

IJ00298
688/1977
EX:1

ABF

Urbanização do Aterro do Príncipe/Terminal de Passageiros/Acesso à Segunda Ponte
SUBSIDIOS PARA UMA AÇÃO ORDENADA

IJ00298
688/1977
EX:1

88.47
981
88/77
x. I

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO
FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES



URBANIZAÇÃO DO ATERRO DO PRÍNCIPE/
TERMINAL DE PASSAGEIROS/ACESSO À SEGUNDA PONTE:

- ALGUNS SUBSÍDIOS PARA UMA AÇÃO ORDENADA

FJSN
ABRIL/77

288.473098152
2981 u
688/77
xx

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho procura colocar a solução de alguns problemas, aparentemente isolados e independentes, dentro de um contexto mais global e abrangente.

A discussão de soluções já apresentadas para os acessos da Segunda Ponte (lado da Ilha) e a apresentação de opções a estas, visam, em última instância, subsidiar a quem decide com alternativas, visando tão somente uma tomada de posição, a mais coerente e consciente possível, dentro de um quadro de variáveis que se afigura no momento.

Fazem parte deste estudo:

- A - Marco de Referência;
- B - Variáveis que Condicionam a Análise;
- C - Pontos a Serem Considerados; e,
- D - Análise e Apresentação de Alternativas.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

LISTA DE MAPAS

A - <u>MARCO DE REFERÊNCIA</u>	1
B - <u>VARIÁVEIS QUE CONDICIONAM A ANÁLISE</u>	3
C - <u>PONTOS A SEREM CONSIDERADOS</u>	5
D - <u>ANÁLISE E APRESENTAÇÃO DE ALTERNATIVAS</u>	7
ALTERNATIVA 1	7
ALTERNATIVA 2	8
ALTERNATIVAS 3 e 4	9

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - ALTERNATIVA 1

MAPA 2 - ALTERNATIVA 2

MAPA 3 - ALTERNATIVA 3

MAPA 4 - ALTERNATIVA 4

A - MARCO DE REFERÊNCIA

Já se constatou que a organização do espaço não pode continuar regida apenas pelas regras do Lassaiz-faire, sob a pena de prejuízos maiores aos já verificados à comunidade como um todo. Impedir a ação indiscriminada das chamadas regras de mercado no espaço, significa gerir a sua ocupação levada a efeito por diferentes interesses (particulares e/ou públicos) isolados, e, portanto, geralmente conflitantes, principalmente naqueles de maior intensidade de uso pela comunidade.

Embora isto envolva problemas institucionais, que impedem tal gestão com a necessária eficiência, não se deve perder as oportunidades que se apresentam para que essa ação atinja estes objetivos econômico-sociais. Entre estas, situa-se a perspectiva de ordenar a área do aterro da Ilha do Príncipe, de propriedade da COMDUSA.

O ordenamento dessa área no sentido de proporcionar um crescimento harmônico da aglomeração urbana de Vitória¹, é de fundamental importância:

- 1º - Por sua localização próxima ao núcleo central da cidade, já extremamente problemático, pelo crescimento desordenado contendo funções de principal corredor dos fluxos urbanos e importante área co

¹Governo do Estado do Espírito Santo. *Grande Vitória: Uma Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana*. SEPL, 1976.

mercias, setor de acesso e saída à Ilha, com sérios pontos de estrangulamento em sua vizinhança, já perfeitamente definidos e localizados;

2º - Por estarem sendo previstos, em seu interior, importantes serviços e infra-estrutura, como a Segunda Ponte, o terminal rodoviário, e o terminal urbano de transporte coletivo (rodo e aquaviário).

Uma vez que os problemas de estrangulamento de suas vizinhanças encontram-se perfeitamente localizados, é importante que a área seja planejada prevento possíveis soluções dos mesmos, principalmente quando se pensa dotar a aglomeração de alternativas para expansão harmônica e para a solução de seus mais graves problemas, entre eles, o de circulação em seu centro principal, que vem se agravando de ano a ano.

