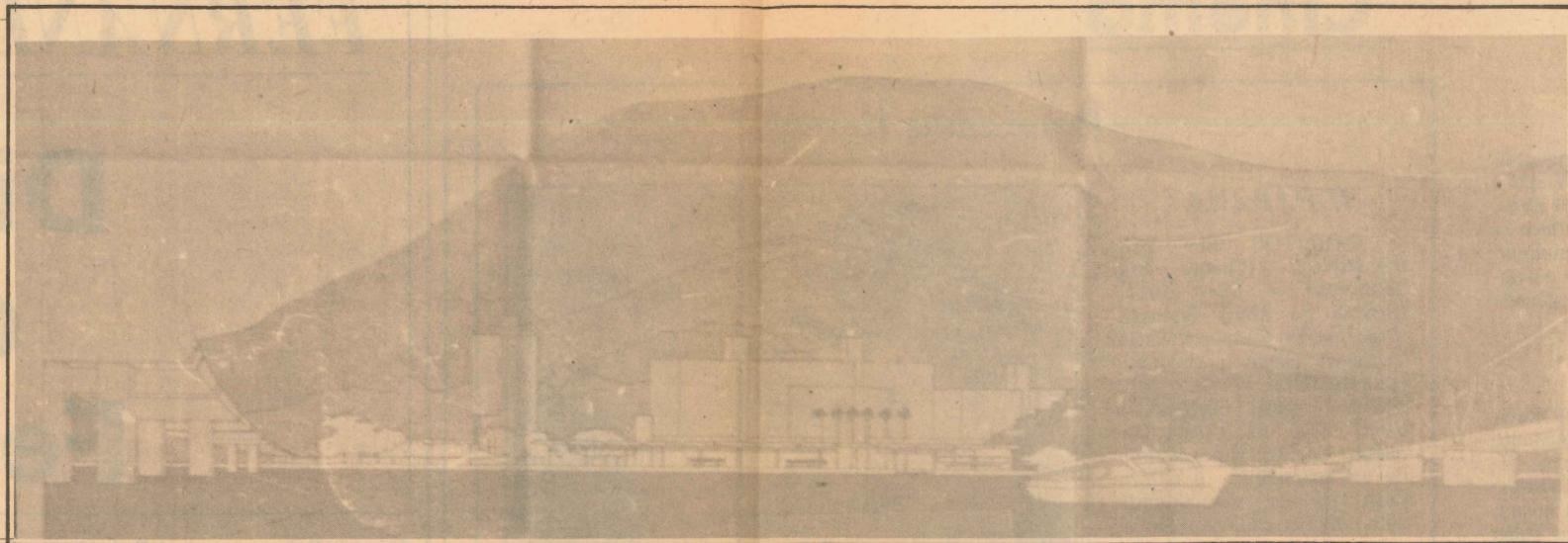


A Tribuna  
29/01/78  
p. 1. cad. 2  
A3 23332

## AINDA NESTE ANO DE 1978



# Enfim, uma rodoviária em Vitória

Com a população superior a 500 mil habitantes e na expectativa de ter implantado dentro de seus limites um complexo industrial de porte, a Grande Vitória movimenta, atualmente, cerca de 12.000 pessoas, que se utilizam de mais de 400 ônibus em viagens interurbanas. O ponto de convergência de todas as viagens situa-se dentro da ilha de Vitória numa área congestionada, onde estão localizados um dos maiores hospitais um grande colégio, um clube recreativo, uma guarnição do Corpo de Bombeiros, a sede do SESC e várias residências. Isso torna a presença do Terminal Rodoviário existente incompatível com a sua vizinhança.

Com instalações improvisadas, a partir de um ponto de bondes que existia no local, o Terminal não oferece possibilidade de ampliação ou reforma que o enquadrem nas exigências mínimas para o seu porte, além de não oferecer conforto e segurança aos usuários e operadores.

