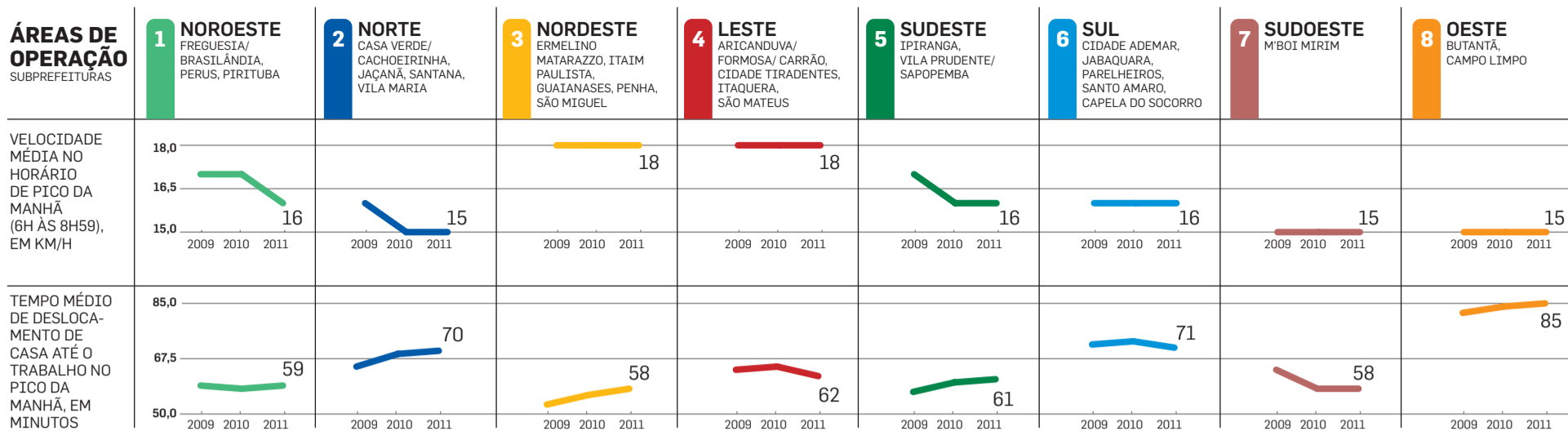


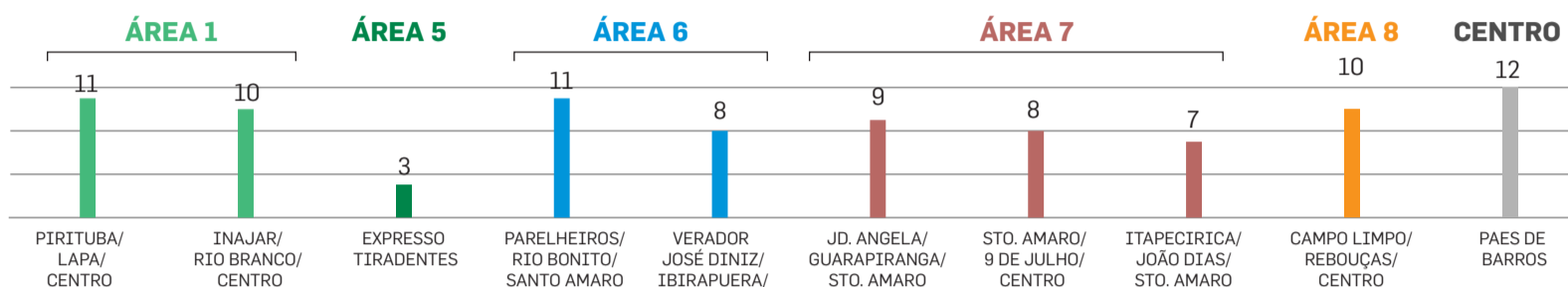
## RAIO X

● Cidade é dividida em 9 áreas de operação. Indicadores mostram desempenho de ônibus que saem dos bairros e vão até a área 9 (centro)



**65 minutos**  
é a média de duração dos deslocamentos de ônibus de manhã em toda a cidade

**CORREDORES DE ÔNIBUS**  
ESPERA MÉDIA NAS PARADAS INTERMEDIÁRIAS (FORA DOS TERMINAIS)  
EM MINUTOS



**16 km/h**  
é a velocidade média dos ônibus na cidade

FONTE: SPTRANS

INFOGRÁFICO/AE

# Velocidade média à tarde não sai dos 15 km/h

De manhã, a média é de 16 km/h; SPTrans considera 'rápidos' coletivos a até 18 km/h

Nenhuma região paulistana tem ônibus rápidos no horário de pico da tarde. Mesmo a São Paulo Transportes (SPTrans) classificando como "rápidos" os coletivos que trafegam a apenas 18 km/h, nenhum bairro da cidade tem coletivos que cheguem a essa velocidade média entre 17h e 20h nos dias úteis, conforme os indicadores municipais.

