

CET

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
boletim técnico



AÇÃO CENTRO

8



7.BOL.TECNICOS
A.3A P.2 Nº1104

Ação Centro

Ficha Catalográfica:

Barbosa, P. R. A. — 1950

Ação Centro. Equipe técnica coordenada por Paulo Roberto Amaral
Barbosa. São Paulo, Companhia de Engenharia de Tráfego. 1978.
64 p. Il. (Série Boletim Técnico da CET n.º 8)

1. Área de Pedestres — Estudo, Implantação. 2. Faixa Exclusiva Para
Ônibus — Projeto, Implantação e Operação.

I. Título. II. Série.

Boletim Técnico da CET n.º 8

Ação Centro

Paulo Roberto Amaral Barbosa — Coordenador

Virginia Colaneri dos Reis Antunes

Antônio Marcus de Almeida

Nelson I. Maluf El-Hage

José Ernesto Lima Gonçalves

Ruy Bataglia Theodoro

Arnaldo dos Santos Pereira

Companhia de Engenharia de Tráfego



Este trabalho foi elaborado e publicado pela
Companhia de Engenharia de Tráfego — CET,
por solicitação e autorização do Departamento
de Operações do Sistema Viário do Município
de São Paulo — DSV.

Eng.º ROBERTO SALVADOR SCARINCELLA
Presidente

Eng.º ELMIR GERMANI
Diretor Técnico

Eng.º JOSÉ SEISHUN HANASHIRO
Assessor de Projetos Especiais

PAULO ERNESTO CONDINI
Editor

VIRGINIA COLANERI DOS REIS ANTUNES
Redatora

Eng.º GILBERTO MONTEIRO LEHFELD
Revisão Técnica

ZILDA ABUJAMRA DAEIR
Copy-desk/Revisão

LINOTIPADORA SILVESS LTDA.
Composição

FOTOLITO GRAFA LTDA.
Fotolitos

INTER-GRÁFICA INDUSTRIAL LTDA
Impressão

JOSÉ DOMINGOS DE BRITO
Distribuição - CDI

Publicação da
Companhia de Engenharia de Tráfego — CET
Av. Nações Unidas, 7163
05477 — São Paulo — SP

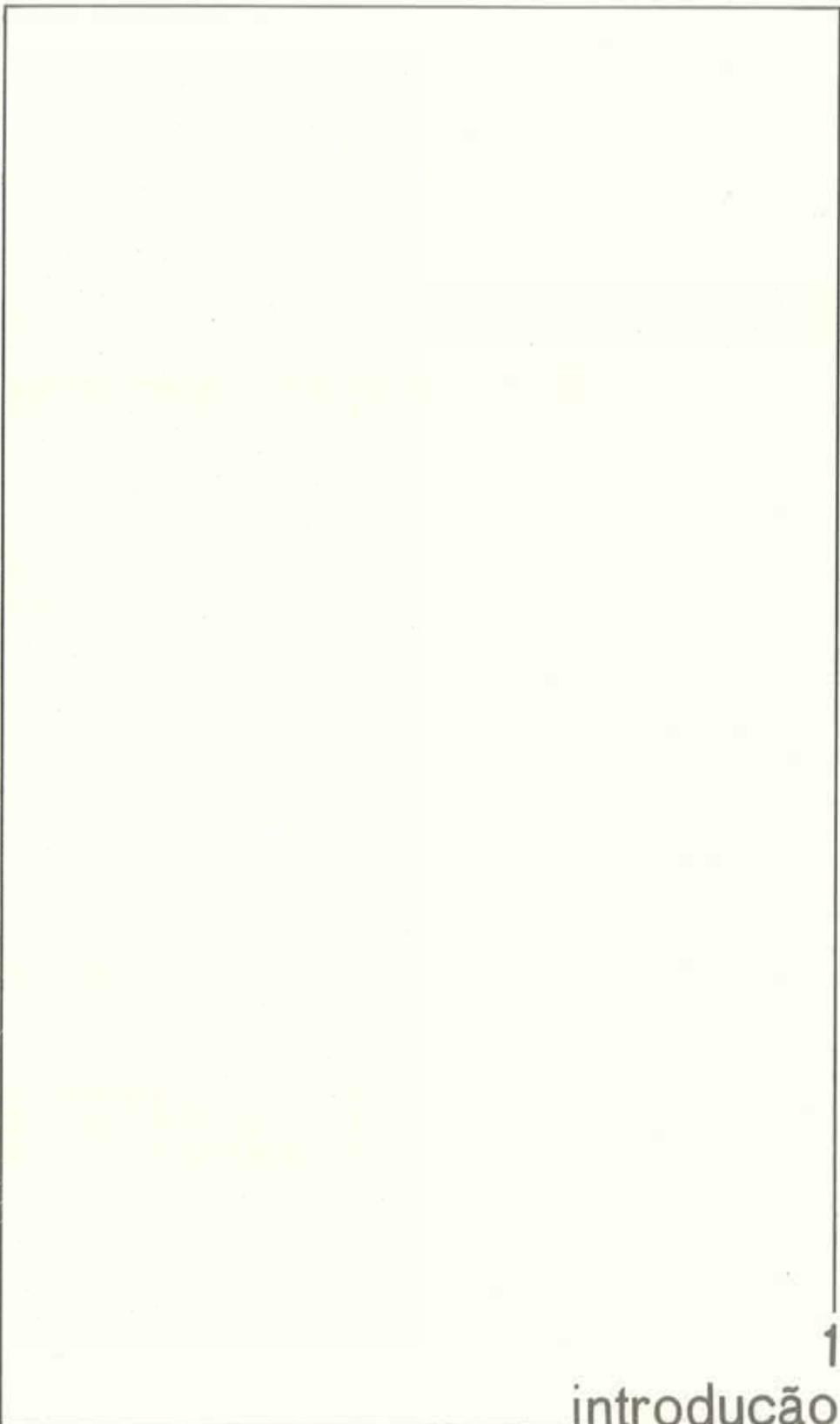
A série Boletim Técnico objetiva a divulgação de estudos e projetos relativos ao binômio Tráfego-Transporte, realizados pela Equipe Técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego e, eventualmente, por outras entidades, quando considerados relevantes.

Acreditamos na sua importância, não apenas por se tratar de um eficiente meio de divulgação, mas, principalmente, por se constituir em fonte de subsídios a todos que atuam ou necessitam de informações nesta área, tão carente de bibliografia especializada em língua portuguesa.

Eng. Roberto Salvador Scaringella.

ÍNDICE

1. Introdução	9
2. Ação Centro	19
3. Implantação e Operação	39
4. Avaliação	53
5. Conclusão	59

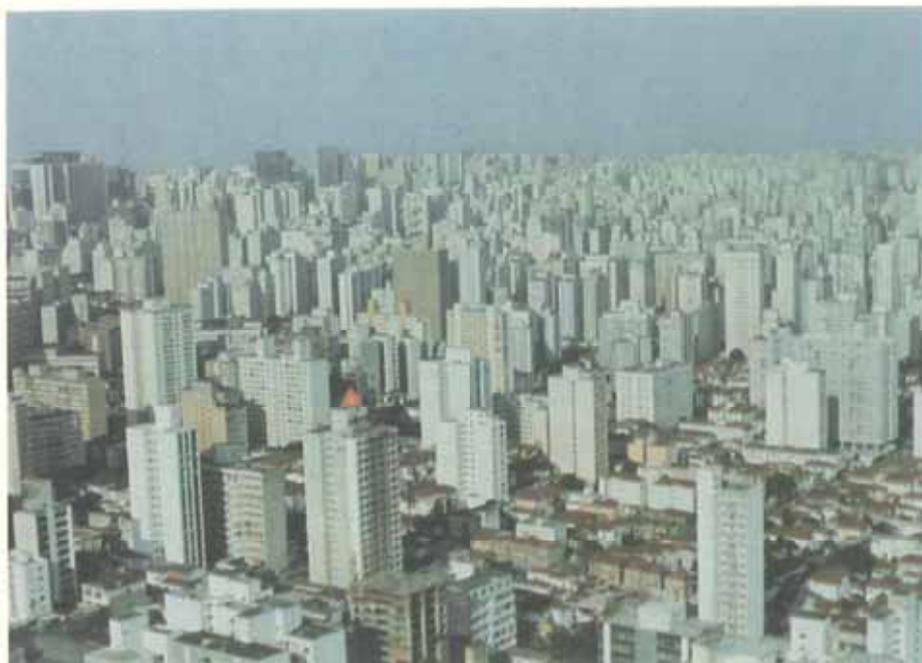


O Centro Histórico da cidade de São Paulo abrange uma área de 360.000m², sendo o principal pólo de serviços terciários e quaternários de toda a região metropolitana, atraindo, portanto, uma parcela significativa da população da Grande São Paulo e refletindo na ocorrência de um elevado número de viagens/dia.

A extrema concentração das redes de serviços, numa área relativamente pequena e com um sistema viário subdimensionado para suas necessidades reais de circulação, colocava-a numa situação de permanente congestionamento, com consideráveis prejuízos de natureza sócio-econômica.

Uma análise deste quadro urbano, a partir de 1950, revelou alguns aspectos significativos para compreensão de seu desenvolvimento, tais como:

- o adensamento na ocupação do solo, através da verticalização de seu espaço construído;
- o acréscimo significativo na população flutuante da área, pelo crescente número de empregos e serviços disponíveis na região;



- o desenvolvimento intenso e cumulativo do parque industrial paulista, mais especificamente sua indústria automobilística, dirigida prioritariamente à produção de automóveis;
- o incentivo à aquisição e uso do veículo particular em detrimento do transporte coletivo; e
- o não desenvolvimento, em igual proporção, de infra-estrutura viária, principalmente na área central, visando compatibilização entre sistema viário e volume de veículos que o utiliza.

A justaposição destes aspectos enumerados gerava contínuo e crescente congestionamento do tecido urbano, provocando problemas de extrema complexidade, tais como: significativos e contínuos congestionamentos nos fluxos de tráfego; poluição sonora, caracterizada por ruídos de buzinas e escapamentos, ultrapassando os limites toleráveis e regulamentados; poluição ambiental, caracterizada pelos elevados índices de gases tóxicos no ar, também situados acima dos limites toleráveis; prejuízos econômicos de monta, quer em volume de combustível consumido improdutivamente, quer em número de horas-trabalho desperdiçadas; inviabilidade de intervenção para abertura de novas vias, ou retificação das existentes, em razão do elevado custo do solo, particularmente, naquela região.



O levantamento destes problemas e das graves conseqüências que acarretavam no processo econômico, na vida urbana, no ambiente físico e, fundamentalmente, os prajuízos físico-emocionais ao habitante/usuário, levaram à proposição de uma política de intervenção, visando uma solução a curto, médio e longo prazo para o reestabelecimento de um quadro urbano descongestionado, dando especial ênfase aos aspectos de tráfego e transporte, dada sua importância no quadro das funções urbanas, destacando-se:

- a adoção de uma hierarquização em relação ao uso do sistema viário, prevendo-se total prioridade à circulação de pedestres, com adoção de medidas visando minimizar seus conflitos com a circulação de veículos, bem como aumentar sua segurança;



estabelecimento de vias exclusivas à circulação de pedestres;
sinalização de orientação; passarelas para travessia de vias;
efetivo bloqueio de sua circulação e/ou de travessia em
pontos que coloquem em risco sua segurança física;



- garantia de prioridade de tráfego aos veículos destinados ao transporte coletivo; faixas privativas (**bus-lane**); sinalização de orientação e regulamentação; melhoria de qualidade de serviços e dos veículos destinados ao transporte coletivo, visando sua utilização por uma parcela crescente da população;
- desestímulo ao tráfego de automóveis, seja pelo fechamento de trechos do sistema viário, seja pela prioridade de circulação dos veículos de transporte, prevendo-se um descongestionamento gradual da região e solução efetiva dos problemas levantados;
- estímulo às indústrias no sentido de promover a pesquisa e o desenvolvimento de novos veículos/sistemas de transporte; e
- estabelecimento de legislação específica, seja no sentido de orientar o crescimento do sistema viário e de regulamentar o tráfego, seja no sentido de promover a melhoria de qualidade de vida, estabelecendo padrões e índices de salubridade e conforto, bem como a revitalização de usos e funções na área do Centro Histórico, principal pólo a ressentir-se dos problemas expostos e a exigir rápida solução.

