

CaDerno

PORTO ALEGRE, 6.1.1991



Entrevista

Darcy Ribeiro

CENTRAL



GRANDES CIDADES

Transporte, equação complicada

PEDRO CHAVES
Especial para o Caderno D

O sistema de transporte urbano de Porto Alegre sofrerá dois impactos até o início das aulas, em março: uma completa reformulação no esquema dos terminais da área central, que vai livrar a Praça XV de Novembro do sufoco, e o início do funcionamento do Projeto de Racionalização do Transporte Coletivo da Zonal. Estas duas iniciativas concentraram as atenções do corpo técnico da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) tão logo se livrou dos problemas causados pela intervenção nas empresas de ônibus da cidade, encerrada em 27 de fevereiro do ano passado. A própria secretaria passa por uma modificação de estrutura agora em janeiro: ao invés das atuais supervisões de Operações e Planejamento, passará a contar com as de Transportes e Tráfego. A primeira, dedicada mais à operação do sistema de transporte coletivo da cidade; a segunda, voltada para o planejamento e serviços (sinalização e manutenção).

O impacto das mudanças pode ser medido pelas afirmações do secretário substituído da SMT, Luiz Carlos Bertotto: "Depois da implantação dos corredores de ônibus, nada mais foi feito em termos de planejamento no sistema de transporte coletivo de Porto Alegre". Em 1960, havia 800 veículos para transporte coletivo na cidade, dos quais 600 eram microônibus. A situação era tão caótica que 1.200 proprietários controlavam esta "frota". Ou seja, havia casos em que um único veículo pertencia a até quatro pessoas.

Dez anos depois, porém, já com a SMT em atividade, a situação mostrava-se bem diversa: 29 empresas controlavam os 1.050 ôni-



Caos: o problema do transporte em massa de passageiros é antigo em Porto Alegre. Em breve haverá mudanças significativas, segundo as autoridades

bus em circulação pela cidade, transportando 800 mil pessoas diariamente. Isto explica a prioridade dada ao transporte coletivo historicamente e que, em 1969, levou à realização de uma pesquisa origem-destino de passageiros. O resultado foram iniciativas como o transporte seletivo e, mais tarde, o Projeto Transcol, desenvolvido em conjunto com a Empresa Brasileira de Planejamento de Trânsito (Geipot) e que deu origem às linhas transversais, aos corredores de ônibus, ao sistema de transbordo, à integração de linhas e ao próprio Trensurb.

PLANOS — Já em 1975, quando finalmente a pesquisa foi tabulada, havia a recomendação de reduzir o número de empresas de ônibus, incentivando as fusões. Haveria apenas uma operando em cada grade radial (com os corredores, foram criadas as radiais urbanas, mas a fusão de empresas continuou sendo um plano

a ser algum dia atingido), para torná-las mais eficientes e economicamente viáveis. Até mesmo a necessidade de mudar os pontos terminais no Centro foi, ao longo dos anos, objeto de estudos técnicos. Nos anos 70, houve propostas de fazer com que os ônibus das linhas de Petrópolis tivessem seus terminais nas imediações da Faculdade de Arquitetura, enquanto os da Zona Sul interromperiam sua viagem à área central na Praia de Belas (onde hoje está instalado o

Em 1960, havia 800 veículos para transporte coletivo na cidade, dos quais 600 eram microônibus. Situação era tão caótica que 1.200 proprietários tinham o controle sobre esta "frota"

Corpo de Bombeiros). E os ônibus restantes da Praça XV iriam para baixo da projetada Elevada da Mauá, cujo projeto foi sepultado pelo então prefeito Telmo Thompson Flores ao flagrar manobra de empresas de construção, que pretendiam conseguir impor à Prefeitura um custo astronômico para a obra.

Superado um hiato de pelo menos três anos em que as atividades de planejamento foram relegadas a segundo plano, a SMT volta a preocupar-se com o futuro do sis-

tema de circulação e transporte da cidade. Trabalhando com dados lançados no computador, a secretaria agora tem condições de detectar os problemas da cada linha de ônibus em atuação na cidade, e até mesmo conhecer a real situação econômico-financeira das empresas.

Com relação aos corredores, hoje definitivamente incorporados ao sistema de transporte urbano, os técnicos da SMT não acreditam que os ônibus venham a ser substituídos por bondes. Bertotto explica que um bonde moderno, "como dizem os vendedores do primeiro mundo", tem capacidade para transportar de 15 a 16 mil pessoas/hora, enquanto os ônibus de Porto Alegre transportam até 30 mil. A Assis Brasil é a exceção. Nem mesmo os ônibus dão conta do volume de passageiros. Neste caso, Bertotto aposta que só mesmo um trem pode resolver a questão.

