

ENTREVISTA COM O ENG. E PROF. OSIAS BAPTISTA NETO

Divulgada no Site da ABRASPE em Julho de 2.007

Currículo Resumido de Osias Baptista Neto

Formou-se em engenharia elétrica, em 1.973, na UFMG, e é, atualmente, consultor em engenharia de transportes e trânsito na qualidade de sócio-diretor da Baptista Engenharia de Transportes e Arquitetura Ltda. Reside em Belo Horizonte e coordena o curso de especialização em transporte e trânsito da Universidade FUMEC. Ocupou vários cargos públicos relacionados com transporte e trânsito, destacando-se as Diretorias de Tráfego e Operações da METROBEL, a Diretoria de Transporte Metropolitano no DER/MG, e foi o primeiro Diretor-Presidente da BHTRANS. Criou o grupo <http://br.groups.yahoo.com/group/transporte-transito/> voltado ao debate de problemas de transporte e trânsito no País que, no momento, reúne quase 200 profissionais interessados no assunto.

Pergunta: No passado você exerceu atividades executivas, tendo dirigido órgãos da administração pública ligados aos setores de transporte e trânsito e hoje labuta, também, no magistério, organizando cursos e dando aulas; como sente o poder de influência dessas duas atividades na melhoria do sistema de transporte público de passageiros em Belo Horizonte?

R. Primeiro, obrigado pela distinção da entrevista, que muito me honra. As atividades em si, obviamente, exercem grande influência na melhoria do transporte. A institucional, pelo poder de promover as mudanças necessárias e manter o nível de funcionamento dos sistemas; e a de magistério, pela possibilidade de formar tecnicamente os profissionais do nosso ramo de trabalho. Pelo curso da FUMEC passou a grande maioria dos analistas de transporte de Belo Horizonte, Contagem e Betim, na nossa Região Metropolitana, além de diversos alunos de cidades do interior. Hoje diversos ex-alunos ocupam posições de grande influência na área, na qualidade de diretores, gerentes, coordenadores, entre outras.

Como professor e consultor, e tendo passado pelos lugares por que passei em órgãos gestores, acredito que qualquer poder de influência que eu ainda possa ter deve-se certamente às relações estabelecidas ao longo de minha vida, e que minha responsabilidade com a melhoria do transporte e do trânsito, especialmente com respeito à segurança, permanece a mesma. Mudam as formas de atuação.

Pergunta: Em “[A experiência de Bogotá em tornar a Cidade mais Feliz](#) cita-se que em estudo feito em 2004 sobre transporte urbano na Alemanha os psicólogos descobriram que quanto mais longo o tempo gasto no ir e vir do trabalho, menor a satisfação geral de se viver, chegando a não compensar até mesmo salários mais altos. Por outro lado, perguntava-se por que os norte-americanos continuavam comprando casas em subúrbios distantes? O psicólogo Daniel Gilbert, de Harvard, sugere, como resposta, que isso se deve ao fato de nós humanos não sermos bons em prever o que nos fará mais felizes. Perguntamos como conciliar a liberdade democrática no Brasil com essas afirmações no desenvolvimento de um sistema de transporte urbano de passageiros mais humano e eficaz?

R. Sinceramente não sei. Acho difícil comparar-nos a esses dois povos, diferentes entre si em cultura e consciência social, semelhantes em nível de renda e tão diferentes do povo brasileiro. Ainda não estou certo se o povo brasileiro consegue definir com clareza as suas aspirações, seus direitos e deveres. A perversa concentração de renda em nosso

país faz com que a ocupação das periferias, salvo algumas exceções, se dê basicamente por insuficiência de renda, ao contrário dos americanos. O sentimento de inevitabilidade da pobreza e de aceitação das dificuldades decorrentes dela faz com que o brasileiro de menor condição socioeconômica ache normal andar uma hora ou mais de ônibus diariamente para ir trabalhar, muitas vezes lutando apenas por ter o transporte, quase que independente da sua eficácia.

Pergunta. Tudo indica que nas grandes metrópoles do mundo ocidental o sistema de pedágio urbano é a única ferramenta democrática de se reduzir o uso de automóvel em nossas congestionadas cidades. Começou em Singapura, uma cidade-estado, estendeu-se mais recentemente aos países escandinavos, em que se destaca o sistema da Cidade de Estocolmo, instalou-se, também, com sucesso em Londres, e agora, Nova York cogita adotá-lo. Em Estocolmo e em Londres a população se manifestou favoravelmente por meio de plebiscito. Você acredita que no Brasil haverá condições de se implantar esse sistema semelhante também? E por quê?

