela época, um terço das importações era de petróleo, se não me engano. Era, portanto, uma situação insustentável. Então, naquele instante, ocorreu a atuação do Governo Federal, sobretudo por meio do GEIPOT e depois da EBTU. Foram órgãos muito ativos e houve realmente um movimento de mudança do sistema de mobilidade, com a disponibilização de recursos financeiros, inclusive. Um exemplo é o que aconteceu

aqui em São Paulo, o que a gente viveu no corredor do BRT de Santo Amaro, que é de baixa qualidade, mas foi “filho” desse processo. Contudo uma vez que a crise do petróleo arrefeceu, o governo federal novamente se retirou.

JR - E o que você pensa a respeito da municipalização?

EV - Eu sempre defendi a municipalização, sempre defendi o poder maior para o prefeito. Então eu acho que a municipalização é positiva. Na área do trânsito conseguimos isso no Código de Trânsito de 97. Ou seja, tirar do governador o poder do trânsito e transferir para os prefeitos; isso foi muito bom. Agora, em termos de transporte coletivo, no caso das cidades maiores, nenhuma delas tem condição de prover um sistema muito bom porque é muito caro. Então o apoio do governo federal continua sendo muito importante. No entanto, o que é investido não tem sido o suficiente, embora com o PAC tenha ocorrido certa retomada, mas não é nada muito significante. E, nesse aspecto, é importante lembrar que nós vivemos por muito tempo acreditando numa coisa que não é verdadeira, inclusive os especialistas da área. Acreditávamos no discurso muito comum que diz que se o transporte público for bom, as pessoas saem do carro. Isso virou inclusive discurso da mídia. E a gente observa, não só aqui, mas no mundo inteiro, que isso não é verdade. Na realidade, a decisão das pessoas de qual modo usar, não está baseada exclusivamente na qualidade, está baseada também em vários outros fatores; é o que mostram estudos de sociólogos, psicólogos, etc. Então, mesmo que a gente faça esse investimento em transporte público, como foi feito em alguns momentos, as pessoas não mudam de modal automaticamente. Por outro lado, o governo, ou seja, a rigor, as elites brasileiras nunca aceitaram a ideia de cobrar do usuário de automóvel o verdadeiro custo que significa por esse tipo de veículo na rua. Por trás de um automóvel na rua tem um custo gigantesco de construção de vias, depois de manutenção, de sinalização e de toda a parafernália que tem que ser montada, um custo que de certa forma acaba sendo camuflado. As pessoas acham que é obrigação do Governo prover essas infraestruturas, mas, na verdade, você acaba precisando de um sistema viário que corresponde ao dobro do que você precisaria se o uso do automóvel fosse mais contido. Pelo fato de nunca ter havido uma cobrança do custo do consumo do espaço viário, da energia, da poluição, dos acidentes, o sistema pode até ter um ônibus maravilhoso, mas pessoas não vão descer do automóvel para entrar nesse ônibus. Digo isso porque, quando você faz a conta de qual é o custo de desembolso de se fazer uma viagem, que é o

que mais determina a decisão das pessoas, a vantagem continua sendo do automóvel. Assim, chegamos no Brasil, por causa desta política histórica, a quase 100 anos sem esse tipo de cobrança. Chega-se ao absurdo da pessoa com um automóvel gastar um valor igual ou menor do que a tarifa do ônibus para realizar um deslocamento em São Paulo de 7 km ou 8 km. É até possível ver as pessoas dizerem: “mas que absurdo, eu paguei ontem 30 reais para estacionar”. Mas, quando você faz a conta de todo mundo que sai de automóvel no Brasil todo dia, no mínimo 90% das pessoas não pagarão para estacionar. Obviamente, ninguém quer fazer essa conta. Um pequeno grupo paga para estacionar, mas a grande maioria não paga. Em São Paulo, por exemplo, na última pesquisa origem-destino (OD), um dia como hoje, quinta-feira, 1 milhão de pessoas estacionarão de graça nas ruas de São Paulo. Os dados das OD's de outras cidades mostram que é tudo a mesma coisa. Porque sempre foi assim. Então, por trás do uso do automóvel existe um enorme subsídio público, estou falando, inclusive, desse subsídio básico que são as ruas muito largas. As pessoas sempre falam; “mas como as avenidas estão congestionadas!” Mas retirando as avenidas da conta, perceberemos que nas outras vias existe uma sobre-largura, que não precisa existir para efeito de circulação e ela acaba sendo usada para estacionamento gratuito das pessoas. Eu fiz uma conta no meu último livro para saber quanto nos custou fazer essa largura adicional. E cheguei a algo em torno de 300 bilhões de reais nas cidades acima de 60 mil habitantes, que são aquelas consideradas no sistema de informação da ANTP². Esses espaços simplesmente não servem para circulação, mas servem para estacionar automóvel de graça. Esses exemplos dos vários apoios ao uso do automóvel, além, é claro, dos impostos baixíssimos, merecem ser destacados. Apesar das pessoas falarem que pagam muito, aqui em São Paulo, por exemplo, quando se analisa o que elas pagam por dia de IPVA chega-se a o valor 1 real. E no Brasil inteiro, se fizer essa conta, você vai ver que é muito próximo disso, mesmo as pessoas tendo a impressão que pagam uma fortuna quando recebem a conta no início do ano. Em São Paulo há 17 mil km de vias e a sua chance de estacionar sem pagar é no mínimo 90%, ou seja, você vai pagar 1 real por dia para usufruir de tudo isso aí, e as pessoas continuam dizendo; “não, que absurdo eu pagar 1500 reais de IPVA”. Enfim, enquanto a gente não cobrar do usuário de automóvel o verdadeiro