CaDerno

□ Edição
□ Elziário Goulart Rocha
□ Diagramação
Paulo Figueiredo

Racionalização vai começar pela Zona Sul

A Zona Sul de Porto Alegre será a grande beneficiada com a retomada do planejamento como uma das atividades principais da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT). Até 15 de fevereiro, a secretaria implantará um Projeto de Racionalização de Transporte Coletivo naquela zona. Entre outros aspectos, ele prevê a criação de novas linhas de ônibus, que passarão a servir zonas atualmente sem transporte próximo, com algumas integrações locais. Por que começar pela Zona Sul? O secretário substituído da SMT, Luiz Carlos Bertotto, explica: "Porque depende apenas de nós. Para executá-lo, não precisamos ouvir a Metroplan ou o DAER, que têm ingerência sobre as linhas intermunicipais".

Do caos que assegura ter encontrado a retomada do planejamento a que agora se propõe, a SMT sob administração petista enfrentou um meio termo que foi duramente questionado e criticado pela opinião pública: a intervenção nas empresas de ônibus. Ainda assim, os técnicos da SMT consideram a intervenção altamente positiva como forma de constatar que realmente o sistema de transporte coletivo tinha sido totalmente sucateado. A SMT, exemplificam, tentou controlar os horários através das tabelas existentes na própria secretaria e verificou que as empresas faziam horários completamente diferentes daqueles informados, o que impossibilitava qualquer controle.

Do caos que assegura ter encontrado a retomada do planejamento a que agora se propõe, a SMT sob administração petista enfrentou um meio termo que foi duramente questionado e criticado pela opinião pública: a intervenção nas empresas de ônibus. Ainda assim, os técnicos da SMT consideram a intervenção altamente positiva como forma de constatar que realmente o sistema de transporte coletivo tinha sido totalmente sucateado. A SMT, exemplificam, tentou controlar os horários através das tabelas existentes na própria secretaria e verificou que as empresas faziam horários completamente diferentes daqueles informados, o que impossibilitava qualquer controle.

Hoje em dia, por exemplo, um morador da Restinga, ao pretender retornar para sua casa, pode não encontrar lugar no ônibus da Tinga porque este também transporta moradores do eixo da Avenida Nonoi. Ou seja, estas, que vão descer apenas, ocupam os lugares daqueles que moram no destino final da linha e vão ter que esperar um outro ônibus com mais lugares. Com o projeto de racionalização e a criação de linhas circulares, estes passageiros das chamadas linhas intermediárias terão transporte específico para as suas zonas, liberando lugares nas linhas longas. A SMT pensa até em criar paradas de embarque e desembarque diferenciadas (umas para as linhas longas e outras para as curtas), como forma de disciplinar os usuários.

Uma das novas linhas a serem criadas é a denominada Estrada do Amapá. Em forma de oito, ela sairá da Juca Batista com Cavalhada, passando pelo Otto Niemeyer, Icarai, Padre Cacicó, Centro (até a Rodoviária), João Pessoa, Azenha, Teresópolis, Nonoi, Otto Niemeyer novamente, até o rio, Icarai, Wenceslau Escobar, Tramandai e Juca Batista com Cavalhada. E daí retoma o percurso, no sentido inverso. Zonas da cidade que não dispõem de ônibus atualmente, como o Campo Novo, serão servidas por linhas circulares que as integram a esta linha em forma de oito.

DESCONTROLE — Concluída a racionalização da Zona Sul, Bertotto garante que a SMT vai entrar no estudo da Zona Norte, a ser desenvolvido de março a abril deste ano. Tudo isto é necessário, segundo ele, porque, ao iniciar sua administração na Prefeitura de Porto Alegre, o PT encontrou um total descontrole no sistema de transporte coletivo da cidade. Uma única linha chegava a ter

três tabelas diferentes de horário; a secretaria estava totalmente sucateada — "não tínhamos mais nem viaturas em condições de trafegar"; não havia nenhuma referência quanto a horários e itinerários seguidos pelas diversas linhas em operação. "Era impraticável, portanto, entender e controlar o que estava realmente ocorrendo. Agora não, agora está tudo lançado no computador", diz Bertotto.