Enfim, a atual Rodoviária de Vitória não existe. Doze mil pessoas utilizam cerca de 400 ônibus interurbanos e interestadual, movimentam 500 taxis 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 promiscua de passageiros, ônibus, vendedores, automóveis, malas, taxis, carregadores, em torno de um antigo abrigo de bondes, esparramando-se pelo calçamento de um local eufemisticamente denominado de "Rodoviária de Vitória".

A Fundação Jones dos Santos Neves elaborou em março de 77 um estudo para o dimensionamento e localização do Terminal Rodoviário de passageiros e escolheu a área do aterro da Ilha do Príncipe, feito pela Comdusa.

### OPINIÕES

A quase totalidade dos usuários, da atual "rodoviária do Moscosó" acha que o novo Terminal deveria ter sido realizado há mais tempo e que

Até o final de 78, será inaugurada a primeira etapa do Terminal Rodoviário de Vitória, no aterro da Ilha do Príncipe, obra que vem sendo considerada por muitos como fundamental no processo de transformação da capital em centro

siderúrgico. Com todo conforto e dimensão das estações rodoviárias das grandes cidades, a de Vitória foi programada pela Fundação Jones dos Santos Neves prevendo principalmente o excesso de população que haverá no Espírito Santo no ano 2.000.

Reportagem de Fernando Tatagiba

### Roteiro descritivo do funcionamento do Terminal Rodoviário

A chegada poderá ser feita a pé, através do centro comercial; por ônibus urbano da parada do viaduto ou dos pontos do centro comercial ou por ônibus intermunicipal; por taxi ou carro particular; por barco desde o Terminal Aquaviário.

Em qualquer hipótese será usado o passeio da plataformas de acesso para a qual estarão voltadas todas as bilheterias cuja posição a 45º. Formará um espaço para público frente aos quichês. Este passeio, muito longo, deixará de ser monótono devido à disposição dos módulos.

Os módulos locais serão distribuídos de forma a 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 e formam 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 será

Antes do embarque ou após desembarque, o tempo ocioso poderá ser utilizado em compras, refeições, contemplação da paisagem ou uso do parque infantil.

### SERVIÇOS PÚBLICOS

As dependências destinadas a estes serviços serão cuidadosamente localizadas conforme sua função e levando em conta as recomendações do manual do DNER.

Será introduzido um setor de encomendas localizado junto ao guarda-volumes que opera distribuindo ou recolhendo pacotes diretamente das plataformas de desembarque ou embarque através de carrinhos especiais.

### ADMINISTRAÇÃO

O setor administrativo do Terminal Rodoviário ocupará o 2º pavimento com os escritórios voltados para o interior do terminal

Ja ser construido para a passagem do ramo 2a. ponte centro) até a Rodoviária e Terminal Aquaviário'.

O complexo situar-seá no interior de um anel viário pelo qual passará a maioria das linhas de ônibus urbanos, incluindo os que retornarão deste ponto e as que o atravessarão,

A curto prazo, as circulações poderão utilizar o mesmo conjunto de vias ainda que a 2ª travessia ilha-continente não ofereça condições de tráfego, o que evitará obras provisórias de pavimentação.

A unidade do conjunto vem da concepção básica: Um teste para uma cobertura geral que definirá o espaço contínuo ao longo do qual se sucederão os locais específicos, tais como: bilheteria, lojas, lanchonetes, sanitários, escritórios de setores públicos, entre outros que organizarão zonas de estar e visarão proporcionar o ambiente onde se realizará o término de uma viagem e o início de outra.

Segundo os responsáveis pelo projeto, a solução prevê a construção por partes, podendo, na primeira etapa, serem as primeiras plataformas de embarque utilizadas para desembarque, ficando enquadrada como classe D. Na segunda etapa, a ser completada em 1980, a Rodoviária, pode passar a classe C, em 1988 e depois de 1992 para a classe A. "A segunda parte, dizem os projetistas, formará um pátio interno destinado aos ônibus rodoviários que permitirá a vista para o braço de mar e a outra margem através da plataforma de desembarque".