Nos três últimos anos, a velo-

cidade no pico da noite ficou estagnada em 15 km/h. No período da manhã, houve até piora na velocidade média: de 17 km/h para 16 km/h. A meta da gestão Gilberto Kassab (PSD) era o oposto: aumentar em 15% essa velocidade até o fim de 2012.

As médias, que fazem parte dos indicadores sobre as linhas sob concessão da SPTrans, são calculadas a partir do tamanho

das linhas – nos corredores ou no tráfego comum – e o tempo gasto pelos coletivos para percorrê-las. São aferidas pelos aparelhos de GPS instalados na frota. O índice só considera "lenta" a velocidade de 12 km/h ou menos – o equivalente a uma corrida na esteira.

**Zona leste.** Os bairros com a velocidade mais "alta", 18 km/h, estão na zona leste: Ermelino Matarazzo, Aricanduva, Penha, São Miguel, São Mateus, Guaianases e Itaim Paulista (Área 4). Mas essa velocidade é só na ida, das 6h às 8h59. Na volta para casa, entre 17h e 19h59, ela cai para 16 km/h. A Prefeitura atribuiu o resultado a medidas como colocação de nova sinalização para ônibus em locais como a Radial Leste, que resultaram no aumento de 7,5% na velocidade média da via.

Já o extremo sul, em M'Boi Mirim, tem a pior velocidade média de corredor de ônibus na cidade: 13 km/h no pico da tarde. Ontem,

#### ● Lá tem...

Em Curitiba e em Bogotá, na Colômbia, o corredor usado é o Bus Rapid Transit (BRT); o passageiro paga antes de embarcar no coletivo e depois faz quantas baldeações precisar.

porém, por volta das 19h30, mesmo nos corredores de ônibus, onde não há disputa por espaço com os carros e, teoricamente, o ônibus anda melhor, a velocidade era de 11 km/h, de acordo com o site Olho Vivo, da SPTrans (olhovivo.sptrans.com.br).

No geral, nas regiões sul (Área 6) e sudeste (Área 7) os ônibus são mais lentos: em bairros como Ipiranga e Jabaquara, se arrastam a 15 km/h. ASPTTrans considera essa uma velocidade "moderada".

A Prefeitura argumenta, em nota, que a zona sul recebeu três novas faixas exclusivas para ônibus no ano passado, na Avenida Vereador José Diniz, nas Ruas Borges Lagoa e Domingos de Moraes, e na Ponte do Socorro.

**Planejamento.** O professor Cláudio Barbieri da Cunha, do Departamento de Engenharia de Transportes da USP, ressalta a pouca quantidade de linhas expressas e semiexpressas na organização do sistema de transportes e de mais terminais de conexão. Segundo ele, um planejamento melhor das linhas deixaria a viagem mais rápida. "As faixas são usadas por muitas linhas, porque elas vêm de lugares diferentes e têm de percorrer o mesmo trajeto." / **ARTUR RODRIGUES, BRUNO RIBEIRO e NATALY COSTA**

## CINCO PERGUNTAS PARA...

Ivan Whately, assessor especial da Secretaria Municipal de Transportes

**1. Por que a velocidade média dos ônibus caiu?** Entram de 800 a 1 mil carros na rua todos os dias. Estamos com uma infraestrutura para 3 milhões de carros e há mais de 6 milhões. Fica difícil equacionar corredores de ônibus e transporte de superfície com esse aumento da frota.

**2. O que a Prefeitura de São Paulo faz para melhorar?** Temos 68 quilômetros de projetos de corredores de ônibus e 130 quilômetros de faixas exclusivas à direita.

**3. O Expresso Tiradentes tem bom desempenho. Por que a Prefeitura não investe mais nesse tipo de modelo?** O Expresso Tiradentes anda a 36 km/h – o Metrô anda a 26 km/h. Mas isso não se faz de um dia para o outro. O BRT (*sigla de Bus Rapid Transit, ou "trânsito rápido de ônibus"*), um projeto de corredor na Radial Leste em fase de licita-

ção) vai melhorar o acesso na zona leste. Está em licitação já, mas vai levar mais um ano e meio de obras. No entanto, em uma cidade como São Paulo, não dá para resolver tudo com ônibus. Por isso, a Prefeitura investe no Metrô.

**4. Por que pessoas que moram no Butantã fazem viagens mais longas do que quem mora na zona leste, por exemplo?** Locais como o Butantã têm uma porcentagem de viagens individuais maior do que a zona leste. A solução seria tornar mais justa essa distribuição modal, ter menos gente andando em transporte individual e mais em público.

**5. Qual seria a proporção ideal para uma cidade como São Paulo?** Nossa meta para a cidade de São Paulo para daqui a 10 anos seria 70% das pessoas usando o transporte público. Hoje, a proporção é de 55%. / **A.R.**

# No corredor, um coletivo a cada 12 minutos

Maior demora é na via exclusiva da Mooca; já no Expresso Tiradentes, passageiro aguarda 4 minutos, em média

A média de espera nos corredores de ônibus de São Paulo é de 9 minutos, conforme levantamento da São Paulo Transportes (SPTrans). Quem mais tem de esperar em toda a cidade são os passageiros que utilizam o corredor da Avenida Paes de Barros, na Mooca, zona leste. A média nesse local é de 12 minutos.