Do caos que assegura ter encontrado a retomada do planejamento a que agora se propõe, a SMT sob administração petista enfrentou um meio termo que foi duramente questionado e criticado pela opinião pública: a intervenção nas empresas de ônibus. Ainda assim, os técnicos da SMT consideram a intervenção altamente positiva como forma de constatar que realmente o sistema de transporte coletivo tinha sido totalmente sucateado. A SMT, exemplificam, tentou controlar os horários através das tabelas existentes na própria secretaria e verificou que as empresas faziam horários completamente diferentes daqueles informados, o que impossibilitava qualquer controle.

Hoje em dia, por exemplo, um morador da Restinga, ao pretender retornar para sua casa, pode não encontrar lugar no ônibus da Tinga porque este também transporta moradores do eixo da Avenida Nonoi. Ou seja, estas, que vão descer apenas, ocupam os lugares daqueles que moram no destino final da linha e vão ter que esperar um outro ônibus com mais lugares. Com o projeto de racionalização e a criação de linhas circulares, estes passageiros das chamadas linhas intermediárias terão transporte específico para as suas zonas, liberando lugares nas linhas longas. A SMT pensa até em criar paradas de embarque e desembarque diferenciadas (umas para as linhas longas e outras para as curtas), como forma de disciplinar os usuários.



Planos: implantação será gradativa, e a Zona Sul da Capital oferece as condições necessárias para dar arrancada

Passa a haver maior controle

A saída da Empresa Belém Novo da linha Restinga e a obrigação que a Carris teve de passar a atendê-la, com precariedade (a empresa, diz Bertotto, tem poucos ônibus para todo o universo que abrange e a localização da sua garagem não facilita em nada a largada de ônibus para a Restinga), levou à criação da empresa Tinga e à adoção do "plus tarifário". Neste caso, a SMT precisou ceder na queda de braço com os empresários. Eles exigiram o "plus" para assumirem a linha Restinga. Como resultado, a Tinga tem agora 50 ônibus novos servindo à população daquela zona da cidade, dos quais 12 articulados.

As acusações de que a Prefeitura, que sempre condenou o chamado cartel dos empresários, teria favorecido a formação de um cartel da ATP, Bertotto contrapõe que, diante da prioridade de garantir transporte ao trabalhador, a Administração Popular precisou adotar uma solução emergencial e "engolir" o que os empresários exigiam. E ex-

plora que agora em dezembro foram publicados os editais de licitação para as linhas da Restinga, embora admita ser muito difícil aparecer outra empresa com 50 ônibus novos para apresentar e com isto ganhar a licitação, derrotando o "pool" da ATP.

Com o início da racionalização e a criação de linhas circulares, estes passageiros das chamadas linhas intermediárias passarão a contar com transporte específico para suas zonas

plora que agora em dezembro foram publicados os editais de licitação para as linhas da Restinga, embora admita ser muito difícil aparecer outra empresa com 50 ônibus novos para apresentar e com isto ganhar a licitação, derrotando o "pool" da ATP.

Atualmente, a Carris, a Sopal, a Trevo e a Sudeste já enviam as guias por disquete e as informações entram direto no centro de computação da SMT. Como as demais ainda não estão informatizadas, a secretaria ainda leva de dez a 15 dias para concluir o mapeamento. Mas, no futuro, com todas elas enviando os dados por disquete, em 48 horas a SMT poderá saber o que está realmente ocorrendo em cada uma das linhas de ônibus da cidade.

Mesmo hoje, a secretaria já dispõe de elementos para controlar o faturamento das empresas, suas despesas com manutenção, quantos ônibus realmente colocam em circulação e em que horários, quantos estão em manutenção etc. Serão intensificados o controle operacional e a fiscalização de tal forma que a secretaria possa incidir no sistema quando ele não estiver funcionando a contento, com um controle diário e permanente.

