

COMO O PORTO-ALEGRENSE SE LOCOMOVE



Table with 3 columns: Category, 1970, 1990. Rows include Total de empresas, Total de ônibus, idade média da frota, and Passageiros transportados.

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...

Do fracasso do seletivo ao sucesso das linhas T

Bas, bombons, cafezinho, ar condicionado, jornal do dia, rododomas e som ambiental. Embora mais pareça o serviço de bordo de um avião a jato, isto ocorria em alguns ônibus aqui mesmo...

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 estavam congestionadas pelo tráfego simultâneo de ônibus urbanos e intermunicipais...

Table with 2 columns: Category, Value. Rows include Carros particulares, Táxis lotação, and Táxis.

em subsídios para tornar-se viável. "Em qualquer país do mundo o transporte de massa é subsidiado, mas não em nível tão elevado", lembra. Em função da mudança dos intermunicipais, os ônibus do terminal da Praça Parobé também poderão ser deslocados...

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 disso, 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.

Quanto ao que será feito pela Praça XV, a Prefeitura deve escolher. Todas as administrações municipais elaboraram projetos para o dia em que a praça estivesse, finalmente, liberada

Racionalização vai começar pela Zona Sul



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

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 substituto 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.

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 Nonoai. 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 pela Otto Niemeyer, Icarai, Padre Cacique, Centro (até a Rodoviária), João Pessoa, Azenha, Teresópolis, Nonoai, 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

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 explica 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.

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

CaDerno logo and contact information: Edição Elizário Goulart Rocha, Diagramação Paulo Figueiredo

Entrevista Darcy Ribeiro CENTRAL

Crônica Eunice Jacques CaDerno ZERO HORN PORTO ALEGRE, 6.1.1991

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).



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.

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 sistema 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.

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"

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.