Desta forma, dentro das diretrizes impostas pela Política de Atuação, o projeto Ação Centro, implantado em setembro de 1976, teve por objetivo atingir os seguintes pontos básicos:

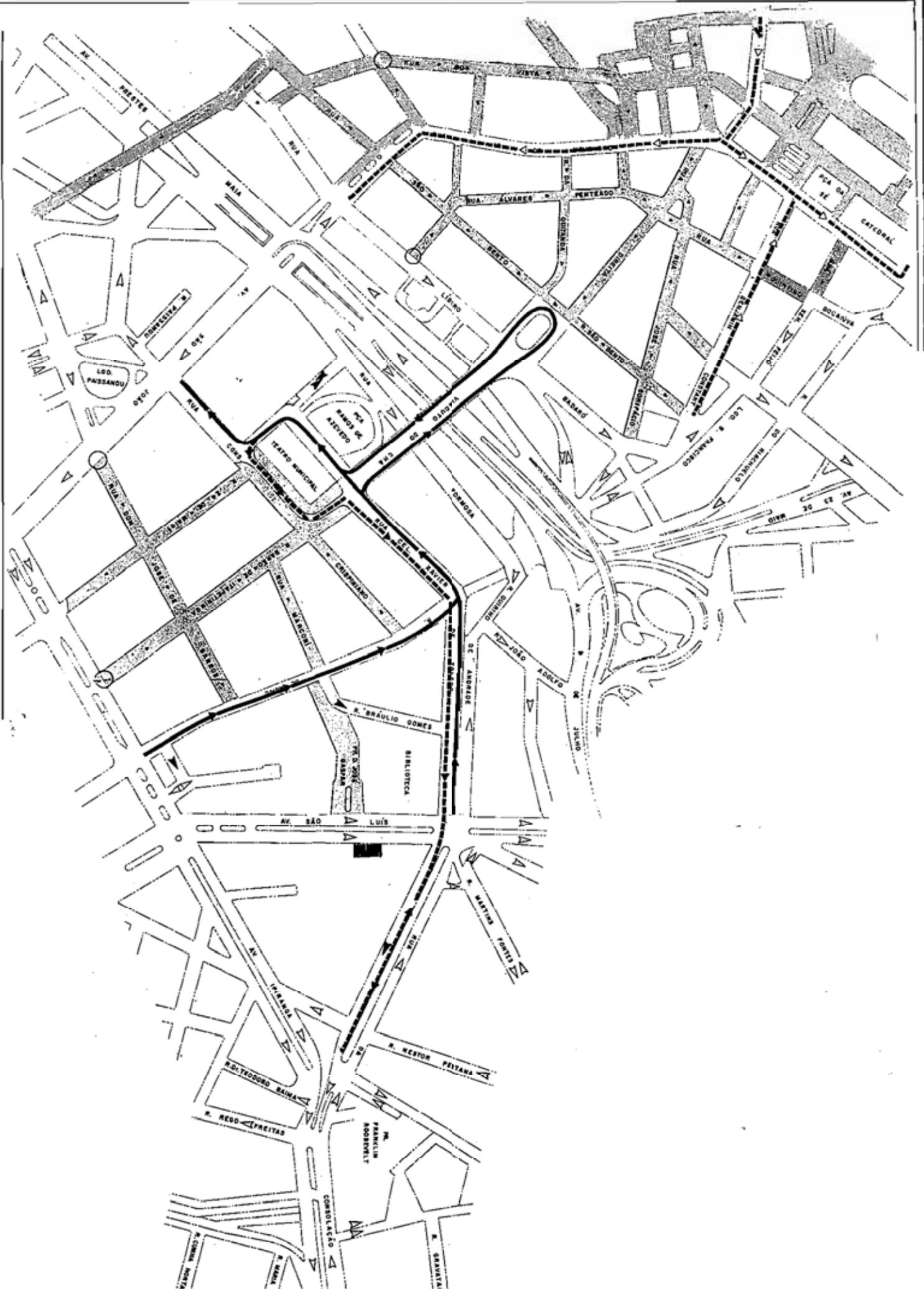
- devolução de algumas vias ao uso exclusivo de pedestres, pela restrição ao uso de veículos, possibilitando a implantação de calçadas e mobiliário urbano no leito recuperável dessas vias;
- melhoria gradual e contínua da qualidade de vida urbana com a abertura de possibilidades de revitalização da área;
- redistribuição do espaço viário, com a promoção do transporte público, pela implantação de faixas privativas para ônibus e ruas exclusivas de ônibus e táxis;
- desestímulo ao uso do automóvel particular para viagens ao centro;
- aumento dos índices de segurança do tráfego, com particular ênfase à segurança do pedestre; e

- maior controle sobre o trânsito de veículos especiais em toda área interdita.

A nova situação caracterizou-se pela maneira diferente de encarar os problemas urbanos: todos os acessos de área passaram a ser controlados por pessoal especialmente treinado; característicos bloqueios móveis passaram a impedir a entrada e circulação na área de carros não autorizados; um cuidado zeloso foi exercido na elaboração de toda a sinalização e as situações excepcionais foram tratadas em detalhes.

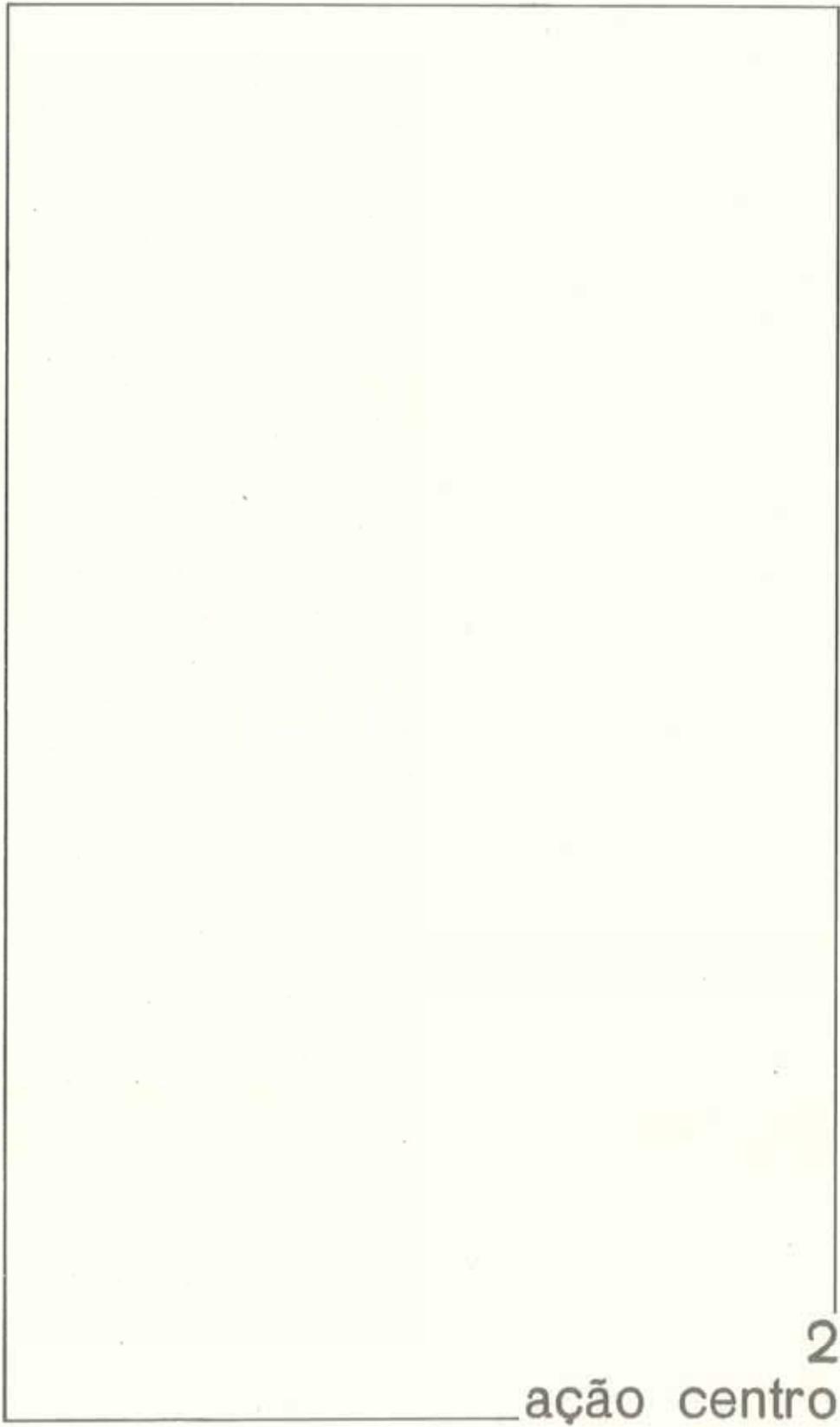
A regulamentação de carga e descarga foi disciplinada em toda a área. Para casos especiais, onde existir a necessidade de circulação de automóveis, autorizações especiais foram expedidas pelo DSV, sendo para esses veículos permitida uma velocidade máxima de 10km/h.





Foi criada, ainda, uma linha circular para atender os grandes pólos de demanda, beneficiando milhares de pessoas que a utilizam intensamente.

Decorrido mais de um ano da implantação da Ação Centro, torna-se relevante proceder ao levantamento das fases do processo de sua execução, bem como extrair alguns dados indicadores de seus resultados.



2
ação centro

A Companhia de Engenharia de Tráfego-CET, elaborou e desenvolveu, antes e durante a implantação da Ação Centro, um programa capaz de preparar a população para as modificações que ali seriam realizadas, garantindo sua participação adequada. Constaram desta atuação, as seguintes etapas:

SETORIZAÇÃO DA ÁREA

A área determinada pelo setor de projetos inclui 43 logradouros entre ruas, praças e largos, delimitada entre:

- Praça da Sé;
- Rua Venceslau Braz;
- Rua Bittencourt Rodrigues;
- Rua Vinte e Cinco de Março;
- Av. São João;
- Av. Ipiranga;
- Rua da Consolação; e
- Rua Quirino de Andrade.