² O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP consiste em banco que agrega mais de 150 dados básicos dos 438 municípios, com 60.000 ou mais habitantes. Mais informações: <http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html>.

custo, as pessoas não descerão dos automóveis para entrar no transporte coletivo.

Jean Legroux - A crise nesse sentido, a chamada crise da mobilidade, a princípio atingirá todos os usuários, inclusive as pessoas que usam o automóvel. Já ouvi alguns especialistas dizendo que hoje a crise da mobilidade é para todo mundo, inclusive para quem era privilegiado com o automóvel, e hoje em dia eles estão também prejudicados pelo aumento de tempo de deslocamento. Mas parece que não é bem assim.

EV - Você tem razão, não é bem assim. Obviamente ninguém gosta de aumentar o tempo de deslocamento e o tempo em São Paulo até que não aumentou muito, aumentou 5 minutos em 10 anos. De todo modo é um trânsito congestionado, é lento. Então não é tão mais confortável usar o automóvel, mas isso não é suficiente para a pessoa mudar. Porque tem outros fatores. Tem o conforto, a privacidade, a pessoa vai ouvir rádio, vai dar carona para alguém, etc. Hoje tem até televisão dentro do automóvel. Há, portanto, uma série de facilidades que faz com que as pessoas permaneçam no automóvel. Na ANTP a gente faz esse esforço de esclarecer as pessoas sobre os custos mencionados anteriormente. E quando você demonstra esse tipo de informação, as pessoas ficam impressionadas, o que não quer dizer que elas vão concordar com a conclusão final, ou seja, que se deve cobrar o custo da circulação do automóvel. Mas ela tem que rever os argumentos quando ouvir isso, então nós fizemos uma conta aqui em São Paulo. Como eu falei, o custo do automóvel é parecido com o andar de ônibus, em torno de R\$3,50. A pessoa gasta de gasolina e com uma probabilidade de 10% de ter que estacionar, com isso você praticamente chega a esse valor. Eu fiz uma pesquisa sobre qual é o custo médio de se fazer isso em Londres, Paris, Berlim e Madrid. Cheguei à conclusão que o custo de se fazer essa viagem em automóvel lá é no mínimo cinco vezes mais do que o transporte coletivo.

JL - Isso com o preço do estacionamento incluído, correto?

EV - Sim, claro. O europeu pode usar o automóvel em qualquer lugar, certo? Mas ele paga um custo muito mais verdadeiro das externalidades negativas que ele gera ao usar um veículo sozinho. Isso faz com que diminua o uso do automóvel, fique mais limitado à noite ou fim de semana. Não é porque euro-

peu ama a natureza, é porque existe essa regra. Por exemplo, no centro de Paris só 1% do espaço para estacionamento é de graça.

JR - Mas essa situação que a gente vive hoje, que você acabou de descrever, tem a ver com o papel histórico do governo federal que nunca demonstrou indícios de que seguiria no caminho contrário ao rodoviarismo.

EV - Claro, inclusive a esquerda no governo em 2003 nunca mudou nem uma linha, continuou incentivando o automóvel. Pior, estimulando ainda mais a motocicleta, que é outra tragédia. Ou seja, a esquerda no poder seguiu a mesma política da elite brasileira de quase 100 anos, não mudou nenhuma vírgula, esse que é o ponto central.

