

TREM METROPOLITANO

A remodelação das linhas B e C da CPTM

Homero Gottberg Fagundes

Analista de Processos e Licitações da CPTM



O ponto de partida deste artigo é a dissertação de mestrado *O trem metropolitano da ferrovia paulista - o papel da política na melhoria dos transportes*, defendida em 1997 na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

O governador Mário Covas obteve algumas vitórias ao dar à Secretaria dos Transportes Metropolitanos um caráter estratégico. A lenta porém efetiva retomada das obras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e a quebra de resistências entre o staff desta e o da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô),¹ permitem-me visualizar, enquanto funcionário a serviço dos usuários do trem, que é possível realizar a engenharia política necessária para superarmos os obstáculos econômicos do presente.

Minha dissertação modestamente registra o trabalho de remodelação das linhas do trem metropolitano da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) na Grande São Paulo, as atuais linhas B e C da CPTM, realizado nas décadas de setenta e oitenta. Procura mostrar que necessariamente existe a interação de fatores econômicos e políticos quando projetos desta natureza são executados.

HISTÓRIA

Até o início da década de noventa, as atuais linhas B e C da CPTM eram geridas pela Ferrovia Paulista S.A. - Fepasa, sob os nomes de Oeste e Sul, respectivamente. O trabalho de remodelação que foi efetuado permitiu que estivessem em estado razoável e com avaliação positiva² quando foram oficialmente entregues à CPTM em 1996.³

1. A palavra "metrô" será utilizada em minúscula quando nos referirmos ao meio de transporte, e em maiúsculas (Metrô) nas referências à Companhia do Metropolitano de São Paulo.



www.antp.org.br

Ao final da década de sessenta, as três esferas de governo (federal, estadual e municipal) entraram em acordo sobre a necessidade de prover São Paulo de meios de transporte de massa eficazes. A metrópole crescerá⁴, e com ela os problemas de trânsito.

Os trens de subúrbio operavam em condições precárias. Um dos sistemas era o da Estrada de Ferro Sorocabana, assumido a partir de 1971 pelo governo estadual através de sua recém-formada companhia ferroviária, a Fepasa. Reunindo a gestão de cinco ferrovias de longo percurso – Sorocabana, Paulista, Araraquarense, São Paulo-Minas e Mogiana – a Fepasa, que obtém a maioria de suas receitas do transporte de cargas, preocupou-se em melhorar o serviço de trens de subúrbio da capital.

O consórcio Engevix-Sofrerail foi contratado, apresentando, em 1973, o Plano de Remodelação dos Subúrbios, que começou a ser implantado no ano seguinte.

Neste íterim (1974), a Prefeitura conseguiu inaugurar a primeira linha de metrô (Norte-Sul, a atual linha 1 - Azul), com a consultoria do consórcio Hochtief-Montreal-Deconsult (HMD). Logo em seguida, a gestão da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) foi transferida ao governo estadual.

O primeiro trecho do trem remodelado da Fepasa é inaugurado pelo governador Paulo Egídio Martins em 25 de janeiro de 1979. De São Paulo (estação Júlio Prestes), passando por Osasco e chegando até Carapicuíba (estação Santa Terezinha), o novo trem-unidade elétrico (TUE) agradou. Em poucos anos, a demanda atendida se expandiu, como podemos observar pela tabela a seguir.

Se antes de ser remodelado, o antigo subúrbio transportou apenas 24,6 milhões de passageiros durante todo o ano de 1978, ou 2 milhões por mês (volume que atualmente o Metrô transporta por dia), logo após, seu movimento aumenta 77,5%.

O esforço de uma década trouxera um bom resultado. As dificuldades já superadas mantinham a expectativa de que o cronograma de obras seria mantido nos anos oitenta. Indiretamente, isto poderia estimular a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) a também aportar recursos para o trecho de subúrbio da Estrada de Ferro Santos a Jundiá (linha No-

2. Todas as pesquisas ANTP/Gallup sobre imagem dos serviços de transporte coletivo realizadas entre 1988 e 1997 com os usuários (ver bibliografia) apresentam dados positivos para as linhas da CPTM herdadas da Fepasa (maior número de respostas "excelente" e "bom" do que "ruim" e "péssimo").

