



Nosso Trânsito Passado a Limpo

Pedro Chaves

No dia 3 de fevereiro de 1970 os técnicos da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) — até o seu titular, Meira — invadiram o centro de Porto Alegre, colocando breques, sinalizadores físicos, pintando faixas de segurança e instalando o "Guarirão" da Avenida Borges de Medeiros. Motoristas e pedestres entraram em pânico. Era o novo sistema de circulação de veículos que começava na cidade. Muita gente não entendeu no início e alguns criticam o novo trânsito até hoje. Nesta reportagem, os técnicos da SMT examinam de cabeça fria os resultados do plano, 28 meses depois. E lembram à opinião pública que "durante este tempo a cidade enfrentou uma série de grandes obras — entre elas o Túnel da Conceição e suas elevadas, que vão melhorar, e muito, o trânsito daqui".

ORIGENS DA MUDANÇA

O Viaduto Loureiro da Silva concretizou a primeira grande obra viária de Porto Alegre. E quando entrou em funcionamento passou a permitir a saída de veículos do Centro para a Independência, sem cruzamento em nível com a Avenida Salgado Filho. Isto possibilitava, então, que em termos de trânsito e Salgado Filho fosse muito melhor aproveitada, o que não ocorria anteriormente: a avenida tinha que ser usada com mão única, obrigatoriamente, devido ao cruzamento.

Mas além do viaduto, segundo os técnicos da SMT, existem outras razões para o plano de 1970. A Prefeitura iniciou algumas das obras previstas há mais de duas décadas pelo Plano Diretor. "Conseqüentemente — explicam os técnicos — algumas das principais vias do Centro teriam de ser bloqueadas. Isto era sério. E por isto mesmo o trânsito teria que ser modifica-

do". A solução encontrada pela SMT: para que as outras ruas e avenidas pudessem receber este excedente de trânsito foram alteradas as normas de tráfego em outras vias. Por exemplo, as avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho foram bloqueadas, possibilitando um escoamento mais rápido (eliminou os cruzamentos) do fluxo excedente.

OBRAS, FATOR FUNDAMENTAL

Além dos trabalhos previstos pelo Plano Diretor, Porto Alegre enfrentava um congestionamento total das redes de serviço, como água; luz, esgotos e telefones.

A remodelação destas redes foi iniciada em 1970 e o trânsito do Centro teve que ser adaptado. A Companhia Estadual de Energia Elétrica (C. E. E. E.), por exemplo, programou a execução da rede subterrânea em malha em todas as vias do perímetro central. Por sua vez, a ORT ampliou, neste período sua rede, que permitiu a conclusão da primeira parte do plano de instalação de novos telefones.

As autoridades explicam que todas estas obras foram atacadas ao mesmo tempo não só para que os diversos órgãos pudessem atender os prazos fixados pelos financiadores de seus projetos mas também para que o população fosse menos atingida pelos transtornos causados, é claro, com o esburacamento de ruas etc. Também o DMAE e o DNOS aproveitaram o período para regular suas obras. O Departamento Municipal de Água e Esgotos tratou de executar o reforço da rede de abastecimento de água do Centro e o escoamento das águas servidas e pluviais. Ao Departamento Nacional de Obras de Saneamento coube dar continuidade às obras de proteção contra as cheias (inclusive com o início dos trabalhos na Cortina da Mauá).

Os técnicos da SMT explicam: "em dois anos e meio nunca tivemos menos do que 10 vias, no perímetro central, em obras. Muitas vezes havia até 18 ruas ou avenidas totalmente bloqueadas". Da responsabilidade da SMOV são o Túnel e elevadas da Conceição (em fase final), a recuperação das pistas de rolamento (asfalto) da Alberto Bins, Otávio Rocha, Voluntários da Pátria, Júlio de Castilhos (em execução), Caldas Júnior, Praça XV, Marechal Floriano, Annes Dias, Riachuelo, José do Patrocínio e, também, a recuperação das placas de concreto da Borges de Medeiros. A CEEE implantou sua rede em 21 ruas da cidade, sendo que algumas, como a Andradas (2.º trecho) ainda estão em fase de execução.