Para efeito de atuação, a área delimitada foi dividida em 5 setores sendo 3 no Centro Histórico e 2 no Centro Novo, assim distribuídos:

Setor I

01. Rua Dom José de Barros
02. Rua 24 de Maio
03. Rua Barão de Itapetininga
04. Rua Nova Barão
05. Rua Marconi

Setor II

06. Pça. Ramos de Azevedo
07. Rua Conselheiro Crispiniano
08. Viaduto do Chá
09. Rua Cel. Xavier de Toledo
10. Rua 7 de Abril
11. Pça. Dom José Gaspar

Setor III

12. Viaduto Santa Efigênia
13. Largo São Bento
14. Rua São Bento
15. Rua Líbero Badaró
16. Rua Dr. Miguel Couto
17. Rua Dr. Falcão
18. Largo do Café

Setor IV

19. Rua Boa Vista
20. Pátio do Colégio
21. Rua 3 de Dezembro
22. Rua João Bricola
23. Rua do Comércio
24. Rua Álvares Penteado
25. Rua da Quitanda
26. Rua do Tesouro
27. Rua XV de Novembro
28. Pça. do Patriarca
29. Largo da Misericórdia
30. Rua Anchieta
31. Pça. Pe. Manoel da Nóbrega
32. Pça. Antônio Prado

Setor V

33. Rua Gal. Carneiro
34. Rua Wenceslau Braz
36. Rua Floriano Peixoto
37. Rua José Bonifácio
38. Rua Senador Paulo Egídio
39. Rua Benjamin Constant
40. Rua Quintino Bocaiúva
41. Rua Barão de Paranapiacaba
42. Pça. Ouvidor Pacheco e Silva
43. Rua Direita
44. Pça. da Sé

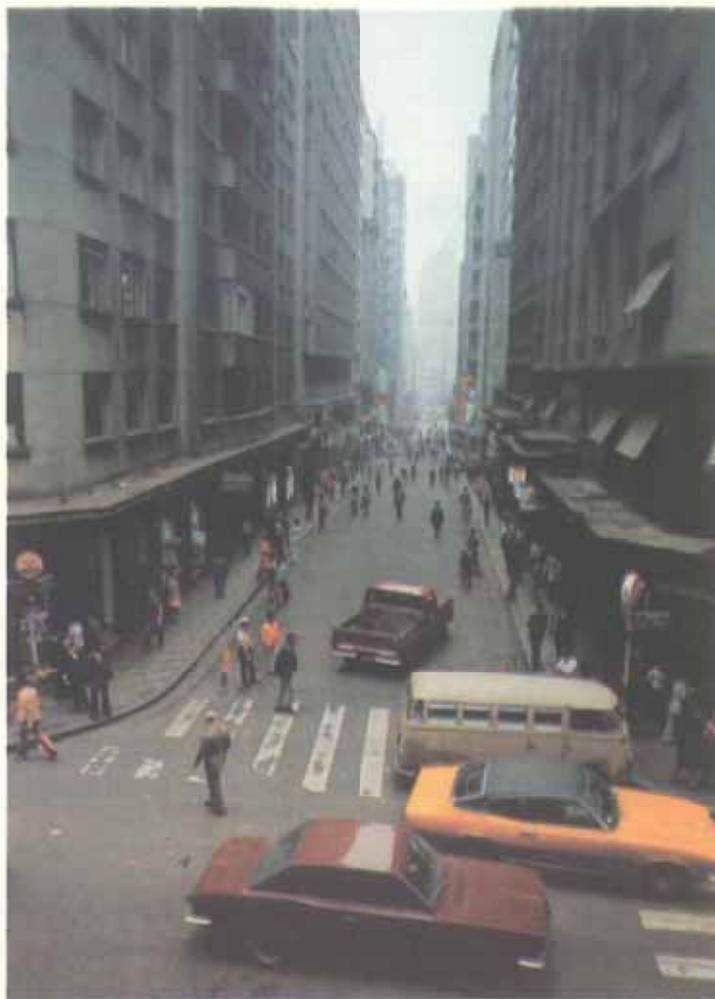
CARACTERIZAÇÃO DO USO DO SOLO

A caracterização do uso do solo da área central teve como objetivo fornecer subsídios para o estudo de viabilidade de implantação de calçadas na área central, considerando os aspectos de circulação de veículos e pedestres, e para o trabalho a ser desenvolvido junto à população que hoje usa o centro como local de residência, trabalho, estudo e lazer.

Tendo em vista que o objetivo principal da Ação Centro era a revitalização daquela área, a caracterização do uso do solo subsidiou, também, os estudos dos processos que viriam equacionar os problemas de deslocamento das pessoas que se destinavam ao centro, ou por ele transitavam, e os de manutenção, recuperação, transporte de mercadorias, materiais de consumo e numerários, necessários ao funcionamento dos vários setores, liberando o centro para uso do pedestre.

O trabalho desenvolveu-se em duas etapas, constando a primeira de levantamento do número de edificações da área central, classificadas por atividades; do número de garagens e estacionamentos; do número das agências centralizadoras e matrizes da rede bancária.

A segunda envolveu o dimensionamento do fluxo de veículos em vias destinadas a pedestres e a pesquisa de opinião sobre a implantação de calçadas na área central.

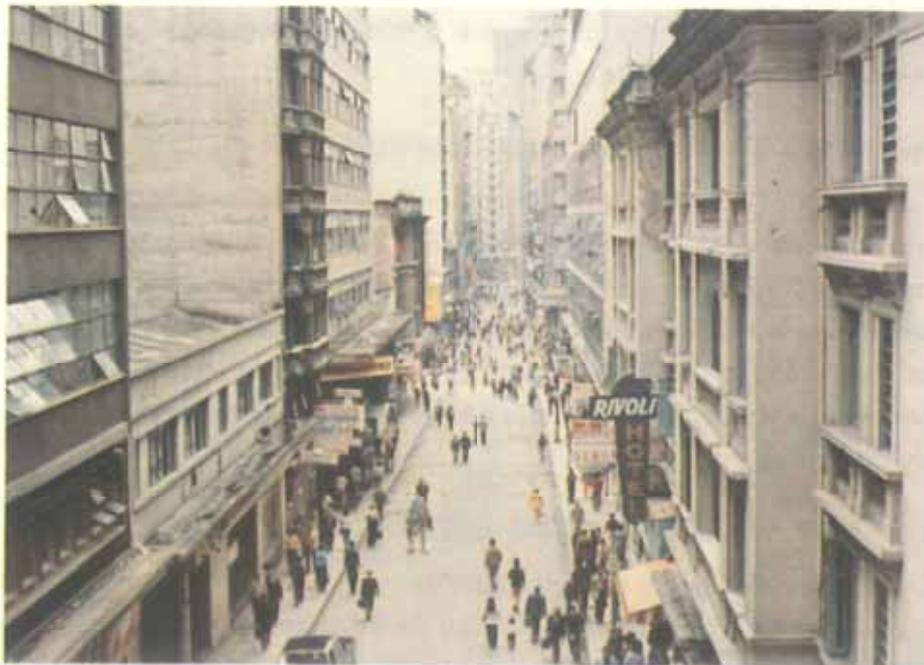


IDENTIFICAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DE ATIVIDADES

Para efeito de estudos, as atividades foram identificadas em 10 categorias, da seguinte forma:

- **Prestação de Serviços** — consultórios médicos e dentários, escritórios de advocacia, contabilidade etc.;
- **Comercial** — o comércio em geral, escritórios de representação comercial, de empresas de construção civil etc.;
- **Financeiras** — bancos, Bolsa de Valores, companhias de seguro, de crédito, financiamento etc.;
- **Residência** — unidades de moradia e zeladorias;

- **Representação** — associações de bairro e de classe, sindicatos, montepios, associações beneficentes, consulados etc.;
- **Educação** — escolas de datilografia, taquigrafia, educação física, línguas, artes, ensino básico, madureza, supletivo e outros;
- **Serviço Público** — autarquias e empresas públicas de âmbito municipal, estadual e federal;
- **Assistencial e/ou Religiosa** — igrejas, casas de oração, centros espíritas e de umbanda e associações assistenciais ligadas a entidades religiosas;
- **Indústria** — fábricas de carimbo, placas, roupas e tipografias; e
- **Lazer** — cinemas, teatros, clubes recreativos, filatelia, boates e/ou clubes noturnos e salões de festas.



De acordo com esta classificação, encontrou-se a seguinte distribuição das atividades identificadas:

TIPO DE ATIVIDADE	NÚMERO	%
Prestação de Serviço	3.226	43,63
Comerciais	2.579	34,87
Financeiras	710	9,60
Residência	583	7,88
Representação	129	1,75
Educação	58	0,79
Serviço Público	48	0,65
Assist. Religiosa	24	0,33
Indústrias	19	0,26
Lazer	18	0,24
T o t a l	7.394	100,00

Verificou-se, portanto, que na área as atividades de maior expressão eram as unidades de prestação de serviços (43,63%), e o comércio (34,87%), representando 78,50% das atividades localizadas.

GARAGENS E ESTACIONAMENTOS

O número de garagens e estacionamentos na área era relativamente pequeno, considerando-se outros pontos de concentração semelhante da cidade. Significativo, porém, era o número de grandes estacionamentos em sua periferia.

AGÊNCIAS CENTRALIZADORAS E MATRIZES DA REDE BANCÁRIA

O destaque dado no levantamento de agências centralizadoras e matrizes da rede bancária prendeu-se à impossibilidade de regulamentar o transporte de numerário, sob pena de colocar em risco sua segurança e causar transtornos ao fluxo normal de valores e títulos ou (em caso de liberação total do transporte de valores da rede bancária) a via deixar de atender a seus objetivos como área exclusiva de pedestres.

FLUXO DE VEÍCULOS EM VIAS DESTINADAS A PEDESTRES

O objetivo de dimensionar o fluxo de veículos em vias destinadas a pedestres foi o de conhecer o tipo de veículo que por elas circulavam, sua freqüência e horário de entrada, tendo em vista caracterizar a necessidade de seu trânsito em ruas onde fossem implantados calçadões e sugerir critérios para a regulamentação de seu uso, fornecendo dados por tipo de veículo.

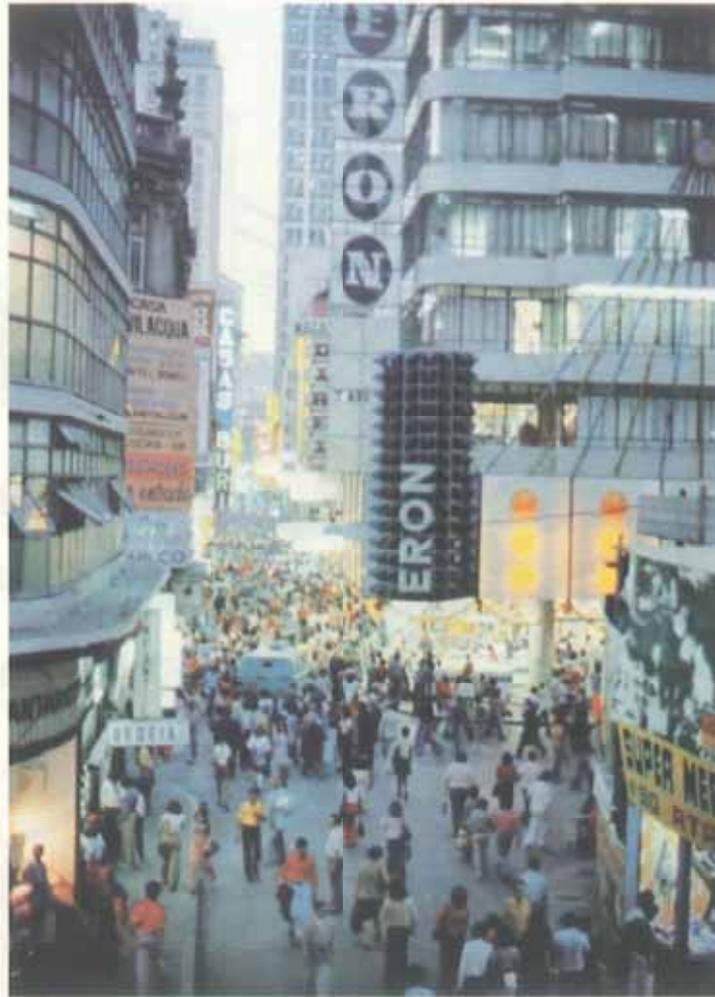


ATIVIDADE	FREQÜÊNCIA (viagens)	N.º DE VEÍCULOS %
Transporte de malotes	759	14,78
Transporte de valores	589	11,47
Carros de representação	670	13,04
Segurança	186	3,62
Emergência	7	0,14
Carga e descarga - Prod. alimentícios	97	1,97
Carga e descarga - Outros produtos	225	4,38
Manutenção e conservação	136	2,65
Obras	193	3,76
Entrega de jornais e revistas	25	0,49
Atividades particulares	2.249	43,78
Total	5.137	100,00

Objetivou, também, o levantamento, permitir a visualização de importantes aspectos para os estudos de regulamentação de entrada de veículos nas vias destinadas a pedestres, tais como:

- adequação dos equipamentos e serviços às necessidades de abastecimento local;

- formulação de propostas no sentido de maior racionalidade do serviço geral de transporte, levando em consideração a natureza da carga;
- impedir a circulação de veículos em atividades estritamente particulares, responsável por aproximadamente 45% do fluxo de veículos nos setores de pesquisa;
- transferir para o horário noturno todo o movimento de carga e descarga, considerando que este comportamento já vinha ocorrendo satisfatoriamente na Rua Direita;
- conscientizar os usuários e responsáveis pelos serviços de transportes de valores e malotes, objetivando a concentração de suas atividades em períodos não coincidentes com os horários de pico de pedestres. Nas vias onde existia grande concentração de agências bancárias, centralizadoras e matrizes, sugeriu-se sua abertura ao tráfego especial de valores, malotes e representação, considerando o elevado fluxo de veículos que se destinam a tais atividades;
- rever os critérios de distribuição de cartões para os carros de representação, de forma a não transformá-los em meio de transporte alternativo de funcionários, pelo menos dentro da área central;
- desenvolver trabalho junto aos proprietários de carros de representação, no sentido de evitarem o uso das vias destinadas a pedestres, no horários de maior movimento, dispensando o carro sempre que o trajeto a pé for razoável (cerca de 100m) e o trabalho a ser executado o permita;
- exigir que o trabalho de coleta de lixo fosse feito no período noturno; e
- estabelecer trajeto especial para as betoneiras e caminhões, em se tratando de "obras" e, desde que não fosse possível a concentração dos trabalhos à noite, enquadrar os caminhões nos horários normais de carga e descarga.



