

Fotos: Rodrigo Zanotto



|| Rodrigo Piomonte

Com a experiência de quem enfrentou uma das fases mais complicadas do transporte urbano de Campinas, o engenheiro civil e ex-secretário municipal de Obras e de Transportes de Campinas, Amando de Queiroz Telles Coelho, defende a adoção de um sistema de transporte sobre trilhos, a exemplo do VLT, como um complemento ao BRT, previsto para entrar em operação este ano na cidade. Aos 78 anos e com uma vivência da administração pública como a de poucas pessoas na cidade, ele foi o convidado do presidente-executivo do **Correio Popular**, flauto Hamilton Barioni, para essa entrevista especial de domingo. Já fora dos holofotes do setor público, esse campineiro, admirado por alguns e criticado por outros, conta um pouco de sua trajetória e legado que deixou para a cidade.

Protagonista de um dos episódios mais marcantes da história do transporte público da cidade, quando Campinas viu o sistema público tomado pelo chamado transporte de "perueiros" totalmente sem regulamentação, Amando fala do desafio que foi enfrentar o período e do legado que conseguiu deixar junto com o governo da época que foi a lei que regulamentou o transporte alternativo como conhecemos hoje.

Amando tece a sua opinião sobre temas atuais da cidade na área de Obras, Saneamento e Transportes e relembra da importância do trabalho de diversos prefeitos que conduziram a cidade até o que ela é atualmente. Personalidade da sociedade campineira, Amando mostra que apesar de estar fora da Prefeitura mantém atenção à gestão pública da cidade, estudando e acompanhando o desenvolvimento de Campinas rumo a um futuro pujante e com programas públicos sólidos que permitam que a cidade se mantenha entre os melhores municípios do país para se viver.

O sr. é de família tradicionalmente campineira, fale um pouco da sua ligação com a cidade?

Sou nascido em Campinas e de família tradicionalmente campineira, de pai, mãe, avós e bisavós. Estudei na escola estadual Dona Castorina Cavalheiro, na Escola Alemã, que na época era na Rua Ferreira Penteado e depois estudei no colégio Culto à Ciência que é uma escola estadual centenária que ainda fica no bairro do Botafogo. Me formei em engenharia civil com especialização em engenharia hidráulica e sanitária.

E como foi o começo de sua vida profissional?

Comecei minha vida profissional no antigo Departamento de Água e Esgoto (DAE), hoje Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento (Sanasa), empresa responsável pelo abastecimento de água, coleta e tratamento dos esgotos domésticos de Campinas. Na época do DAE, o ex-prefeito Lauro Péricles Gonçalves era o presidente. Foi convidado e fiquei praticamente três anos nas obras de abastecimento de água, entre 1970 e final de 1972.

Como engenheiro então o sr. foi o responsável por parte do sistema que a cidade tem de abastecimento?

O atual sistema de abastecimento de água da cidade foi construído a partir de um projeto de 1967. Era um projeto para Campinas de 50 anos. E ele foi executado. Na época, o dr. Orestes Quéricia era o prefeito. Foi o engenheiro chefe da empresa que executou a obra por quase três anos. Construímos a Estação de Tratamento de Água que existe até hoje e faz a captação de água do Rio Atibaia. A ETA 3, que fica na estrada que leva para o distrito de Sosas. Depois a estação foi duplicada como ETA 4.

Essa obra foi um marco para a cidade?

Sem dúvida uma obra muito importante. O Alfredo Sizenando Ribeiro, autor do projeto da obra, a empresa dele quem fez e ele era o diretor. Sem dúvida um dos profissionais mais habilidosos do Brasil na época. E o projeto de construção previa um abastecimento de 40 a 50 anos para Campinas, e felizmente alguns fatores fizeram com o projeto se viabilizasse até hoje, porque a estação, que é de 1970, quando foi duplicada, foram aplicadas técnicas mais modernas. Então a princípio ela foi duplicada de um para dois metros e hoje ela faz três metros. Sem nenhum mistério. Com a potencialização e as modernizações que foram feitas ao longo do tempo, hoje Campinas tem água por conta desse projeto lá atrás, quando começamos a pensar no futuro.

