

# O Novo Trânsito, Três Meses Depois

Pedro Chaves

Desde o dia cinco de novembro do ano passado, quando foi inaugurado o Túnel e Elevadas da Conceição, o centro de Porto Alegre está experimentando um novo esquema de trânsito. Foi a segunda grande mudança no sistema de circulação da cidade desde que, obedecendo às determinações do Código Nacional de Trânsito, o planejamento de trânsito passou à responsabilidade da Prefeitura, através da Secretaria Municipal dos Transportes — SMT.

Amanhã, o novo trânsito de Porto Alegre estará completando três meses e, como a modificação introduzida em 1970, tem gerado muitas dúvidas e críticas.

Em 1970, depois de sucessivas reuniões da "Comissão dos Buracos", a Prefeitura concluiu que seria necessário esquematizar um novo sistema de circulação de veículos no centro. Isto porque, numa única arrancada, Porto Alegre começou a ter remanejadas suas redes de energia elétrica, telefones, esgotos pluviais e cloacais, além das grandes obras viárias e que visam justamente a melhorar a circulação no perímetro central da cidade. Como as autoridades responsáveis declararam, tratava-se de um esquema provisório. A Júlio de Castilhos ficou muito tempo sem qualquer tráfego. Várias ruas secundárias, como Marechal Floriano, Vigário José Inácio, Dr. Flores e outras, tiveram sua capacidade de escoamento reduzida e, em alguns casos, até foram totalmente bloqueadas. Em consequência, foi necessário dividir a Borges de Medeiros em duas faixas sem qualquer comunicação, o mesmo acontecendo com a Salgado Filho. Estas avenidas receberam todo o excedente de fluxo desviado das demais ruas em obras. A utilização do novo Viaduto Loureiro da Silva é que diminuiu, em parte, as dificuldades.

Esta referência ao que aconteceu em 1970 torna-se necessária para entendermos o que aconteceu a partir das 12 horas do dia cinco de novembro do ano passado. Na primeira grande mudança, as alterações não foram determinadas (como muitos ainda pensam) somente em função do uso do Viaduto Loureiro da Silva. Aliás, o viaduto serviu, basicamente, para eliminar o cruzamento indesejável da Duque de Caxias com a Salgado Filho.

O atual sistema de trânsito, porém, partiu justamente da revolução viária proporcionada pela entrega do Túnel e Elevadas da Conceição, que possibilita a ligação direta desde a Osvaldo Aranha até a Mauá e Avenida Dique, eliminando os cruzamentos com Independência, Alberto Bins, Voluntários da Pátria e Farrapos. Além disso, as ruas secundárias que haviam sido atacadas em conjunto pela CEEE, CRT e DMAE, estavam novamente liberadas ao tráfego. Levando igualmente em consideração que chegara a vez de se executarem obras em ruas mais importantes, como a Borges de Medeiros e a Salgado Filho, a SMT resolveu reformular a circulação no centro da cidade.

**ENFIM UMA OPÇÃO**  
Há dois anos atrás, os técnicos não teriam condições de sequer pensar em liberar a Salgado Filho para qualquer tipo de obra (assim como a Lima e Silva e a Fernando Machado). Com a inauguração do túnel, mudava

tudo. Havia uma opção. E ela foi utilizada. Na Salgado Filho, por exemplo, durante dois anos existiu o que se chamou de "trem interminável" — uma longa fila de ônibus que se estendia desde a José Bonifácio até a Borges de Medeiros, nas horas de pique. Diariamente, naquela avenida, eram registradas mais de 1.300 viagens de ônibus. Hoje, com a utilização do túnel para desvio da maioria das linhas (com menor tempo de percurso), permanecem somente 400 viagens diárias e é provável que este número seja ainda mais reduzido.

O túnel e suas elevadas provavam então sua utilidade dentro da realidade viária de Porto Alegre.

Nos demais pontos da cidade, as alterações não tiveram grande importância. Mas houve modificações em vários pontos. Surgiram alguns pontos críticos, como o acesso da Avenida Mauá para a Siqueira Campos e Sete de Setembro, através da General Câmara. E, é claro, registraram-se também melhorias. Por exemplo, a circulação na área em torno da Praça da Matriz.

