

A saída debaixo dos pés. Ou das rodas

Estacionamentos subterrâneos são uma ideia adotada no exterior para compensar a escassez de vagas e melhorar fluidez do trânsito

EGLE CISTERNA

DA REDAÇÃO

Com o fim do Carnaval, passado o período de alta temporada, o normal seria que a Cidade voltasse a ter um fluxo normal no trânsito. Afinal, naquela época, mais de meio milhão de veículos desceram a Serra do Mar para vir à região. Mas não é o que se vê pelas ruas.

Um grande volume de carros continua a circular, independentemente da época do ano. Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), em dezembro último, Santos tinha uma frota de 259.625 veículos (9 mil a mais do que no ano anterior). Destes, 143.746 são carros. Mas o número cresce quando se considera que motoristas de cidades vizinhas também vêm à Cidade todos os dias para trabalhar.

E se o problema já é sentido na hora de circular, quando se pensa em parar o carro em algum lugar a dificuldade aumenta, principalmente em áreas de grande comércio, como Gonzaga e o Centro.

“Quantas vezes você acaba desistindo de se alimentar em algum lugar por não ter onde parar? Isso reflete na economia da Cidade”, pondera o urbanista Augusto Muniz Campos.

Parte da saída para esse panorama caótico pode estar nos estacionamentos. Mas boa parte deles funciona de forma provisória. “Hoje, o metro quadro é muito caro em Santos. Então, os terrenos que acabam sendo usados como estacionamentos são alugados até que um incorporador resolva usá-los para fazer um empreendimento”, alerta Campos. O preço alto e a falta de terrenos disponíveis nas áreas que mais carecem de vagas também inviabilizam prédios-garagens particulares.

Uma alternativa pode ser o estacionamento subterrâneo. A exemplo do que acontece em várias cidades do mundo, como Paris, áreas que ficam sob praças poderiam ser utilizadas.

“Colocar o carro em estacionamento subterrâneo é uma maneira de tirá-lo da rua. Temos o hábito de estacioná-lo junto ao meio-fio, com ou sem taxa. Com isso, estamos impedindo a circulação de uma faixa da via de trânsito. Os estacionamentos subterrâneos aproveitam também espaços que não seriam utilizados”, explica o arquiteto Jorge Wilhelm.

A superfície encontrada em Santos dificulta, mas não inviabiliza esse tipo de projeto. “O Governo tem que dispor de áreas, equipamentos e fazer isso debaixo de praças. O custo é alto e, na nossa Cidade, tem uma complicação enorme, pois, pelo tipo de solo, tem que se fazer a fundação muito mais profunda e se pensar nas infiltrações, que são recorrentes”, informa Campos.

