



O Transcol prevê a completa integração dos ônibus ao sistema aquaviário

Grande Vitória ganhará trolebus

Texto de Rossini Amaral
Foto de Nestor Muller

A Grande Vitória terá, a médio e longo prazos, a infra-estrutura necessária de transporte de massa para receber a implantação de trolebus (ônibus elétricos) e, posteriormente, linhas de metrô. Os estudos neste sentido estão bastante adiantados, no Instituto Jones dos Santos Neves, que numa primeira etapa, a ter início ainda este ano, colocará em funcionamento três corredores de transporte coletivo interligando Vitória com Vila Velha, Serra e Cariacica. Esse sistema, ainda não totalmente definido, será financiado com recursos do programa Aglomerados Urbanos (Aglurb), que destinará para o Estado US\$ 8 milhões.

Quase um milhão de pessoas usam, diariamente, o transporte coletivo na Grande Vitória — são 500 mil só no deslocamento entre Vila Velha e Vitória. Os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves estão convencidos de que o crescimento da atual demanda passará a exigir um sistema de transporte cada vez mais rápido e eficiente, com capacidade maior que os atuais ônibus. Isso, por si só, acabará viabilizando a implantação do trolebus e, num prazo mais longo, o metrô.

As bases para a sofisticação e o aprimoramento do transporte já estão sendo planejadas, de tal forma que estão sendo estudadas formas, por exemplo, de unificação do preço da passagem em toda a Grande Vitória, dentro do limite urbano. Além disso, estão previstos terminais de passageiros em vários pontos, nos quais serão utilizadas fichas que colocadas num sensor eletrônico abre o acesso a uma plataforma de embarque, onde pode ser escolhido o ônibus para o local desejado. Com uma mesma ficha o passageiro teria direito a utilizar dois ou mais coletivos, pagando uma única tarifa.

INTEGRAÇÃO

Todos os estudos relativos às mudanças no sistema de transporte da Grande Vitória têm como base o Transcol (Plano de Transporte Coletivo), o qual está tendo suas propostas detalhadas para serem transformadas em projetos para execução. O Transcol prevê a integração do transporte rodoviário com o aquaviário. Essa associação dará condições, por exemplo, de o morador de Itaparica, em Vila Velha, que quiser se deslocar até o Forte São João, em Vitória, a fa-

zer a viagem através da linha de ônibus que atende ao bairro até atingir o terminal de Prainha, onde o resto do percurso passa a ser feito por lancha, mediante o pagamento de uma só passagem.

Para o técnico do Instituto Jones dos Santos Neves, José Fernando Destefani, a baía de Vitória, onde é operado o sistema de transporte aquaviário, não oferece as condições necessárias para ser utilizada no deslocamento da população da Grande Vitória. Essa conclusão existe, segundo o engenheiro Carlos Alberto Perim, desde o Plano de Ação Imediata do Trânsito e do Transporte (Paait), elaborado em 1977.

José Fernando Destefani explicou que os deslocamentos da população da Grande Vitória, principalmente de Vila Velha e Cariacica se dão em sentido transversal à baía de Vitória e não longitudinalmente. Em razão disso, informou que os estudos desenvolvidos pelo Instituto Jones dos Santos Neves preconizam a exploração do transporte aquaviário de forma complementar e alternativa ao rodoviário.

INCENTIVOS

Em razão disso, o sistema aquaviário poderá vir a receber novos incentivos para sua ampliação e modernização. Porém, os estudos existentes no Instituto Jones dos Santos Neves priorizam o transporte rodoviário como solução dos problemas existentes no deslocamento da população. Desta forma, a integração entre esses dois meios de transporte se dará apenas a nível de permitir às pessoas alternativas de locomoção, e não transferir para a baía de Vitória as viagens hoje feitas através dos ônibus.

Com isso, a proposta do engenheiro Harry Barcelos, ao mesmo tempo em que critica as soluções terrestres para os problemas do transporte de massa, defende maior aproveitamento da baía de Vitória, como alternativa mais barata, eficaz e definitiva para a situação. A sugestão apresentada pelo engenheiro ao Instituto Jones dos Santos Neves será estudada, conforme José Fernando Destefani, mas provavelmente não receberá tratamento no sentido de ser adotada.