## ACERTOS E DESACERTOS

Desde o primeiro dia do novo trânsito, um dos pontos nevrálgicos tem sido a General Câmara (agora está bloqueada pela CRT), principalmente em função da precariedade de fiscalização quanto ao estacionamento. A rua é relativamente estreita e tem grande importância no novo esquema. Por isto, a SMT proibiu terminantemente, com ameaça de multa e guincho, o estacionamento em seus dois lados. Apesar disso, muitos veículos continuam estacionando naquela área. Em consequência, a "rápida paradinha" de dois minutos pode provocar um congestionamento de quase um quarto de hora ao longo de toda a Avenida Mauá. Este é um problema que deverá ser resolvido com a atuação ainda mais constante da Brigada Militar, atuando os infratores e aplicando as sanções previstas em lei.

Já a Capitão Montanha, que recebe todos os ônibus que se destinam ao terminal da Sepúlveda, inexplicavelmente continua com estacionamento permitido em suas duas mãos.

## PREÇO DO PIONEIRISMO

Uma das principais modificações estabelecidas no trânsito de Porto Alegre: a Júlio de Castilhos e a Alberto Bins estão integradas num sistema de "onda verde" de sinalização, ou seja, um veículo que trafega neste perímetro à velocidade média de 30 quilômetros por hora, sempre encontrará sinal verde para sua passagem. Juntamente com o túnel e suas elevadas, este sistema é o equipamento mais importante para o novo trânsito. E justamente por sua causa ocorreram em dois dias diferentes os piores congestionamentos verificados no centro da cidade nos últimos anos.

A "onda verde" é um sistema de sinalização controlada eletronicamente e construídas por uma firma gaúcha. Os responsáveis pela empresa explicam como o sistema pôde originar problemas: "Pagamos o ônus do pioneirismo. Nos dois dias

mais quentes deste verão a elevação da temperatura atuou diretamente sobre o painel de controle das sinalizações, desregulando o sincronismo (na Júlio de Castilhos os semáforos chegaram a permanecer com sinal vermelho por quase cinco minutos)". A "onda verde" era coisa nova para os técnicos da SMT e eles levaram algum tempo para descobrir o que se passava. Colocando um painel de controle sob a ação de temperatura mais elevada, notaram que os tempos de troca de sinal se alteravam. Os responsáveis pelo equipamento afirmam: "Os problemas foram sanados, pagamos nossa taxa de pioneirismo e hoje a "onda verde" funciona melhor do que nunca".

## PEDESTRES ETERNO PROBLEMA

A situação do pedestre dentro do novo trânsito continua gerando problemas, como sempre. Existem, atualmente, dois pontos críticos para a movimentação dos transeuntes: General Câmara, esquina com Sete de Setembro, e Borges de Medeiros, esquina com Siqueira Campos. No primeiro caso, a solução deverá ser procurada pela SMT, pois realmente as pessoas que caminham pela Sete de Setembro, na calçada do lado da Praça da Alfândega, não têm quase chance de atravessar a General Câmara (a sinalização do local controla o fluxo de veículos vindos da Mauá e através da Siqueira Campos ou então os que trafegam, pela Sete de Setembro e querem ingressar na General Câmara).

O caso da Borges de Medeiros com Siqueira Campos, porém, é diferente. Até a mudança atual, existia uma faixa para pedestres em diagonal, que atravessava da calçada do Edifício José Montauray para a do Mercado Público. Agora, visando justamente facilitar o tráfego de pedestres, a SMT colocou outra faixa, que leva da calçada da Prefeitura para a do Mercado Público. Só que neste caso os pedestres estão mais protegidos: com a Borges em mão única no trecho Sete de Setembro-Mauá, os veículos são contidos pela sinalização no cruzamento com a Siqueira Campos e a travessia pode ser feita com total segurança. No entanto, muitas pessoas insistem em arriscar-se na antiga faixa, colocando em risco sua vida diante do intenso movimento procedente da Siqueira Campos.

Na Júlio de Castilhos (que se tornou uma das melhores radiais da cidade), mesmo com sua extensão e largura, os pedestres podem atravessar com segurança nos pontos com sinalização e que têm também faixas de segurança.

No que se refere à Borges de Medeiros com Andradas, a Prefeitura já definiu sua posição: um projeto preliminar foi elaborado, prevendo a elevação das pistas da Borges desde a Sete de Setembro até a Salgado Filho, incluindo ainda, sob a elevada, um amplo centro de comércio. Embora ainda esteja em estudos, o projeto tem recebido muitas críticas. O prefeito Thompson Flores, no entanto, acredita que "as críticas são geradas pela falta de conhecimento da obra. Com o projeto definitivo concluído e apresentação da maquete, tenho certeza de que as opiniões vão mudar".