Assim sendo, o problema dos acessos da Segunda Ponte, não podem, sob hipótese alguma, ser encarado de forma isolada, atendendo, tão somente, aos aspectos de engenharia.

Afinal, ela é, acima de tudo, uma obra que se insere em um contexto urbano já conturbado, devendo, portanto, objetivar o equacionamento de problemas localizados em sua vizinhança imediata.

B - VARIÁVEIS QUE CONDICIONAM A ANÁLISE

Na hora em que o problema dos acessos à Segunda Ponte (lado da Ilha) encontra-se em fase de definição, parece oportuno levantar algumas variáveis que não foram consideradas nas análises até agora efetivadas, e que revestem-se de grande importância quando a problemática do desenvolvimento urbano passa a ser enfocada dentro de um prisma mais abrangente.

Dentre essas, destacam-se:

- a definição, por parte do Governo do Estado (já aprovada tecnicamente pelo Governo Federal), de construir uma terceira ligação entre a Ilha de Vitória e o Continente Sul. Esta ponte ligando o Canal da Costa, em Vila Velha, ao Aterro da Enseada do Suá, em Vitória, deverá provocar alterações substanciais nos fluxos projetados para a Florentino Avidos e a Segunda Ponte;
- o sistema aquaviário para transporte de passageiros entre a Ilha e Vila Velha/Cariacica, encontra-se em fase de implantação. Após a entrada em operação da linha piloto Paul-Vitória (prevista para o segundo semestre deste ano), o sistema terá capacidade de evitar a travessia rodoviária de número razoável de veículos;
- os estudos feitos com vistas à localização do novo terminal de passageiros, concluíram por área no aterro da Ilha do Príncipe. Deve -

-se ressaltar que, nestes estudos, foram observados os critérios de melhor atendimento ao usuário, às diretrizes do desenvolvimento urbano e ao operador do sistema, preconizados pelo DNER.

- a decisão por parte do Governo do Estado, através de sua Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano - COMDUSA, de agilizar a urbanização e ocupação do aterro da Ilha do Príncipe. Este empreendimento se afigura como vital ao crescimento da vida urbana de forma ordenada no Centro de Vitória, dado tratar-se de uma de suas poucas opções ainda desocupadas. Para que esta ordenação realmente ocorra, é vital que seja feita através de um processo de planejamento mais abrangente que o simples prisma de chegada/saída de uma ponte.

C - PONTOS A SEREM CONSIDERADOS

Aceita a premissa segunda a qual o momento é ímpar, no que se refere às oportunidades que se tem para uma ação ordenadora em área conturbada do Centro de Vitória, parece oportuno colocar alguns dos pontos que devem ser considerados na análise de qualquer solução para o traçado dos acessos da Segunda Ponte (lado da Ilha).

Dentre esses, destacam-se:

O ATENDIMENTO AOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO URBANO, que, no caso específico, se consubstancia através da urbanização e ocupação do aterro da Ilha do Príncipe e da implantação do Terminal de Passageiros. Além destas obras físicas, deve ser considerada a necessidade de utilizar-se a oportunidade para o equacionamento dos problemas de estrangulamento viário da Vila Rubim, através de soluções que tirem melhor partido do fato de estar o aterro ainda desocupado e, portanto, passível de remanejamento a custos sociais mais baixos.

A INSERÇÃO DA SEGUNDA PONTE NO SISTEMA VIÁRIO DE VITÓRIA, procurando priorizar o fluxo de saída da cidade que, como se sabe, é curta e estreita, o que gera pontos de estrangulamento sucessivos. Assim sendo, deve-se procurar inverter a situação atual, na qual o tráfego de entrada se divide pelas avenidas Getúlio Vargas e Florentino Avidos, enquanto que o de saída se estrangula na Avenida Duarte Lemos.