Uma das maiores reclamações do público de Porto Alegre foi sempre a falta de coordenação nas obras da cidade. Ruas esburacadas, asfaltadas e novamente escavadas para colocação de canos, fios etc. Atualmente — esta é a opinião das autoridades — isto deixou de acontecer: "o DMAE e a ORT aproveitaram na medida do possível as obras de implantação da CEEE. As exceções foram as obras do DMAE na Avenida Mauá e também do DNOS (cortina de concreto da Mauá, em execução). Outro revelado pelos técnicos de trânsito da cidade: à exceção das obras do Plano Diretor, as que causam maiores problemas ao fluxo normal de veículos, por sua natureza são as da CEEE. Mas eles têm uma boa notícia para o público: "a primeira parte do projeto da Companhia Estadual de Energia Elétrica já foi executada em 50% e justamente nas vias que a partir da entrada em tráfego do Túnel da Conceição serão as mais utilizadas".

A FILOSOFIA DO PLANO

O secretário Hélio Meira insiste em dizer que "antes de criticar nosso trânsito as pessoas deveriam se informar so-

bre a verdadeira razão dos problemas existentes". E para explicar sua atitude ele define a filosofia do plano iniciado a 3 de fevereiro de 1970: "com a restrição das vias em obras, a SMT optou por dar, nas ruas e avenidas melhor equipadas (bom calçamento, largura suficiente etc.) e que não entrariam na primeira fase das obras, preferência ao transporte coletivo. E ao mesmo tempo sabíamos que não se estava dando uma solução definitiva ao problema da circulação, mas planejando-o, de tal forma que permitisse a execução das obras previstas e necessárias. Outro ponto importante a destacar foi nossa orientação de que, a medida em que estas vias começassem a ser liberadas o plano de circulação seria adaptado às determinações existentes no Plano Diretor".

OS PRÓS E CONTRAS

Plano em execução, muita gente confusa, reclamações. Este o ambiente do dia 3 de fevereiro de 1970 no centro de Porto Alegre. Depois, motoristas e pedestres foram se adaptando à nova situação. Mas as reclamações ainda são feitas e surgiram até mesmo algumas sugestões para solução dos problemas do nosso trânsito. É válido, então, perguntar aos técnicos da SMT como encaram o plano que eles mesmos criaram.

Dois anos e meio depois, a resposta dos técnicos: "em termos de crítica geral, o plano não pode evitar certos problemas, como o bloqueio das avenidas Borges de Medeiros e Salgado Filho, que limitam alguns graus de liberdade da circulação. Por outro lado, a densificação de tráfego em algumas ruas (por exemplo Borges e Salgado Filho) foi obrigatória. Com este bloqueio, a transposição da Borges tornou-se difícil e daí surgiram alguns problemas: congestionamentos na rotula Mauá/Borges, também no cruzamento da Washington Luiz com a João Alfredo, além da Duque de Caxias."

Na manhã do dia 2 de fevereiro alguns homens estiveram cravando nos cantos da avenida Borges — ao longo do Mercado Público e na parte fronteira à Loja Guaspari — alguns pedaços de trilho. E estenderam entre eles cabos de aço. Eram "bretes" para a orientação dos pedestres e visavam a evitar a travessia da avenida nos locais onde não existissem faixas de segurança. Quem caminha pelo Centro reclama até hoje. Explicação dos técnicos: "com a densificação do tráfego na Borges e Salgado Filho, surgiram alguns problemas para os pedestres. Mas existem passagens sinalizadas dentro da área de maior atração para o público."

Outro problema que os técnicos reconhecem em seu plano: as extensas filas de ônibus na Salgado Filho. Mas explicam isto também: "o congestionamento ocorre porque ainda não existe uma perimetral em condições para o tráfego dos veículos de transporte coletivo."

UM FUTURO MELHOR

As explicações do pessoal da Secretaria Municipal levam a uma conclusão: o novo plano de trânsito foi feito principalmente para evitar os problemas surgidos com as obras. É claro que a opinião final deve ser do público. Mas os técnicos da SMT adiantam que "conforme forem entrando em funcionamento as vias atingidas por obras grande parte destes problemas serão resolvidos (e não transferidos). Para resolvê-los todos será necessária a conclusão da primeira perimetral, onde estão incluídos o Túnel e elevadas da Conceição e que vão proporcionar maiores opções para circulação no Centro. O Túnel da Conceição ao ser entregue ao tráfego terá conseqüências imediatas para soluções no nosso trânsito, possibilitando um melhor aproveitamento das áreas perimetrais e aliviando, assim, as zonas mais centrais da cidade".