## OBRAS, O PIOR INIMIGO

O secretário Hélio Meira e sua equipe técnica têm insistido no sentido de que mesmo esta ampla modificação introduzida a partir de novembro do ano passado é provisória. Existe uma justificativa para esta afirmação: ainda este ano Porto Alegre deverá ganhar dois novos viadutos (Obirici e Açorianos), a Elevada da Mauá e, ainda, trechos da Primeira Perimetral e a Elevada da João Pessoa. Com a entrega ao tráfego destes equipamentos viários, certamente a SMT reformulará seus planos, que se integram num programa de ação que só será levado a termo com a conclusão de todas as obras viárias previstas pelo Plano Diretor.

As obras viárias, porém, enquanto estão sendo executadas, não representam o maior problema para o planejamento do trânsito. Os trabalhos desenvolvidos pelo DMAE, CRT e CEEE é que têm, quase sempre, gerado dificuldades.

O maior exemplo disto foi o congestionamento verificado no centro na última terça-feira. A Secretaria Municipal dos Transportes, por solicitação da CRT, precisou bloquear a General Câmara, desde a Mauá até a Sete de Setembro. Em consequência, o fluxo de trânsito da General Câmara teria que ser desviado pela Cassiano Nascimento. No entanto, esta rua (mesmo com o compromisso formal assumido três dias antes do bloqueio) não havia sido liberada pela CEEE e o congestionamento veio ao natural, prolongando-se pela Avenida Mauá e atingindo as proximidades do túnel. O fato serviu para evidenciar (pelo menos assim parece) que há uma falta de coordenação nas obras de infra-estrutura.

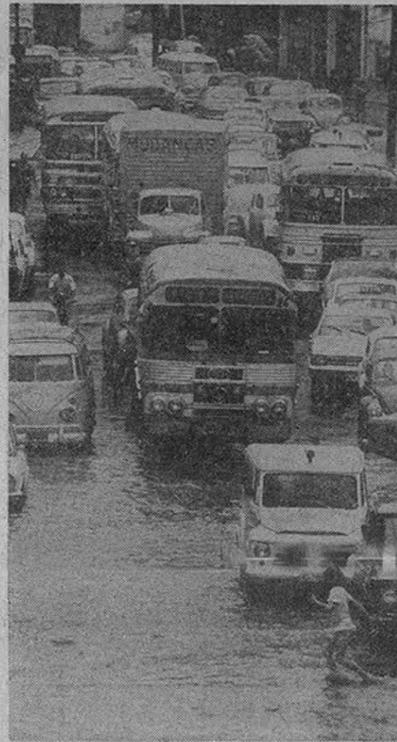
Ou então que houve falta de fiscalização.

As chuvas também têm causado problemas ao trânsito devido ao alagamento das ruas. Esta invasão das águas no entanto dificilmente será evitada, mesmo que não aconteçam precipitações violentas como as do mês passado (choveu 48 milímetros em menos de uma hora). Isto porque as ruas do centro da cidade estão tomadas pela areia e detritos. As firmas empreiteiras têm demonstrado desleixo em muitos casos. Esuburcam as ruas, fazem seu serviço e depois abandonam o local sem limpar a área do canteiro de obras. Como resultado, as ruas ficam repletas de remendos mal executados, muita terra, paralelepípedos, tornando a cidade cada vez mais suja (a Bento Gonçalves, por exemplo, está há quase dois meses com o asfalto novo coberto de areia e os passeios cobertos de pedregulhos). Isto tem relação com o trânsito. A primeira chuva, a areia e os detritos fatalmente serão carregados para os bueiros, que não darão vazão à água, que por sua vez invadirá o leito das ruas, prejudicando a circulação de veículos.

Esguerrando-se entre os buracos, o nosso trânsito segue em frente, sujeito a diferentes problemas. Enquanto isso, um milhão de habitantes esperam que os buracos terminem e Porto Alegre volte a ser bela e tranqüila, fazendo jus a um velho título de Cidade-Sorriso.



Sete de Setembro, esquina Gen. Câmara: um dos pontos críticos



Água ainda é um fator negativo. Nem precisa chover muito



Grande parte dos ônibus passou a trafegar pelo túnel e elevadas



Obras nas ruas são responsáveis por grandes engarrafamentos