JR - Talvez por isso o transporte urbano tenha estado no centro das reivindicações das chamadas jornadas de junho, como ficaram conhecidas as manifestações que começaram em junho de 2013 no Brasil. Na sua opinião, é possível dizer que houve alguma mudança de rumo após 2013?

EV - Não, mudança de rumo mesmo não aconteceu. Eu acho que houve primeiro um impacto preocupante e imediato de reação da parte da classe política, que foi congelar as tarifas como se a inflação não existisse. Naquele momento foi aliviada a pressão vinda das ruas, mas criou-se um grande problema para o futuro, porque a inflação existe. Nesse ponto, aliás, o governo federal, ao longo da história, sempre atuou para evitar o aumento do custo da gasolina e não o aumento do diesel. Sempre teve muito menos subsídio no diesel do que na gasolina. Desse jeito, a pressão sobre o transporte público, que é movido a diesel, é muito grande. Então, essa reação causou um problema muito grave, que pode colocar o sistema de ônibus frente ao colapso. Mas, por outro lado, eu acho que muito foi bom, principalmente porque a juventude brasileira tomou mais consciência do que está acontecendo. Mas se isso não ocasionar uma mudança na política de financiamento da mobilidade e na política dos custos, que eu acabei de falar, nada vai acontecer. Está certo que em lugares como São Paulo a tendência é dizer que é uma cidade hipercongestionada. Mas, por exemplo, muitos jovens hoje usam muito menos o carro em São Paulo. Mas a tendência geral no Brasil é as pessoas comprarem um automóvel com juros baixos e depois poder estacionar onde

quiser. Enquanto não mudar isso não adianta. Tanto que está caindo a demanda do transporte público e está subindo a demanda de automóvel; e agora subindo a de moto também, que é um outro fenômeno preocupante. Então, não adianta enquanto não puser o dedo nessa ferida, como fizeram a Europa, o Japão, etc. O americano nunca fez isso, é verdade. Mas porque ele tem outra política, e os EUA praticamente universalizaram a posse do automóvel. Mas no Brasil, enquanto não mexer nessa ferida, ninguém sairá do automóvel, que custa o mesmo do transporte público, ou da motocicleta que custa - nesse percurso de 7km - 1/3 da tarifa, ou seja R\$ 1,50. Porque a pessoa vai descer da sua moto e subir num ônibus cheio de gente e ainda pagando R\$ 3,50, se com a sua moto ela paga R\$ 1,50. Ou seja, a gente tem uma política anti transporte público, a favor do transporte individual e que vai completar praticamente 100 anos.

JR - Então a gente toca inevitavelmente na questão da motocicleta. E nós sabemos que é um veículo com vantagens individuais, mas que devido à vulnerabilidade dos usuários tem se tornado uma grande desvantagem social. No Brasil, elas passaram de aproximadamente 4 milhões para 22 milhões entre 2001 e 2014 e você estudou recentemente os efeitos sociais da liberação e do incentivo a motocicleta especialmente no que diz respeito ao aumento do número de mortes. Você poderia comentar um pouco mais sobre esses estudos e se é possível apontar alguma possibilidade de reversão dessa triste tendência.

EV - Esse é um tema muito importante na nossa história. E só lembrando o que aconteceu no resto do mundo. Durante muitos anos, a motocicleta só crescia na Ásia. Quando as sociedades asiáticas se urbanizaram, elas se motorizaram com caminhões, veículos de transporte coletivo de todo tamanho e, também, motocicleta. Então a motocicleta na Ásia fez parte da fase inicial da motorização, o automóvel veio muito depois. Nossa história mostra justamente ao contrário, a motocicleta era um veículo de elite. Era para ser utilizada no fim de semana, eram importadas da Itália, esse tipo de coisa. A partir do momento que se incentiva a motocicleta e que uma grande fabricante se instala em Manaus, os governos passaram a dar incentivos fiscais enormes. A estimativa que uma vez foi feita é que os subsídios e outros incentivos,

como os juros mais baixos, fazem a motocicleta custar 25% a menos do que deveria ser. Então, além de tudo é um bem com muitas facilidades de compra. O que aconteceu, portanto, foi uma decisão de colocar um novo veículo do trânsito; em princípio não tem nada de errado nisso, é possível assimilar outro tipo de veículo que pode ajudar no deslocamento das pessoas. Porque não? Podemos perguntar. Acontece que, como você mencionou, é um veículo que torna o condutor muito vulnerável e isso está documentado no mundo inteiro, a vulnerabilidade do motociclista é a mesma aqui, em Nova Déli, nas cidades da China, etc. E, conseqüentemente, a motocicleta sem dúvida é o veículo mais perigoso em todas as sociedades da terra, inclusive nos ricos.