PESQUISA DE OPINIÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE CALÇADÕES NA ÁREA CENTRAL

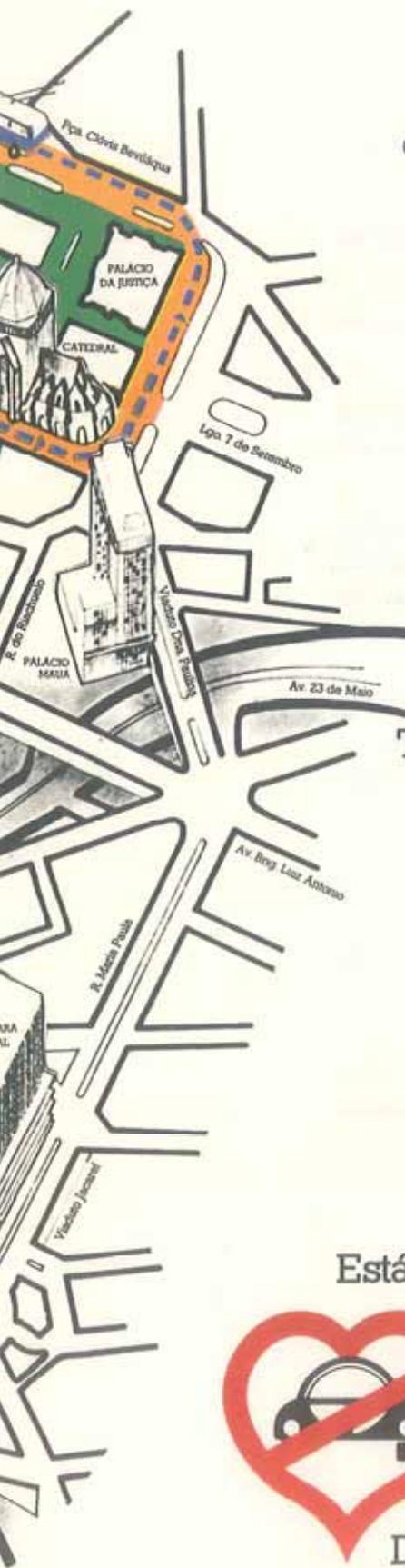
Esta pesquisa, realizada pelo Instituto Gallup de Opinião Pública, em abril/maio de 1976, permitiu que fossem extraídas as seguintes conclusões:

- grande parte da população, residente na cidade de São Paulo, transita pelo centro da cidade. De modo geral, 4 de cada 10 pessoas costumam ir ou passar pelo centro da cidade, ao menos uma vez por semana;
- o ônibus é ainda o principal meio de transporte utilizado por quem vai ao centro ao menos uma vez por semana (66%).

Operação da cidade

O centro da cidade reúne um grande número de atividades de serviço, comerciais e financeiras.

Para facilitar o acesso a esses locais e melhorar a qualidade de vida em toda área central, o DSV está dando prioridade de circulação ao pedestre e ao transporte coletivo. É a tranquilidade que volta ao coração da cidade.



■ Pedestre - A cor verde indica no mapa as ruas destinadas à circulação exclusiva de pedestres. Com os calçadões todos poderão utilizar a área com maior comodidade e segurança.

■■■ Circular - Uma linha circular de ônibus, percorrendo o trajeto indicado, permite a rápida ligação entre os diversos pontos do centro.

Todos ganham tempo quando o transporte é coletivo.

■ Ônibus - As outras linhas de ônibus podem trafegar pelas ruas indicadas com a cor amarela.

■ Taxis - Têm acesso permitido em algumas das vias destinadas ao transporte coletivo.

 **Bloqueios** - Nos pontos indicados, funcionárias do DSV controlam a entrada, garantindo o novo esquema de circulação. Está regulamentado o acesso de veículos à área central.



OPERAÇÃO CENTRO

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Transportes
Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV

O automóvel próprio representa 22%. O metrô, graças à integração com o ônibus, já é representado por um uso de 18% desta população;

- o tempo médio de acesso ao local de trabalho (para quem trabalha no centro), situava-se, na época, em torno de 51 minutos, 44 dos quais gastos em condução e 7 em caminhada a pé;
- grande parte da população que trabalha na área almoça em casa;
- o custo médio da condução, para acesso ao centro para quem trabalhava, situava-se em Cr\$ 2,50*;
- apenas 4 de 10 empresas dos setores financeiro, comercial e serviços, utilizavam veículos de transporte de carga e valores que chegavam até suas instalações; e
- houve grande aceitação à supressão do tráfego de veículos nas ruas do centro, de modo a deixá-las para uso exclusivo de pedestres, baseada na expectativa de que o centro de São Paulo viesse a se tornar mais tranquilo e humano.

SELEÇÃO DE INSTITUIÇÕES REPRESENTATIVAS PARA REUNIÕES

Para efeito da realização de reuniões com a comunidade, procedeu-se à seleção dos recursos, efetuada sobre o total de atividades, obedecendo a divisão setorial (anexo 4).

Selecionaram-se 2.529 atividades assim distribuídas:

Atividades	PS	CO	FI	RS	RP	ED	SP	AR	IN	LA	TOTAL
NÚMERO	807	665	178	583	129	58	48	24	19	19	2.529

SELEÇÃO DE LOCAIS PARA A REALIZAÇÃO DE REUNIÕES

No intuito de facilitar a participação dos representantes das diferentes atividades na área, decidiu-se pela realização de encontros técnicos em locais do próprio centro, tais como:

- Sindicato dos Lojistas do Comércio de São Paulo;
- Associação Paulista de Propaganda; e
- Clube dos Servidores do INPS.

* Valor de abril de 1976;

Posteriormente, as reuniões a convite de instituições interessadas foram realizadas em suas sedes.

PREPARAÇÃO DE MATERIAL DE APOIO

No sentido de subsidiar os encontros técnicos realizados, foi elaborado um audiovisual abordando o trânsito, a área central e a Ação Centro.

REALIZAÇÃO DE REUNIÕES

Dadas as características do projeto a ser implantado, que previa maiores modificações na área Centro Novo, determinadas pelo fechamento da Rua Barão de Itapetininga ao trânsito de veículos, e restrição aos mesmos na Rua Sete de Abril, o trabalho com a comunidade teve início nos setores I e II.

De acordo com a classificação de atividades, foram identificados 129 órgãos de representação (sindicatos, conselhos regionais, associações etc.). Deste total foram selecionados 50 mais representativos para a realização de reuniões com a participação de técnicos da CET e a Empresa Municipal de Urbanização — EMURB.

O conteúdo previsto para as reuniões teve por objetivo enfatizar:

- apresentação do histórico da área, situação anterior a mudanças, bem como as mudanças propostas e a expectativa dos resultados;
- exposição sobre a concepção de ruas de pedestres, tipos de equipamentos a serem implantados e detalhes de construção;
- apresentação do plano de circulação, detalhes do plano de implantação e esclarecimento gerais;
- debates e esclarecimentos de dúvidas; e
- distribuição de material de divulgação (posters, folhetos e mini posters).

Durante a fase de implantação da Ação Centro, foram realizados 10 encontros técnicos com a comunidade, conforme demonstra o quadro abaixo:

N.º	INSTITUIÇÃO	FASE	DATA	N.º DE PARTICIPANTES
01	Entidades Diversas	1.ª	19/08	04
02	Entidades Diversas	1.ª	19/08	03
03	Entidades Diversas	1.ª	20/08	05
04	Entidades Diversas	1.ª	20/08	16
05	Órgãos de Representação	2.ª	26/08	18*
06	Sindicato da Indústria da Panificação	2.ª	31/08	12
07	Sindicato das Empresas de Transportes Interestaduais de Carga	2.ª	01/09	17
08	LIGHT - Serviços de Eletricidade	2.ª	08/09	34
09	Associação Comercial	2.ª	09/09	40
10	Sociedade Amigos da Cidade	2.ª	11/09	21
	T O T A L			170

* Instituições representadas.

SISTEMA DE BLOQUEIOS — AUXILIARES DE TRÂNSITO

De acordo com o definido no Projeto da Ação Centro, foi criado um sistema de bloqueios nas ruas consideradas entradas de áreas de pedestres, objetivando controlar o acesso de veículos.

Inicialmente foram definidos 5 pontos:

- Av. São João x Rua Dom José de Barros;
- Rua Boa Vista x Ladeira Porto Geral;
- Av. Ipiranga x Rua Barão de Itapetininga;
- Líbero Badaró x Rua Dr. Miguel Couto; e
- Av. São João x Rua São Bento.

Posteriormente, foi adiada a colocação do bloqueio neste último local, devido à existência de obras.

A fim de operar este sistema, foram contratadas 15 funcionárias para a função de Auxiliares de Trânsito.



CARTÕES DE ACESSO E TARJAS

Considerando o direito de acesso à propriedade, foi estabelecido, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário — DSV, o fornecimento de credencial para todos os proprietários de garagens, contendo dados específicos do proprietário e veículo e tarja a ser colocada no pára-brisa, de forma a serem facilmente identificados pelas Auxiliares de Trânsito e policiais, permitindo-lhes entrar nas áreas de pedestres, para atingir suas garagens.

MUDANÇA NOS ITINERÁRIOS DAS LINHAS DE ÔNIBUS

Conforme o previsto no projeto da Ação Centro e com a implantação concomitante do Corredor Consolação, algumas linhas de ônibus tiveram seus percursos alterados.

Neste trabalho foram envolvidas 6 empresas de ônibus, num total de 12 linhas, tendo sido confeccionados e distribuídos:

Carga e descarga no

O centro da cidade reúne um grande número de atividades de serviço, comerciais e financeiras.

Para facilitar o acesso a esses locais e melhorar a qualidade de vida em toda área central, o DSV está dando prioridade de circulação ao pedestre e ao transporte coletivo.

O acesso de veículos para operações de carga e descarga está regulamentado para garantir o desenvolvimento das atividades no coração da cidade. Só poderão entrar na área pelos pontos controlados pelo DSV, nos horários regulamentados:

Veículos com capacidade de carga até 6 toneladas:

Dias úteis - das 22 às 6 horas.
Sábados e pontos facultativos - das 14 às 7 horas do dia seguinte.
Domingos e feriados - liberado.

Veículos utilitários com capacidade de carga até 1 tonelada: (peruas, furgões e pick-ups)

Também permitido nos dias úteis, das 10 às 12 horas, com entrada até às 11:30 e pelo tempo máximo de 15 minutos para cada operação, mediante a apresentação de autorização especialmente fornecida pelo DSV às lojas localizadas ao

res do passeio das vias de pedestres.



