

Pesquisa acelera projeto de Transportes Coletivos

Romero Mendonça.

Cida Paiva

Seis horas da tarde. O trânsito na avenida Jerônimo Monteiro — da Capitania dos Portos até às proximidades da Praça Oito — flui vagarosamente. Ônibus lotados tomam as pistas do centro e do lado esquerdo e os automóveis insistem em ultrapassagens para ganhar espaço e seguir adiante. O percurso, que em outros horários é feito de maneira quase despercebida, torna-se uma tortura para os ocupantes dos coletivos. Do lado de fora, nas calçadas, os usuários que tentam entrar nos ônibus também não enfrentam situação melhor.

Esta cena, que já se integrou ao dia-a-dia dos capixabas, certamente será constatada pelos estudantes que iniciaram ontem a terceira fase da pesquisa para o Transcol (projeto de Transportes Coletivos da Grande Vitória). Os formulários dos pesquisadores, entretanto, registrarão muito mais do que os congestionamentos da Jerônimo Monteiro. Devido à inexistência de uma política de trânsito e transportes na Grande Vitória, a deterioração do sistema aumenta a cada ano.

A QUEM INTERESSA ?

Com o aumento da população urbana na Grande Vitória, e consequente aumento do número de automóveis e de coletivos em circulação, as ruas e as avenidas do centro de Vitória passaram a comportar um volume de veículos dobrado. Mesmo assim, nas principais avenidas permanecem os estacionamentos — até em locais proibidos — sem que haja uma respectiva represália por parte dos policiais de trânsito, em termos de multa.

Na rua Barão de Itapemirim, via de acesso da Jerônimo Monteiro, à Praça Costa Pereira, diariamente automóveis estacionados lotam os dois lados da rua. Em desobediência, é claro, à placa do lado direito, permitindo parada apenas para carga e descarga, das 8 às 16 horas, e proibindo terminantemente o estacionamento do lado esquerdo das 6 às 21 horas. Mas, ainda na semana passada, lá estava um Dodge vermelho, placa ER-1567, sem um dos pneus, apoiado sobre cavaletes, em frente a uma das lojas da Barão de Itapemirim, exatamente onde existe uma placa de proibido estacionar.

A frente do Dodge, outros veículos estavam estacionados, servindo, inclusive, de encosto para meia dúzia de vendedores de picolé, que viam televisão em frente à Brastel. Perto da Praça Costa Pereira, dois guardas de trânsito conversavam animadamente sem se preocuparem com o estacionamento proibido — não apenas na rua Barão de Itapemirim, mas em muitas outras próximas. Na rua do Rosário, por exemplo, a placa proibindo estacionamento tornou-se tão inútil que colocaram sobre ela um cartaz de propaganda eleitoral. “Esta placa — comenta o empregado de um bar da rua do Rosário — não interessa para ninguém. Nem para os guardas e muito menos para os motoristas”.

NEM SÓ DE TRÂNSITO

São apenas hipóteses remotas, mas se estas ruas tivessem um trânsito mais livre, pelo menos parte dos automóveis que atualmente disputam com os ônibus as pistas da Jerônimo Monteiro, em direção à Vila Rubim, talvez pudessem ser desviada pela Cidade Alta. Um percurso que, sem os estacionamentos em áreas proibidas que dificultam o fluxo de trânsito, poderia ser facilmente transposto,



A inexistência de variantes concentra o trânsito na Jerônimo Monteiro

Itapemirim, passando pelo trecho inicial da Graciano Neves, contornando nas proximidades do Britz Bar em direção à rua Caramuru e José de Anchieta, já no Parque Moscoso. Assim, os automóveis evitariam o centro até a Vila Rubim, sem passar pelas principais vias, que ficariam livres para o trânsito dos coletivos.

Outra mudança que poderia minimizar a situação do trânsito no centro da cidade, faz parte de um projeto elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves em 1978 — e que há um ano permanece engavetado no Conselho Administrativo do Detran. Isto, segundo comentários, devido à forte pressão dos empresários do setor de Transportes, que se mostram arredios a qualquer espécie de mudança que lhes ameace o monopólio. O projeto, chamado Plano de Ação Integrada de Transportes e Trânsito (PAITT), propunha, por exemplo, a criação de linhas troncos, ligando um Município a outro.