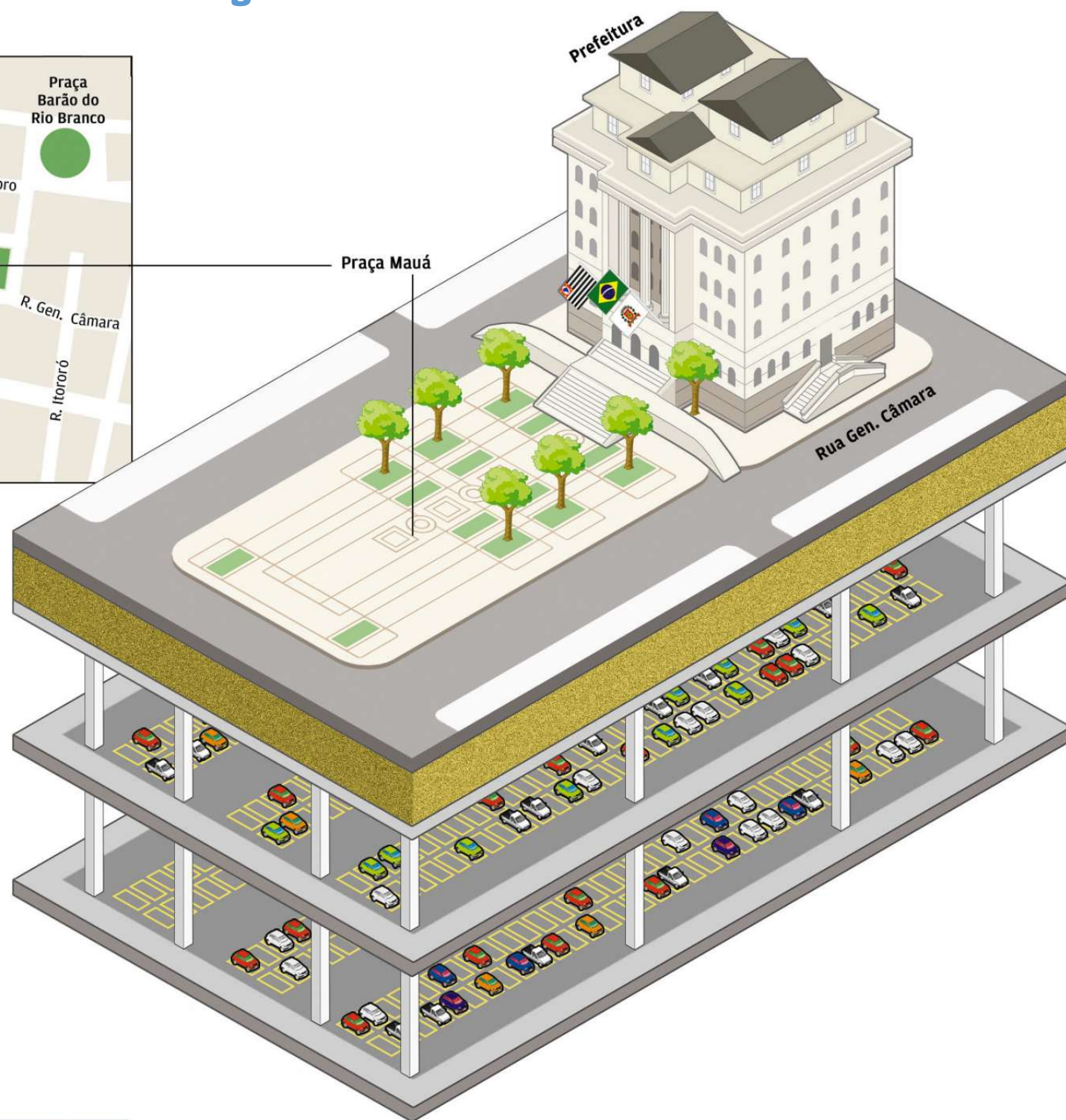
Um estudo de viabilidade técnica, econômica, social e ambiental na região do Valongo, realizado no ano passado pela empresa Ove Arup & Partners, contratada pela Prefeitura, aponta para o caminho dos estacionamentos no subsolo. No Centro, ao longo da Rua João Pessoa, entre as ruas Braz Cubas e Frei Gaspar, seriam 940 vagas no subterrâneo, em construções de dois níveis.

