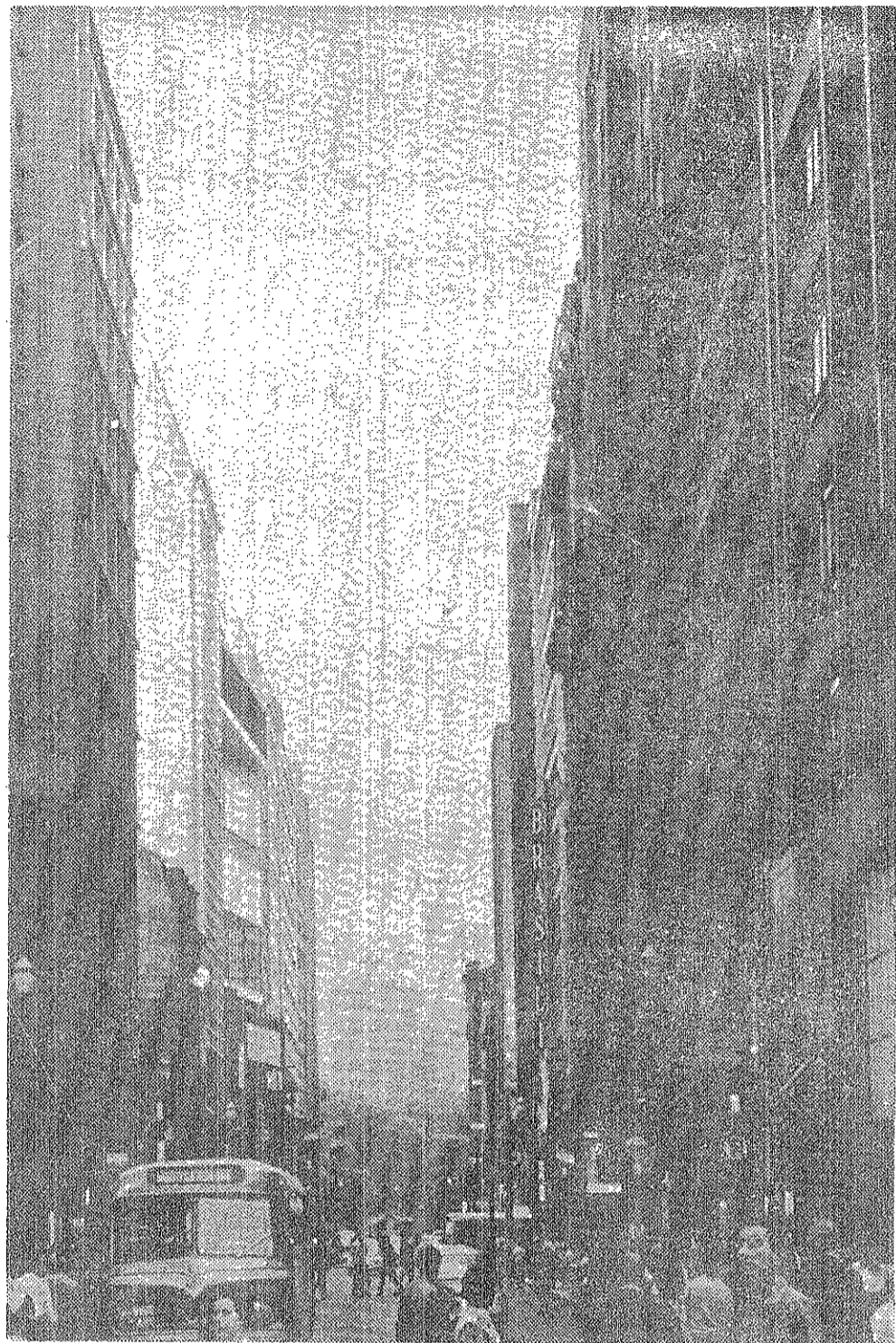




O ESTADO DE S. PAULO



A rua Barão de Itapetininga vai ser transformada num grande "calçadão"

DSV mudará outra vez o trânsito na Paulista

O Departamento de Operações do Sistema Viário — DSV — deverá fazer novas alterações na área da avenida Paulista nos próximos dias. Novos semáforos já foram instalados em vários cruzamentos — embora ainda não estejam funcionando — e dezenas de placas de sinalização — ainda cobertas com plástico amarelo — indicam que as mãos de direção de algumas transversais da Paulista, próximas à Consolação, serão invertidas.

