

IJ00124

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

NOVA PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO DO
TERMINAL AQUAVIÁRIO CENTRO

(MINUTA PARA DISCUSSÃO)

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

IJ00124
8405/1988
(Winisis)



586.609815 2075
F984 m
8405/88

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

NOVA PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO DO
TERMINAL AQUAVIÁRIO CENTRO
(MINUTA PARA DISCUSSÃO)

JULHO/1978

1.

INTRODUÇÃO

O PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos definiu, como premissa, que *as medidas de curto prazo devem se constituir em passos de uma estratégia mais consistente, de médio e longo prazos, evitando assim a contradição ou os enfoques diferenciados que as soluções isoladas dos problemas pudesse vir a ter.* Assim, para o problema do congestionamento na Área Central foram recomendadas obras pontuais destinadas a reduzir os pontos de estrangulamento, a implantação de pista exclusiva para ônibus e a utilização de linhas troncais.

A mais importante recomendação, todavia, situa-se na operacionalização do sistema integrado, que permitirá um funcionamento complementar eficiente, criando opções que permitirão a redução do número de ônibus e automóveis no Centro. Amplas áreas do continente serão ligadas por transporte coletivo rodoviário aos terminais aquaviários, e daí será possível alcançar rapidamente o Centro sem a utilização do sobre-carregado sistema viário, ou permitirá passar através do Centro por via marítima, alcançando outros terminais integrados.

A localização dos terminais aquaviários procura compatibilizar os critérios de navegabilidade das barcas e de acessibilidade aos ônibus e automóveis, reduzindo ao mínimo os tempos de viagem. Nesse conjunto, o terminal Vitória-Centro se constitui uma exceção, pois este deverá ter como parâmetro a acessibilidade pelos usuários caminhando a pé. Assim, sua localização deve levar em conta as distâncias compatíveis com o pedestre, a distribuição das atividades de maior demanda, as condições de segurança aos usuários, etc.



2.

MEIO FÍSICO

Uma rápida análise do arcabouço físico da Área Central demonstra que esta se constitui de espaços abertos e pontos de estrangulamento: o primeiro espaço é formado pela área da Esplanada, que vai do Forte São João até a Praça Costa Pereira, dominado pelas avenidas Jerônimo Monteiro, Princesa Isabel e Beira Mar. O segundo, onde se localizam as principais atividades, vai das escadarias do Palácio Anchieta, Praça Costa Pereira até a Fonte Grande, espaço este dominado pelas avenidas Beira Mar, Governador Bley, Jerônimo Monteiro e pelas ruas Duque de Caxias, Sete de Setembro e Graciano Neves, além da Praça Costa Pereira. A terceira área é a do Parque Moscoso, indo da rua General Osório até a Santa Casa e as encostas da Santa Clara. Finalmente, o último espaço aberto da Área Central é o da Vila Rubim, dominado pelas avenidas Marcos de Azevedo, Duarte Lemos e pela área do Mercado.

Observa-se que estas áreas, justamente as partes planas do Centro, são as que concentram as principais atividades econômicas, na forma de empregos, compras e atendimento, com uma vaga especialização: a da Esplanada na prestação de serviços e comércio de renda mais alta, a da Costa Pereira como institucional, prestação de serviços e comércio em geral, e as outras em comércio e habitação.

3.

RECOMENDAÇÕES DO SETOR DE TRANSPORTES

O PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos, através da fase inicial, o PAITT - Programa de Ação Imediata de Transporte e Trânsito, recomendam a locação de três Terminais Aquaviários na Ilha de Vitória:

- . Ilha do Príncipe
- . Dom Bosco
- . Centro

Os dois primeiros, tornarão possível o deslocamento transversal, permitindo aos usuários que vêm do Sul, com destino ao Norte (ou em sentido inverso), alcançar os pontos de transbordo sem passar pelo centro. Percursos do tipo Porto de Santana - Dom Bosco - Tubarão, serão feitos com considerável economia de tempo.

A área de influência do Terminal da Ilha do Príncipe, deverá abranger os bairros de Caratoira, Vila Rubim e Santa Clara, servindo, portanto, também a uma parte da Área Central.

O PDTU e PAITT, propõem ainda para a circulação na Área Central, a divisão funcional das vias, utilizando a Avenida Jerônimo Monteiro como pista exclusiva de ônibus, e as Avenidas Princesa Isabel e Beira Mar para o tráfego de passagem, em mão única. Algumas ruas internas, como a Duque de Caxias, terão acesso restrito e destinação preferencial aos pedestres. Com a especialização das vias, será possível um substancial alargamento dos passeios nas Avenidas Jerônimo Monteiro, Princesa Isabel, Governador Bley e Beira Mar, aumentando a área de circulação e a segurança aos pedestres.

4.

