

15 potenciais equívocos sobre o metro e os transportes públicos na cidade do Porto

Alexandre Wragg Freitas
(alexandre.wragg@fe.up.pt)

Este documento foi escrito no rescaldo da conferência intitulada “O Desafio da Expansão do Metro do Porto” organizado pela FEUP e pela Metro do Porto no dia 12 de Dezembro de 2007. De seguida apresento a minha opinião pessoal sobre 15 questões que me parecem poder gerar equívocos junto de algumas pessoas interessadas nesta matéria. É uma contribuição para o debate. Espero que seja útil.

Equívocos:

1. Melhor ambiente significa menor emissão de CO₂.
2. Deve-se construir em função do dinheiro que se tem.
3. Deve-se construir para a cidade tal como ela é hoje.
4. Os beneficiários da rede do metro são os seus utilizadores.
5. Deve-se construir em função do retorno que se vai obter.
6. Os custos operacionais do metro devem ser suportados pelos seus utilizadores.
7. Ter metro à porta significa que ele irá ser utilizado.
8. A velocidade média é um bom indicador da qualidade do serviço.
9. Mais utilizadores de metro significa menor poluição.
10. O metro é mais confortável que o automóvel.
11. O metro é mais rápido que o automóvel.
12. O metro é mais barato que o automóvel.
13. É fundamental a interface entre o metro e os automóveis.
14. A utilização concentrada nas horas de ponta não justifica o investimento em novas linhas.
15. O metro é a panaceia para os males dos transportes na zona urbana.

1. Melhor ambiente significa menor emissão de CO₂.

Tem-se tornado moda, e ainda bem, considerar em todas as actividades económicas, e para diversos efeitos, indicadores relativos à emissão directa e/ou indirecta para a atmosfera de CO₂. Utiliza-se até com alguma pompa a adjectivação “com baixo teor de carbono”, quase dando a entender que o carbono, sem o qual não existiríamos, é o mau da fita!

Na realidade, no entanto, a emissão de CO₂ muito pouco impacto tem nas condições ambientais e na qualidade de vida de uma cidade (seja ela “concelho”, “metrópole”, “urbe”, “conurbação”, etc.).

Os sistemas de transportes existentes numa cidade têm um impacto tremendo no seu ambiente por outras vias, que é importante não descurar, nomeadamente:

- impacto visual (se ao menos os carros nos parques de estacionamento fossem de outras cores para além do cinzento, do branco, do negro e do vermelho; o nó de francos já era feio quanto baste... não precisava do viaduto das andresas!...);
- poluição atmosférica – a qualidade do ar é muito afectada pela emissão de gases nocivos e partículas em suspensão dos motores de combustão interna;
- poluição sonora (o silêncio é algo que já praticamente não existe nesta cidade do Porto);
- segurança – quando eu era pequeno jogava à bola na minha rua...;
- utilização do solo – os alargamentos das faixas de rodagem são sempre benéficos para os automobilistas e prejudiciais para os moradores, os transeuntes e até as árvores dos passeios!

2. Deve-se construir em função do dinheiro que se tem.

É evidente que não se pode utilizar o dinheiro que não se tem, seja ele emprestado ou não. A questão é saber se o planeamento deve ser feito em função do orçamento previsto ou não. À partida parece que sim. No entanto, é necessário compreender que os investimentos hoje efectuados irão perdurar no tempo e irão obrigatoriamente condicionar quaisquer opções futuras.

O planeamento da expansão da rede do metro do Porto corre o risco, ao basear-se nas previsões de fundos disponíveis a médio prazo, de nos empurrar para soluções transitórias que o tempo encarregará de transformar em definitivas. Eu, como habitante desde há longa data desta cidade, já esperei mais de vinte anos pelas poucas linhas de metro que actualmente existem. E preferia ter de esperar mais vinte para ter uma rede verdadeiramente eficaz do que acabar por ter uma manta de retalhos e remendos, constituída por troços que foram sendo planeados e construídos ao longo dos tempos e à medida das possibilidades imediatas.