Estas linhas troncos ligariam, por exemplo, os municípios de Vila Velha à Serra, ou as regiões de Campo Grande a Carapina, sendo servidas por linhas alimentadoras — que transportariam os usuários dos bairros até os terminais. Com isso, inevitavelmente, acabaria o monopólio da Alvorada em Vila Velha, ou da Serrana, no município da Serra. Mas ganhariam os usuários, que teriam um sistema mais eficiente.

Principalmente se, junto a estas medidas fossem adotadas outras, também sugeridas pelo PAITT. Entre elas, a criação de pistas exclusivas para ônibus, inclusive na área central de Vitória, e o controle de tempo dos semáforos em função dos coletivos, e não dos automóveis particulares, como ocorre atualmente. Isto, além de uma eficiente sincronização de todos os semáforos em funcionamento nas principais vias. Para qualquer modificação no sistema de trânsito, há sempre as chamadas “dificuldades institucionais”, segundo o arquiteto André Abe, um dos diretores do Instituto Jones dos Santos Neves. Quer dizer: cada trecho é de responsabilidade de determinado órgão público (Prefeituras, DER, DNER), o que torna difícil in-

TRANSCOL

Mais uma vez, entretanto, será efetuada uma radiografia do sistema de trânsito e transportes na Grande Vitória. O Transcol, que recebeu para sua elaboração recursos de Cr\$ 79 milhões dentro do Programa Cidades de Porte Médio, faz parte de um dos itens do programa — o de Infra-Estrutura Urbana e Comunitária (os outros dois itens referem-se a pesquisas de Emprego e Renda e Modernização Administrativa). O prazo inicialmente previsto para a elaboração do projeto, a partir de julho deste ano, foi estimado em 18 meses, mas suas propostas poderão ser aplicadas gradativamente, no decorrer dos próximos cinco anos.

A primeira fase do Transcol foi o levantamento de dados, através das pesquisas que estão sendo realizadas pelos estudantes do Projeto Rondon. Depois disso, o diagnóstico das pesquisas será analisado por computadores que determinarão a situação das instituições de transporte coletivo, de ocupação do solo em relação ao transporte coletivo, de empregos e rendas e do transporte coletivo como um todo. Numa terceira fase do Transcol, serão criadas propostas alternativas que serão discutidas entre técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, Detran, Secretaria de Transportes, Prefeituras Municipais de Vitória, de Vila Velha, de Cariacica, e da Serra, Comdusa, DER, DNER e empresários do setor.

Já numa quarta fase serão realizados seminários internos e externos com a participação de representantes da comunidade. Em seguida, será feita a avaliação das propostas e simulação dos dados através do computador. Finalmente será definido o programa e as prioridades e elaborado um anteprojeto, que deverá abordar o aspecto institucional (convênios) e operacional (fusão de linhas, renovação de frotas, mudanças de pontos de ônibus etc.). A execução do projeto ficará, entretanto, a cargo da Coordenação do Planejamento do Governo do Estado.

centro de Vitória passaram a comportar um volume de veículos dobrado. Mesmo assim, nas principais avenidas permanecem os estacionamento — até em locais proibidos — sem que haja uma respectiva represália por parte dos policiais de trânsito, em termos de multa.

Na rua Barão de Itapemirim, via de acesso da Jerônimo Monteiro, à Praça Costa Pereira, diariamente automóveis estacionados lotam os dois lados da rua. Em desobediência, é claro, à placa do lado direito, permitindo parada apenas para carga e descarga, das 8 às 16 horas, e proibindo terminantemente o estacionamento do lado esquerdo das 6 às 21 horas. Mas, ainda na semana passada, lá estava um Dodge vermelho, placa ER-1567, sem um dos pneus, apoiado sobre cavaletes, em frente a uma das lojas da Barão de Itapemirim, exatamente onde existe uma placa de proibido estacionar.

A frente do Dodge, outros veículos estavam estacionados, servindo, inclusive, de encosto para meia dúzia de vendedores de picolé, que viam televisão em frente à Brastel. Perto da Praça Costa Pereira, dois guardas de trânsito conversavam animadamente sem se preocuparem com o estacionamento proibido — não apenas na rua Barão de Itapemirim, mas em muitas outras próximas. Na rua do Rosário, por exemplo, a placa proibindo estacionamento tornou-se tão inútil que colocaram sobre ela um cartaz de propaganda eleitoral. “Esta placa — comenta o empregado de um bar da rua do Rosário — não interessa para ninguém. Nem para os guardas e muito menos para os motoristas”.