### INSTALAÇÕES

Treliças metálicas apoiadas em pilares pré-moldados de concreto suportarão a cobertura de telhas trapezoidais inteiriças de alumínio pintadas superiormente e forradas por baixo com isolante térmico e acústico. Os vãos que articulam diagonalmente, de 15m a 21m, foram definidos a partir da largura padrão dos boxes (plataformas) para os ônibus.

O piso da parte coberta destinada a pedestres é constituído por uma plataforma de concreto, pro-

cidade em número superior a 5.000. O uso promiscua de passageiros, ônibus, vendedores, automóveis, malas, táxis, carregadores, em torno de um antigo abrigo de bondes, esparramando-se pelo calçamento de um local eufemisticamente denominado de "Rodoviária de Vitória".

A Fundação Jones dos Santos Neves elaborou em março de 77 um estudo para o dimensionamento e localização do Terminal Rodoviário de passageiros e escolheu a área do aterro da Ilha do Príncipe, feito pela Comdusa.

## OPINIÕES

A quase totalidade dos usuários, da atual "rodoviária do Moscoso" acha que o novo Terminal deveria ter sido realizado há mais tempo e que deve ser entregue ao povo o mais depressa possível".

Maria Auxiliadora D'Ávila, estudante do Centro de Estudos Gerais (Geografia), da Universidade Federal do Espírito Santo, fala sobre a localização da obra: "Acho a área escolhida muito boa. Onde haveria em Vitória um lugar mais apropriado? Além disso, Vitória necessita urgentemente de uma grande estação rodoviária para suportar o aumento de população que haverá daqui para frente. E há muito tempo deixou de ser suportável o abrigo que é conhecido por "rodoviária do Parque Moscoso". A cidade, atualmente, já se encontra com excesso populacional. Não sei como será, por exemplo, lá pelo ano 2.000. Mas, o melhor é ir prevenindo para que, futuramente não haja muita confusão".

Para Maria Auxiliadora, o governo deveria começar a pensar imediatamente num programa de descentralização: "Acho cômodo a Rodoviária localizada no aterro da Ilha do Príncipe, mas daqui a 20 ou 30 anos, será que ela suportará o excesso de gente? É melhor começar a descentralizar logo".

Outro entrevistado Roberto de Almeida Layoti, de passagem por Vitória, enfatizou a necessidade

particular; por barco desde o Terminal Aquaviário.

Em qualquer hipótese será usado o passeio da plataformas de acesso para a qual estarão voltadas todas as bilheterias cuja posição a 45º. Formará um espaço para público frente aos guichês. Este passeio, muito longo, deixará de ser monótono devido à disposição dos módulos.

Os módulos locais serão distribuídos de forma a 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 e formam 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 será 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 pelo lado esquerdo do veículo. A cancela só será aberta pelo motorista no momento de autorização para embarque.

## DESEMBARQUE

O ônibus chegará à plataforma e os passageiros sairão imediatamente através da cancela para o salão de espera de desembarque aberto por sobre o mar "e do qual se descortinará um belo panorama".

Após a reunião da bagagem pelo encarregado, esta será entregue aos passageiros por sobre o balcão que separará o "hall" da plataforma.

A saída do Terminal poderá ser feita: apêso longo do passeio para o centro comercial; de táxi tomando-o no ponto existente à saída; de carro particular estacionado junto ao passeio; de ônibus urbano no ponto do viaduto ou nos pontos do centro comercial; por barco no Terminal Aquaviário.

de uma estação rodoviária para a cidade suportar as milhares de pessoas que aqui desembarcam, principalmente na época de férias, nos meses de janeiro e fevereiro, "quando muitos veranistas vêm para o Espírito Santo à procura de famosos balneários como Guarapari, Marataízes, além de Jacaraipê e Nova Almeida".

