

# Obras de R\$ 9 bi só reduzem 6 km de lentidão

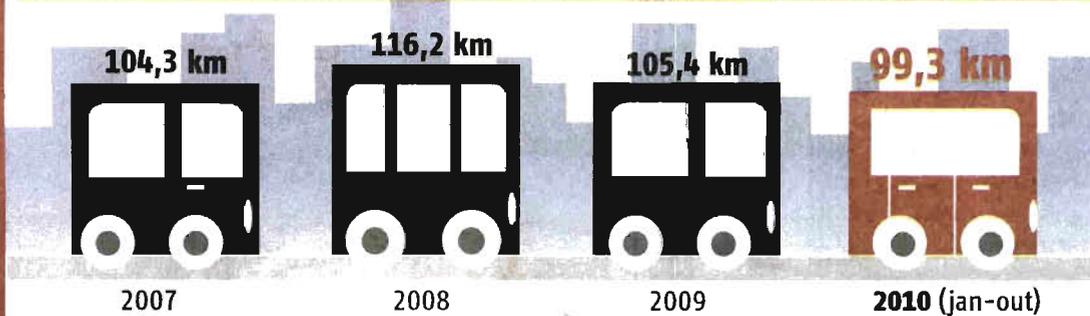
## 'Jogaram dinheiro no lixo'

O engenheiro de tráfego Horário Augusto Figueira considera ineficiente o investimento realizado pelo Estado em obras viárias. "Nos horários de pico, os congestionamentos já alcançaram os índices anteriores. Jogaram o nosso dinheiro fora. Reduzir o trânsito em 6 km após gastar R\$ 9 bilhões é uma ofensa", afirma o especialista.

Figueira ressalta que com o dinheiro gasto com a construção do trecho sul do Rodoanel, com a abertura das novas pistas da marginal Tietê e com a extensão da avenida Jacu-Pêssego daria para fazer até 45 km de metrô. "Isso se considerarmos um custo de R\$ 200 milhões por cada km", diz. A malha atual no Estado é de 69 km, divididos em 60 estações.

Figueira também defende investimento em corredores de ônibus modernos, com sistema informatizado de controle de embarque e desembarque e de pagamento das passagens. "Cadê a prioridade ao transporte público? A engenharia de trânsito mostra que o gasto com corredor de ônibus representa 10% do gasto de uma obra viária. Além disso, os números provam que atender carro não dá resultado." (AdF)

### OS PICOS DE LENTIDÃO



### AS OBRAS\*



Nova Marginal  
R\$ 1,9 bilhão



Jacu-Pêssego (extensão)  
R\$ 1,9 bilhão



Rodoanel (trecho sul)  
R\$ 5 bilhões



O QUE DARIA PARA FAZER

45 km de metrô

60 km de monotrilho

360 km de corredores exclusivos de ônibus

Fontes: CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), Dersa e especialistas

\* Valores totais dos empreendimentos

### RESPOSTA

## Governo não comenta

A Dersa, empresa do governo especializada em desenvolvimento rodoviário, não comentou os dados de lentidão informados pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). Responsável pelas três obras mencionadas, a Dersa afirmou apenas que o trecho sul do Rodoanel não foi feito para reduzir os picos

de lentidão registrados na capital, apesar de os anúncios feitos, na época, indicarem o contrário.

De acordo com a CET, a inauguração do trecho sul, no entanto, tirou 20 mil caminhões da cidade. Dados da companhia ainda apontam que a obra e também a política municipal de restri-

ção ao tráfego de caminhões em vias importantes —como a marginal Pinheiros e a avenida dos Bandeirantes— asseguraram melhora de 58% na fluidez da Tietê.

Em operação há apenas um mês e meio, a avenida Jacu-Pêssego pouco influencia, por enquanto, no congestionamento diário. (AdF)

### APÓS INAUGURAÇÃO DA NOVA MARGINAL, DO TRECHO SUL DO RODOANEL E DA JACU-PÊSSEGO, PICO DE TRÂNSITO PASSOU DE 104,5 KM PARA 99,3 KM NA CAPITAL

Depois de um investimento de quase R\$ 9 bilhões em obras viárias e da ampliação das medidas de restrição à circulação de caminhões, o trânsito na capital foi reduzido em apenas 6 km nos horários de pico. Se fosse utilizada para a ampliação da malha do metrô, a mesma verba permitiria a construção de até 45 km de linhas.

Os dados de lentidão são da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) e mostram que o motorista enfrenta hoje, em média, 99,3 km de trânsito nos períodos críticos da manhã e da tarde, contra a marca de 104,5 km registrada em 2009. A diferença é de 5%.

Os resultados obtidos após a inauguração do trecho sul do Rodoanel, das novas pistas da marginal Tietê e da extensão da avenida Jacu-Pêssego (aberta há um mês e meio) não justificam o volume de gastos, segundo especialistas ouvidos pelo **Agora**. Com exceção de regiões pontuais da cidade, como a avenida dos Bandeirantes —onde a fluidez aumentou 64%, segundo a prefeitura—, o trânsito continua pesado nas vias mais utilizadas pelos motoristas.

Segundo o engenheiro Creso de Franco Peixoto, mestre em Transportes, a impressão de que tudo está como antes se deve ao fato de que as novas

vias atraem mais carros. "O que se aumentou foi a capacidade de transporte, não a velocidade. Isso ocorre porque temos um nível de motorização muito alto, com a frota em expansão, e um nível de mobilidade muito baixo. As obras são necessárias, pela demanda de ruas para carros, mas não resolvem", diz.

A CET confirma o aumento do volume de automóveis. As novas pistas da marginal Tietê, por exemplo, atraem 15% mais veículos hoje. Antes da ampliação, 47 mil carros rodavam diariamente pela via. Agora, são 54 mil. A companhia, no entanto, afirma que houve melhora de 58% na fluidez, durante todo o dia.

### Falta planejamento

Para o professor de legislação em trânsito Cyro Vidal, os índices atuais podem melhorar. "As inaugurações são recentes, o trânsito ainda está se adaptando às novas possibilidades oferecidas", afirma. Segundo ele, apesar de caras, as obras realizadas eram necessárias. "É esse o preço que pagamos pela falta de planejamento urbano."

A companhia municipal ressalta que a média de lentidão registrada atualmente na cidade, de 99,3 km, é a mais baixa desde 2007.

(Adriana Ferraz)