

Trânsito urbano em compasso de espera

Precisa-se de um investigador particular. Seu trabalho consistirá em dizer qual o fluxo de veículos em Vitória, capital, os horários de maior movimento, o número de motoristas ou qualquer outro dado que possa ajudar as autoridades responsáveis a traçar um perfil sobre o nosso trânsito. Ocorre que o único estudo relacionado ao assunto foi feito em 1987 pelos técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves. Trata-se de um trabalho ricamente ilustrado, muito bem feito, com tabelas, mapas, dados imprescindíveis a quem pretenda planejar com antecedência as soluções para um problema que hoje envolve milhares de pessoas. Embora feito com a maior competência, o Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória - o primeiro e único PDTU - peca pela defasagem do tempo. Afinal foi elaborado há sete anos. Ainda assim, é um instrumento valioso;



grande parte de suas informações resistiram ao tempo. A falta de dados atuais sobre o trânsito é uma realidade reconhecida pelo próprio secretário municipal de Transportes, Marcelo Ferraz. "Ninguém sabe a dimensão do problema. Nem, por exemplo, o fluxo diário de veículos do município. Como podemos apontar soluções se ninguém tem as informações básicas"? - questiona. O secretário Marcelo Ferraz afirma que falta um planejamento para os transportes urbanos e aproveita para dar uma

alfinetada nos "fazedores de leis". - O que existe hoje é apenas planejamento com fins eleitoreiros. Passando este período, a população voltará a conviver com o problema normalmente. De qualquer forma, há sempre uma luz no fim do túnel. O secretário explica que a Prefeitura vai fazer, ainda em 1993, estudos para identificar todas as dificuldades do trânsito da capital. A curto prazo, Marcelo Ferraz aponta como solução os investimentos em sinalização. Já a médio prazo, ele afirma que devem ser

repensados todos os sentidos do fluxo de veículos de Vitória, privilegiando os ônibus. O que se sabe, ao certo, é o seguinte: à espera de soluções, os motoristas enfrentam cotidianamente os já tradicionais problemas causados pelo reduzido número de avenidas e pelas pistas estreitas com os quais são forçados a conviver. O mais grave é que o único Plano de Transportes Urbanos, do Instituto Jones dos Santos Neves, apesar de sua inegável qualidade, jamais foi colocado em prática. Um trabalho

volucoso, bonito, que reuniu as melhores inteligências, e cujas conclusões, sete anos depois, não têm sido levadas em consideração. Houve tentativas, devemos reconhecer. Uma delas, a construção da terceira ponte, que liga Vitória a Vila Velha, e que prometia se transformar num desafio para os motoristas. Mas também aí nos deparamos com obstáculos quase intransponíveis: o maior é o preço proibitivo do pedágio (Cr\$ 30 mil para carros pequenos), forçando o usuário a procurar outros

caminhos, a despeito do aumento da distância a ser percorrida.

O estudo do Instituto Jones dos Santos Neves aponta os principais problemas enfrentados pelos motoristas: baixa capacidade das avenidas, estacionamento irregular, calçadas construídas inadequadamente e desrespeito à sinalização.

O engenheiro Erico Jenz Santos, mestre em Transportes do Instituto Jones dos Santos Neves, acredita que a solução do problema pode ser encontrada num sistema integrado e eficiente de planejamento. Ele faz uma comparação com o corpo humano: "as vias funcionam como o sistema circulatório da cidade". E conclui: "Se as propostas de planejamento não foram monitoradas elas perderão seu objetivo. As ações não podem ser isoladas, pois elas dependem de intervenções contínuas e de avaliação constante".