JR - Por que? Pode explicar melhor isso?

EV - Porque a vulnerabilidade da motocicleta não consegue ser facilmente superada. Se a moto circula junto com outros veículos grandes, em qualquer tipo de colisão, quem vai sofrer mais é o próprio motociclista. E, apesar de existir, toneladas de estudos feitos confirmando essa vulnerabilidade, isso foi ignorado. No Brasil, principalmente depois que a esquerda entrou no poder, isso piorou. Esse populismo de chamar a motocicleta de libertação do pobre é algo horrível. Nesse sentido, nós simplesmente jogamos esse novo veículo no meio dizendo; “olha, por favor, use o capacete, cuidado e tal, agora você será feliz, vai estar livre do ônibus”. Muitos disseram também; “poxa, se pobre não pode ter um carro agora vai ter seu carrinho, vai ter uma motocicleta”. Isso nada mais é que uma irresponsabilidade coletiva absurda. Não só do governo, como dos técnicos, como de todo mundo que deveria ter protestado contra isso. Como eu disse em uma entrevista na Folha, só a escravidão no Brasil foi pior do que a entrada da motocicleta. Me criticam muito por isso, mas eu não encontro nenhum outro fenômeno social equivalente. Estou falando de processos sociais, com decisões políticas, econômicas, etc. A escravidão foi isso, foi decidido escravizar e trazer as pessoas da África. E para a motocicleta decidiram dar subsídio, decidiram por na Zona Franca de Manaus, decidiram dar crédito, decidiram não fiscalizar com rigor, decidiram tudo, é uma política completa. Só a escravidão matou mais gente do que a motocicleta no Brasil. Hoje em dia, são 2,2 milhões de pessoas ou incapacitados para vida toda ou mortas. Qual é o nome disso? Tragédia. Não tem outro nome. Gerou muito emprego? Mentira. Libertou o pobre do quê, se as chances de morrer ou ficar deficiente são tão grandes?. Agora, voltando no

que você falou, a motocicleta é um veículo extremamente conveniente do ponto de vista individual. Se conseguissem coloca-la em um ambiente de trânsito em que a vulnerabilidade dos usuários fosse muito menor, talvez desse certo. Por exemplo, por motivos pessoais eu conheço muito a zona rural. Na zona rural a motocicleta tem um impacto enorme na vida das pessoas e, pelo fato de não haver muitas estradas pavimentadas, é possível ter um pouco mais de segurança. Não tem muita competição pelo espaço. Eu não estou dizendo; “olha, vamos banir a motocicleta do cenário, não.” Eu digo: do jeito que ela foi colocada no trânsito foi uma grande irresponsabilidade. Nesse sentido, não há nada de positivo que justifique essa barbaridade, nem emprego, nem imposto. Só que, quando você olha os dados e documentos de quem entende de motocicleta, em países que passaram por isso por décadas, os asiáticos, as associações internacionais de motocicleta, os manuais de motociclista, você vai ver o seguinte: é preciso reduzir a velocidade da motocicleta. E é fundamental impedir que ela circule junto de veículos muito grandes. Com isso será possível ter um ambiente de trânsito mais seguro e suportável, vamos dizer assim. Mas no Brasil fizemos o contrário.

JL - Você tem informações sobre como é essa questão da motocicleta em outros países? Na Europa, por exemplo?

EV - A Prefeitura de Paris tem relatórios anuais muito interessantes, a “CET” deles é muito organizada. Lá eles têm incentivado o uso da motocicleta no centro da cidade para tentar diminuir um pouco o fluxo dos carros. Mas, se analisarmos dados da própria Prefeitura de Paris, qual é o maior problema de segurança de trânsito no centro de da cidade? É motocicleta. Apesar de todo o cuidado, apesar de se tratar de um país com índices baixíssimos de incidentes de trânsito envolvendo automóveis e pedestres, a taxa de incidentes com moto é muito alta.

JL - E é possível contornar essa situação das motos?