Qual avaliação que o sr. tem hoje e o que representa a Sanasa para Campinas?

A Sanasa é uma referência. Tem um plano de tratamento, abastecimento e distribuição de

ENTREVISTA

Amando defende a adoção do transporte sobre trilhos

Ex-secretário de Chico fala sobre problemas da administração pública



Estação BRT na Avenida João Jorge: Amando Coelho reconhece importância do sistema

água que é ótimo. Eu diria que Campinas está planejada de maneira a garantir abastecimento por mais um longo tempo. Nós vamos ter duas barragens, uma em Pedreira e outra em Amparo, e isso possibilitará uma captação do Rio Jaguari. O Jaguari era, aliás, inicialmente lá atrás, previsto no projeto de 1966, para fornecer água para Campinas. Mas depois foi abandonado porque não conseguia tirar mais água dele. Então Campinas teve que continuar no Rio Atibaia. A solução do Jaguari foi pensada lá atrás e continua sendo muito válida porque se cria uma alternativa para a cidade. Então esse projeto prevê uma adutora e uma nova estação de tratamento para bombear a água e com isso nós iríamos mais 40 ou 50 anos no mínimo. E são obras relativamente baratas. A cidade teria condição de arcar. No plano da Sanasa tem ainda a substituição de 400 quilômetros de rede que vai diminuir ainda mais a perda de água da cidade, que já é pequena em relação à média brasileira. A perda aqui é baixa porque é bem cuidada. E uma cultura que existe no setor de abastecimento da cidade. E essa é a maneira mais econômica de ampliar a capacidade. Cuidando e modernizando.

A construção de grandes reservatórios de água está no radar da cidade também. O sr. avalia como um bom caminho?

Sim, é muito inteligente esse programa de construção e novos reservatórios. A Sanasa retomou esse programa que já havia antigamente na cidade que é a construção de grandes reservatórios de água. Um primeiro está sendo iniciado na Praça das Águas, que já está inclusive com o tapume instalado ao redor. Ele vai ser ao lado de um reservatório que foi construído no fim do século 19, depois de 1892, 1893, porque um pouco antes disso, Campinas fez a primeira adutora de água, a antiga adutora da Rocinha, que abastece Campinas e que foi comprada por Valinhos em 1955, e que funciona até hoje. Essa adutora

no final do século 19 foi a primeira de Campinas que trazia água para aquele reservatório que está em processo de tombamento, que é nessa praça em que será construído um novo reservatório de cerca de seis milhões de litros. Então essa nova construção vai ampliar a capacidade de Campinas enfrentar panes no sistema.

É indiscutível o protagonismo de Campinas na questão do abastecimento. A que o sr. atribui isso em relação a como as outras cidades tratam o tema?

Campinas sempre foi protagonista nessa área. A construção da primeira adutora, a da Rocinha, a água vinha pronta para tomar. Tinha um filtro de areia lá em um conjunto de pequenas represas. A água vinha por essa adutora e chegava até aqui no bairro Ponte Preta, onde era distribuída. E lá direito para os antigos bebedouros e chafarizes que tinha no Mercado. Depois começou as primeiras redes do Centro onde a água passou a ser distribuída. E esse protagonismo acredito ser fruto de uma soma de fatores e nele incluem os profissionais que aqui trabalharam como Ciro Lustosa, Alfredo Sizenando Ribeiro, e claro os prefeitos dr. Oroszimbo Maia, João Alves dos Santos, Mendonça de Barros, Miguel Vicente Curry. Cada prefeito fez a sua parte dando continuidade na construção de estações de tratamento e redes de distribuição. Nós tivemos uma sucessão de prefeitos que cuidavam disso e deles incluiu o dr. Orestes Quéricia, Rui de Almeida Novas, Lauro Péricles. Nós temos um histórico de boas administrações nessa área e de preocupação com o saneamento, além de grandes profissionais. E com isso a cidade foi adquirindo uma tradição e a cada período os gestores foram fazendo alguma coisa para garantir o abastecimento de água na cidade.