A nova tentativa dos técnicos do DSV para diminuir os problemas de circulação do trânsito na Paulista ocorre dois meses depois das alterações promovidas na Alameda Santos, e ruas Antônio Carlos e São Carlos do Pinhal. A justificativa apresentada desta vez é a de que, apesar daquelas modificações, a corrente de trânsito no complexo viário Consolação-Rebouças-Paulista continua sofrendo interrupções.

As alterações foram processadas praticamente na época das férias escolares, daí a impossibilidade de o DSV comprovar o acerto da

medida. Com o retorno de milhares de veículos à cidade desde o início deste mês, a Consolação não está comportando todo o tráfego proveniente das avenidas Rebouças e Doutor Arnaldo, provocando congestionamentos diários que se estendem desde a rua Fernando de Albuquerque, na pista bairro-centro.

Uma das razões dos congestionamentos foi a supressão de saídas à direita da Consolação, desde a junção da Rebouças com Doutor Arnaldo até a rua Fernando de Albuquerque. Os técnicos chegaram à conclusão de que só com a instalação de um conjunto de semáforos será possível controlar o entrelaçamento de veículos das duas avenidas em direção à Consolação e a Paulista.

Todas essas alterações deverão ser anunciadas pelo DSV nas próximas horas e deverão comportar mais um capítulo da história do trânsito da região da avenida Paulista. Nos últimos anos, esse setor da cidade foi sempre o mais visado por diretores e técnicos, passivos pelas mais variadas experiências, mas ainda continua desafiando a habilidade dos "engenheiros de trânsito".

CET será criada em 40 dias

A Prefeitura concluiu o pedido de criação da Companhia de Engenharia de Trânsito — CET — e enviou o projeto de lei à Câmara Municipal para aprovação. Ontem, na exposição de motivos do projeto, o prefeito Olavo Setúbal pediu que ele seja aprovado no prazo de 40 dias, quando serão adotadas as primeiras medidas para constituição da nova Companhia.

Segundo o prefeito, o objetivo da CET é "planejar e implantar, nas vias e logradouros do município, a operação do sistema viário, com o fim de

assegurar a maior segurança e fluidez do trânsito". Além disso, a futura companhia deverá promover a implantação e exploração econômica de equipamentos urbanos, como as Zonas Azuis, em locais definidos por decretos municipais, para melhorar as condições de tráfego.

Seu capital inicial será de 10 milhões de cruzeiros, com um mínimo de 51% da Prefeitura, dividido em ações nominativas e ordinárias. Até o final do ano, esse capital será coberto com recursos provenientes de operações de crédito de letras e apó-

lizes reajustáveis do Tesouro Municipal. A nova companhia terá uma diretoria formada por três membros e deverá ficar isenta de impostos municipais tanto na área do patrimônio como nos serviços que forem prestados. Na justificativa do projeto, Setúbal diz que há necessidade de formação de "um corpo técnico qualificado em engenharia viária, trânsito e sistemas". Mais: a instalação de centros de comando por controle remoto além da coordenação de órgãos públicos de todas as áreas vinculadas ao transporte de passageiros.

Carros saem da Barão em abril

A rua Barão de Itapetininga será fechada ao tráfego em abril, para implantação dos calçadões, quando a Prefeitura iniciará o plano de restrição de circulação de veículos em todo o centro da cidade. A medida em que os calçadões forem sendo implantados na Barão de Itapetininga, até em frente ao Teatro Municipal, a Emurb estenderá as obras às ruas 24 de Maio e Dom José de Barros. Nessa região, a Prefeitura pretende começar a desestimular o uso de veículos com o funcionamento do que o DSV chama de laçada, ou seja, um bolsão de circulação de carros entre a

Xavier de Toledo, Conselheiro Crispiniano e São João, que hoje é usado como corredor de veículos que se dirigem a diversos bairros.