COMO O PORTO-ALEGRENSE SE LOCOMOVE



	1970	1990
Total de empresas	29	17
Total de ônibus	1.050	1.512 (239 da Carris e 272 da Sopal)
idade média da frota	3 anos e 6 meses	6 anos e nove meses (7 anos e 10 meses no início de 1989)
Passageiros transportados	800 mil	1,1 milhão/dia

São transportados, em média, 28 milhões de passageiros equivalentes/mês; em outubro, total chegou a 27,2 milhões, dos quais 12,8 milhões comuns, 4,3 milhões de escolares, 12,2 milhões com vale transporte. em média, a cada mês os ônibus do sistema de transporte coletivo da cidade rodam 7,9 milhões de quilômetros, num total de 60 mil viagens

Enfim, ônibus saem da Praça XV

A necessidade de ajudar na viabilização do Trensurb e o fato de muitas avenidas com pistas exclusivas para ônibus (Júlio de Castilhos, Mauá e Voluntários da Pátria) já estarem congestionadas pelo tráfego simultâneo de ônibus urbanos e intermunicipais levou a Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) a decidir-se por uma completa e imediata revolução em termos de terminais de ônibus no Centro e que vai concretizar uma medida há mais de 20 anos anunciada: a retirada dos ônibus da Praça XV de Novembro e sua consequente reurbanização.

A retirada, da Praça Rui Brabosa, dos ônibus intermunicipais que servem ao eixo da BR-116, será a primeira etapa executada do plano. Eles passarão para uma área sob a Elevada da Conceição (trecho entre Alberto Bins e Farrapos). Com isto, diz o secretário substituído da SMT, Luiz Carlos Bertotto, quem os utiliza atualmente para chegar ao Centro de Porto Alegre ou passa a utilizar o Trensurb (da estação Rodoviária até o Centro ou mesmo a partir da cidade de origem do passageiro atual de ônibus) ou terá que se deslocar a pé.

O Trensurb acaba se não se fizer algo para que ele seja mais utilizado pela população, garante, ao revelar que a atual política do Governo Federal quanto aos trens urbanos limita-se à intenção de repassá-los aos estados e municípios, "que não têm condições de enfrentar as necessidades atuais do setor". Só o Trensurb precisa de Cr\$ 130 milhões mensais

de desembarque (hoje só é permitido o desembarque) junto à Estação Rodoviária ou então um "paradão" a ser implantado na Avenida Mauá, logo após o Portão Central do Cais do Porto. Estes ônibus não terão mais terminal no Centro, portanto. Os usuários que desembarcam dos ônibus Viamão até a João Pessoa (70%) ficarão em terminal a ser construído em frente à Epatur e que terá completa infraestrutura (sanitários, inclusive) e área para estocagem dos ônibus (que hoje se acumulam em terrenos baldios e ruas centrais).

POLUIÇÃO — A poluição ambiental é o grande inimigo nestas mudanças. Numa área em que se registra atualmente um dos mais altos índices de poluição do ar da cidade — com grande concentração de monóxido de carbono —, em função do intenso fluxo de veículos, o acréscimo dos intermunicipais será um agravante. A par disto, o gás carbônico também provocará maior desgaste no concreto das elevadas, que, aliás, estão em mau estado de conservação. Basta lembrar que, em 1984, a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV) executou a recuperação parcial (50%) dos aparelhos de apoio e das juntas de dilatação da elevada no sentido centro-bairro, anunciando ainda ser necessário recuperá-los na pista bairro-centro, o que até agora não foi feito.

Bertotto não acredita em maiores empecilhos para as alterações pretendidas, lembrando que a SMOV deu licença para a obra e a área "é bem

ventilada e só haverá 20 boxes de estacionamento de ônibus por lá, o que não é muito". Ele destaca ainda que nos dias atuais já existem vários móveis estacionados no mesmo ponto e já são críticos maiores ao plano os usuários da Região Metropolitana, que reagem à ideia de deixarem de ter acesso ao Centro.

Embora a licença concedida para a obra, houve pareceres técnicos contrários, na SMOV, à instalação do novo terminal. E também técnicos da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) opinaram contra. O projeto de transferência dos ônibus para a área sob a elevada incluiu o deslocamento de vendedores ambulantes. E aí as reações podem crescer. Já há quem diga que colocar produtos hortifruti em venda em meio a uma cortina de gás carbônico seria um crime de saúde pública.

AMPLIAÇÃO — Na administração do PT foram criadas a T5, do Menino Deus (Rua Barboza) até o Aeroporto Salgado Filho, que se integra com o Trensurb e transporta a média de 9 mil passageiros/dia, e a T6 (Jardim Leopoldina até o terminal da Azenha, na João Pessoa com Princesa Isabel) que alcança 13 mil passageiros transportados diariamente.

Bertotto já anuncia novidades neste sentido: está planejada a T7, que ligará a Antônia de Carvalho com o Aeroporto, favorecendo a integração com o Trensurb. As linhas T que se integram com o trem têm uma tarifa única (atualmente de Cr\$ 55,00) que pode ser paga ou no ônibus ou no Trensurb — aquele em que acontecer o primeiro embarque do passageiro.

