

Caçadores de soluções para o trânsito urbano

Santo André começa a buscar alternativas para garantir conforto, rapidez e segurança

■ TUGA MARTINS

Não há quem não reclame de ter de circular na metrópole. Seja a trabalho ou lazer e independentemente do percurso, críticas são comuns ao trânsito intenso, desconforto, demora e também segurança. A preocupação com o ir e vir em Santo André motivou o Departamento de Trânsito e Circulação a iniciar discussão acerca da mudança de concepção de soluções para o trânsito urbano. "Temos de considerar, além da oferta de sistema viário, a demanda, ponto comum no pensamento de diversos técnicos do setor que carece de dados mais precisos para subsidiar projetos, planos e investimentos" — afirma o diretor de Trânsito e Circulação, Eric Lamarca.

O departamento realizou no final do ano passado o Desafio Intermodal Metropolitano, estudo que consistiu em gerar diversas viagens com a mesma origem e destino, assim como o momento de partida, mas realizadas por diferentes modos de transporte. "O objetivo foi obter dados quantitativos e qualitativos dos meios de transportes disponíveis na Região Metropolitana de São Paulo" — diz o arquiteto Welinton Bastos, responsável pela pesquisa. A ideia original do estudo veio do Rio de Janeiro por meio da Associação Transporte Ativo, pioneira do Desafio Intermodal no Brasil, e faz parte de avaliação do grau de eficiência de cada modo de transporte em quesitos como velocidade média, conforto, segurança, custo e importância que os usuários creditam a cada um desses itens antes de efetuar uma viagem. "A

finalidade da pesquisa foi apontar a possibilidade de migração entre esses modos" — afirma o arquiteto.

Pesquisa realizada na Praça de Atendimento da Prefeitura de Santo André constatou que 27% dos entrevistados consideraram segurança o item mais importante do direito de ir e vir; 26% preferem a rapidez; 19% o custo; 18% conforto; 6% salubridade e 4% se atêm à emissão de poluentes.

Para a realização do Desafio Intermodal Metropolitano, foi proposto percurso entre a Praça IV Centenário, em Santo André, e a esquina das Ruas Conceição Veloso e Manuel de Paiva, próxima à caixa d'água da Sabesp da

grande valia pela originalidade, baixo custo de realização, interesse da sociedade no tema e geração de dados importantes que poderão ser cruzados entre si de diferentes modos pelos órgãos de planejamento do setor" — diz o diretor.

A análise que determinou o rendimento dos modos de transporte considerou tempo de percurso, custo, conforto, segurança, emissão de poluentes e energia consumida. De moto, Rodrigo Pinto levou 40 minutos, enquanto Marcelo Martins de bicicleta gastou 46 minutos. Welinton Bastos consumiu 49 minutos de moto, enquanto José Batista, 58 minutos de

carro. A outra bicicleta, com Renato Moreira, demorou uma hora e 23 minutos, chegando apenas cinco minutos na

frente de Adriana Serafim que utilizou trem e ônibus. O percurso de trólebus e metrô, feito por Alexandre Guerreiro, durou uma hora e 35 minutos. O último a chegar, depois de uma hora e 50 minutos, foi Antônio Munhoz, que topou o desafio com cadeiras de rodas e usou trem e metrô.

O menor custo de viagem ficou com as bicicletas, de R\$ 0,33 e R\$ 0,36. As dobradas trem-ônibus e trólebus-metrô saíram por R\$ 4,10; motocicletas R\$ 5,30; trem-metrô custou R\$ 2,10 e automóvel R\$ 8,04. Se perde em custo, o carro ganha disparado em conforto e segurança. Quem passou por piores momentos foi Antonio Munhoz, por conta das dificuldades encontradas por cadeirantes. A boa avaliação da bicicleta como modo de transporte é algo notável, considerando que a aplicação de

Desafio Intermodal Metropolitano constatou que menor custo de transporte é de bicicleta

Vila Mariana, em São Paulo. A escolha do itinerário se deu em função do atendimento à possibilidade de efetuar o trajeto de diferentes formas.

Com saída às 7h40 sob temperatura de 16 graus e garoa fina, Adriana Serafim usou trem seguido de ônibus municipal; Alexandre Guerreiro, trólebus e metrô; Antônio Carlos Munhoz foi de trem seguido de metrô; José Batista Filho preferiu automóvel; Marcelo Martins e Renato Moreira de Lima escolheram bicicleta; e Rodrigo Pinto e Welinton Bastos toparam o desafio de motocicleta. "Não se tratou de método científico, uma vez que inúmeros fatores externos relevantes no processo não foram analisados como idade, sexo, experiência, condições meteorológicas e de fluidez, entre outros; no entanto, acreditamos ser de



Eric Lamarca e Welinton Bastos: Santo André não restringe acesso de veículos, mas precisa rever movimentos na área central

investimentos no interesse da melhoria dos modos de transporte motorizados sempre prevaleceu.

Para que haja migração do usuário do automóvel para a bicicleta é necessária implementação de estruturas mais eficientes e de grande monta nos itens conforto e segurança. Já a migração do usuário do automóvel para o transporte coletivo demanda estruturas mais eficientes e de grande monta nos itens tempo de percurso, conforto e segurança. No caso de usuário do transporte coletivo para a bicicleta implica em trabalho de convencimento da sociedade.

Carga e descarga — Outra ponta de trabalho do Departamento de Trânsito e Circulação propõe ajustar Santo André às constipações causadas pelo volume agigantado de veículos, em especial na área central, cuja infra-estrutura antiga e malha viária saturada suportam tráfego

agravado nos horários de pico, alto índice de pedestres e ações de carga e descarga crescentes. Até meados de fevereiro o departamento terá em mãos levantamento detalhado acerca das ações de carga e descarga da região central. O estudo iniciado em novembro de 2006 consta do Plano Municipal de Mobilidade e é necessário para organizar o processo de melhoria da fluidez do tráfego e redução de transtornos. "A maioria permite atividade apenas no período noturno, mas existe incidência grande de desrespeito às regras" — diz o diretor Eric Lamarca.

O Centro de Santo André possui cerca de 18 bolsões com sistema de carga e descarga que serão avaliados desde a localização à eficiência, bem como horários de maior utilização. A rotatividade das vagas de estacionamento também será mensurada e qualificada. A pesquisa vai observar 55 pontos do quadrilátero formado pelas

Avenidas Queiroz do Santos, Perimetral, Bairro Casa Branca e Paço Municipal. "Com isso conseguiremos mapear a necessidade de ampliação das vagas de estacionamento" — diz Welinton Bastos.

Santo André ainda não demanda limitar acesso de veículos por porte a exemplo de São Paulo, mas precisa com urgência rever movimentos de abastecimento da área central. "Depois de colher material para diagnóstico, teremos três meses para delinear o projeto e outros três meses para implantação" — diz Eric Lamarca. Durante a fase de pesquisa, os dados serão tratados com representantes da Acisa (Associação Comercial e Industrial de Santo André) e SOL (Sociedade Oliveira Lima e Região). "Temos 15 pesquisadores nas ruas das 6h às 19h de terça a quinta-feira" — diz o diretor. Segundas e sextas são descartadas porque deformam a realidade do tráfego. ■