Os ônibus têm prioridade (Transportam 800 mil pessoas)

Porto Alegre, hoje, tem 1050 ônibus trafegando em suas ruas. Eles pertencem a 29 empresas e transportam, todos os dias, mais de 800 mil pessoas, percorrendo cerca de 300 mil quilômetros (quase a distância da Terra à Lua). Por tudo isto eles têm prioridade nos planos das autoridades de trânsito: transportam praticamente toda a população da cidade. No futuro, o número de empresas deverá se reduzir — pelo menos esta é a tendência — a uma para cada radial. Por exemplo, uma só empresa para Petrópolis, outra para a Independência e assim com as principais radiais de Porto Alegre.

OS CIRCULARES EXISTEM

No Rio de Janeiro predominam os ônibus circulares. Em Porto Alegre muita gente acha que deveriam existir linhas similares. E elas existem. Quem afirma é a SMT, que explica mais: "há também linhas interbairros". A Secretaria Municipal dos Transportes já criou inclusive algumas que, sem passar pelo Centro, transportam operários para a zona industrial. Exemplos: linha 22 Vila Floresta/Navegantes, que leva operários do bairro Vila Floresta para o 4.º Distrito, onde se localizam muitas de nossas indústrias urbanas. Existem ainda duas outras linhas. A 23, Sarandi/Navegantes e a 15B, Vila Ipiranga/Navegantes. Ao longo do trajeto que fazem, existem paradas a cada 250 metros. Estes ônibus não passam pelo Centro para que assim os operários possam se deslocar mais rapidamente e a menor custo para seus locais de trabalho.

Mas há também as linhas interbairros que passam pelo Centro: linha 35 Beco do Salso, liga Floresta, Independência e Petrópolis; linha 20 IAPI-Auxiliadora, liga o Centro com os bairros IAPI e Auxiliadora; linha 25 Expresso Auxiliadora, liga o Bom Fim com Independência e Centro. Todas elas chegam ao Centro porque uma pesquisa da SMT mostrou que 40% da população de Porto Alegre vai ao "centro" ou imediações da primeira perimetral. A área central da cidade funciona, então, como um pólo de atração. Completando a relação das linhas, existem ainda as circulares: linha 80 Otto Niemeyer, ligando a Cavalhada à Praia de Belas; linha 33A Petrópolis-Floresta, ligando os dois bairros; linha 15A, liga Vila Ipiranga com Floresta e Petrópolis; linha 51 Gasometro-Carris, liga a Cidade Baixa com o Centro e a zona da Ponta da Cadeia; e linha 52 Duque de Caxias-Carris, que liga toda a zona central da cidade.

O QUE O POVO QUER

Até o fim deste ano a SMT terá em seu poder os resultados de um estudo que fez e que tem importância fundamental para o planejamento do nosso trânsito. Durante seis meses, em 1971, 150 homens da Secretaria Municipal de Transportes colheram as opiniões de mais de 100 mil pessoas que utilizam o ônibus como meio de transporte. Com os dados desta pesquisa, que estão em fase de computação, a SMT poderá estabelecer com certeza as linhas de preferência da população, ou seja, qual, na opinião dos usuários, é o melhor trajeto entre suas casas e seus locais de trabalho.

A população está mal servida (Teremos mais 400 táxis)

No relatório sobre táxis que recebeu da Secretaria Municipal dos Transportes, o prefeito tem conhecimento de que, em maio de 1970 o índice de ocupação médio da frota era de 75,11%, considerado bastante elevado face à falta de táxis que já se fazia evidente. Atualmente, mesmo com a inclusão, neste ano, de 217 novos veículos (e há ainda mais 223 para serem liberados), o índice chegou a 80,40% e, por isto, em termos quantitativos, os técnicos da SMT concluíram que "a população está precariamente servida, pois o índice recomendado e previsto é de 85%". Para conseguir reduzir o atual índice os técnicos concluíram que precisam ser incluídos mais 623 táxis. Há poucos dias o prefeito anunciou que serão liberados mais 400 placas, além das 223 já previstas para este ano, o que, pelo menos em teoria, deve solucionar o problema.