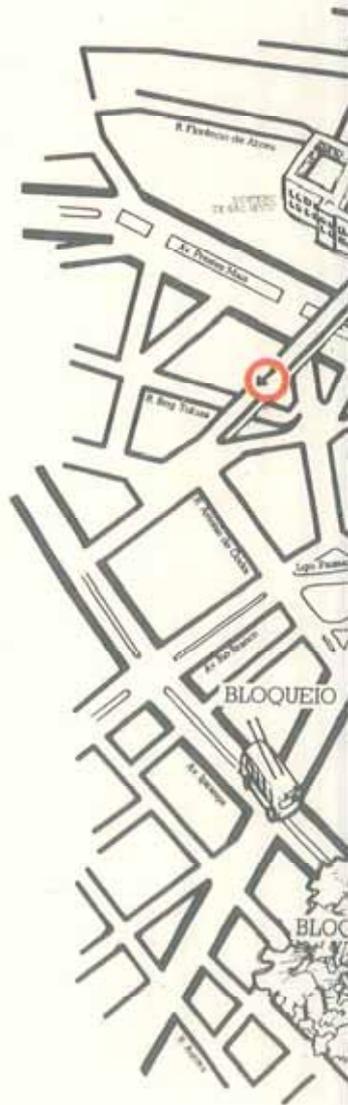
Uma vez dentro da área central dirija-se diretamente ao seu destino observando as mãos de direção. Os infratores serão multados.



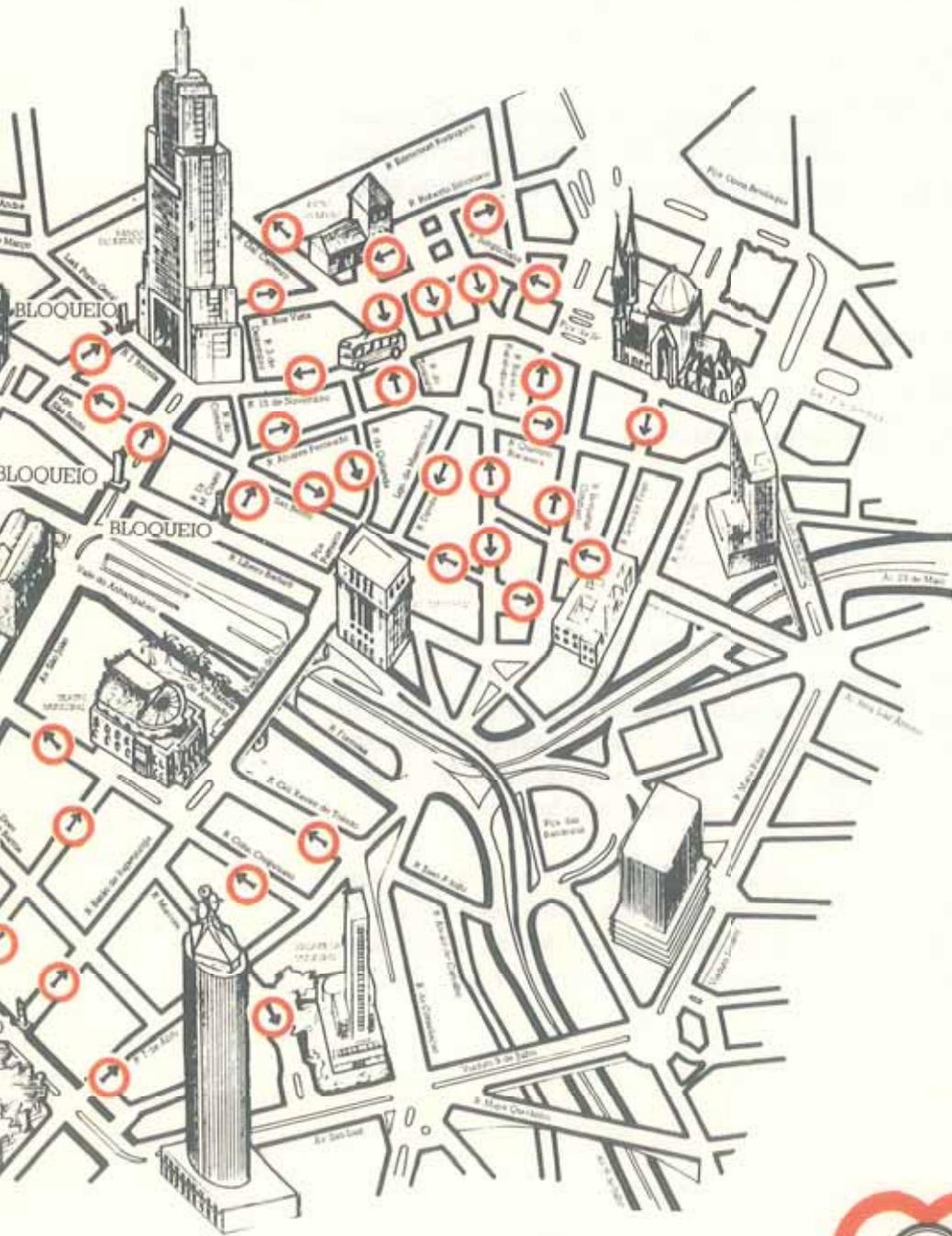
Nunca esqueça que o coração da cidade é agora uma área de pedestres e que, portanto, você deve dirigir com o máximo cuidado, nunca ultrapassando o limite de 10 Km por hora.

Os triciclos não podem ser pedalados na área central. Devem ser empurrados pelo condutor.

Trace seu itinerário neste mapa antes de entrar no coração da cidade. Qualquer dúvida pode ser resolvida nos bloqueios pelos funcionários que o DSV treinou para orientar a Ação Centro.



coração da cidade.



AÇÃO CENTRO

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Transportes
Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV



- 118 minicartazes;
- 220 circulares para cobradores; e
- 225 circulares para motoristas.

MATERIAL DE DIVULGAÇÃO

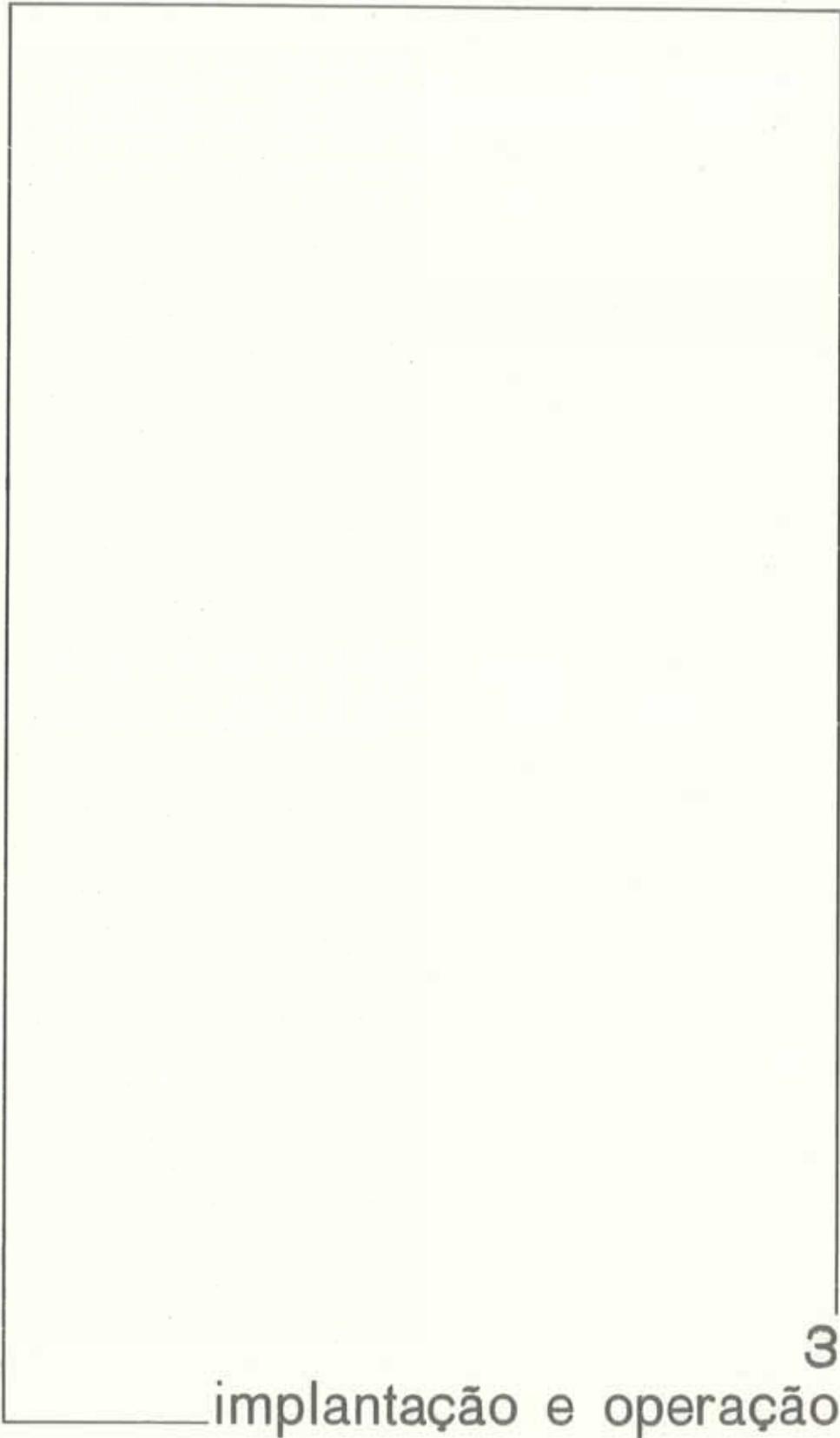
Para orientar e informar a população sobre as modificações implantadas na área, além da realização de reuniões, utilizou-se como estratégia a distribuição de grande quantidade de material de divulgação, que constou de:

- 5.000 cartazes;
- 350.000 minicartazes;
- 150.000 folhetos;
- 5.000 folhetos sobre carga e descarga; e
- 20 painéis.

DIVULGAÇÃO ATRAVÉS DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO DE MASSA

Dentro do plano elaborado pela CET, foi desenvolvido intenso trabalho no sentido de divulgar amplamente as diversas modificações previstas no novo esquema de circulação estabelecido para o centro da cidade, tendo sido obtido grande apoio à filosofia básica de dar prioridade de circulação ao pedestre, ao transporte coletivo, à carga e descarga, para depois atender o transporte individual.

Num período de 15 dias, contados a partir do anúncio de Ação Centro, o novo plano teve a mais ampla cobertura por todos os órgãos da imprensa escrita, falada e televisionada da Capital, destacando suas vantagens para melhoria da qualidade de vida na cidade.



3

implantação e operação

IMPLANTAÇÃO

No período entre 4 e 10/09/1976 a CET coordenou a execução de obras no sistema viário, realizadas pela Administração Regional da Sé, Companhia de Gás São Paulo - COMGÁS; LIGHT - Serviços de Eletricidade S.A.; e Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC; bem como a instalação de novos dispositivos por ela desenvolvidos para sinalização, como tachão (dispositivo em ferro fundido utilizado para demarcação das faixas de tráfego, tendo sua maior utilização para demarcar as faixas privativas para ônibus), e totens para bloqueio, usados pela primeira vez na implantação dos projetos da Ação Centro e Corredor Consolação.

A implantação das novas áreas de pedestres requeria um dispositivo para bloqueio de veículos, que apresentasse certas características: bloqueasse veículos e não dificultasse o trânsito de pedestres; contivesse sinalização de regulamentação e fosse leve, de fácil manuseio, pois seriam operados por moças. Após o estudo de diversas alternativas, entre as quais cavaletes, correntes e gradil pantográfico, chegou-se ao dispositivo utilizado que é o totem.