3. Deve-se construir para a cidade tal como ela é hoje.

Ouvi a explicação dos oradores sobre a necessidade de consideração no planeamento da rede do metro da ausência de crescimento populacional e habitacional da cidade do Porto. Isso é uma evidência que não contesto. No entanto, ausência de crescimento não significa ausência de transformação. As pessoas que hoje moram em prédios podem amanhã morar em moradias. E se hoje trabalham ali, amanhã podem trabalhar acolá.

O planeamento da expansão da rede do metro deve assim considerar a situação actual da cidade, mas também aquilo que se espera vir a ser a situação futura. Nesse sentido, e de acordo com a intervenção de alguns oradores, esse planeamento não deve descurar o papel orientador que o metro deve ter relativamente a essa situação futura.

4. Os beneficiários da rede do metro são os seus utilizadores.

De acordo com o que foi dito no ponto 1, é fácil de ver que um sistema de transportes eficaz e eficiente em termos ambientais beneficia toda a população da cidade e não apenas os seus utilizadores.

Além disso, é sempre necessário considerar os benefícios indirectos, nomeadamente os que resultam do facto de o utilizador do metro despende menos tempo e menos dinheiro (supostamente!) no transporte: isso significa mais tempo e mais dinheiro para despende noutras actividades (alguém referiu ganhos em competitividade?... muitos o referem, mas poucos o incorporam devidamente na análise!).

Lembro-me de um investigador francês referir o significado para a sociedade da aplicação de uma invenção aos ferros de engomar. Segundo as suas contas, 2 minutos poupados em cada utilização do ferro a multiplicar por todas as utilizações anuais e por todos os utilizadores dava... muito tempo! Há que pensar nisso! E já agora, a pensar nisso, ponham as portas do metro a fechar mais rapidamente: cinco segundo aqui e outros ali...

5. Deve-se construir em função do retorno que se vai obter.

O primeiro erro a evitar é seguir a estratégia seguida pela CP ao longo de tantos anos, ou seja, a de investir em função do número de clientes que se tem. De facto, devia ser evidente para qualquer cabeça bem pensante, que o inverso é que é verdadeiro, isto é, o número de clientes é que depende do investimento efectuado! Segundo a lógica da CP, a ausência de clientes em certas estações, por exemplo, implica o encerramento dessas estações. Naturalmente que isto irá tornar a linha menos atractiva e a seu tempo conduzirá ao encerramento da linha. Finalmente acabámos apenas com uma linha a unir Braga a Lisboa...

O segundo erro a evitar é julgar que o benefício económico da actividade é captado integralmente pelo utilizador. De facto, se se pretende construir hoje com base no retorno esperado, então deverão ser englobados nos cálculos desse retorno todas as externalidades entretanto geradas. E no caso do metro do Porto atrevo-me a dizer que as externalidades são superiores às internalidades. Uma grande fatia delas já foi referida no ponto anterior e diz respeito às melhorias ambientais de toda a cidade.

Como exemplo de outra externalidade, saliente-se o que um dos oradores referiu: que em vez de fazer de conta que se desconhecem movimentos especulativos relativamente a terrenos fisicamente próximos de traçados futuros da linha do metro, o melhor é tornar essa especulação transparente e eventualmente beneficiar com isso. Na realidade, houvesse dinheiro, o melhor seria a empresa do metro do Porto adquirir todos os terrenos antes que os movimentos especulativos se fizessem sentir!...

Claro está que o agente económico que mais eficazmente consegue internalizar externalidades é o Estado através dos diversos instrumentos ao seu dispor.

6. Os custos operacionais do metro devem ser suportados pelos seus utilizadores.

Mais uma vez abram alas para o dogma do princípio do utilizador-pagador!... E no entanto, conforme referiu um interveniente no debate, quando se inaugura uma nova avenida, ninguém avalia o seu retorno, ninguém cobra portagem! Ou será que deveríamos ter portagens em todas as ruas, estradas e vielas?