A NECESSIDADE DE SEREM CONCILIADOS OS FLUXOS de entrada/saída das duas pontes: origem/destino em Santo Antônio; o

rigem/destino no aterro da Ilha do Príncipe (inclusive o do Terminal de Passageiros), e o com origem/destino no Centro de Vitória.

OS CUSTOS DE DESAPROPRIAÇÃO, vistos não somente pelo ângulo financeiro, mas, também, pelos aspectos sociais que geralmente acarretam processos demorados o que implica em maior ônus financeiro.

D - ANÁLISE E APRESENTAÇÃO DE ALTERNATIVAS

Tendo como ponto de partida as observações feitas nos itens anteriores, a seguir são feitos comentários às alternativas de traçado para os acessos à Segunda Ponte (lado da Ilha).

- ALTERNATIVA 1 -

Apresentada pela consultora do DNER, esta opção não leva em consideração a urbanização e ocupação do Aterro do Príncipe e a localização do Terminal de Passageiros (à época não de finida). Seu traçado, facilita a entrada de veículos na Ilha, enquanto que o estrangulamento da saída - representado pela Avenida Duarte Lemos - permanece inalterado.

A adoção desta alternativa implicará em um maior custo - oportunidade para o Estado, já que, praticamente, elimina a possibilidade de aproveitamento econômico de uma quadra no Aterro do Príncipe. (Ver mapa)

- ALTERNATIVA 2 -

Apresentada de forma preliminar pela Consultora, esta opção repete os mesmos inconvenientes da primeira, à exceção dos problemas de utilização da quadra da COMDUSA.

Somem-se, a esse, os seguintes comentários:

- a proposta limitou-se a lançar os fluxos de veículos da Segunda Ponte (saída/entrada na Ilha) através de um prolongamento da mesma;

- tais fluxos foram lançados em duas mãos na área do mercado - rua Pedro Nolasco, retificada e alargada através de consideráveis desapropriações;

- além dos custos financeiros das desapropriações, ocorreriam prejuízos sociais, decorrentes das dificuldades de serem mantidos os usos atuais da área (entrepasto comercial - principalmente gêneros alimentícios);

- enquanto não se efetivarem as desapropriações (geralmente demoradas), a adoção desta alternativa implicaria no lançamento do tráfego de chegada na Ponte Seca, solução com sérios inconvenientes;

- o tráfego em ambos os sentidos, na Avenida Alexandre Buaiz, implicaria em cruzamento com o também de duplo sentido proposto para a Pedro Nolasco, o que redundaria em cruzamento em algum ponto entre o mercado e o centro, o que pode gerar foco de estrangulamento, justamente onde os problemas de tráfego já são grandes;

- em última instância, a alternativa agrava, ainda mais, os sérios problemas de circulação na Vila Rubim e imediações.

- ALTERNATIVAS 3 E 4 -

Estudadas pela COMDUSA e FJSN, respectivamente, estas opções se diferenciam entre si apenas pela existência de um viaduto na primeira, o que evitará alguns prolongamentos de percursos apresentados pela segunda.

Nas suas concepções, foram levadas em consideração, a ocupação do Aterro do Príncipe, a localização do Terminal de Passageiros, além da necessidade de procurar-se desafogar o tráfego da Vila Rubim, através de u'a maior utilização do Aterro.

Assim, ao trazerem para o Aterro o ponto de volta dos ônibus urbanos do Norte, as alternativas 3 e 4 liberaram a Rua Pedro Nolasco que, com pequenas modificações, pode tornar-se uma alternativa à Avenida Duarte Lemos para o tráfego de saída.

Dessa forma, o tráfego de entrada passa a contar com a Avenida Alexandre Buaiz e seu prolongamento através das Avenidas Elias Miguel e Getúlio Vargas, enquanto que, para o de saída, apresentam-se as opções:

- Avenida República - Cleto Nunes - Duarte Lemos - Santo Antônio/Acesso Segunda Ponte/Ponte Seca - Retorno.

- Avenida Florentino Avidos - Pedro Nolasco - Acesso Segunda Ponte/Ponte Seca - Retorno.