LOCALIZAÇÃO DO TERMINAL AQUAVIÁRIO CENTRO

A recomendação da área de localização do Terminal, deve levar em conta os critérios: centralidade, acessibilidade e segurança.

- Centralidade, de modo que dentro do raio de alcance do *walking distance* de cerca de 500 metros, o Terminal atenda um maior número possível de usuários, servindo à área de maior dinâmica e concentração de atividades;
- Acessibilidade, para que os usuários atinjam o Terminal ou dele dispersesem sem obstáculos, com o máximo de fluidez possível;
- Segurança, garantindo aos pedestres áreas de domínio, através de ruas exclusivas e largas calçadas, separando-os dos veículos ou procedendo às travessias com garantia de integridade.

Devem ser também considerados os fatores de navegação, como as correntes e marés, as áreas de manobra, a existência dos Portos, a batimetria, etc.

Considerando tais critérios, a Fundação Jones dos Santos Neves, recomendou, em estudo anterior, a localização do Terminal Aquaviário Centro, em frente à Rua Pietrângelo De Biase, o que permitiria o acesso por vias de pedestres, desde a Praça Costa Pereira, pelas ruas Pietrângelo De Biase e Gonçalves Dias, deixando as Ruas Barão de Itapemirim e Marcelino Duarte, para acesso e saída da Cidade Alta. Tal localização, porém, foi desaconselhada por interferir na bacia de evolução dos navios que entram na Baía de Vitória.

As barcas que servem ao transporte coletivo aquaviário, têm dimensões reduzidas e grande capacidade de manobra. Portanto, o Terminal poderia localizar-se em algum ponto entre o cais atual e o início da curva do Forte São João, exceto no trecho em que interfere na manobra dos navios.

Dentro dos critérios anteriormente citados, porém, é recomendável a sua localização mais próxima possível do centro tradicional.

Da análise de todas estas variáveis, considerou-se como mais adequada a localização do Terminal Aquaviário Centro próxima aos terminais atuais, entre o cais e a Praça Pio XII. Sua área de influência é das mais adequadas, pois inscreve-se dentro de um círculo hipotético de 500m de raio que passa pela Praça Getúlio Vargas, Morro Forte Grande, Ruas Graciano Neves e Sete de Setembro, Coronel Monjardim, Rua Francisco de Aguiar, Palácio Anchieta e Hotel Estoril. Engloba os setores da Esplanada e Costa Pereira, anteriormente citados, onde estão localizados os principais equipamentos públicos, financeiros, comerciais e de serviços da Aglomeração da Grande Vitória. Entre eles, podemos citar: numerosas sedes bancárias regionais, de caixas econômicas, sede do correio, da Telest, da Companhia Vale do Rio Doce, da Embratel, a Catedral Metropolitana, os equipamentos político-administrativos da Rua Pedro Palácios, os principais teatros, diversos cinemas, Ministério da Fazenda, os principais magasins de roupas, calçados, papelarias, óticas, tecidos, joalheria, cinefotos, etc, sedes de entidades de classe, hotéis, e outras atividades especializadas de caráter metropolitano e regional.

A adoção de mão única de direção na Beira Mar e Governador Bley, com 3 faixas de pista de rolamento, permitirá a utilização de calçadas de 4 metros de largura em cada uma; a adoção de pista exclusiva de ônibus na Jerônimo Monteiro possibilitará o alargamento dos passeios em quase 1,5 metro de cada lado. A Rua Duque de Caxias será de domínio dos pedestres, a Rua Quintino Bocaiuva já está vedada à circulação de veículos. Estas ruas, juntamente com a Praça Francisco Teixeira da Cruz e a galeria do Banco Mineiro, de 6m de largura, possibilitarão o fácil escoamento dos usuários do Terminal.

A localização centralizada, além de demandar menores percursos dos pedestres, faz com que estes se dissipem pela cidade mais rapidamente, dispensando medidas para canalizar seu fluxo, tal como as passarelas. Si



tua-se, além disso, em frente ao terminal de Paul, o que permite menores percursos para esta travessia, justamente a de maior demanda, e tornará possível a futura adoção de barcas reversíveis de dupla atracação, de alto desempenho, o que reduzirá ao mínimo o tempo de aproximação, por não necessitar de manobras, o que representará um maior número de viagens por barca e uma considerável economia no computo geral. A locali-zação próxima à atual, desde os tempos da integração com os bondes, se constitui em uma tradição, e portanto de uso consolidado.





Caratoira

V. Rubim

Pq. Moscoso

Catedral

Pça Costa Pereira

F. S. João

P. Anchieta

LOCALIZAÇÃO PROPOSTA

I. Príncipe

Pôrto

Ponte F. Avidos

Paul

S. Torquato

TERMINAL AQUAVIARIO CENTRO
Proposta de Localização

ÁREA DE INFLUÊNCIA