Roberto Almeida acha que obviamente, as pessoas que estão em Guarapari ou em outro balneário passando férias, se dirigem a Vitória para conhecer ou fazer algumas compras. "Portanto, completa ele, a atual rodoviária localizada no Moscoso é diminuta, ridícula mesmo. É insuportável dirigir-se ali para comprar passagem ou esperar alguém. Venho a Vitória todos os anos porque gosto muito daqui, pois se fosse outra capital que não me fosse simpática, eu passaria por longe".

Recentemente chegado da cidade de Alegre, Antônio Osório, comerciante, também diz que fica irritado toda vez que tem que vir a Vitória: "É absurda a incompatível com a grandiosidade da capital uma "coisa" como aquele abrigo ser considerado rodoviária. Felizmente encontra-se em obras um novo Terminal de Passageiros que, segundo dizem será um dos maiores e melhores do Brasil. De minha parte acho o local escolhido muito bom. Mas o importante mesmo é ser construída uma nova estação".

## SERVIÇOS PÚBLICOS

As dependências destinadas a estes serviços serão cuidadosamente localizadas conforme sua função e levando em conta as recomendações do manual do DNER.

Será introduzido um setor de encomendas localizado junto ao guarda-volumes que opera distribuindo ou recolhendo pacotes diretamente das plataformas de desembarque ou embarque através de carrinhos especiais.

## ADMINISTRAÇÃO

O setor administrativo do Terminal Rodoviário ocupará o 2º pavimento com os escritórios voltados para o interior do terminal a fim de possibilitar um amplo controle. O dimensionamento dos espaços destinado aos serviços públicos e a administração será realizada tendo em vista, as necessidades de um terminal classe A, a fim de evitar obras de ampliação nestas áreas com a Rodoviária em Operação.

## ÁREAS E CURSOS

Os projetistas da Fundação Jones dos Santos Neves verificaram, ao analisar o estudo preliminar da rodoviária, que há nas etapas iniciais uma relação área/box bastante superior às referentes à etapa final "devido obviamente a que muitas dependências já foram dimensionadas para classe A. Por outro lado, será possível uma redução de áreas da ordem de 15º por ocasião do desenvolvimento do anteprojeto, especialmente se for considerado viável dar à espera de embarque da 3ª etapa (A) o caráter de simples acesso às plataformas de embarque mediante talvez uma calibragem geral nos vãos estruturais e no dimensionamento mais ajustado das áreas destinadas aos vestibulos e serviços".

## ANEL DE AVENIDAS

Em fins de 1976, a Fundação Jones dos Santos Neves realizou um estudo de viabilidade 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 constituiu-se de um dos quarteirões da urbanização do aterro da Ilha do Príncipe, feito pela Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano S.A. — COMDUSA.

No projeto original, a rodoviária ficaria isolada do Terminal Aquaviário, centro Comercial, mercado e centro da cidade por um anel de avenidas que tornaria necessário passarelas ou túneis para que os pedestres a ela chegassem desde o centro ou do Terminal Aquaviário.

O estudo da Fundação Jones dos Santos Neves propõe, no entanto, a organização de um só conjunto arquitetônico formado pelo Terminal Aquaviário Rodoviário e centro comercial, de forma a possibilitar as mútuas vantagens desta continuidade.

Na opinião de um dos responsáveis pelo projeto, "cria-se com isto um só percurso coberto de pedestres desde o mercado, por sob a ponte seca existente, através do centro comercial e por sob um viaduto

1988 e depois de 1992 para a classe A. "A segunda parte, dizem os projetistas, formará um pátio interno destinado aos ônibus rodoviários que permitirá a vista para o braço de mar e a outra margem através da plataforma de desembarque".