Já é tempo de o dogma cair. Senão vejamos... Em primeiro lugar, já aqui foi referido que o utilizador do metro não é o único beneficiário e que o benefício económico da utilização do metro por um passageiro é tão grande ou até maior para a totalidade dos restantes habitantes como para esse passageiro. Em segundo lugar, o princípio do utilizador-pagador só é validamente aplicável quando à partida todos possuem as mesmas possibilidades de “votar” nos bens ou serviços que querem consumir e todos possuem necessidades comparáveis de adquirir esses bens ou serviços. Para que se perceba melhor, basta dizer que não existe justiça em cobrar o mesmo a uma pessoa abastada que anda de metro para se divertir ou a uma pessoa pobre que anda de metro porque não tem alternativa.

(Só um aparte acerca desta coisa de o utilizador ter sempre de pagar para referir o exemplo do sistema de SMS que a STCP implementou para informação sobre os horários dos seus veículos. Um exemplo absolutamente formidável! Não só a STCP presta um mau serviço aos seus utentes – porque não é capaz de afixar e cumprir horários – como ainda lhes cobra por isso!!)

Poderia propor-se um sistema de pagamentos diferenciados, o que seria provavelmente de difícil implementação e que seria, na realidade, redundante, uma vez que um tal sistema já existe: chama-se imposto.

Já agora, pegando novamente no exemplo da avenida, pense-se que o sistema rodoviário é quase integralmente financiado por dinheiro dos contribuintes. E os custos são brutais. Não é apenas o custo da construção das estradas! São também os custos da sua manutenção, da sua sinalização, da fiscalização dos seus utilizadores, do auxílio médico aos seus sinistrados... para não falar dos custos ambientais! E se assim é relativamente a um sistema com tantos contras, por que não pode ser assim relativamente a um sistema como o do metro, com tantos prós?

7. Ter metro à porta significa que ele irá ser utilizado.

Pelo que percebo isto é um erro sistemático em que muitos planeadores incorrem, pelo menos parcialmente. De facto, que sentido faz a identificação de zonas de origem e de destino de deslocações se não se souber em simultâneo como interligá-las? Por exemplo, se as pessoas em A querem ir para C e as pessoas em B também, projecta-se uma linha que vai de A a C passando por B. E assim se corre o risco de as pessoas em A não a utilizarem, simplesmente porque a passagem por B torna o trajecto menos atractivo.

O meu caso é um bom exemplo. Moro muito perto da estação de Pedro Hispano. Trabalho muito perto da estação do Hospital São João. E apesar de ter linha de metro a menos de 500 metros e de o meu destino distar menos de 500 metros da linha, a passagem pela estação da Trindade torna este trajecto pouco atractivo e eu não o utilizo (acerca disto ver igualmente o ponto 8). No entanto, em alguns estudos eu sou já classificado como “população servida”.

Conforme indicado por um interveniente, no futuro dever-se-á “evitar trajectos demasiado sinuosos à procura de clientes, com perda nos tempos totais de viagem, o que acaba por tornar o sistema menos atractivo”.

Se o projecto de expansão da rede de metro do Porto custará biliões de euros e se o seu objectivo é servir a população, não será melhor gastar uma fracção muito pequena do orçamento a inquirir essa mesma população? Um inquérito à mobilidade não deverá ser assim tão caro e permitirá obter essa informação em falta relacionando origens e destinos de deslocações. Além disso, e olhando ao que foi dito no ponto 3, o inquérito permite igualmente identificar tendências futuras de movimentação destes focos de origem e de destino.