R – Atualmente, não. Primeiro, porque o Brasil atravessa uma fase de total descrédito das instituições públicas, o que faz que qualquer iniciativa no sentido de se criarem novas taxas de utilização de quaisquer bens ou serviços públicos seja recusada pela população. O pedágio rodoviário ainda não é totalmente aceito, independente dos resultados de melhoria do sistema viário concessionado. Segundo, porque infelizmente nosso país privilegia as exceções; enfatiza a esperteza individual sobre o bem comum. Vê-se isto na política, na publicidade, na vida pública, com reflexos imediatos no comportamento da sociedade. É necessária uma enorme mudança de postura e não sei se isto é possível. Terceiro, a maioria dos gestores de trânsito não esgotou as ferramentas operacionais de manutenção dos níveis de congestionamento. A fiscalização é insuficiente, mal dirigida, praticamente inexitem campanhas permanentes de conscientização dos motoristas e pedestres e o transporte público em geral deixa muito a desejar. Em nenhuma cidade o motorista tem a consciência de que para o trânsito fluir bem e com segurança todos têm de abrir mão do comportamento individualista. Neste caso a implantação do pedágio pode ser uma forma de resolver o problema, mas sem dúvida uma forma que demonstra a incapacidade dos órgãos gestores de controlar os motoristas infratores. Algo como o professor que coloca todos os alunos de castigo, quando não consegue manter a disciplina da turma, punindo igualmente os alunos mal e bem comportados.

Pergunta: Hoje a tecnologia disponível permite que usuários do transporte público tenham os horários e trajetos percorridos identificados e quantificados. Você é favorável que as tarifas sejam ajustadas aos custos reais de prestação de serviços? Caso negativo, por quê?

É uma situação complexa. A população de baixa renda escolhe o local de moradia tentando equilibrar os três maiores gastos familiares: moradia, alimentação e transporte. Como alimentação varia menos e não são necessariamente adquirida na região de residência, os custos de moradia e transporte são as principais variáveis dessa equação. Quanto mais longe do centro, menor o custo de moradia e maior o preço do transporte. O ajuste das tarifas aos custos reais do serviço penaliza diretamente as populações de mais baixa renda, que são obrigadas a morar na periferia por razões econômicas, excetuando-se os enclaves de favelas próximos aos centros. Por outro lado, a

implantação de mecanismos de compensação ou de tarifa única, com subsídios cruzados, desequilibra a equação, tornando a periferia mais atrativa, pela redução do custo de transporte, e fazendo com que as regiões subsidiadas cresçam mais que as regiões que subsidiam, obrigando a reajustes tarifários maiores que a inflação. Não vejo saída que não inclua a redução da carga tributária dos transportes públicos e o aporte de recursos governamentais como subsídio, aliados a um maior controle do uso do solo e a um planejamento metropolitano que considere efetivamente esta questão.

Pergunta: Costuma-se afirmar que o trânsito nada mais é que a parte real do serviço de transporte. Por outro lado, é fato notório que a inflexibilidade nos horários dos serviços leva a picos de demanda que, se melhor distribuída ao longo do dia, reduziria o congestionamento. Como explicar o abandono da flexibilização de horários nas atividades urbanas?

R. O escalonamento de horários em alguns casos reduz os períodos em que atividades diversas se comunicam, reduzindo a eficiência de alguns serviços. Acredito que a concorrência vem levando às adequações dos horários de trabalho ao interesse dos clientes, como no caso dos bancos e de alguns setores do comércio. E novamente o interesse dos grupos prepondera sobre o interesse coletivo.

Pergunta: Quais as razões dos serviços públicos nos seus três níveis não se aglomerarem junto aos corredores de transporte público em nossas cidades?

R. Razões históricas, de falta de planejamento de uso do solo, motivações políticas e certamente pouca preocupação com o transporte e com o trânsito.

Pergunta: Visando a reduzir os acidentes rodoviários, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN adotou a Resolução 214 que obriga a que todos os medidores de velocidade sejam visíveis e o motorista, além de ser claramente alertado sobre o limite de velocidade, também seja informado que logo adiante haverá um medidor de velocidade. Qual a sua opinião sobre essa Resolução do CONTRAN?

R. Numa única palavra? Criminosa. A resolução, buscando ser boazinha com os “pobres” infratores, simplesmente definiu quais as são as placas de regulamentação de velocidade que precisam ser obedecidas e quais não precisam. Pelo CTB só se pode multar se houver o medidor de velocidade e o medidor tem obrigatoriamente de ser sinalizado, conseqüentemente não havendo sinalização do medidor não se pode autuar as infrações. Significa que na quase totalidade do sistema viário brasileiro os motoristas decidirão que velocidade podem desenvolver, independente da sinalização, sem nenhuma (nenhuma mesmo!) possibilidade de fiscalização. As mortes decorrentes disso são responsabilidade da resolução e daqueles que a assinaram.

FIM