EV - Eu sempre digo: dar sugestões técnicas sobre as questões gerais do trânsito é muito simples: calibrar o semáforo ali, tampar o buraco lá. Contudo, encontrar uma resposta para o que fazer com a motocicleta é muito mais difícil. Podemos dizer: vamos ver o que outras sociedades conseguiram fazer, porque talvez o que elas conseguiram fazer a gente provavelmente

conseguirá. Mas que os outros conseguiram em relação a isso? Muito pouco. Repito, muito pouco. Penso que, enquanto a motocicleta não reduzir a velocidade e não tiver longe de veículos grandes, vai continuar morrendo muita gente. Por exemplo um detalhe, um ponto óbvio: quando se faz o estudo ergométrico do condutor do ônibus e do condutor do caminhão brasileiro – e existem estudos importantes sobre o conforto - se analisa onde colocar o espelho, a cabine do ar condicionado, etc. Ou seja, o motorista de caminhão é muito bem estudado para ele sofrer menos nas inúmeras horas que passa conduzindo o veículo. E o de ônibus é a mesma coisa. No entanto, nunca ninguém se preocupou com a aproximação de motocicletas no trânsito. Quando analisamos os estudos que a CET fez dos pontos cegos do motorista de caminhão em relação à motocicleta, percebemos que ele não vai ver o motociclista se aproximando em muitas situações.

JR - Nem o ciclista, ele também não vê o ciclista.

EV - Não, também não. Ou seja, é algo elementar. Nós temos um trânsito de caminhões, ônibus e automóveis intenso e jogamos a motocicleta no meio, em que ela não será vista pela maior parte dos condutores de caminhão e de ônibus; depois o caminhão passa em cima do motociclista achando que era um buraco e vai embora, e aí você fica possesso de ódio, que absurdo, matou o motociclista e foi embora, mas há casos em que o motorista simplesmente não vê o motociclista. Então, nossa irresponsabilidade é estrutural, ela está no nosso DNA. E a esquerda que esteve no governo, infelizmente, entrou de cabeça também nessa ideia. Ou seja, muita pouca gente hoje apoia algum tipo de restrição às motos, e as pessoas aparentemente acham que morrer ou ficar paraplégico faz parte da vida.

JL - Participei de uma pesquisa de contagem de ciclista em BH e nas zonas periféricas era muito comum pessoas nos falarem que membros da família trocaram a bicicleta pela moto. Eu ouvi muito isso e queria saber se você acha que a moto em lugares periféricos está atraindo os usuários de bicicleta. Isso seria significativo ou é um fenômeno residual?

EV - Aparentemente é significativo. Como eu disse, a motocicleta resolve muitos os problemas individuais. Embora a gente aqui na ANTP defenda o

transporte coletivo e vamos continuar defendendo, reconhecemos que o serviço na periferia é muito pior. Então, se nós morássemos na periferia e estivéssemos passando pelo que eles passam, talvez comprássemos uma motocicleta. E a pessoa então vai comprar porque realmente brigar para entrar em um ônibus, às 6 horas da manhã, todo dia, o ano inteiro, não é uma coisa agradável. Com certeza essa é uma tendência. E, infelizmente, é compreensível. Olha para o Nordeste, por exemplo. A região tem mais motocicleta que automóvel em um grande número de cidades. São comuns as cenas de uma família inteira em cima da moto. Se questionar a pessoa, ela vai dizer: “ah, é curtinha a viagem, não tem problema”. Você pode dizer: “está cheio de caminhão em volta, é perigoso”. Mas o indivíduo diz: “não, tem perigo, sou religioso e Deus não vai deixar que aconteça algum acidente”. Cria-se facilmente uma justificativa porque aquilo é tão atraente, é tão mais conveniente do que ele tem hoje que fica difícil resistir. Minha pesquisa mostrou, por exemplo, que 50% dos condutores de motocicleta no Nordeste não têm carteira de habilitação. Ou seja, não precisou fazer um curso nem pagar treinamento de motociclista. Quer dizer, além de sair ainda mais barato, é um indivíduo despreparado. É uma realidade que favorece a aquisição e o uso da motocicleta, resultado de um misto de ignorância e da falta de informação dos riscos reais.