Do trabalho de entrosamento entre a Emurb, DSV, CMTC e Secretaria dos Transportes resultará um cronograma para colocação dos calçadões na área que é chamada de "centro novo" da cidade. Lá predominam o comércio, serviços em geral, inclusive a rede hoteleira, ao contrário do "centro velho" (rua do Comércio) onde os calçadões começaram a ser instalados junto à zona bancária.

Custo não foi estimado

O presidente da Emurb, Ernest Carvalho Mange, ainda não tem um cálculo do custo do calçadão, pois ele exigiu uma série de remanejamentos da rede física das concessionárias de serviços públicos. Alado aos imprevistos que serão provocados na Barão de Itapetininga pelas redes de água, gás, telefone e luz a Prefeitura terá que modificar o sistema local de iluminação, além de implantar bancas de jornais, floreiras e lixeiras. Todos esses equipamentos serão adquiridos pela empresa e colocados em locais previamente escolhidos, depois que os calçadões estiverem prontos para serem usados pela população.

O calçadão da Barão de Itapetininga, por exemplo, embora seja estendido até a frente do Mappin terá que reservar o lado do Teatro Municipal para a circulação de veículos, de acordo com planos municipais. Mesmo após o calçadão incorporar a ilha que serve os pedestres da praça Ramos de Azevedo, restará uma faixa para os carros. E o local atenderá aos veículos que se destinam ao centro, ao mesmo tempo em que será eliminado um dos principais pontos de "congestionamento de pedestres" da cidade.

Assim, com o auxílio de sinalização e um contingente especial de guardas do DSV, a Prefeitura quer modificar de tal forma a praça Ramos de Azevedo a restrição do tráfego em direção à avenida São João. Os ônibus, no entanto, continuarão a circular normalmen-

te (é esperado um aumento da demanda em função da redução do número de carros) pela Xavier de Toledo e Conselheiro Crispiniano, até atingir a Zona Oeste.

Em todo o trecho formado pelas ruas 7 de abril, Xavier de Toledo, praça Ramos, Conselheiro Crispiniano e parte da Ipiranga e São João, Ernest Mange explica que será restringido ao máximo o uso de veículos. Por coincidência, nessa região só há uma única garagem de veículos — a da loja Meshla — que a Prefeitura pretende adquirir de seus proprietários, para eliminar os pontos de abrigo de carros.

Além da eliminação de garagens, será feita a interligação viária das duas regiões do centro, que são unidas pelo viaduto do Chá, por meio dos ônibus elétricos. Eles percorrerão um roteiro fixo a partir do Viaduto do Chá, Libero Badaró, Largo São Francisco, Benjamim Constant, XV de Novembro ou Boa Vista e Conselheiro Crispiniano. A única dúvida que resta à Secretaria dos Transportes (optar entre XV de Novembro ou Boa Vista) está relacionada a uma discussão entre 2 órgãos municipais: a Emurb defende a circulação de carros na Boa Vista para maior facilidade do setor bancário, enquanto o DSV quer que por lá só circulem pedestres.

Em função desse itinerário, os bolsões, ou laçadas, onde haverá uma mesma entrada e saída para os carros

particulares, ficarão concentrados em áreas específicas. São elas: Xavier de Toledo, Viaduto do Chá, Libero Badaró, Dr. Falcão até atingir o Anhangabau, local escolhido para passagem de veículos que se destinam a outras regiões. Outro bolsão: Quirino de Andrade, rua Formosa e avenida São João em direção à Lapa, que impedirá que os carros venham da Consolação, passem pela Conselheiro Crispiniano, perto do Teatro Municipal.

