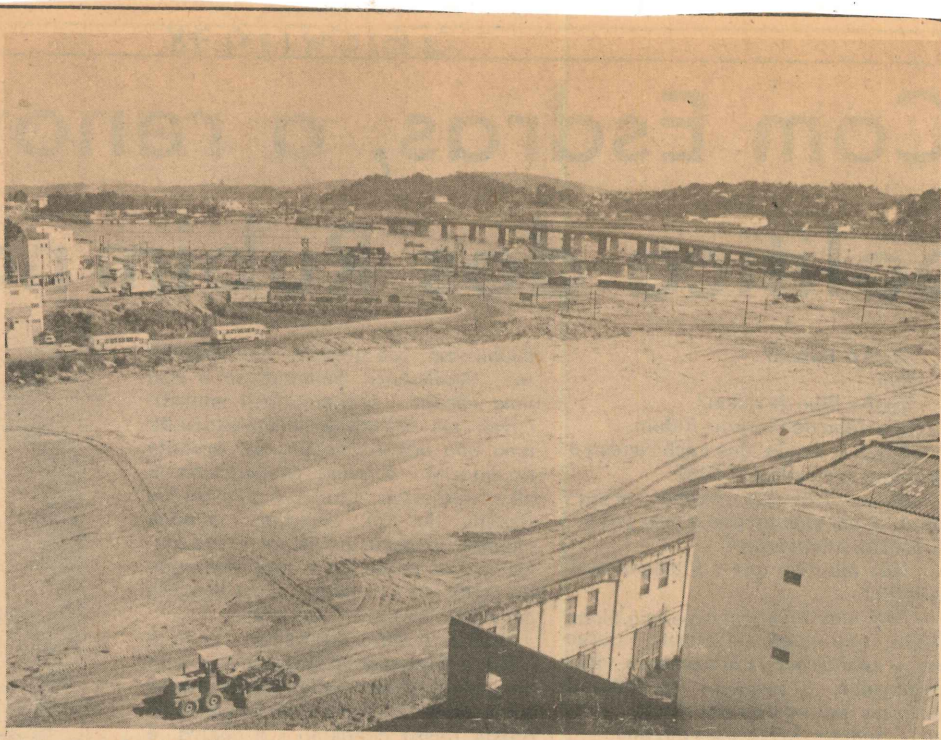




O velho abrigo de ponto de bondes da Misael Pena...



...será substituído por um moderno terminal instalado em ampla área da Ilha do Príncipe

Em dezembro, Vitória terá uma rodoviária. A Comdusa explica seu funcionamento

Reportagem de José Ernani Monjardim Valls

A Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S/A (Comdusa) informou que a rodoviária de Vitória estará entrando em funcionamento dentro do prazo previsto - até o mês de dezembro - obedecendo rigorosamente o projeto elaborado para a sua execução. A empresa revelou que não houve nenhuma mudança no esquema original de trabalho.

Entretanto, explicou a Comdusa que o terminal rodoviário será construído em etapas, atendendo gradativamente a diversos fatores, tais como: número médio de partidas diárias, número máximo de partidas simultâneas, número de plataformas de embarque, número de plataforma de desembarque e número máximo possível de partidas diárias. A classificação de terminais será obtida praticamente em relação a população. Conforme a necessidade de ampliação, novas etapas serão construídas. Assim, ficou estabelecida a ordem de classificação E, D, C, B e A.

preponderantes para os demais itens em cada classe.

A Comdusa explicou que o objetivo da construção da rodoviária para a cidade de Vitória surgiu em virtude do problema de que "não existe e nem nunca existiu em toda a história da capital capixaba, uma rodoviária propriamente dita. Atualmente 12.000 pessoas utilizam cerca de 400 ônibus interurbanos e interestaduais, movimentam 500 táxis e 400 carros particulares, lotam mais de 200 ônibus e ainda se deslocam a pé para o centro da cidade em número superior a 3.000. Uma confusão promíscua de passageiros, ônibus, vendedores, automóveis, malas, táxis, carregadores, etc., em torno de um antigo abrigo de ponto de bondes, esparramando-se pelo calçamento de um cargo viário chamado eufemisticamente de rodoviária de Vitória".