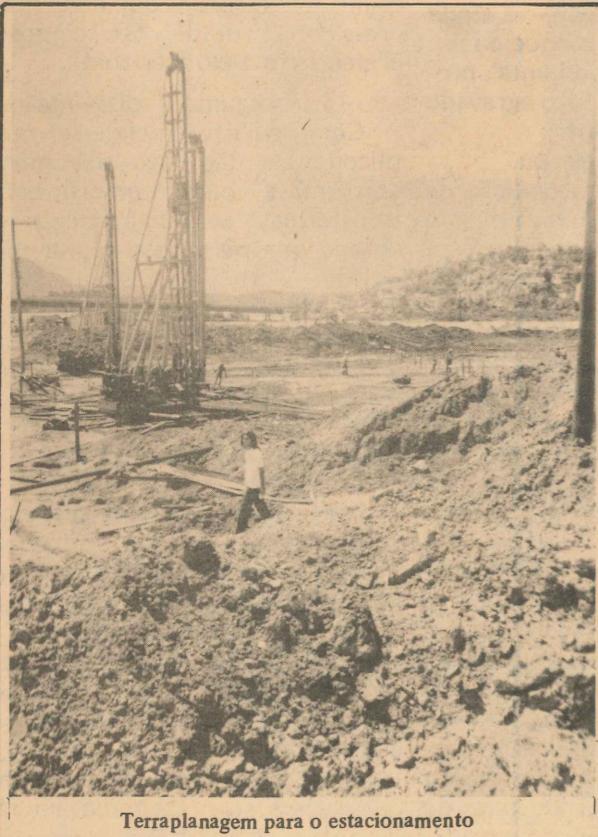
## INSTALAÇÕES

Treliças metálicas apoiadas em pilares pré-moldados de concreto suportarão a cobertura de telhas trapezoidais inteiriças de alumínio pintadas superiormente e forradas por baixo com isolante térmico e acústico. Os vãos que articulam diagonalmente, de 15m a 21m, foram definidos a partir da largura padrão dos boxes (plataformas) para os ônibus.

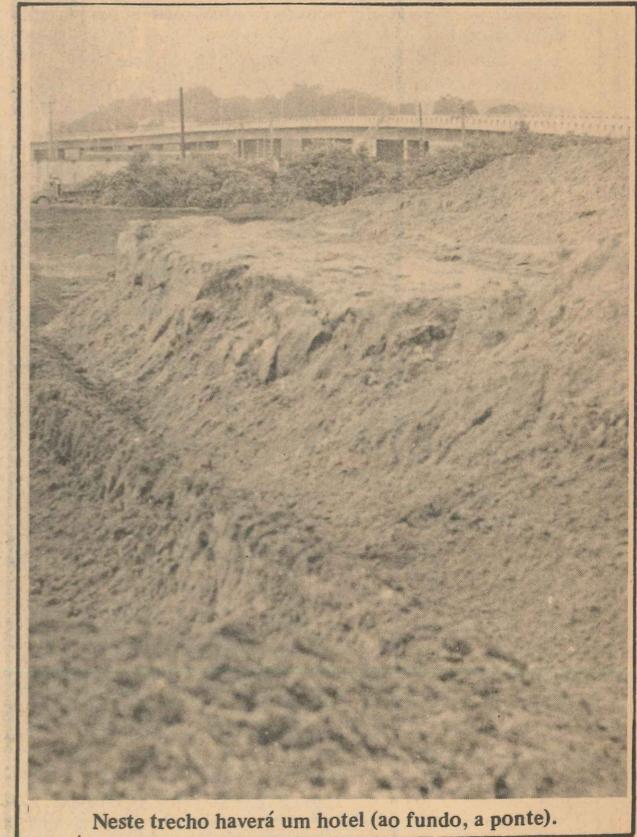
O piso da parte coberta destinada a pedestres é constituído por uma plataforma de concreto, provavelmente com vãos menores, que visa garantia contra os inevitáveis adensamentos lentos do terreno. Na zona sob esta placa será desnecessária camada suplementar de aterro prevista de 1m (até a cota 3,50) o que possibilitará que as tubulações das redes de instalações suspensas da laje sejam inspecionáveis a partir de uma galeria inferior.

A plataforma nervurada do piso permitirá a localização em qualquer dos módulos de locais específicos que se poderão servir 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.

Segundo informam os projetistas, "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".



Terraplanagem para o estacionamento



Neste trecho haverá um hotel (ao fundo, a ponte).