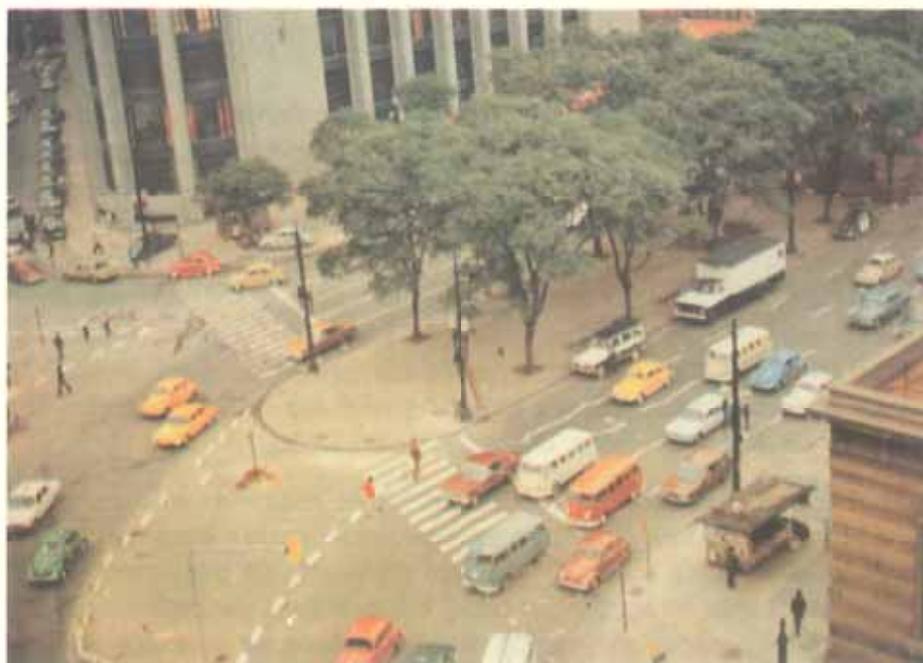
Além dos serviços de implantação de sinalização, merece real destaque o esquema especial de manutenção que foi montado para a Ação Centro e o Corredor Consolação.

COORDENAÇÃO DE OBRAS

Os projetos requeriam obras do sistema viário que, por sua vez, dependiam de remoções de instalações pelas concessionárias de serviços públicos. A coordenação de tais serviços fazia-se necessária para que os mesmos fossem concluídos em tempo hábil, para posterior execução de sinalização e também porque vários órgãos estavam envolvidos: Administração Regional da Sé, COMGÁS, LIGHT e CMTC.

As obras civis constantes do projeto geométrico do Corredor Consolação foram divididas em duas etapas:

- cortes de ilhas e passeios, para que fosse possível a operação do novo sistema; e
- construção de prolongamento de ilhas que, inicialmente, foram executadas em prismas de concreto e de baias para táxi, cujas construções seriam feitas após a deflagração da implantação, em setembro de 1976.



Para execução dos cortes de ilhas e passeios, realizados pela Administração Regional da Sé, foram necessárias obras de remoção de instalações da COMGÁS, LIGHT e CMTC, cabendo tal coordenação e

acompanhamento das obras à CET, para que houvesse um perfeito entrosamento entre as entidades envolvidas numa mesma área de obra, pois os prazos eram exíguos. Tendo em vista as várias interferências, inclusive pelos próprios locais das obras, que quase permitiam somente trabalhos noturnos, as obras tiveram bom desenvolvimento, sendo executadas de 27 de agosto a 3 de setembro.

A segunda etapa das obras civis entrou em processo normal de construção, com a Administração Regional aguardando as remoções das instalações das concessionárias, de acordo com suas programações, para então executar o serviço.

O projeto de sinalização horizontal requeria a supressão de pinturas existentes de setas e faixas para travessia de pedestres que, em função dos prazos, foi executada através do recapeamento das sinalizações. Tais serviços foram executados pela Administração Regional da Sé, envolvendo aproximadamente 1.700m² de recapeamento. Para execução da sinalização vertical de orientação, fazia-se necessária a implantação de uma cordoalha sobre a Consolação e reparos em outra, serviços executados pela CMTTC, que também instalou as placas de orientação, devido à existência de linhas de troleibus no local, o que requeria serviços especializados. Para que a implantação fosse realizada no prazo previsto e, também, para que as equipes de plantões e manutenção atuassem em perfeita coordenação, os setores internos da CET, que atuavam no apoio, como Almoxarifado, Oficina e Transportes, estiverem sob esquemas de emergência.

O Setor de Transportes organizou na Praça Dom José Gaspar, mesmo local da central de equipes de sinalização e operação, a Central de Transportes, contando com um carro-guincho, um veículo reserva para os que atuavam na sinalização ou operação e também veículos dotados de equipamento para pequenos reparos.

Face à grande quantidade de projetados que deveriam ser soldados às colunas, num total de 69 unidades, para suporte das placas de regulamentação das faixas exclusivas para ônibus, o Setor de Oficina foi obrigado a dar horário integral para tais serviços na Serralheria e Pintura.

ESQUEMA DE IMPLANTAÇÃO

A implantação do Projeto da Ação Centro desenvolveu-se dentro do esquema normal, pois não apresentava maiores problemas devido à

compatibilidade entre os prazos e quantidades de sinalizações a serem implantadas. Entretanto, em 17 de agosto, foi incluído o projeto do Corredor Consolação para ser implantado em conjunto com a Ação Centro. Este projeto, na ocasião, estava somente em esboço, necessitando portanto serem desenvolvidos todos os projetos das sinalizações. Face às novas condições: curto prazo para implantação; quantidade de sinalização e obras e, em função de não se terem os projetos, foi montado um esquema de emergência (paralisando-se outras implantações) para atuar na Área Centro e Corredor Consolação. Tornou-se necessária, inclusive, a atuação do projetista em conjunto com a Implantação para definições de emergência. Para que os serviços estivessem concluídos no prazo determinado, foi elaborada uma rede de atividades a serem desenvolvidas. Como o prazo dependia de atividades externas, como entrega de materiais e obras civis, a atuação na Coordenação das obras civis e remoção de instalações pelas concessionárias foi imprescindível dentro da primeira etapa das obras.

O fornecimento de material atingia diretamente a sinalização vertical, com referência às placas de regulamentação de faixa privativa de ônibus.

As obras civis e recapeamento dificultavam a execução da sinalização horizontal, pois ao longo de todo o corredor existiam interferências de obras.

Para que tais interferências não viessem a comprometer a implantação, montaram-se esquemas especiais para atuação dos setores de sinalização semafórica, vertical, horizontal e canalização.

SINALIZAÇÃO VERTICAL

Enquanto no projeto da Ação Centro as atividades desenvolveram-se normalmente, no projeto do Corredor Consolação a atuação foi em caráter de emergência, mobilizando-se 3 equipes de regulamentação/advertência e 2 equipes de orientação, não tanto em função da quantidade da sinalização, mas devido à forma como estava sendo executado o serviço: as equipes implantavam a sinalização logo após a recepção dos projetos e materiais, efetuando, ao mesmo tempo, a manutenção na sinalização a permanecer.

Quantidade de sinalização implantada:

• placas de regulamentação/advertência	— 378 unid.
• placas de orientação	— 156 unid.
• projetadas	— 21 unid.
• colunas + projetadas	— 69 unid.
• colunas Ø 4"	— 52 unid.
• colunas Ø 2 1/2"	— 152 unid.
• cordoalhas	— 2 unid.

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

A execução da sinalização horizontal, devido à grande dependência das obras civis e recapeamentos, não pôde desenvolver sua produção normal, pois a aplicação da pintura era executada tão logo as áreas iam sendo liberadas.

Foram empregadas 2 equipes de aplicação de termoplástico extrudado para pintura de faixas de travessia de pedestres e setas; 2 equipes de aplicação de borracha clorada para pintura de balizamentos; faixas e "xadrez" nas faixas exclusivas para ônibus, quando nas confluências com transversais; 1 equipe de aplicação de termoplástico em **spray** para execução de balizamentos e faixas:

Quantidade de sinalizações:

• termoplástico extrudado	— 1.010m ²
• termoplástico spray	— 620m ²
• borracha clorada	— 1.680m ²

SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

As quantidades de sinalização implantadas foram pequenas, embora o projeto, ao ser implantado, tenha sofrido modificações. Para reprogramação dos controladores da Rua da Consolação e imediações deslocaram-se 3 equipes de sinalização semafórica.

Quantidade de sinalização:

• colunas simples	— 7 unid.
• colunas c/ projetadas	— 2 unid.
• grupos focais	— 11 unid.

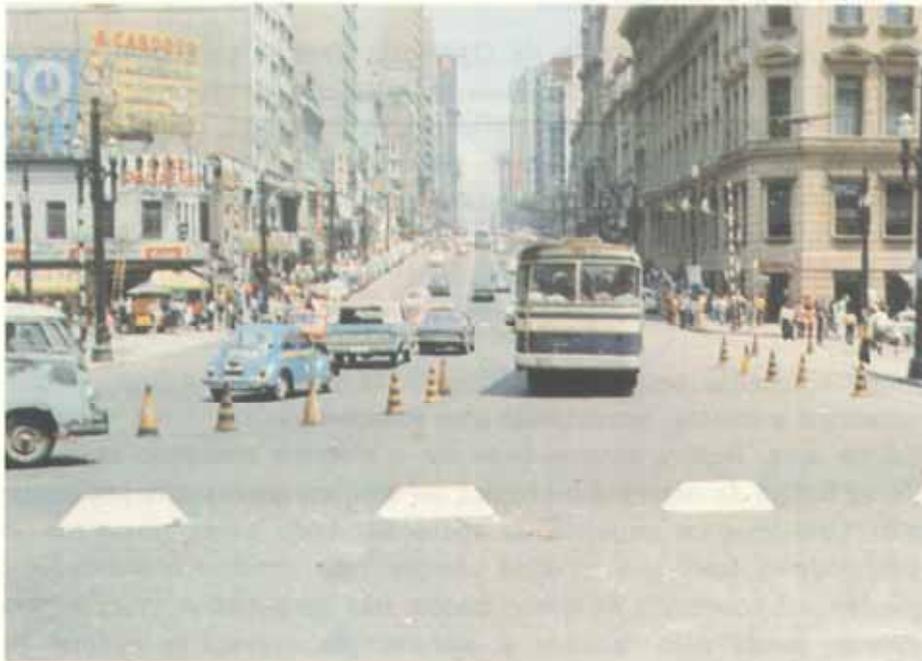


CANALIZAÇÃO

Tendo em vista a impossibilidade de serem executados os prolongamentos das ilhas constantes dos projetos, tais obstruções foram executadas provisoriamente em prismas de concreto, para posterior execução das obras. Ao mesmo tempo, os tachões para faixa exclusiva de ônibus foram implantados após a deflagração do novo sistema, pois não estava programada a implantação das faixas exclusivas em tão curto prazo. Contou-se, para tanto, com 2 equipes para colocação dos tachões, que executaram o serviço em 16 dias.

Quantidade de serviços:

- prismas de concreto — 423 unid.
- tachões — 1.500 unid.



ESQUEMA DE PLANTÕES PARA DEFLAGRAÇÃO

Para deflagração do novo sistema de trânsito na Área Centro e Corredor Consolação, foi montado um esquema de plantões para que houvesse pronto atendimento, tanto em funcionários como em material e equipamentos. Esse esquema funcionou de 4 de setembro, dia da deflagração do novo sistema, até o dia 13 de setembro.

Estiveram de plantão:

- oficina, com setores de pintura, laboratório e serralheria;
- almoxarifado; e
- transporte, que montou na Praça Dom José Gaspar, a "Central Móvel de Transportes", para atendimento mais rápido às necessidades dos plantonistas.

Para operacionalização, montou-se na Praça Dom José Gaspar a "Central de Implantação", a fim de reunir as equipes, evitando-se a dispersão das mesmas pela área. As equipes de sinalização, após cada serviço executado por solicitação da Operação ao plantonista da Implantação, retornavam para a praça.

Para melhor desempenho das equipes de sinalização, os plantões da Divisão de Sinalização foram montados, definindo-se, em cada um o engenheiro e supervisores responsáveis, bem como as equipes e motoristas que estariam no plantão.

MANUTENÇÃO DO SISTEMA

Em virtude da importância da Operação Centro, conjugada com o Corredor Consolação, foi montado um esquema de manutenção para o sistema que, acionado em curto prazo de tempo, pudesse somar qualquer problema impeditivo de uma boa performance da implantação. Desta forma, redobrou-se a manutenção referente à sinalização semafórica, uma vez que a rótula e a contra-rótula deveriam ter seu funcionamento perfeito para evitarem-se congestionamentos maiores nas entradas seletivas de veículos.