E quando surgiu o convite para o sr. se tornar secretário municipal de governo?

Depois dessa experiência no DAE, fui diretor

“
O trem intercity está calçado em estudos que já vem de muito tempo. E isso é muito importante. O planejamento é essencial. Agora tem que haver uma coordenação para que ele seja realmente integrado ao sistema de transporte urbano da cidade para que a população tenha acesso, porque senão não cumpre o seu papel. A Campinas de antigamente tinha isso.

na empresa Lix da Cunha e depois fui para o exterior me especializar. Voltei, empreendi em alguns negócios e em 1977 fui convidado pelo ex-prefeito Chico Amaral para assumir a secretaria municipal de Obras. Fiquei de 1977 até 1980. O Transporte pertencia à secretaria de Obras naquela época. Era a pasta de Obras que controlava o Transporte. Depois foi criada a Secretaria Municipal de Transportes. Depois dessa experiência acabei como conselheiro da Dersa, empresa de desenvolvimento rodoviário de 1986 a 1990 e também diretor técnico da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP) do Governo do Estado de 1988 a 1990. Fomos nós que entregamos os 32 quilômetros do corredor da EMTU da Região Metropolitana de São Paulo. Na época tinha 16 quilômetros e duplicamos a capacidade. O corredor transporta quase uma linha de metrô. O tráfego dos ônibus no corredor é o precursor dos BRTs. E em 1997 me tornei secretário Municipal de Transportes pela segunda vez em Campinas. E atuei por quase três anos.

Aproveitando que o sr. citou o BRT como avalia o projeto de Campinas e qual a contribuição que o seu período deu para o momento atual da cidade?

Vejo como um projeto grande de integração é muito importante. Lá atrás já pensávamos nele, obviamente, não como BRT. Esse projeto nós enviamos em 1999 para o Banco Mundial de Desenvolvimento. Era um projeto que a cidade precisava. Um projeto de corredores, e em cima dele foi desenvolvido esse projeto atual do BRT que, numa explicação simplista, trata-se de dois grandes eixos para ligação do Campo Grande e do Ouro Verde, aproveitando as estruturas existentes que são os terminais. No nosso período, inclusive, nós executamos cinco terminais. Um deles é o terminal do Vida Nova que remodelou totalmente aquela região. O terminal foi o dinamizador da transformação do bairro. Então o BRT precisa funcionar. É um excelente projeto, mas precisa funcionar.

O sr. considera que o BRT tem potencial para resolver os problemas do transporte urbano em Campinas?

Acredito que Campinas precisa estudar um transporte sobre trilhos. Um VLT ou algo desse tipo para a cidade, obviamente para regiões não atendidas pelo BRT. Já li propostas e iniciativas de ligar o Centro até Viracopos por meio de um trem, por exemplo. Mas no meu modo de ver é um tipo de projeto que vai levar quem para onde? Viracopos é um aeroporto internacional do Estado, pessoas que embarcam lá não são somente de Campinas, são e todo o Estado e até de outros Estados. Não acho que seja desnecessário, mas é preciso embasamento, estudo. Tudo o que for proposto é preciso ser feito a partir de uma pesquisa de origem. A minha sensação é que o Aeroporto de Viracopos merece a criação de uma linha expressa.



Veja, nós temos que entender o que é ciclovia. Acho que o termo está sendo mal utilizado em Campinas. Se faz o equipamento e ele não é usado.

Amando sugere segundo viaduto na Via Norte-Sul

Engenheiro defende também passagem de nível para escoar o trânsito

É quanto ao trem intercity qual a percepção que o sr. tem do projeto?