Já o tráfego que se destina a outros bairros e que deverá ter um volume de veículos maior, de acordo com as limitações que serão impostas pela Prefeitura, ainda não tem um percurso definido. Isso porque o Departamento de Operação do Sistema Viário terá que encontrar ruas e avenidas suficientemente largas e sem pontos de conflito para que os carros possam fluir com facilidade fazendo o chamado "tráfego de passagem".

As Zonas Azuis, por sua vez, tendem a aumentar de número e tamanho na rotula central, como irá acontecer, por exemplo, na Dom José Gaspar e servirão de apoio aos veículos que demandam o centro", diz Ernest Mange. Para ele, mesmo com todas as modificações que a Prefeitura fará na região central, as Zonas Azuis continuarão a funcionar com base na política que se criou: "alta rotatividade de carros, a um preço reduzido".

A rua que expandiu o centro

Se os veículos e pedestres não podem se acomodar na rua Barão de Itapetininga, eu tirei os veículos.

Sairam os carros particulares, saíram os táxis e ficaram apenas os ônibus, no início de dezembro de 1966, pouco mais de quatro meses depois da promessa do então diretor da então DST, Paulo Pestana. Três anos mais tarde, o comércio da Barão queria também a retirada dos ônibus, que, no fim da tarde, trafegavam em fila dupla e aumentavam a velocidade, pondo em risco a segurança dos pedestres. Mas o motivo principal do pedido dos lojistas era outro, o segundo que colocaram num abaixo-assinado enviado ao DET: a fúlgida lançada ao ar pelos ônibus estava estragando mercadorias e causando prejuízos às vezes até elevados.

Paulo Pestana achou tudo muito justo e concordou com a reclamação dos comerciantes. Mas sentiu muito e prometeu apenas estudar a possibilidade de transferir algumas linhas: "Não posso colocar os ônibus na 7 de Abril. Não dá. Na 24 de Maio também

não. Eu não tenho onde colocar esses ônibus". E os ônibus continuaram na Barão.

Na verdade, não há mais muitas mudanças que possam impressionar a velha Barão de Itapetininga e seus frequentadores. Desde que, na década de 60, os grupos de rapazes substituíram as famílias que a procuravam para o lanche, as alterações tornaram-se tão rápidas que, hoje, quase não se percebe mais. E assim a rua vai conquistando e perdendo as suas primazias, com a inevitabilidade própria da cidade que procura e procura saídas para os seus impasses.

Por isso nada espanta. Nem mesmo que seja fechada ao tráfego justamente a Barão de Itapetininga, que nasceu para ligar a "parte de lá" à "parte de cá" da cidade. Ela que nasceu para permitir o crescimento do centro, perde o "status" de rua e ganha o apelido de "calçadão", naturalmente, sem o espanto que isso causaria há cerca de 100 anos, quando sua abertura deu início ao novo bairro do Chá, quase o início de uma outra cidade, além do morro.

O morro era a região que, em 1822, foi comprada do brigadeiro Xavier por Joaquim José dos Santos Silva e que, com o novo dono, ganhou, também, novo nome: Chacara do Cadete Santos, como o povo o chamava. Em 1876, o cadete Santos, já barão de Itapetininga, morreu e sua esposa, ainda jovem, casou-se com o barão de Tatuí, continuando a morar no mesmo local: uma mansão que dava frente para a atual rua Xavier de Toledo.

Mais tarde, a construção do viaduto do Chá motivou a desapropriação da residência dos barões, após longa demanda judicial. Entretanto, quando a Prefeitura pediu a abertura de uma rua ligando o viaduto à atual praça da República, e todos esperavam uma rejeição, a baronesa concordou, exigindo apenas que o local recebesse o nome do barão de Itapetininga. Com a inauguração do novo viaduto do Chá, já neste século, surgiu a grande concentração comercial e o comércio elegante, que procurava a Barão desde os primeiros tempos, foi aos poucos mudando-se para outras regiões da cidade.