Carros particulares	550 mil (média de 1 para cada 3 pessoas)
Táxis lotação	403 (140 mil passageiros/dia)
Táxis	3.880

Do fracasso do seletivo ao sucesso das linhas T

Balas, bombons, cafézinho, ar condicionado, jornal do dia, rodododas e som ambiental. Embora mais pareça o serviço de bordo de um avião a jato, isto ocorre em alguns ônibus aqui mesmo, em Porto Alegre, fazendo parte do "transporte seletivo", criado em 1974 pelo então prefeito Telmo Thompson Flores. Também conhecidas como "ônibus de luxo", as dez unidades adquiridas pela Carris eram espaços coletivos, com bancos reclináveis e todas as mordomias, conduzindo até 42 passageiros sentados.

A ideia era promover determinadas linhas especiais, com ônibus mais confortáveis e que atravessassem os bairros classe A da cidade, convencendo os motoristas a deixarem seus carros na garagem, em troca de uma viagem mais tranquila e agradável até o Centro. Com isto, esperava-se solucionar, em parte, o problema da crise dos combustíveis iniciada do ano anterior, tirando de circulação cerca de 400 veículos particulares. O primeiro trajeto implantado foi o Trés Figueiras-Centro, partindo da Chácara das Pedras e atravessando o bairro de mesmo nome, indo em direção à Boa Vista, Higienópolis, São João, Auxiliadora e Floresta, até o terminal central, ao lado do Palácio do Comércio. Mais tarde, seria criado um outro percurso, abrangendo a área da Rua 24 de Outubro e imediações.

O plano, em princípio bem aceito, não tardou a mostrar algumas falhas. Os seletivos, por serem de grande porte, eram de difícil manobra e, portanto, mais lentos, tornando as viagens mais longas; os intervalos, que deveriam ser de sete minutos, chegavam, na verdade, a 20; e o preço da passagem, longe de ser doce como as gulosinhas servidas a bordo, era cerca de cinco vezes maior que o da comum.

TRANSVERSAIS — Se os seletivos não deram certo, o mesmo não ocorreu com as linhas transversais, as chamadas T, que são destacadas como uma solução intermediária entre a situação atual e o projeto final de adotar em Porto Alegre, algum dia, um sistema de circulação de transporte coletivo que permita a interligação de todos os bairros sem a obrigatoriedade de passagem pelo Centro.

As transversais começaram a circular em 1976, com a T, que faz a ligação do Centro com áreas junto à Primeira Perimetral (circular em forma de anel, da Júlio de Castilhos à Osvaldo Aranha) e tem as ramificações T-Urca e T-Praça XV de Novembro. Ao todo, 9 mil passageiros/dia utilizam seus ônibus. Depois, vieram a T1, a T2, a T3 e a T4. Todas consequência dos estudos que deram origem ao Projeto Transcol, responsável pela completa reformulação do sistema de transporte coletivo de Porto Alegre.

A T1 circula da Assis Brasil (altura da Rua Roque Calage, no Passo da Areia) até a Câmara de Vereadores, transportando 22 mil passageiros/dia. A T2 sai da A. J. Renner, junto à estação Casa Dico do corredor Farrapos e vai até a Rua Costa, no Viaduto D. Pedro II. Ela tem integração com o Trensurb e 17 mil passageiros/dia. Já os ônibus da T3 transportam 20 mil passageiros/dia, do Cristal até estação São Pedro do corredor Farrapos, junto à Voluntários da Pátria. Finalmente, a T4 sai da Rua Itapocai, no Cristal, e vai até o Hospital Cristo Redentor, com 25 mil passageiros/dia.

AMPLIAÇÃO — Na administração do PT foram criadas a T5, do Menino Deus (Rua Barboza) até o Aeroporto Salgado Filho, que se integra com o Trensurb e transporta a média de 9 mil passageiros/dia, e a T6 (Jardim Leopoldina até o terminal da Azenha, na João Pessoa com Princesa Isabel) que alcança 13 mil passageiros transportados diariamente.

Bertotto já anuncia novidades neste sentido: está planejada a T7, que ligará a Antônia de Carvalho com o Aeroporto, favorecendo a integração com o Trensurb. As linhas T que se integram com o trem têm uma tarifa única (atualmente de Cr\$ 55,00) que pode ser paga ou no ônibus ou no Trensurb — aquele em que acontecer o primeiro embarque do passageiro.