O trem intercity está calçado em estudos que já vem de muito tempo. E isso é muito importante. O planejamento é essencial. Agora tem que haver uma coordenação para que ele seja realmente integrado ao sistema de transporte urbano da cidade para que a população tenha acesso, porque senão não cumpre o seu papel. A Campinas de antigamente tinha isso. Na época dos bondes tudo era integrado, a cada cinco minutos passava um bonde. Os bondes levavam até o Centro que articula com outras linhas. Então, se tinha essa integração. Mas na Campinas de hoje eu entendo que é possível haver mais interação entre as regiões, o que seria até positivo para o projeto de revitalização do Centro que vem sendo proposto. Nós deveríamos articular as universidades com o Centro para ocupar esse espaço. Há um esforço da Prefeitura, mas é preciso avançar nisso.

O sr. citou o Centro. Imagino que o Centro de hoje é bem diferente do Centro da sua época. A Prefeitura tem um programa que vai dar isenção tributária na tentativa de reocupação do Centro, como o sr. avalia isso?

Sim, o Centro teve muitas perdas, sofreu um esvaziamento. Parece uma cidade fantasma nas noites. Acho muito importante um programa desse tipo, e além de outras atitudes que devem ser tomadas também em relação ao Centro, como fixar moradias. Trazer a população para o Centro. O Centro era reservado para as pessoas economicamente mais abastadas, não só Campinas. São Paulo também, com a avenida São Luís, por exemplo. É preciso articular essa retomada da vida no Centro.

O sr. que foi secretário de obras e de transportes, como avalia a questão do trânsito. Campinas precisa de um programa de investimento em obras viárias?

Nós precisaríamos de obras viárias urgentes. Desde o tempo do prefeito dr. Hélio de Oliveira Santos quando foram elencadas algumas obras importantes, elas precisam voltar para a pauta da Prefeitura atual. São obras viárias que precisam ser executadas. Tem a avenida Norte Sul, por exemplo, que não termina. Teria que duplicar o viaduto. O que não é nenhum "bicho de sete cabeças". Fazer uma passagem de nível e ligar a avenida na estrada. Essa é uma obra importante, uma passagem de nível sob a avenida Nossa Senhora de Fátima. Escoar o trânsito. Isso melhoraria muita coisa e não é uma coisa impossível. A rua Benjamin Constant, por exemplo, é importante via do Centro. Ela é atravessada pelo menos por umas seis outras vias e tem um tráfego de ônibus pesadíssimo. Então, é outro ponto onde é preciso ser estudado uma passagem de nível, por exemplo. Nós precisamos de um programa de obras viárias em Campinas. Não seria necessariamente no atual governo, mas um programa que melhorasse a questão do trânsito na cidade e fosse colocado em prática.

O sr. disse que teve sua última passagem no governo entre 1997 e 1999. Conte um pouco sobre esse momento?

Foi um momento difícil. Eu avalio que no período Campinas enfrentou um fenômeno sociológico que nem a cidade nem o sistema de transporte urbano previa. Foi um fenômeno que começou a aparecer no Brasil inteiro. E Campinas talvez tenha sido a cidade brasileira que teve o maior impacto dessa invasão do transporte desregulamentado, com os 'perueiros' na época. Em um ano os 'perueiros' retiraram 20% dos passageiros do transporte urbano. Isso jogou a cidade e a população em uma zona cinzenta, porque o



Trecho da Avenida Norte-Sul no acesso ao Taquaral: Amando de Queiroz Telles Coelho defende a construção de um segundo viaduto



O engenheiro e ex-secretário municipal de Obras e de Transportes de Campinas, Amando de Queiroz Telles Coelho, em visita à sede do Correio Popular, onde concedeu entrevista exclusiva

usuário começou a ser transportado em veículos de péssimas condições e sem a menor segurança. Nós saímos da regulamentação para a total desregulamentação em dois anos. E isso acarretou em inúmeros problemas.

Foi o momento mais difícil na história do transporte público de Campinas?