JR - Nós vimos também que desde os anos 90 algumas mudanças relacionadas a abertura Econômica, a redução do papel do estado e a ênfase do papel do mercado na economia provocaram relevantes impactos nas políticas públicas de transporte. Isso abriu o caminho, além de incentivo as motos e aos automóveis, para o aparecimento de meios informais de transporte público, reconhecidamente degradados e inseguros. É nesse quadro que surgem em muitas cidades o serviço de mototáxi e se prolifera, sobretudo nas periferias, os serviços oferecidos através de vans e Kombis. Agora vivemos um outro momento que é um quadro de crise. O que é possível imaginar em termos de efeito da atual crise sobre mobilidade urbana? A gente vai ter um retorno em massa dessa informalidade?

EV - Um primeiro ponto a destacar é que infelizmente aumentou muito o desemprego nos últimos anos. Com isso muitas pessoas não poderão mais usar o

transporte coletivo, simplesmente porque perdem o vale transporte junto com o emprego. Diminuindo seu uso, consequentemente pode aumentar o uso de formas alternativas e, claro, mais baratas. Essa migração é uma tendência. Seja para o mototáxi ou qualquer meio de transporte coletivo clandestino. Isso acontece muito na América Latina, onde na maior parte dos países o sistema de transporte coletivo ainda é de perueiros. O que aconteceu no Chile - e principalmente na Colômbia - é um fenômeno parecido com o de Joanesburgo e Cape Town. Quer dizer, é introduzido um sistema novo e as pessoas não podem usar porque é mais caro. Então continuam usando o serviço dos perueiros e o número até chega a aumentar, quando percebem que muita gente não pode usar o sistema formal. No caso do Brasil, realmente o nosso sistema de ônibus, isso olhando em termos mundiais, para países em desenvolvimento, é um sistema bom. Quando eu falo isso muita gente me critica. Mas se o parâmetro não é o de cidades como Paris e Berlim, mas cidades dos países em desenvolvimento, o sistema de ônibus no Brasil é bom. É o ideal? Não, de jeito nenhum. Acabei de falar que nas periferias é muito ruim. Então, nesse caso não existiria, a rigor, lugar para um perueiro, mas como nas periferias o sistema é precário e a população brasileira ainda é muito pobre, em geral, muita gente acaba não conseguindo pagar o preço das tarifas, principalmente trabalhadores do setor informal, pois o vale-transporte só cobre os trabalhadores formais. Assim os trabalhadores informais têm que pagar a tarifa cheia, e como estão sempre aumentando as gratuidades para vários tipos de pessoas - muitas delas justificáveis - aumenta o custo. Quem acaba pagando essa diferença é o trabalhador informal, que está todos os dias dentro do ônibus e não tem direito a nenhum tipo de subsídio ou compensação. Portanto há uma tensão permanente que mistura pobreza e serviço ruim na periferia, que permite que formas alternativas tenham lugar. Acho que deveríamos melhorar o sistema de transporte coletivo e ajudar quem não consegue pagar para evitar esse tipo de situação clandestina. Esse custo entraria na conta do que hoje é corresponde ao subsídio para automóveis. Ao mesmo tempo é necessário focar no problema do transporte coletivo nos pontos que ainda são muito ruins. Digo isso porque na média o ônibus brasileiro hoje é um veículo bom. Repito, não é o veículo que você vai encontrar em Berlim, nem no Canadá, mas é um veículo bom. O sistema funciona das 5 horas da manhã até as 11 horas da noite. Se você cair de paraquedas numa cidade brasileira de 60 mil habitantes ou mais, que é onde o transporte coletivo é necessário, você vai ver que a rede de ônibus está praticamente na cidade inteira. Há, portanto, gran-

des vantagens no sistema brasileiro, só que ele é caro para uma grande parte da população, essa é a tensão principal. Dizem: “Ah, não temos dinheiro”. Mesma conversa que ouvimos em Moçambique. Temos muito dinheiro, sim. O problema é que esse dinheiro que é dado pelo Estado brasileiro para o automóvel seria mais do que suficiente para resolver o problema do transporte público. Por exemplo, se fosse cobrado, durante cinco anos, 10 reais desse um milhão de pessoas que estaciona de graça em São Paulo todo dia, terminaríamos de fazer a rede do metrô inteira, que estão tentando terminar há décadas e não conseguem. Ou seja, como pode se afirmar que não tem dinheiro? Veja o caso dos táxis de São Paulo, que transportam uma minoria das pessoas, em torno 300 mil pessoas da cidade, todas elas de renda mais alta. Eles tinham em 2012 um subsídio de 250 milhões de reais e ninguém fala nisso. Essa elite que anda de táxi está sendo subsidiada por nós. Voltando na tua pergunta anterior, embora 2013 tenha sido importante, ele foi muito concentrado numa certa raiva em cima do transporte público e dos operadores que, lógico, há muitos deles que são ruins. Mas não foi gerada uma pressão no sentido de dizer: “olha, vamos mudar o sistema de financiamento da mobilidade”. Nem no sentido de chamar a atenção para a necessidade de parar de subsidiar automóvel desse jeito e de resolver o transporte público, a questão da bicicleta e dos pedestres. Isso não aconteceu e não conseguimos convencer as forças políticas necessárias para botar uma pressão grande no congresso para mudar. Pelo contrário, o Governo Federal manteve a mesma política de privilégio ao automóvel.