8. A velocidade média é um bom indicador da qualidade do serviço.

A distância entre a minha residência e o meu local de trabalho é de cerca de 9 km. Segundo os dados disponibilizados aos participantes na conferência, a velocidade média comercial do metro do Porto era em 2006 de 26,7 km/h. Portanto, eu deveria demorar cerca de 20 min a chegar ao meu destino. No entanto, cronometragens reais demonstram que o tempo médio da viagem é de 50 min!

O problema é que a velocidade média não contabiliza os tempos gastos nas deslocações até à estação de origem e desde a estação de destino, à espera do próximo veículo ou em transbordos. Além disso, coloca-se novamente o problema já mencionado no ponto 7 relativamente a trajectos sinuosos que aumentam consideravelmente a distância total do trajecto e logo o seu tempo.

9. Mais utilizadores do metro significa menor poluição.

Naturalmente este é um vício de raciocínio que resulta de não se considerar a transferência de utilizadores de outros tipos de transporte colectivo para o metro. A redução da poluição e demais impactos ambientais provocados pelo tráfego rodoviário só será conseguida, obviamente, pela redução de utilizadores de transporte individual motorizado. E o aumento de utilizadores do metro não significa necessariamente, aliás como tem vindo a acontecer até aqui, a redução do número de automobilistas.

10. O metro é mais confortável que o automóvel.

Mais um vício de raciocínio. Se o metro é mais confortável e o seu preço não é exorbitante, então por que razão continuamos a ter tantos automóveis nas estradas? De entre os oradores na conferência, quantos não se deslocam regularmente de metro, antes preferindo o uso do seu automóvel? E será apenas porque a sua residência dista mais de 500 m de uma paragem do metro?

A verdade é que o automóvel é mais cómodo que o metro e por muitas razões:

- permite o transporte de bens volumosos ou pesados com menor esforço – ao contrário, transportar as compras de supermercado para a semana toda de metro exige maior esforço;
- o seu interior é um espaço privado que pode ser ajustado às preferências de cada um (com música, climatização, regulação dos bancos, etc.) e que pode ser utilizado da forma que mais lhe convém – pelo contrário, no metro, somos obrigados a partilhar um espaço comum, a ouvir a música que nos impõem, a cheirar o suor dos outros...;
- é mais versátil, permitindo deslocações porta a porta para um grande conjunto de locais inacessíveis ao metro.

11. O metro é mais rápido que o automóvel.

Novamente voltando a exemplo da deslocação entre a minha residência e o meu local de trabalho, o percurso total que é feito de metro em cerca de 50 min é feito de carro em 15 a 25 min, conforme o estado do tráfego. Na realidade, não me parece que existam muitos trajectos dentro da cidade que, em condições de tráfego fluido, sejam efectuados mais rapidamente pelo metro.

As únicas variáveis que podem alterar estes resultados são a intensidade do tráfego e a dificuldade no estacionamento. No entanto, é importante ter presente que as pessoas consciente ou inconscientemente fazem as suas opções com base no valor esperado do tempo de deslocação, e não com base no tempo de deslocação em si, até porque este é, à partida, uma variável aleatória.

12. O metro é mais barato que o automóvel.

Antes de abordarmos este tema interessa salientar que o metro não é necessariamente mais rápido ou mais confortável que o automóvel. Portanto, se o objectivo é a mudança de hábitos de transporte no sentido de maior utilização de transportes colectivos em detrimento de transportes individuais, o metro deverá possuir outras vantagens comparativas. Uma dessas vantagens é a eliminação do risco. Parece consensual que a duração de uma viagem de metro apresenta uma variância muito menor que a de uma viagem de automóvel e que isso representa uma vantagem para os utilizadores. No entanto, também parece evidente, pelos próprios resultados reais de adesão ao metro, que essa vantagem não é suficiente.

Uma das apresentações da conferência referia que com o metro a população “passa a depender menos do carro próprio, principalmente nas deslocações intraurbanas, questão decisiva para a melhoria da condição económica e social das famílias cujo orçamento se esgota em grande parte devido aos custos associados ao automóvel e combustível”.