Foi um período que desequilibrou todo o sistema municipal. Foram momentos muito difíceis. Momentos de agressões a funcionários, manifestações inconformadas teve de tudo. Inclusive aquela paralisação do Trevo da Bosch que causou um impacto muito grande

em toda a cidade e região. Resultou em um engarrafamento na rodovia Anhanguera em 1997. Foi um bloqueio que durou quase o dia todo. Aquilo foi traumático. A cidade parou. Havia uma pressão dos 'perueiros' e intermunicipais de uma demanda, em virtude da interdição de peruas de outras cidades. Foi um período muito difícil que transformou toda a relação da Prefeitura com as empresas de transportes. O sistema do transporte público de Campinas era um sistema equilibrado e sadio. Em que a tarifa cobria o custo. E naquele período além da questão dos 'perueiros' foi um momento em foram muito demandadas a

gratuidade e nós chegamos a um ponto que de 12% a 15% das viagens eram sem pagamento. Somado à questão dos 'perueiros' e do abandono de usuários criou-se um problema muito grave que desencadeou em um total desequilíbrio no sistema. A cidade achou que nunca mais voltou a ter um sistema sadio e equilibrado desde então, mesmo com todos os esforços.

E qual o legado que o sr. avalia ter deixado desse período?

Na época não havia o que ser feito a não ser regulamentar esse sistema de transporte. Acho que o legado foi a regulamentação do sistema alternativo. Porque ao se criar a regulamentação, criamos o transporte passível de fiscalização. Todo aquele período era fomentado também por muita pressão. Então a lei que regulamentou o sistema alternativo foi fruto da vontade política do prefeito na época dr. Chico Amaral e do vice-prefeito, dr. Carlos Cruz que conheciam muito bem o problema. E não havia outro caminho. Para recordar o clima tenso da época basta lembrar o episódio da quebradeira na garagem da empresa Caprioli, que até as autoridades policiais tiveram dificuldade em conter. Também destaque os cinco terminais, em especial o do Vida Nova, Vila União, Jardim Maracaná e Aparecida. Teve o pátio de veículos na região do Jardim das Oliveiras, que ajudou muito e resolveu um problema que a cidade tinha, além de algumas correções no projeto Rótula, que foi implantado em 1996, e tivemos que executar algumas correções, como, por exemplo, o sentido de tráfego da Rua Coronel Quirino.

O sr. citou o Rótula, hoje muito se fala em mobilidade. Qual a sua avaliação sobre mobilidade alternativas de transporte, por exemplo, as ciclovias?

Veja, nós temos que entender o que é ciclovia. Acho que o termo está sendo mal utilizado em Campinas. Se faz o equipamento e ele não é usado. Porque nossa cidade não tem uma topografia que favorece o deslocamento com bicicleta. A cidade possui muitas colinas. Basta olhar as ciclovias que vem sendo entregues pelo poder público. Você não vê ninguém utilizando. Não é eficiente em nível de transporte. As ciclovias da Norte Sul, por exemplo, ela funciona, mas tem uma atividade de mais de lazer do que de transporte. Encarar como uma opção de transporte isso, definitivamente, Campinas não tem. Com o BRT funcionando, ciclovias que fazem a ligação de onde o usuário mora até as estações podem ser eficientes, mas primeiro é preciso fazer o BRT.

E em relação às chuvas, como o sr. avalia o projeto de construção dos piscinões anunciado recentemente?

Em 1961 choveu bastante, em 1981 também foi muito chuvoso. É fato que em alguns anos não tiveram muita contundência, mas é importante a prefeitura interferir. A construção dos piscinões é importante, mas avalio como imprescindível, uma avaliação muito forte sobre o canal subterrâneo da Norte Sul. Verificar se é o caso de um desassoreamento do canal. Isso poderia ajudar até a consolidação do projeto de construção dos piscinões, que é uma obra de duas fases e que deve demorar.

O sr. tem um hobby. O que costuma fazer para relaxar?

Estudo e assisto muito futebol. Sou um aficionado pelo Guarani Futebol Clube, um bastante fervor. Assistio filmes e documentários. Leio bastante e estudo. Procuro me informar sobre alguns projetos de relevância para a cidade.



Estação de tratamento de água em Campinas: Amando Coelho atribui a qualidade do abastecimento ao projeto implantado em 1967

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Correio Popular - Campinas/SP

Seção: Cidades **Caderno:** A **Página:** 4 e 5