3. Lei Estadual 9.342 (fevereiro de 1996).

4. A Grande São Paulo (39 municípios) atingiu 8,1 milhões de habitantes em 1970, segundo o Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) in Emplasa (1994).

roeste-Sudeste, atuais linhas A e D da CPTM), e Central do Brasil (linhas Leste-Tronco e Leste-Variante, nossas atuais linhas E e F). Comentava um articulista do *Jornal da Tarde*:

“...estamos superando aquela fase de divergências e ciúmeiras que levava a administração federal a encarar com displicência e pouco-caso o desenvolvimento dos sistemas ferroviários de transporte de massa na Grande São Paulo. ... Além do programa da Refesa [RFFSA], da Fepasa e do Metrô, tivemos também, recentemente definido, o plano municipal de implantação das redes de trolebus e de corredores para ônibus, de forma integrada às modalidades ferroviárias”.⁵

Tabela 1
Passageiros transportados/ano pelo trem metropolitano das linhas B e C da CPTM 1977-1995

| Ano | Linha B Júlio Prestes a Itapevi (inclui Amador Bueno) | Linha C Osasco a Jurubatuba | Total viagens | var. % rel ano anterior | Índice base: 1979=100 |
|------|--|-----------------------------------|------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1977 | | | 30.841.407 | | 70,5 |
| 1978 | | | 24.644.490 | -20,09 | 56,3 |
| 1979 | | | 43.740.298 | 77,49 | 100,0 |
| 1980 | | | 56.413.137 | 28,97 | 129,0 |
| 1981 | | | 57.511.057 | 1,95 | 131,5 |
| 1982 | | | 56.166.581 | -2,34 | 128,4 |
| 1983 | | | 64.966.200 | 15,67 | 148,5 |
| 1984 | | | 79.040.638 | 21,66 | 180,7 |
| 1985 | | | 86.731.479 | 9,73 | 198,3 |
| 1986 | | | 94.529.071 | 8,99 | 216,1 |
| 1987 | | | 101.932.168 | 7,83 | 233,0 |
| 1988 | | | 92.375.968 | -9,38 | 211,2 |
| 1989 | | | 111.938.629 | 21,18 | 255,9 |
| 1990 | 97.106.029 | 14.136.180 | 111.242.209 | -0,62 | 254,3 |
| 1991 | 98.450.229 | 14.247.562 | 112.697.791 | 1,31 | 257,7 |
| 1992 | 94.655.129 | 14.785.674 | 109.440.803 | -2,89 | 250,2 |
| 1993 | 90.026.077 | 14.873.612 | 104.899.689 | -4,15 | 239,8 |
| 1994 | 86.513.579 | 15.056.979 | 101.570.558 | -3,17 | 232,2 |
| 1995 | 89.594.035 | 16.318.246 | 105.912.281 | 4,27 | 242,1 |

Fonte: CPTM (Sistema Oeste (ex-Fepasa)) Div. Eng^o Operacional.

5. Jornal da Tarde, 24/09/1979, *Melhora dos transportes na capital paulista*, (articulista não-identificado).



www.antp.org.br

A visão integradora, buscando realçar as virtudes de cada modal, teve um bom momento em 1979. A Fepasa inaugurava a linha Oeste, o Metrô já finalizava estações de mais uma linha, a Leste-Oeste. Como estímulo indireto, o aumento abrupto dos preços internacionais do petróleo (“segundo choque do petróleo”) chamava a atenção para os transportes movidos a eletricidade.

Mas as coisas não foram tão fáceis. A conjuntura econômica estava complicada. Este período foi marcado pela reviravolta nas possibilidades de financiamento externo aos projetos de investimento brasileiros. Após um bom tempo em que havia dinheiro, o que permitiu que muitos investimentos se realizassem, a comunidade financeira internacional passou a exigir o pagamento de dívidas contraídas.