JR - Os estudos do mercado de trabalho mostram que o desemprego a informalidade tem uma correlação forte. E parece realmente que essa situação tem uma relação também com a clandestinidade no transporte, pois, como você mencionou, as pessoas acabam não tendo acesso ao transporte formal por conta do preço e da falta do vale transporte...

EV - Não há dúvida, o desemprego e o empobrecimento favorecem a informalidade no transporte. No Brasil, eu não digo que chegaria, como em Bogotá, de você ver as pessoas sendo transportadas em bicicletas. O problema obviamente não é a bicicleta em si, mas a precariedade, com gente circulando, por exemplo, no meio de caminhões, colocando a vista de todos em risco. Mas, a rigor, se isso fosse algo permitido, em muitos lugares do Brasil poderia ocorrer

situações como essa, em que as pessoas pagariam, em vez de 3 reais, 1 real. No caso dos perueiros, além de colocar a vida das pessoas em risco, outro problema é a poluição. Porque o Diesel utilizado é de baixíssima qualidade e é muito poluente, o principal problema da saúde pública relacionado à mobilidade é justamente a utilização desse diesel de baixa qualidade.

JR - Queria aproveitar para falar um pouco sobre as oportunidades sociais e econômicas geradas - ou não - pelo sistema de transporte. Em muitas sociedades urbanas latino-americanas ocorreu a longo prazo, quer dizer, mais ou menos desde a década de 70 uma elevada considerável da renda per capita, entretanto, a desigualdade social tem se conservado muito alta. Em que medidas a superação dessas desigualdades se relaciona com o sistema de transporte ou funcionamento do sistema de transporte?

EV - O fato de você ter um sistema de transporte acessível, de tal modo que garanta o acesso à escola ao emprego, tem um valor enorme para a sociedade, como sabemos, mas é difícil você convencer a sociedade de que é necessário ter um sistema de transporte o mais democrático possível. É claro que em muitas situações o acesso ao local de trabalho, à escola, aos espaços públicos em geral, é resolvido através da caminhada. Mas, em outras, não resolverá. Então o sistema de transporte público de boa qualidade a um custo acessível é essencial para você reduzir as desigualdades. Afinal, sem educação, sem trabalho, sem saúde, as pessoas vão continuar em um circuito de reprodução da exclusão, da pobreza ou da miséria. Aliás o Brasil é “especialista” em reproduzir a desigualdade com muita competência e os problemas de acesso ao transporte público agravam e geram desigualdades. Portanto, nós precisaríamos descobrir um sistema que em vez de custar 1 dólar, custasse meio dólar ou 40 centavos de dólar para o usuário, por exemplo. Nós temos condição de fazer isso, sim. Isso não quer dizer que a gente deveria fazer um subsídio generalizado.

JR - Quando você está falando de subsídio generalizado, está fazendo referência à tarifa zero?

EV - Eu me posicionei contra a tarifa zero. Acho que no Brasil a gente não tem competência para tomar conta de um sistema gigantesco e totalmente gra-