A integração entre o transporte de ônibus e o aquaviário se processará de forma a aumentar a utilização através das lanchas que circulam pela baía de Vitória. Isso será feito com parte da frota de coletivos trafegando até os

terminais de Prainha e Paul, em Vila Velha, de Porto de Santana, em Cariacica, e os do Centro, e Dom Bosco, em Vitória.

Contudo, os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves estão convencidos de que o transporte de passageiros deve ser o mais rápido possível, solução que não pode oferecer o sistema aquaviário. Uma lancha demora em média cinco minutos na execução de manobra para embarque e desembarque de passageiros, enquanto que o ônibus faz esse tempo em um minuto.

CORREDORES

Antônio Luiz Caus, coordenador do Transcol, pelo Instituto Jones dos Santos Neves, defendeu o raciocínio de que a demanda de passageiros na Grande Vitória vem aumentando a proporções tais que, a médio e longo prazos, o número de ônibus necessários para efetuar o transporte será tão grande que congestionará as vias de circulação, exigindo novas alternativas para substituição desses veículos.

Já está nos planos do Instituto Jones dos Santos Neves a introdução nas vias de trânsito de maior demanda de passageiros de ônibus articulados, os quais têm capacidade de transportar o dobro de pessoas em relação aos veículos convencionais. A medida inicial, no entanto, será — conforme Antônio Luiz Caus — estabelecer na Grande Vitória uma nova organização do sistema de transporte de massa, tornando o serviço mais dinâmico, eficiente e disciplinado.

De acordo com os técnicos Antônio Luiz Caus e Luiz Carlos Feitosa Perim, a rodovia Carlos Lindenberg, em Vila Velha, a BR-101 Norte, na Serra, e a BR-101 Sul, em Cariacica, já estão definidas como os corredores de transporte de massa que irão começar a funcionar a partir deste ano. Esses corredores significam a implantação de pistas exclusivas para o tráfego de ônibus, os quais irão operar fazendo conexão entre terminais de passageiros a serem construídos.

DESAFOGO

Segundo explicação do engenheiro Antônio Luiz Caus, mediante a implantação dos corredores de transporte, não mais haverá a ligação dos bairros periféricos da Grande Vitória com o centro da capital. Apenas os coletivos que irão operar nos corredores é que passarão a fazer o percurso até Vitória.

Na definição do Instituto Jones dos Santos Neves, os corredores do transporte serão acoplados a linhas alimentadoras de ônibus. Estas terão origem nos bairros da periferia da Grande Vitória e convergirão para os terminais de passageiros, às margens da rodovia Carlos Lindenberg, BR-101 Norte e BR-101 Sul. Nos terminais, os usuários farão o transbordo para outros veículos, através dos quais chegarão ao destino por eles escolhido.

Apenas um dos terminais já tem localização definida: trata-se daquele que funcionará à margem da BR-101 Norte, na Serra, a ser construído no Parque Residencial Laranjeiras. Para aquele ponto irão convergir todos os ônibus que hoje circulam naquele município em direção a Vitória. Desta forma, o morador — por exemplo — do bairro de Serra Dourada que quiser chegar até o centro da capital, terá antes de viajar até o terminal em Laranjeiras, onde embarcará em outro veículo que completará o percurso.

O sistema de integração entre os bairros e o centro de Vitória, mediante a utilização de dois ou mais ônibus, prevê o pagamento de uma só tarifa. Isso, no entender dos técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, terá característica idêntica ao sistema de metrô existente atualmente em São Paulo e Rio de Janeiro. Para implantação dessas reformas, o governo estadual já conta com a viabilização de US\$ 8 milhões, provenientes do programa de Aglomerados Urbanos (Aglurb), patrocinado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU).

TROLEBUS

Consta do plano de mudanças no transporte coletivo da Grande Vitória a implantação, em prazo ainda não definido, de trolebus (ônibus elétricos). Esses veículos poderão vir a ser utilizados como forma de barateamento dos custos das passagens, diminuição dos níveis de poluição sonora e ambiental, além de proporcionar maior rapidez nos deslocamentos necessários à população.

A adoção do trolebus no sistema de transporte da Grande Vitória, a curto prazo, foi considerada pelo engenheiro Antônio Luiz Caus, como inviável, tendo em vista os custos elevados do investimento inicial. Porém, disse que com o crescimento da demanda de passageiros, a medida passará a ser não só uma exigência como também terá seus custos viabilizados.