O momento político era de lenta transição para a normalidade institucional. O general Figueiredo, que tomou posse naquele ano (1979) e seria o último presidente militar, teve que governar enquanto o aparato repressivo do regime militar era desativado, o que permitiu algumas ações políticas de trabalhadores, até então reprimidas.

Eventos econômicos e políticos, portanto, se refletiram de forma contraditória nos destinos das verbas destinadas ao transporte coletivo. Se por um lado era importante melhorar as condições de vida das classes sociais menos favorecidas para amortecer a insatisfação política que deixava de ser latente, e o segundo choque do petróleo estimulava o uso de veículos elétricos (como o trem), a pressão para a criação de superávits para pagamento de dívidas reduzira o montante de dinheiro à disposição dos planejadores em transporte.

Foi preciso acionar o freio. A diretoria da Fepasa teve que abrir mão do cronograma inicial, que previra a transformação da quase totalidade da Estrada de Ferro Sorocabana – linhas Tronco (Oeste) e Variante (Sul) – em linhas de trem metropolitano, o que apagaria de vez o estigma do “trem de subúrbio”.

Mesmo assim, em 1982, ao final do mandato do governador Paulo Maluf, o trem pôde ser inaugurado até a estação Itapevi (na linha Oeste) e até Pinheiros (na Linha Sul). São Paulo preparava-se para as primeiras eleições diretas para governador após duas décadas, o que certamente influenciou na conclusão das referidas estações. A demanda atendida subiu para 56 milhões de passageiros/ano (ver tabela 1).

A linha Oeste se consolidava, pois ao longo da década de oitenta recebeu vários melhoramentos e todas as suas estações entre Júlio Prestes e Amador Bueno (município de Itapevi) foram implantadas.

Mas a linha Sul apresentava resultado decepcionante. Concluída de Osasco a Pinheiros, poderia ser um meio eficaz de transporte até o

centro de São Paulo se integrada à planejada Linha 4 do Metrô.⁶ Mas isto ainda não ocorreu, o que a faz atender apenas à baixa demanda local e às poucas linhas de ônibus integradas.

O governador Montoro, que assumiu em 1983, conseguiu estendê-la por mais onze quilômetros, até as proximidades do largo Treze de Maio, ponto de convergência de ônibus no distrito de Santo Amaro (zona Sul paulistana), mas não logrou construir as sete estações intermediárias que estavam projetadas, lacuna que tem sido uma das preocupações da CPTM, como relatamos a seguir. A região em seu entorno hoje abriga grande quantidade de edifícios comerciais e a população residente na Zona Sul (subdistritos de Santo Amaro e Capela do Socorro) cresceu de 500 mil para 2,4 milhões entre 1970 e 1990.⁷

Com a inauguração, em 1987, da estação Jurubatuba, a linha Sul ganha sua conformação atual em termos comerciais, pois as estações inauguradas após essa data – Interlagos, Grajaú e Varginha – ainda operam gratuitamente e com poucas viagens. Em 1991, o trem metropolitano chegou a transportar 112,7 milhões de passageiros, número que se estabilizou até 1995, quando transportou 105,9 milhões, dos quais apenas 16,3 milhões pela linha Sul (tabela 1). Neste ano (1995) o metrô transportou 694,0 milhões (ver Metrô 1996).

Desde 1994, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) esforça-se para tornar atraente a linha Sul, a atual linha C, que será convertida na linha 7 - Celeste - do metrô. Além disso, é grande a luta para finalmente interligá-la às estações do Metrô em Pinheiros e em Santo Amaro, através das futuras linhas 4 - Amarela e 5 - Lilás, respectivamente. A construção do trecho Capão Redondo/Campo Limpo/Santo Amaro, a ser integrado à linha 5 do Metrô, é encargo da CPTM. Espera-se que o clima de diálogo entre as duas companhias se mantenha elevado, para que algo mais saia das pranchetas e passe a servir à sofrida população usuária.