Foram colocadas equipes que, durante 15 dias após a implantação, estiveram a postos, executando uma manutenção corretiva emergencial na área. Assim, conseguiu-se ter o sistema operando sem ocasionar falhas de natureza mecânica ou elétrica graves que pudessem criar uma imagem negativa da operação. Após estes primeiros 15 dias pôde-se fazer uma análise completa do sistema implantado, o que levou à conclusão de que o mesmo não apresentava grandes problemas, tendo sido iniciada a manutenção preventiva normal do sistema, o que é feito até então.

A manutenção de sinalização vertical também mereceu especial atenção por ser a primeira vez que um corredor privativo de transporte funcionava baseado numa conjugação de todas as sinalizações: horizontal, vertical e semafórica (havendo necessidade de que todas estivessem perfeitamente instaladas, para a compreensão eficaz do usuário do sistema implantado).

Desta forma, foram escaladas equipes de manutenção vertical que percorreram sistematicamente a área durante aproximadamente 30 dias, corrigindo todas as falhas existentes, reposicionando placas eventualmente fora de lugar ou trocando placas danificadas por acidentes diversos.

Para a manutenção da sinalização horizontal, que é realizada de acordo com o desgaste já normalmente previsto, foi escalada uma equipe de sinalização horizontal que ficou a postos para acionamento imediato, objetivando que qualquer modificação do projeto original fosse prontamente implantada, o que veio a ocorrer.

Em virtude de terem sido usados pela primeira vez os tachões em larga escala, também foi escalada uma equipe para acompanhamento da instalação dos mesmos, visando prevenção de problemas de qualquer natureza. Esta equipe pouco foi acionada, pois a instalação cor-

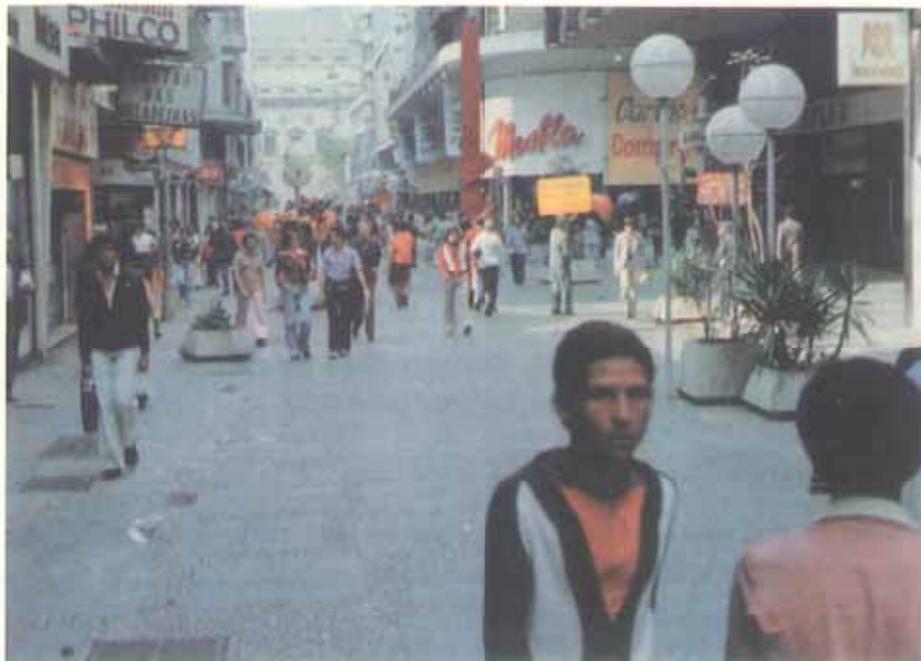
respondeu plenamente às expectativas. Apenas pequenas mudanças foram feitas, por problemas de posicionamento de alguns tachões perto de cruzamentos importantes.

A OPERAÇÃO DE ÁREA DE PEDESTRES

A efetivação da entrega de ruas ao uso exclusivo de pedestres foi um dos pontos básicos do projeto Ação Centro. Em primeiro lugar, houve a preocupação de montar-se um esquema de operação de bloqueios de tráfego que garantisse o uso das ruas pelo pedestre. Depois foi projetada e executada uma ampliação de área destinada aos pedestres, com a inclusão de ruas no chamado Centro Novo da cidade.

Por fim, a área de pedestres começou a ter suas ruas reurbanizadas, com a aplicação de piso de granito e mosaico português, instalação de nova iluminação e de equipamento urbano.

A decisão de estender-se a área de pedestres deve-se ao reconhecimento da importância da ligação entre a Praça da República e a Praça da Sé, formada pelo corredor Barão de Itapetininga-Viaduto do Chá-Rua Direita.



Com a implantação deste plano, São Paulo passou a ser uma das poucas cidades do mundo a contar com uma área tão extensa para o

uso exclusivo de pedestres, em pleno centro. A área de pedestres de São Paulo conta com 220.000m² de ruas divididas em duas regiões: a do Centro Velho, ocupando as ruas próximas à Praça da Sé e a do Centro Novo, nas ruas em torno do Teatro Municipal. Estas duas áreas são unidas pelo Viaduto do Chá, que futuramente deverá ter suas calçadas alargadas, para melhor integrar-se ao eixo Rua Barão de Itapetininga - Rua Direita.

Outra característica da área de pedestres da Capital é o grande número de bancos e de estabelecimentos comerciais que se localizam dentro de seus limites. Existem na área mais de 3.700 estabelecimentos comerciais de todos os tamanhos.

O abastecimento destes estabelecimentos é feito principalmente à noite, de modo a garantir a primazia do pedestre durante o horário diurno. Para efeito de acesso, abastecimento e transporte público, a área de pedestres é irrigada por vias que a atravessam em toda a sua extensão.

A política do Departamento é no sentido de aperfeiçoar a estrutura de funcionamento da área de pedestres, tornando-a uma conquista definitiva e inquestionável da população.

CONTROLE DE ACESSO

Foram definidos critérios para a aplicação de regulamentação de restrições de tráfego no interior da área de pedestres. Desta forma, somente podem entrar nas ruas de pedestres os carros de transporte de valores, os que fazem uso permanente de garagens situadas naquelas ruas, e os carros de atendimento de emergência e os das concessionárias de serviço público.

Com exceção dos veículos de emergência, todos os demais devem ser portadores de autorização emitida pelo DSV.

BLOQUEIOS

A entrada dos veículos autorizados se faz mediante a apresentação da autorização de acesso nos bloqueios de entrada.

Foram definidas algumas entradas à área de pedestres, enquanto as demais ruas que atingem o perímetro constituem saídas.

Estas entradas foram escolhidas tendo em vista a melhor circulação interna, sua compatibilização com a circulação externa e a proximi-

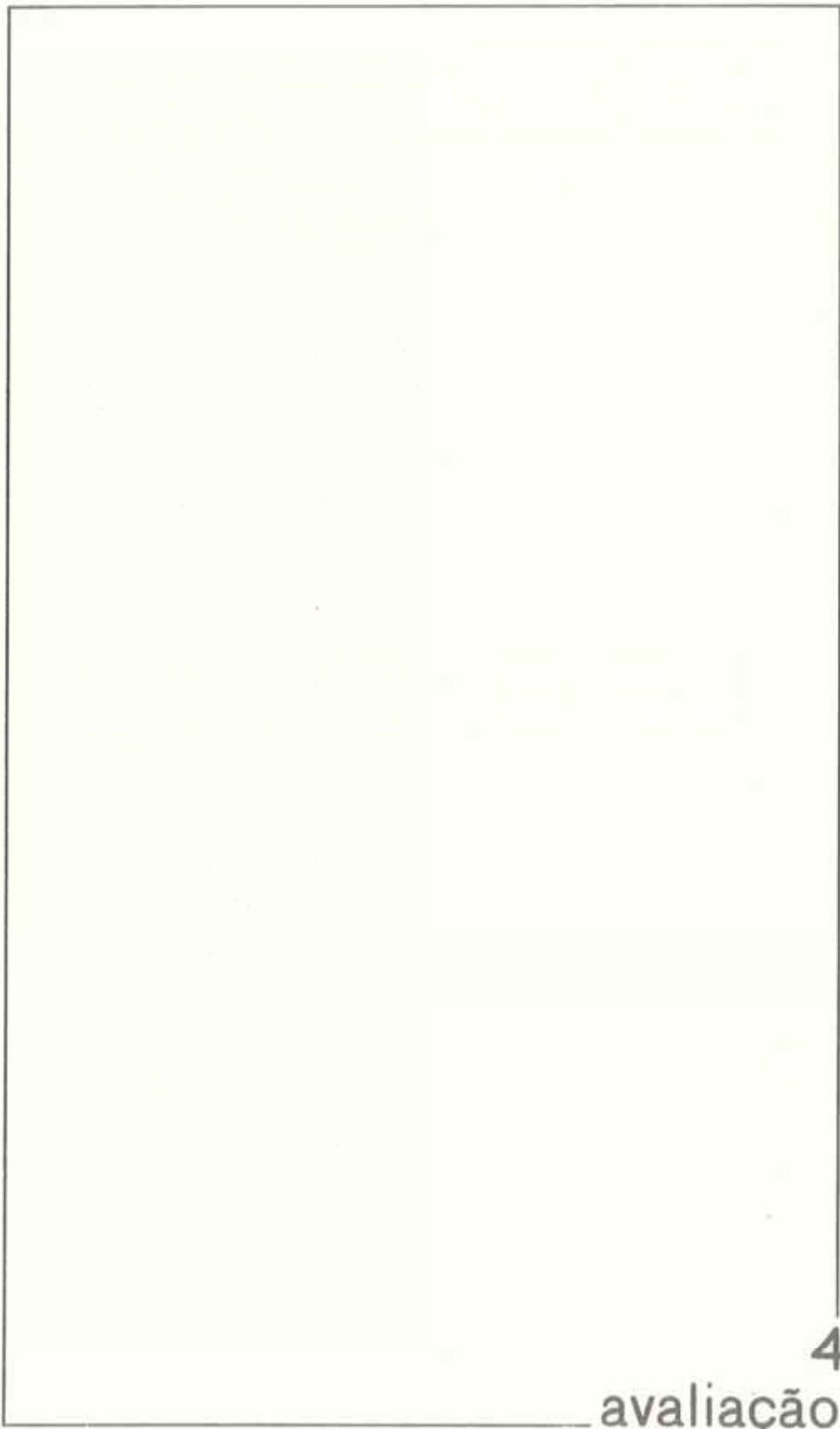
dade dos postos de atração das viagens, situados dentro da área de pedestres. Também a escolha das entradas definiu as vias de tráfego seletivo, nas quais é permitido o tráfego de transporte público. O bloqueio dos veículos nas entradas da área é feito por obstáculos verticais (totens) colocados no meio da via e operados pelas Auxiliares de Trânsito. A forma do obstáculo foi escolhida de modo a interferir o mínimo possível com o deslocamento dos pedestres, a não impedir o rápido acesso dos veículos de atendimento de emergência e a apresentar boa visibilidade a distância.

As entradas da área que dão às ruas de pedestres são controladas por funcionárias uniformizadas, enquanto as das ruas de tráfego seletivo são controladas por soldados da Polícia Militar.



FISCALIZAÇÃO

A fiscalização do tráfego remanescente no interior da área de pedestres (nas ruas de tráfego seletivo e nas ruas de pedestres) é responsabilidade da 1.ª Companhia do 1.º BPT, que mantém homens a pé, em patrulhas, praticamente o dia todo.



4

avaliação

Decorrido um ano da implantação da Ação Centro, podemos concluir, através de uma avaliação objetiva, que esta intervenção conseguiu cumprir seus objetivos com êxito total: beneficiou sensivelmente o transporte coletivo, dificultou acesso ao centro aos autos particulares, construiu calçadas para uso exclusivo de pedestres, proporcionando uma melhoria na qualidade de vida urbana; exerceu maior controle sobre o trânsito de veículos especiais em toda área interdita, aumentando os índices de segurança de tráfego e de segurança dos pedestres. Redistribuiu o espaço viário, promovendo o transporte público pela implantação de faixas privativas para ônibus (no Corredor Consolação e Rua Xavier de Toledo) e ruas exclusivas de ônibus e táxis (Rua Sete de Abril)..

Dois meses após a implantação da Ação Centro pesquisas feitas demonstraram sensíveis melhoras em diversos aspectos.