Mas, seguindo a tendên-

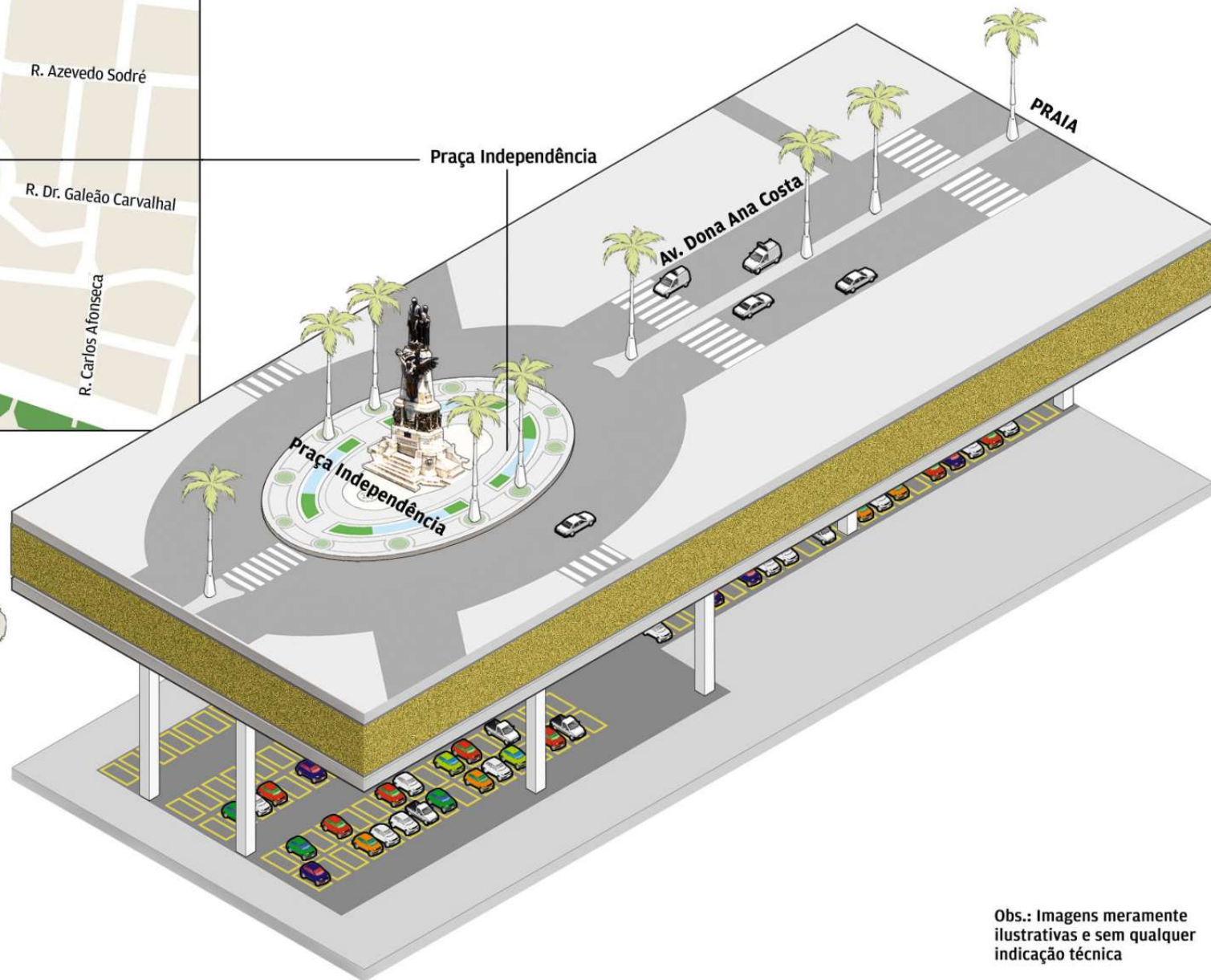
Projeções no Centro e no Gonzaga



Centro



Gonzaga



Obs.: Imagens meramente ilustrativas e sem qualquer indicação técnica

cia do que ocorre em grandes metrópoles, a Praça Mauá também poderia servir para atender a demanda de estacionamentos da região – necessidade que deve crescer em breve, com o final da obra da Petrobrás, que deve trazer milhares de funcionários para a região do Valongo.

No Gonzaga, a ideia também é bem vista pelo comércio. “Havia um projeto que colocaria um estacionamento subterrâneo da Praça Independência até a avenida da praia (Vicente de Carvalho) e a parte de cima viraria um calçadão, um grande bulevar. Seria maravilhoso, pois privilegiaria pedestres e carros”, afirma Nicolau Obeidi, presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) Santos-Praia.

País afora

No Brasil, várias cidades já pensam em estacionamentos subterrâneos. São Paulo, Curitiba (PR), Porto Alegre (RS) e Brasília (DF) têm projetos. No início deste ano, o Governo do Distrito Federal apresentou o projeto de construção de um estacionamento subterrâneo na Esplanada dos Ministérios. Com um déficit de 7.500 vagas e sem poder alterar a paisagem do Plano Piloto, que é considerado Patrimônio da Humanidade pela Unesco, a ideia é abrir, num espaço de 340 mil metros quadrados de área construída, em quatro pavimentos, uma garagem com 10 mil vagas e alguns espaços para serviços, como bancos, comércio e áreas de alimentação. Ainda não há um custo estimado, mas pretende-se fazer uma Parceria Público-Privada (PPP). A empresa vencedora da licitação ficará responsável pela obra e, depois, pela exploração do serviço, que será pago. Em Curitiba, onde o primeiro estacionamento subterrâneo foi construído em 1997, com 189 vagas, já terminou a licitação do próximo equipamento, que terá, no mínimo, 450 vagas. Em São Paulo, dois estacionamentos estão em construção: um na Praça Roosevelt, com 515 vagas em dois pavimentos, e outro dentro do programa Praça das Artes, próximo ao Teatro Municipal, também em dois andares abaixo do solo, com capacidade para 180 carros. Existem, ainda, projetos para estacionamentos subterrâneos perto do Mercado Municipal e na Praça Fernando Costa, próximo à Rua 25 de Março.