Será que o metro é mais barato que o automóvel? Façamos umas contas simples. Para eu me deslocar para o meu local de trabalho e voltar de metro gasto 2,3 €. Se for de carro, e se o meu carro gastar em circuito urbano 9 l/100 km e se a gasolina custar 1,4 €/l, então gasto cerca de 2,3 €. Não há falácia nenhuma, são contas simples!

Dirão alguns que o custo do deslocamento em automóvel não se resume apenas ao custo de combustível. É certo que a manutenção do automóvel implica uma série de outros custos. No entanto, uma simples análise custo/benefício marginal revela que apenas os custos do combustível são relevantes.

De facto, a decisão de ter ou não ter um veículo automóvel é uma decisão forte e que não depende apenas do seu proprietário deslocar-se ou não de metro – muito dificilmente um automobilista se irá desfazer do seu

automóvel apenas por passar a andar de metro, nem que seja para ir dar uma volta ao fim-de-semana ou nas férias ou ir às compras de vez em quando. E para quem tem automóvel, o seu custo inicial, o custo do seguro, da inspecção, do imposto municipal, etc. são custos afundados.

Se atentarmos ao que foi dito nos pontos 10, 11 e 12 (este mesmo), perceberemos que será difícil atrair utilizadores de transporte individual para o uso do metro se tudo continuar como até aqui. Sinceramente, penso que essa transferência só ocorrerá se se levantarem obstáculos adicionais ao uso do automóvel.

Quando se pretende alterar o comportamento de alguém é necessário encontrar o equilíbrio certo entre o aguilhão que empurra pelas costas e a cenoura que atrai pela frente. Parece-me que em sociedades modernas se deve apostar mais na cenoura que no aguilhão. E uma vez que dificuldades ao estacionamento já existem quanto basta, talvez não fosse má ideia, no seguimento aliás do que foi dito nos pontos 4, 5 e 6, reduzir significativamente o preço das viagens no metro do Porto. Diga-se de passagem que 2,3 € por uma viagem diária de ida e volta só não é caro para quem aufere 1000 ou mais euros mensais o que, infelizmente, é uma minoria da população. E na realidade, muitas pessoas existem que não trocariam o seu automóvel pelo metro, nem que este fosse à borla!

13. É fundamental a interface entre o metro e os automóveis.

A construção de parques de estacionamento junto das estações do metro só é fundamental nas estações periféricas. Neste caso, o estacionamento deverá ser preferencialmente gratuito para os utilizadores do metro. Se não forem criados incentivos à mudança de meio de transporte, alguém que se quer deslocar na cidade e que já se encontra dentro do seu automóvel sentir-se-á certamente pouco incitado a fazê-lo. Atente-se no exemplo dos parques de estacionamento que servem de interface aos transportes ferroviários na zona da grande Lisboa e que muitas vezes ficam vazios por apresentarem preços muito pouco convidativos.

A interface com os automóveis no interior da rede do metro não é fundamental. Se um habitante do grande porto sente necessidade de se deslocar de automóvel, então é porque a rede de metro ainda não está bem delineada ou ainda não está completa e o fundamental será então a sua ampliação/remodelação.

14. A utilização concentrada nas horas de ponta não justifica o investimento em novas linhas.

Mas então afinal o objectivo é criar uma empresa lucrativa ou é solucionar os problemas dos transportes na cidade? Se o objectivo é o segundo e se os principais problemas de transportes se verificam nas horas de ponta, então

naturalmente a rede de metro existirá sobretudo para obviar a estes problemas que ocorrem precisamente nas horas de ponta!

O argumento é que durante o resto do dia a linha apresenta-se sub-aproveitada e portanto dificilmente se obterá o retorno do seu investimento. Meus caros... o consumo da electricidade em toda a economia também não é constante ao longo dos dias ou das estações do ano e nem por isso deixámos de construir centrais hídricas. É o sistema que tem de se adaptar aos seus clientes e não o inverso. E ainda mais no caso do metro, uma vez que se trata de um sistema de transportes colectivos que é um serviço público.