Por exemplo, no tempo de percurso médio do corredor Consolação, eram dispendidos 18 minutos no sentido centro-bairro e 14,5 no sentido bairro-cidade; depois da Ação Centro o tempo de percurso médio diminuiu para 13,5 minutos no sentido centro-bairro, e para 12 minutos no sentido bairro-cidade. Esta mudança representou um ganho substancial com uma economia de tempo de 25% no sentido

centro-bairro e de 17% no sentido bairro-centro, considerando-se também a distância do percurso. Obteve-se uma diminuição no tempo de percurso e conseqüente aumento de velocidade. No sentido centro-bairro tínhamos anteriormente 8,32km/h e no sentido bairro-centro 10,33km/h. Após a implantação obteve-se 11,12km/h no sentido centro-bairro e 12,49km/h no sentido bairro-centro.

Com a implantação da faixa privativa para ônibus no Corredor Consolação, houve uma diminuição no volume de autos particulares. Para melhor análise seguem tabelas correspondentes aos volumes diários, observados antes e dois meses após a implantação, no período das 7:00 às 20:00 horas.

ANTES

Bairro-Centro

Autos	33.847
Táxis	10.958
Ônibus	1.565
Caminhões	605

Centro-Bairro

Autos	23.034
Táxis	9.273
Ônibus	1.401
Caminhões	471

DEPOIS

Bairro-Centro

Autos	31.338
Táxis	10.368
Ônibus	1.705
Caminhões	562

Centro-Bairro

Autos	23.972
Táxis	8.954
Ônibus	1.464
Caminhões	410

Dos dados acima podemos concluir que:

- o volume de autos particulares diminuiu 7% no sentido centro-bairro; e
- o volume dos ônibus teve um aumento de 9% no mesmo sentido.

Em relação aos outros veículos não se pode dizer que houve alterações sensíveis.

Os tempos de percurso antes e depois estão nas tabelas abaixo e correspondem ao trecho que vai desde o cruzamento com a Av. Paulista até a Rego Freitas.

ANTES

Centro-Bairro

Tempo de percurso	
Manhã	Tarde
4'40"	6'16"
Velocidade km/h	
Manhã	Tarde
23,5	18,4

Bairro-Centro

Tempo de percurso	
Manhã	Tarde
6'30"	7'40"
Velocidade km/h	
Manhã	Tarde
17,5	14,8

DEPOIS

Centro-Bairro

Tempo de percurso	
Manhã	Tarde
4'20"	4'51"
Velocidade km/h	
Manhã	Tarde
25,45	23,5

Bairro-Centro

Tempo de percurso	
Manhã	Tarde
6'57"	9'01"
Velocidade km/h	
Manhã	Tarde
16,5	12,6

Comparando os números da tabela acima temos que os tempos de percurso aumentaram no sentido bairro-centro em 6% de manhã e 15% à tarde. No sentido oposto ou seja, centro-bairro, houve uma diminuição de 9% de manhã e 28% à tarde. Em termos diários temos um aumento de tempo de percurso no sentido bairro-centro de 10,5% e uma diminuição no sentido centro-bairro de 18,5%.

Essas porcentagens se justificam se comparadas aos volumes da tabela anterior onde se constata que o volume no sentido bairro-centro é quase 30% maior que no sentido centro-bairro. A implantação da faixa exclusiva para ônibus dificultou a circulação para os veículos que vão para o centro e organizou a circulação centro-bairro que, também, com a nova programação dos semáforos, melhorou o desempenho.

No sentido centro-bairro, o tempo de percurso, mesmo antes da implantação já era 27% inferior em relação ao sentido bairro-centro (5'30" — 7'05") e depois da implantação passou a ser praticamente 78% inferior (4'30" — 8'00").

Isto equivale a dizer que houve 1 minuto de acréscimo no tempo de viagem de cada veículo que vai para o centro num total de 500 horas diárias para os 30.000 veículos. Admitindo-se o custo da hora por carro em Cr\$ 20,00*, temos um acréscimo diário de Cr\$ 10.000,00 ou ainda um acréscimo anual de 2,4 milhões de cruzeiros. Com o mesmo raciocínio tem-se para o sentido centro-bairro

* Dados de princípios de 77

uma economia anual de 1,6 milhões de cruzeiros para os 23.000 veículos diários.

Com a restrição do uso de carros particulares, alcançou-se uma significativa redução no volume de veículos, além de proporcionar melhorias como o alargamento das calçadas do Viaduto do Chá e maior volume de táxis na Sete de Abril. Apresentamos uma tabela dos números comparativos dos volumes diários (6:30 às 20:00):

SETE DE ABRIL

	Antes	Depois
Autos	5.116	320
Táxis	5.810	10.515
Ônibus	1.770	1.600

XAVIER DE TOLEDO (junto ao Mappin)

	Antes	Depois
Autos	12.847	1.089
Táxis	13.496	16.910
Ônibus	3.010	2.546 + 584 (contrafluxo)

VIADUTO DO CHÁ

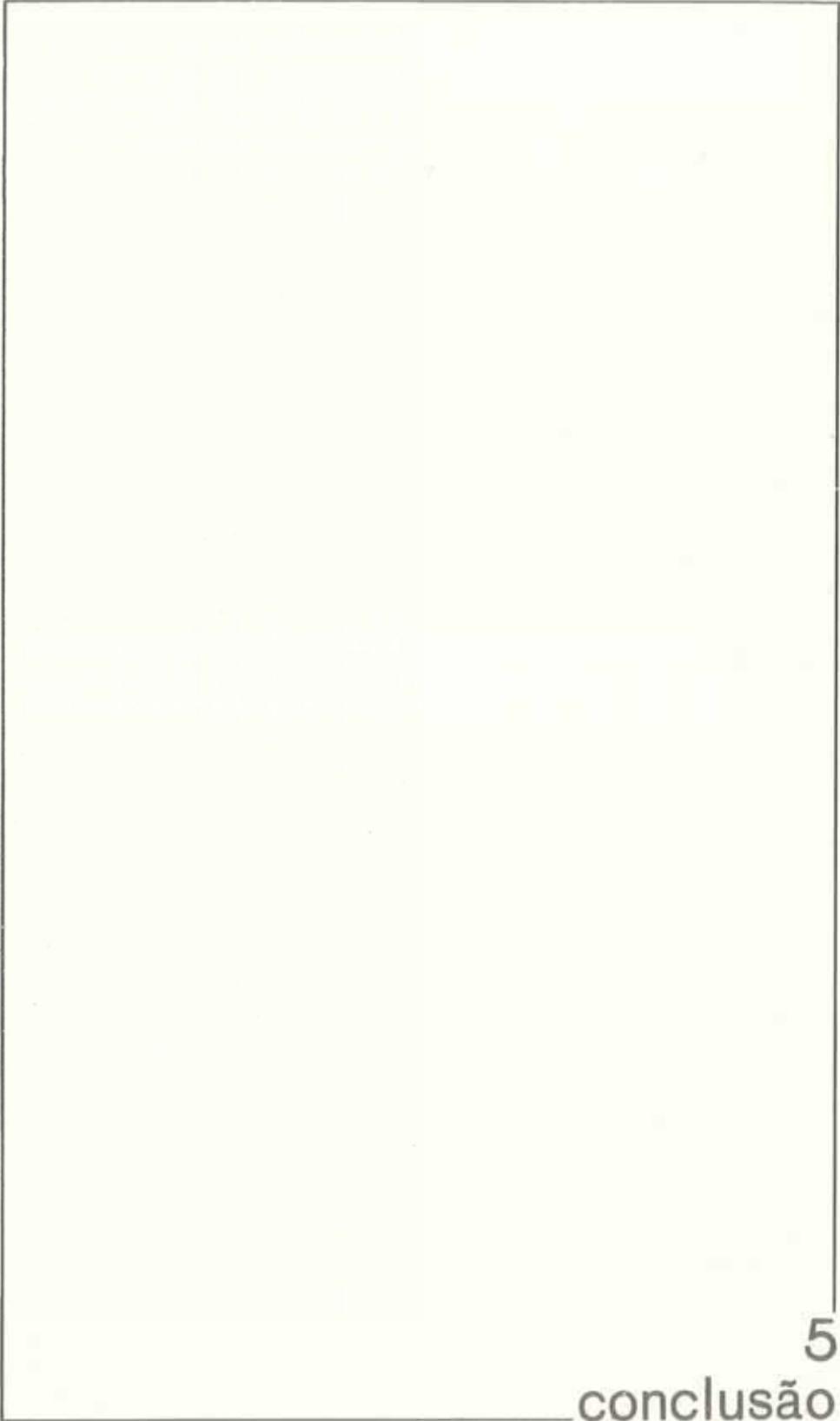
Antes

		Sentido Teatro	Total
Sentido Patriarca			
Autos	7.079	1.482	8.561
Táxis	8.425	677	9.102
Ônibus	2.001	1.344	3.345

Depois

		Sentido Teatro	Total
Sentido Patriarca			
Autos	345	405	750
Táxis	8.371	1.615	9.986
Ônibus	2.047	1.423	3.470

Através de todos esses dados podemos concluir que a Ação Centro proporcionou melhoramentos no trânsito da área atingida, criando uma nova situação, caracterizada pela diferente maneira de encarar os problemas urbanos, invertendo a tendência de priorizar a circulação dos automóveis com a criação de uma imensa área exclusiva para pedestres.



5

conclusão

A Ação Centro, desenvolvida pela Secretaria Municipal dos Transportes - SMT através do Departamento de Operação do Sistema Viário — DSV, abrangeu diversos aspectos, desde concepção do projeto, preparação da população envolvida, até completa implantação e conseqüente operação. Pela primeira vez as autoridades de trânsito preocuparam-se em estabelecer um esquema de circulação exclusiva para pedestres.

Por muito tempo, ao longo dos anos, o automóvel sempre venceu na disputa do espaço viário. A necessidade de racionalização do uso de combustível foi fator importante para a decisão da implantação dessa significativa mudança em pleno coração da cidade.

A Ação Centro foi um marco na modificação dos hábitos da população, pois, o pedestre, ao receber de volta áreas que já lhe pertenceram anteriormente, passou a demonstrar maior descontração em seu comportamento nas áreas especialmente urbanizadas. Junto aos motoristas despertou-se a importância do respeito ao pedestre.

Essas reações foram alcançadas graças à filosofia de trabalho empregada pelas autoridades municipais, de forma conjunta, no sentido de estabelecerem prioridades na divisão do espaço viário existente. Assim, o pedestre ficou em primeiro lugar, vindo a seguir o transporte coletivo e o transporte de cargas e, por último, o transporte individual.



Tendo em vista haver decorrido mais de um ano desde a implantação, já é possível avaliar os resultados obtidos. Um dos indicadores mais sensíveis, quando de uma medida de caráter comunitário, é a aceitação (participação, uso) do público a essas medidas.

Na Ação Centro, a aceitação foi total, com inteiro apoio dos meios de comunicação — imprensa, rádio e televisão — que dedicaram inúmeras páginas, por muito tempo, ressaltando o acerto da decisão, através de publicações apresentando depoimentos de cidadãos usuários daquela área.

Os resultados positivos obtidos com a Implantação da Ação Centro fizeram com que esta medida se estendesse a outras áreas da cidade, que têm problemas semelhantes aos que determinaram a Ação Centro.

Série BOLETIM TÉCNICO DA CET

Redução do Consumo de Combustível: Ações na Circulação e no Transporte	— publicado
Redução dos Acidentes de Tráfego: Proposta de Medidas para um Plano de Ação	— publicado
São Paulo e a Racionalização do Uso do Combustível	— publicado
Pesquisa Aerofotográfica da Circulação Urbana: Análise de um Projeto Piloto	— publicado
Noções Básicas de Engenharia e Tráfego	— publicado
Engenharia de Campo	— publicado
Projeto SEMCO Sistema de Controle de Tráfego em Área de São Paulo	— publicado
Ação Centro	— publicado
Controlador de Semáforos Atuados pelo Tráfego: projeto e execução	— no prelo
Transity	— no prelo
Projeto Comonar	— no prelo