Conforme revelou a empresa, a Fundação Jones dos Santos Neves elaborou em março de 1977 "um alentado e cuidadoso estudo para o dimensionamento e localização do

terminal visando dotar a Grande Vitória de um sistema de transporte aquaviário. Em fase de implantação, este sistema prevê um terminal próximo à área destinada à rodoviária.

O local destinado ao terminal rodoviário constitui-se de um dos quarteirões da urbanização do aterro da Ilha do Príncipe feito pela Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S/A. No projeto original, a rodoviária ficaria isolada do terminal aquaviário, centro comercial (que será construído somente após a conclusão da etapa A da rodoviária), mercado e centro da cidade por um anel de avenidas que tornariam necessários passarelas ou túneis para que os pedestres a ela chegassem desde o centro ou do terminal aquaviário.

No estudo do local e das circulares existentes e projetadas propôs-se a organização de um só conjunto arquitetônico formado pelo terminal aquaviário, rodoviário e centro comercial, de forma a possibilitar as mútuas vantagens dessa contiguidade. Será criado, partindo daí, um só percurso coberto de pedestres desde o mercado, por sob a ponte seca existente, através do centro comercial e por sob um viaduto (a ser construído para a passagem do ramo segunda ponte-centro) até a rodoviária e terminal aquaviário.

O complexo se situará no interior de um anel viário pelo qual passarão a maioria das linhas de ônibus urbanos, incluindo os que retornam deste ponto e as que o atravessam. A curto prazo, as circulações poderão utilizar o mesmo conjunto de vias ainda que a segunda travessia ilha-continente não ofereça condições de tráfego, o que evitará obras provisórias de pavimentação.

A unidade do conjunto vem da concepção básica: um teto com uma cobertura geral que define o espaço contínuo ao longo do qual se sucedem os locais específicos, tais como: bilheterias, lojas, lanchonetes, sanitários, escritórios de setores públicos; etc., que organizam zonas de estar e visam proporcionar o ambiente onde se realiza o término de uma viagem e o início de outra.

O projeto prevê a construção por partes, podendo, na primeira etapa serem as primeiras plataformas de embarque utilizadas para desembarque, ficando enquadrada como classe C. Na segunda etapa, em 1988, a rodoviária passa definitivamente à classe B, e depois de 1992 para a classe A. O conjunto geral forma um pátio interno destinado aos ônibus rodoviários, que permite a vista para o braço de mar e a outra margem através da plataforma de desembarque.

dos pontos de instalações convenientemente programados. A flexibilidade da solução proporcionará economias de tempo de projeto, execução e modificações futuras eventualmente necessárias bem como conexões das etapas subsequentes.

Todo o terminal será aberto, exceto nos locais em que o fechamento se tornar necessário por segurança ou devido ao eventual uso de ar condicionado. Será possível colocar ar condicionado com unidades compactas localizadas em qualquer ponto do terminal situando-se sobre a laje de cobertura dos ambientes.

FUNCIONAMENTO

A chegada do passageiro para embarque se fará da seguinte forma: A pé, através do local onde se construirá futuramente o centro comercial, por ônibus urbano em paradas ou em pontos junto ao terminal rodoviário ou por ônibus intermunicipal, por táxi ou carro, particular e por barco desde o terminal aquaviário. Em qualquer hipótese, será usado o passeio da plataforma de acesso para a qual estarão voltadas todas as bilheterias, cuja posição a 45 graus forma um espaço para o público frente aos guichês. Esse passeio, muito longo, segundo a Comdusa, deixa de ser monótono devido à disposição dos módulos.