Esse tempo foi ainda maior, em 2011, do que o aferido em 2010 (11 minutos). O tempo é calculado, segundo a SPTrans, com base no tempo médio entre as partidas de ônibus.

A média, no entanto, traz distorções. É fácil encontrar quem

espera mais tempo. A aposentada Thereza Lengyel, de 73 anos, por exemplo, exercitou a paciência na tarde de ontem. Quando



Melhor ir a pé. Tereza Lengyel aguardava o ônibus havia 30 minutos na Avenida Paes de Barros

foi abordada pela reportagem do Estado, ela já esperava por mais de 30 minutos no corredor Paes de Barros. "Daqui a pouco,

desisto desse ônibus e resolvo ir a pé", brinca.

Por outro lado, usuários como Ivan Moraes, de 51 anos, não

têm tantas queixas. "Como só circulo pela Paes de Barros, qualquer ônibus que vier acaba servindo para mim", diz.

A média geral da espera nos corredores da cidade não melhorou. Em 2009, já era de 9 minutos. O presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte Público, Otávio Vieira da Cunha Filho (NTU), afirma que, em São Paulo, as baixas velocidades estão ligadas à falta de mais corredores exclusivos. "Em cidades onde há corredores segregados, com pagamento do bilhete na plataforma, embarque de nível e pontos de ultrapassagem, o tempo de espera chega a ser de 2 minutos." O segundo corredor onde os passageiros mais têm de esperar é o de Pirituba, na zona norte, com média de 11 minutos.

**Exemplo.** A menor espera da cidade acontece no Expresso Tiradentes, que liga o Terminal Parque Dom Pedro II, na região central, ao Sacomã, na zona sul. Os passageiros da linha não costumam passar mais do que 3 minutos no ponto para pegar o ônibus. Em 2009, a espera era de 2 minutos e, no ano seguinte, passou para 8.

O corredor tem as características descritas pelo presidente

● **Promessas**  
**68,5 km**  
de corredores de ônibus é a promessa do prefeito Gilberto Kassab para São Paulo. A licitação para as obras foi aberta no mês passado

**126 km**  
de corredores de ônibus estão consolidados na capital

da NTU.

Sobre os corredores, a SPTrans diz, em nota, que o programa lançado há um mês pela Prefeitura deve melhorar o tráfego dos coletivos. "No total, serão 68,5 km de vias exclusivas para o transporte público em importantes regiões de São Paulo, como a Radial Leste, Itaquera, Campo Limpo e Santo Amaro", diz a nota, destacando ainda "mais de 130 km de corredores de ônibus à direita da via e faixas exclusivas". O texto também lembra que a Prefeitura investiu R\$ 1 bilhão para ampliação do Metrô. / **A.R. e B.R.**

# Táxi especial terá faixa quadriculada vermelha e preta

Parte do visual dos táxis especiais de São Paulo vai mudar de novo. Comunicado publicado ontem pela Secretaria Municipal de Transportes determina que o adesivo quadriculado nas laterais dos veículos deverá ser vermelho e preto – em novembro, portaria da Prefeitura estabelece que essas faixas deveriam ser amarelas e pretas.

Segundo o Departamento de Transportes Públicos (DTP), a mudança "atende a uma solicitação da própria associação da Categoria Especial (*vermelho e branco*)". Apesar disso, o órgão informou que 70 desses táxis (mais de 10% de toda a categoria) já haviam se adequado às faixas quadriculadas amarelas.

Agora, eles precisarão fazer

adequações para atender à nova norma. No total, São Paulo tem 628 carros registrados como táxis especiais.

Outra alteração divulgada ontem diz respeito às portas dos veículos. Os táxis da categoria especial deverão colocar uma faixa vermelha na parte inferior das portas. De acordo com o DTP, não há prazo para as mudanças

serem feitas, uma vez que os taxistas só são obrigados a adotar a nova identidade "ao substituir o veículo ou na troca de categoria". O órgão informou ainda, em nota, que a medida "é uma maneira de facilitar a visualização do veículo pelo usuário".

Cerca de 7 mil táxis da capital – incluídos os de todas as categorias – já estão rodando com o vi-

sual estabelecido em novembro. Esses parâmetros constam do Manual de Identidade Visual da Modalidade Táxi, lançado com a portaria de 2011.

**Clandestinos.** Ele estabelece "padrões de letras, cores e tamanhos" para a parte externa dos veículos, aplicadas por meio de adesivos. O DTP informa ainda

que, "na ausência da identificação visual no táxi comum autônomo", muitos passageiros ficavam "com dúvida quanto à legalidade do transporte". Outra intenção da Prefeitura ao alterar a imagem dos táxis é facilitar a detecção de veículos clandestinos e irregulares circulando pelas ruas. Agora, os carros novos têm traseira e laterais estampadas. Segundo a Secretaria de Transportes, atualmente a cidade registra cerca de 34 mil táxis habilitados. / **CAIO DO VALLE**