PERSPECTIVAS ECONÔMICO-POLÍTICAS

Em junho de 1997, sob o efeito da rachadura na ponte dos Remédios - que liga São Paulo a Osasco - que interrompeu por alguns dias o fluxo normal de veículos na marginal Tietê, o Jornal Nacional da *TV Globo* anunciava “o enfarte da metrópole”. De fato, em uma cidade que privilegia o transporte individual, a impossibilidade de trânsito de veículos particulares ou coletivos de baixa capacidade (ônibus e vans) parece o colapso final, mesmo que o metrô e o trem estejam funcionando normalmente.

6. O projeto da linha 4 do Metrô prevê a integração ao trem na estação Pinheiros.

7. Conforme relatamos em Fagundes (1997).



www.antp.org.br

Proporcionar qualidade de vida a esta população que aqui reside depende primordialmente de um esforço conjunto, supra-instâncias de poder (municipal, metropolitano, estadual e federal). A execução de projetos de transporte de massa inicia-se pela política, pelo respeito aos ciclos eleitorais. Assumir esta realidade torna as coisas mais fáceis, inclusive para nós, economistas. Estamos pressionados a demonstrar resultados aos governantes, cujo mandato dura quatro anos.

A análise deve levar em conta fatores importantes, como a situação financeira dos executores e dos gestores das obras, as necessidades da população face à má distribuição da renda entre as diversas classes sociais, as metas de médio e longo prazo existentes. Neste contexto, nosso trabalho dissertativo procurou entender a mecânica das decisões políticas que conseguem fazer com que determinadas obras definidas como “importantes” sejam, no momento seguinte, paralisadas, e outras, inicialmente “secundárias”, reclassificadas como “urgentes”.

O trabalho político de convencimento da necessidade de obras tem como obstáculo a ideologia dos diversos grupos. Definida como o conjunto de idéias que cada ser humano reúne e carrega dentro de si, que o faz assumir posturas frente às indagações que naturalmente aparecem ao longo de sua vida, a ideologia pode impedir o progresso coletivo. No momento, enfrentamos a “cultura do automóvel” (objeto da tese de Gessé Marques Júnior, 1997), que leva muitos a considerar impossível viver sem um automóvel particular e que o transporte coletivo é algo de padrão inferior. A cada dia, mais e mais paulistanos desejam, de forma ardente, possuir um veículo que dirijam para qualquer lado. Algo que transcende a necessidade física de deslocamento, que faz parte de subjetiva necessidade emocional. Além disso, o consumo de automóveis movidos a gasolina, diesel ou álcool tem sido propagandeado incessantemente pela indústria automobilística, às voltas com uma “capacidade de produção bem maior que a necessidade do mercado”, como observou Joelmir Betting (1997). Posturas que atrapalham o apoio que as classes mais abastadas poderiam dar ao metrô, ao trem e ao ônibus.

Da mesma forma, se o agir político for considerado como algo de posse exclusiva de nossos representantes, algo que não é de nossa competência, continuaremos a comprar nossos carros sem nenhuma preocupação com o meio em que vivemos. Pouco tem nos importado que a poluição metropolitana seja causada em grande parte pelos automóveis. Fomos educados a apenas lembrar que o Estado nos impõe limites e regras e, portanto, que se responsabilize pelos problemas.

Uma das principais idéias que sustentam este modelo é a de “propriedade”. Apesar do projeto do novo Código Civil Brasileiro, praticamente

aprovado no Congresso Nacional, estabelecer que “a propriedade deixa de ser considerada um bem que beneficia o indivíduo para ganhar função social”, segundo informa Silvana de Freitas (1997), a escritura de um imóvel e o certificado de posse de um automóvel proporcionam segurança e intimidade ao seu detentor, que quase desaparecem quando se depende de terceiros para morar ou para se locomover.