Os módulos-locais distribuídos de forma apropriada para criar um centro de animação no ponto de inflexão do prédio onde se localizarão as funções mais procuradas pelo público. A posição dos módulos permitirá a passagem ao salão de espera de embarque formando amplos ambientes de estar capazes de conter com folga um elevado número de assentos por box (mais de 25, ou seja o dobro das normas do DNER). O acesso às plataformas de embarque, conforme o projeto, é bloqueado por uma fileira de bancos e por um balcão onde é feita a entrega de passagem ao encarregado ao encostar o ônibus e que a colocará pela esquerda do veículo. A cancela só será aberta pelo motorista no momento de autorização para embarque.

Quanto ao movimento de desembarque na rodoviária, o sistema a ser adotado será o seguinte: o ônibus chega à plataforma e os passageiros saem imediatamente através da cancela para o salão de espera de desembarque aberto por sobre o mar. Após a reunião da bagagem pelo encarregado, esta é entregue aos passageiros por sobre o balcão que separa o "hall" da plataforma. A saída do terminal será feita de idêntica maneira que na situação de embarque já explicada acima.

TEMPO LIVRE

Antes do embarque ou após desembarque o tempo ocioso poderá ser utilizado pelo passageiro em compras, refeições, liberação, contemplação da paisagem ou uso do parque infantil. As dependências destinadas a serviços públicos foram cuidadosamente localizadas conforme sua função e levando em conta as recomendações do manual do DNER. Foi introduzido um setor de encomendas no projeto localizado junto ao guarda-volumes que opera distribuindo ou recolhendo pacotes diretamente das plataformas de desembarque ou embarque através de carrinhos especiais.

A administração do terminal rodoviário ocupará espaços em dois pavimentos, com escritórios voltados para o interior do terminal a fim de possibilitar um amplo controle. O dimensionamento dos espaços destinados aos serviços públicos e administração foi elaborado tendo em vista as necessidades de um terminal classe A, a fim de evitar obras de ampliação nessas áreas com a rodoviária em operação.

ITEM	1	2	3	4	5
Fatores	Número Médio de Partidas Diárias	Número Máximo de Partidas Simultâneas (PIQUE)	Número de Plataformas de Embarque	Número de Plataformas de Desembarque	Número Máximo Possível de Partidas Diárias
Classe					
A	acima de 800	acima de 40	acima de 45	acima de 15	acima de 3200
B	800 a 500	40 a 25	45 a 30	15 a 10	3200 a 2000
C	500 a 250	25 a 13	30 a 15	10 a 5	2000 a 1000
D	250 a 200	13 a 10	15 a 10	5 a 4	1000 a 800
E	abaixo de 200	abaixo de 10	9 a 3	3 a 1	abaixo de 800

ETAPAS

A primeira etapa da rodoviária atingirá de saída a classe C, que prevê a média de partidas diárias de 250 a 500 coletivos, o máximo de partidas simultâneas entre 13 a 25 e o número máximo possível de partidas diárias de 1 000 até 2 000. Conforme esses dados, será necessário a quantidade mínima de 15 plataformas de embarque e mais 5 para desembarque. A Comdusa esclareceu que está trabalhando dentro desse esquema, isto é, preparando a rodoviária para ter condições de atender à demanda populacional até o ano de 1989.

O quadro a seguir define, em termos básicos, a classificação dos terminais, em função dos movimentos de partidas diárias, aos quais estão intimamente vinculadas as quantidades de plataformas de embarque e desembarque, e que servirão de elementos

terminal rodoviário de passageiros, escolheu a Ilha do Príncipe, e previu os horizontes de sua construção por etapas, conforme a expansão demográfica da capital além do ano de 1989, quando então atingirá a rodoviária a classificação B, sua segunda etapa de construção. Quando atingir o máximo da classe B deverá estar pronta a sua 3ª etapa (Classe A — última fase).

A partir daí, a rodoviária chega em seu último estágio e se novas necessidades surgirem será necessária a construção de uma nova rodoviária em outro local. Mas esse detalhe, pelo menos durante os próximos 15 anos, sequer entrará em cogitação. No projeto para a construção, a rodoviária atinge a classe C, posteriormente a B com previsões à classe A.

AQUAVIÁRIO

Em fins de 1976 a Fundação Jones dos Santos Neves realizou um estudo de viabi-