MAIOR RENOVACÃO

O índice de renovação da frota de táxis em Porto Alegre é, senão o maior, um dos mais elevados do Brasil e, como conseqüência, nossa frota tem uma idade média de apenas 2,27 anos. Isto vem em benefício do público, que está sendo servido por veículos novos, com condições de segurança dentro dos limites desejáveis. As con-

clusões do relatório são de que "se por um lado passa-se estranhar que, embora a frota não tenha sido reajustada nos últimos dois anos, a renovação da frota continua satisfatória, por outro lado, o fato se justifica dado ao melhor aproveitamento da frota, fator inicialmente constatado no aumento da quilometragem diária dos veículos".

DEMANDA AUMENTOU

Com 61 estações espalhadas pela cidade, trabalhando durante 14 horas para fazer um levantamento do índice de ocupação da frota, os técnicos ficaram sabendo que, num total de 191.487 veículos, 153.967 estavam circulando com passageiros e 37.520 sem passageiros. Em maio de 1970, os índices tinham sido, respectivamente (para um total de 183.872 veículos) 123.091 e 40.781. Assim, embora a frota atual tenha aumentado em 217 veículos, pode-se observar que a proporção entre os ocupados e os sem passageiros também evoluiu: em 1970, 24,88% dos veículos contados estavam disponíveis aos passageiros e no atual levantamento foram contados apenas 19,59% de veículos sem passageiros. Conseqüentemente, mesmo com o acréscimo de veículos na frota, observa-se que a demanda tem aumentado.

RENOVAÇÃO DE FROTA

A frota de ônibus de Porto Alegre é uma das melhores do País. As empresas renovam 20% de seus ônibus a cada ano. Existe lei determinando que para inclusão na frota o veículo tenha até 5 anos de vida útil, ocasionando, desta maneira, que a idade média em Porto Alegre seja de 3 anos e seis meses.

Mas nem sempre foi assim. Em 1960, existiam 800 veículos de transporte coletivo (600 eram micrônibus) para 1.200 proprietários. Um só veículo chegava a ter até 4 proprietários. Além dos "encostados" — que tinham micrônibus em condições precárias (chegavam a fazer somente uma viagem por dia, na hora do pique). Para evitar tudo isto a SMT retirou de circulação os micrônibus e lotações. Principalmente porque era necessário um grande número de veículos para transportar poucas pessoas (ocasionando congestionamentos) e também porque tinham um custo operacional mais elevado e pouco conforto. Para completar, foi feito um planejamento racionalizando as linhas. E a tendência para o futuro é como foi dito, de existir apenas uma empresa atendendo cada radial da cidade.

Quanto ao problema do terminal no Centro, o pessoal da SMT explica que com o advento da Cortina da Mauá e elevada haverá uma pista com três quilômetros de extensão (na parte inferior) onde serão colocados todos os ônibus da cidade. Os estudos para tanto já estão sendo feitos.

Este é o levantamento feito pelos técnicos, baseados em dados estatísticos e pesquisa de índices de ocupação. Mas o público continua reclamando que nos dias de chuva, principalmente, faltam táxis. Outra reclamação: os moradores dos bairros afirmam que passados os horários das "horas de pique" os táxis disponíveis são em número muito reduzido. Pelo relatório da SMT, que sugeriu (e o prefeito aprovou) a liberação de mais 400 placas, a situação pode ser resolvida.

Mas os motoristas de táxi explicam uma das razões para que, depois do "pique", os carros de aluguel diminuam nos bairros: "com os patrões pagando a gente por quilômetro rodado, ninguém pode mais andar vazio por aí. Antigamente, com os 30% que nos davam, ainda era possível. Hoje, preferimos, passado o "pique", esperar corridas nos pontos fixos". E, para os motoristas, as 400 novas placas deveriam ser distribuídas somente entre os autônomos: "as empresas já têm carros suficientes. Imagine, com estes 400 carros, as possibilidades que se abririam para um profissional melhorar seu padrão de vida. Afinal, as financeiras estão aí, para a gente arrumar o dinheiro, comprar o carro e não mais depender do patrão".