Lembre-mo-nos que, para algumas (não tão poucas) pessoas, o sistema de transportes públicos é a única alternativa de locomoção.

15. O metro é a panaceia para os males dos transportes na zona urbana.

Naturalmente o metro tem as suas vantagens e inconvenientes e está mais talhado para prestar um determinado tipo de serviço. Como vários intervenientes na conferência apontaram, o importante não é ter uma rede de metro muito alargada, o importante é que as pessoas se possam transportar (e aos seus bens) satisfatoriamente de um local para outro (seja de metro ou não). Gostaria então de chamar a atenção para duas formas alternativas de transporte: uma que é conhecida mas negligenciada por todos – as bicicletas; e outra que é desconhecida da maioria das pessoas – o PRT.

A posição dos políticos relativamente às bicicletas é exactamente a mesma que a CP tem relativamente aos seus comboios: primeiro a procura, depois a oferta. Ora isto é uma tal aberração que mais vale simplesmente dizer que se trata de falta de vontade (para já não dizer como o outro que afirmava que na vida não vale a pena tentar explicar por má vontade aquilo que se pode explicar por simples estupidez). Eu diria que com toda a razoabilidade mais de 1% da população do Porto estaria disposta a deslocar-se diariamente de bicicleta se houvesse condições para isso. Em cada cem pessoas que conhece, não conhece pelo menos uma que estaria disposta a isso? Eu conheço várias...

O problema é que faltam, de facto, condições para os ciclistas circularem nesta cidade. Falo de experiência própria. Conduzir bicicleta em contacto permanente com os carros é muito desagradável e perigoso. E no final, nem um local onde prender a bicicleta existe.

No entanto, se pelo menos 1% das pessoas estariam dispostas a usar a bicicleta, não parece sensato que pelo menos 1% das despesas em sistemas de transportes na cidade fosse dedicado a este meio de transporte? De acordo com os dados disponibilizados foram gastos na primeira fase da rede do metro cerca de 2200 milhões de euros. Um por cento deste valor dá cerca de 22 milhões de euros. Com 22 milhões de euros o que não se faria nesta cidade em prol das bicicletas? Poderiam ser implementadas ciclovias por

toda a cidade, com sistemas de controlo de tráfego integrados nos já existentes para os automóveis, poderiam ser instalados parques onde prender as bicicletas, poderiam inclusivamente ser criados corredores com coberturas para protecção da chuva... Enfim, basta pensar um bocadito fora do quadrado.

Mas mesmo pensando dentro do quadrado, ou seja dentro do metro, também aqui poderiam ser criadas condições para um uso mais facilitado das bicicletas. Refiro apenas o exemplo do metro de Barcelona, onde as bicicletas podem ser transportadas gratuitamente dentro dos metros, a qualquer hora, existindo inclusivamente locais predestinados a elas.

Voltando a pensar fora do quadrado e como alegação final em prol de um sistema de transportes verdadeiramente eficaz no sentido de captar utilizadores de automóvel, porque não um sistema de transportes públicos individuais? Já várias propostas foram avançadas a nível mundial nesse sentido. O conceito de PRT parece-me ser, de longe, o melhor. A nível mundial nunca houve a coragem ou a vontade de instalar um sistema de PRT com dimensão superior à sua dimensão crítica. Se tal fosse feito, poderíamos todos usufruir de um sistema de transportes bem melhor que o metro e provavelmente por um custo igual ou até inferior. Deixo apenas alguns links para quem não conhecer e desejar saber ao que me refiro:

<http://faculty.washington.edu/%7Ejbs/itrans/PRT/>

<http://www.advancedtransit.org/doc.aspx?id=1107>

http://ec.europa.eu/research/environment/newsanddoc/article_2650_en.htm

<http://www.atsltd.co.uk/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Personal_rapid_transit