NEM SÓ DE TRÂNSITO

São apenas hipóteses remotas, mas se estas ruas tivessem um trânsito mais livre, pelo menos parte dos automóveis que atualmente disputam com os ônibus as pistas da Jerônimo Monteiro, em direção à Vila Rubim, talvez pudessem ser desviada pela Cidade Alta. Um percurso que, sem os estacionamento em áreas proibidas que dificultam o fluxo de trânsito, poderia ser facilmente transposto, seguindo da Jerônimo Monteiro pela rua do Rosário ou Barão de

Itapemirim, passando pelo trecho inicial da Graciano Neves, contornando nas proximidades do Britz Bar em direção à rua Caramuru e José de Anchieta, já no Parque Moscoso. Assim, os automóveis evitariam o centro até a Vila Rubim, sem passar pelas principais vias, que ficariam livres para o trânsito dos coletivos.

Outra mudança que poderia minimizar a situação do trânsito no centro da cidade, faz parte de um projeto elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves em 1978 — e que há um ano permanece engavetado no Conselho Administrativo do Detran. Isto, segundo comentários, devido à forte pressão dos empresários do setor de Transportes, que se mostram arredios a qualquer espécie de mudança que lhes ameace o monopólio. O projeto, chamado Plano de Ação Integrada de Transportes e Trânsito (PAITT), propunha, por exemplo, a criação de linhas troncos, ligando um Município a outro.

Estas linhas troncos ligariam, por exemplo, os municípios de Vila Velha à Serra, ou as regiões de Campo Grande a Carapina, sendo servidas por linhas alimentadoras — que transportariam os usuários dos bairros até os terminais. Com isso, inevitavelmente, acabaria o monopólio da Alvorada em Vila Velha, ou da Serrana, no município da Serra. Mas ganhariam os usuários, que teriam um sistema mais eficiente.

Principalmente se, junto a estas medidas fossem adotadas outras, também sugeridas pelo PAITT. Entre elas, a criação de pistas exclusivas para ônibus, inclusive na área central de Vitória, e o controle de tempo dos semáforos em função dos coletivos, e não dos automóveis particulares, como ocorre atualmente. Isto, além de uma eficiente sincronização de todos os semáforos em funcionamento nas principais vias. Para qualquer modificação no sistema de trânsito, há sempre as chamadas “dificuldades institucionais”, segundo o arquiteto André Abe, um dos diretores do Instituto Jones dos Santos Neves. Quer dizer: cada trecho é de responsabilidade de determinado órgão público (Prefeituras, DER, DNER), o que torna difícil integrar o trabalho de todos esses órgãos.

TRANSCOL

Mais uma vez, entretanto, será efetuada uma radiografia do sistema de trânsito e transportes na Grande Vitória. O Transcol, que recebeu para sua elaboração recursos de Cr\$ 79 milhões dentro do Programa Cidades de Porte Médio, faz parte de um dos itens do programa — o de Infra-Estrutura Urbana e Comunitária (os outros dois itens referem-se a pesquisas de Emprego e Renda e Modernização Administrativa). O prazo inicialmente previsto para a elaboração do projeto, a partir de julho deste ano, foi estimado em 18 meses, mas suas propostas poderão ser aplicadas gradativamente, no decorrer dos próximos cinco anos.

A primeira fase do Transcol foi o levantamento de dados, através das pesquisas que estão sendo realizadas pelos estudantes do Projeto Rondon. Depois disso, o diagnóstico das pesquisas será analisado por computadores que determinarão a situação das instituições de transporte coletivo, de ocupação do solo em relação ao transporte coletivo, de empregos e rendas e do transporte coletivo como um todo. Numa terceira fase do Transcol, serão criadas propostas alternativas que serão discutidas entre técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, Detran, Secretaria de Transportes, Prefeituras Municipais de Vitória, de Vila Velha, de Cariacica, e da Serra, Comdusa, DER, DNER e empresários do setor.

Já numa quarta fase serão realizados seminários internos e externos com a participação de representantes da comunidade. Em seguida, será feita a avaliação das propostas e simulação dos dados através do computador. Finalmente será definido o programa e as prioridades e elaborado um anteprojeto, que deverá abordar o aspecto institucional (convênios) e operacional (fusão de linhas, renovação de frotas, mudanças de pontos de ônibus etc.). A execução do projeto ficará, entretanto, a cargo da Coordenação do Planejamento do Governo do Estado, que contratou o IJSN para sua elaboração.