tuito. O Estado Brasileiro, a meu ver, não tem competência para gerir um sistema grande de transporte público de tarifa zero. A chance de perder o controle sobre o custo é muito grande, e em três ou quatro anos o sistema poderia ir à falência completa. Então é preciso tomar muito cuidado. Se esse for o caminho, tudo tem que ser feito de uma forma transparente e com muito controle social. Às vezes são tomadas as decisões no ímpeto de tentar ajudar os que mais precisam, mas acabam jogando dinheiro fora. É preciso buscar a equidade, mas com eficiência. Pode-se dizer que eficiência é um termo liberal, correto? Mas tem um valor importante, afinal, não é porque se trata de um programa social que se vai jogar dinheiro pela janela. Já ocorreram muitos equívocos com políticas de subsídios, com o ímpeto de ajudar os mais pobres. O Nordeste, por exemplo, era o lugar do mundo onde havia a maior quantidade de pessoas indo para escola dentro de um ônibus: teve uma época que todo mundo era estudante, em torno de 40% se declaravam estudantes, quando o normal é 10%. Mas quem eram esses outros 30% que tinham o benefício de estudante? Eram pessoas que não estudavam e que obtinham o benefício de forma ilegal. Ou seja, estávamos jogando dinheiro fora. Em um sistema de tarifa zero, portanto, há um risco enorme de se cair no desperdício e perder o controle. Muitas cidades que fizeram isso tiveram que voltar atrás. Então se for nessa direção nós teríamos seria necessário um sistema de controle público que hoje não existe.

JR - Que possibilidade você vislumbra para a superação da crise da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, é possível imaginar alguma saída?

EV - Eu acho que do ponto de vista político, estamos longe de qualquer perspectiva de superação dessa crise. A elite brasileira não está disposta a enfrentá-la. Volto a repetir, a própria esquerda não mexeu um dedo para mudar. Mas eu sinto que a geração que hoje está começando a questionar a forma como sociedade se organiza, está absorvendo uma coisa muito positiva, que é essa discussão sobre a

sustentabilidade e a igualdade. Falo isso, porque estou há 40 anos atuando nessa área. E a minha geração só conseguiu duas coisas importantes. A primeira, foi fazer o Código de Trânsito de 1997, que definiu a segurança no trânsito como direito, municipalizou o trânsito, e com isso reduziu muito os acidentes, abrindo as portas, por exemplo, para a instituição de políticas cicloviárias, mesmo com muito apoio ao automóvel. Isso proporcionou grandes avanços em termos de gestão de trânsito no Brasil, trazendo também grandes benefícios para as cidades. A segunda foi impedir que o sistema de transporte coletivo regredisse para o perueiro novamente, diante de várias tentativas. Infelizmente não conseguimos barrar o crescimento excessivo do automóvel e da motocicleta. Mas eu acho que a próxima geração vai conseguir, essa é a minha esperança. Não é um problema técnico, sabemos como fazer. Mas insisto, é preciso rever o sistema de financiamento. É claro que em uma cidade como São Paulo, as pessoas têm muito medo que você vá proibi-las de andar de automóvel. E é preciso esclarecer que não se trata disso. É preciso tirar do sistema viário principal em São Paulo, ou no Rio, 30% dos automóveis nas avenidas nos horários de pico. Isso bastaria para garantir aos ônibus uma velocidade melhor, com menos congestionamento, e, portanto, a um custo mais baixo. Hoje a estimativa é que 25% da tarifa do ônibus vem da lentidão causada pelo congestionamento de automóvel. Então as soluções passam por uma revisão do sistema de financiamento e do uso do espaço público para termos melhores condições de caminhar e andar de bicicleta. Mas é preciso dizer que bicicleta nunca será o dominante em termos quantitativos. Em nenhuma sociedade é assim. Então, o transporte público continuará sendo um elemento importante. E ele precisa ter qualidade e regularidade, por isso é importante minimizar o congestionamento. Para minimizar o congestionamento, só reduzindo o uso do automóvel. Esse é o melhor caminho. O problema é que ainda vão vender muito mais carros no Brasil. E as motocicletas também vão continuar crescendo por alguns anos. A princípio comprar automóvel não tem nenhum problema. O problema é o jeito que se usa o automóvel. ■

Juciano Martins Rodrigues é doutor em Urbanismo (Prourb-UFRJ) e mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social (ENCE/IBGE). É pesquisador do Observatório das Metrôpoles e do Laboratório de Mobilidade Sustentável (Prourb-UFRJ). Realizou estágio de pós-doutorado em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR-UFRJ. É coordenador editorial da Revista e-metropolis. juciano@observatoriiodasmotropoles.net

Jean Legroux é pós-doutorando do PROURB/UFRJ e integrante do projeto INCT do Observatório das Metrôpoles sobre questões de saneamento básico e de mobilidade urbana. Doutor em planejamento urbano pelo IPPUR/UFRJ e em Geografia pela Universidade de Lyon 2 (França), com uma tese em co-tutela sobre os projetos de transporte e as injustiças sócio-espaciais no Rio de Janeiro, no contexto da construção da cidade Olímpica.