Apesar disso, é imperativo avançar. Ao servidor público, é dada a oportunidade de preocupar-se com a questão. De seu equacionamento, depende a manutenção de condições vitais para aqueles que não conseguem pagar mais por transporte diferenciado. O que é melhor, um bom sistema básico de transporte metropolitano ou excelentes níveis de atendimento apenas para alguns?

Muitas vezes, o desejo de igualdade não é operacional. Ignorar a força econômico-política do “bloco no poder”, conceito desenvolvido por Nicos Poulantzas (1977), impede a ação mais coerente quando obras importantes são postergadas. O fato da demanda potencial da linha 4 do Metrô ser maior do que a do túnel sob o Parque do Ibirapuera, em termos de pessoas beneficiadas, não impediu que esse fosse construído e aquela nem começasse a ser implantada. Além das vaidades existentes entre as administrações do município e a do Estado de São Paulo, ainda é preciso ver quem e não apenas quantos receberão determinada benfeitoria.

Romper de chofre o vínculo entre aqueles que produzem os recursos, as empresas, e aqueles que requisitam uma parte desses para trabalhos de cunho coletivo, os governos, é arriscado e pode ser contraproducente. Todavia, os administradores públicos devem tentar obter algum grau de autonomia para agir em prol da sobrevivência do todo, ou seja, da metrópole paulista e seus cidadãos. Inserido em um contexto capitalista, encarregado de amenizar conflitos, o setor público, no caso o governo de São Paulo através de suas estatais, tenta superar obstáculos e implantar benfeitorias coletivas.

A economia está muito presente nestas considerações, ao contrário do que possa parecer a alguns, pois a longo prazo um núcleo estruturado de transporte de massa viabiliza maiores níveis de produção e de consumo. Recursos são um problema sanável, se a sociedade acreditar que a melhoria do trem pode trazer bem-estar para todos. E como obter este crédito? Entra novamente em cena o agir político.

Quando se tem um bom projeto em mãos, começa a batalha para a sua aprovação. A decisão de executá-lo pode significar o abandono de outros projetos, portanto, o resultado final depende tanto da qualidade técnica do projeto como da capacidade de seus defensores de demonstrar sua relevância.

As transformações no mercado de trabalho, que têm destruído empregos de menor qualificação sem ainda efetivar alternativas, permitem-me concluir que é importantíssimo continuar tentando aprovar projetos como o da remodelação das linhas do trem metropolitano, para ao menos manter a mobilidade das pessoas, que precisam de agilidade na luta pelo trabalho e pela vida.

BIBLIOGRAFIA CITADA

- ANTP/Gallup (Associação Nacional de Transportes Públicos e Instituto Gallup), (1985-...), *Pesquisa semestral de imagem dos serviços de transporte coletivo* [na Grande São Paulo] (realizada desde 1985 junto aos usuários e à população), São Paulo.
- BETTING, Joelmir (1997), “Rodízio global”, in *O Estado de São Paulo*, 01/10/1997.
- EMPLASA (Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. (1994), *Sumário de dados da Grande São Paulo*, São Paulo.
- FAGUNDES, Homero Gottberg (1997), *O trem metropolitano da ferrovia paulista - o papel da política na melhoria dos transportes*, dissertação de mestrado, PUC, São Paulo.
- FREITAS, Silvana de (1997), “Texto sepulta estrutura familiar de 1917” in *Folha de São Paulo*, 09/11/1997.
- MARQUES JR., Gessé (1997), “Instrumento móvel de imobilidade: automóvel e estrutura social”, tese de doutorado, IFLCH-USP, São Paulo, in *Folha de São Paulo* (caderno regional Folha Campinas), 09/11/1997, Cultura do automóvel é excludente.
- METRÔ (Companhia do Metropolitano de São Paulo) (1996), *Relatório da Administração* 1996, São Paulo.
- POULANTZAS, Nicos (1977), *Poder político e classes sociais*, 1ª ed., Martins Fontes, São Paulo.



www.antp.org.br