

A123338-4

# Caderno Dois DOMINGO

A GAZETA — VITÓRIA (ES), DOMINGO, 24 DE ABRIL DE 1977



19h55m. Praça Misael Pena. Acomodam-se os passageiros no ônibus de Rio, enquanto aguardam que a voz de um pretenso locutor lhes deseje “uma booa viagem...” Baleiros e vendedores de frutas correm de um lado para outro, esbarrando nos viajantes que tentam se acomodar, às centenas, sob uma estreita marquise que não chega a protegê-los da garoa. Os pedintes também trançam no meio do povo. Malas, pacotes e crianças confundem-se sobre três bancos de cimento. Os únicos da “Rodoviária” de Vitória (capital do Espírito Santo).

Num improvisado depósito de malas, a moça, com passagem já comprada para Belo Horizonte, se esforça em identificar a sua própria bagagem, que encostou ali enquanto safa para um cafezinho. Na realidade, é de tal ordem a confusão no local que parece impossível-pelo menos a curto prazo — venha a passageira ter de volta o que deixou no local “ainda agora, mesmo”. O funcionário esforça-se por ser gentil, mas o depósito está às escuras, como em 1972

bancos e malas. Correm os passageiros aos bares mais próximos, aproveitando os minutos finais, que antecedem a partida. Os baleiros vão se tornando mais insistentes. No banheiro feminino ninguém permanece além de dois ou três minutos. A moça de Belo Horizonte, agora, trinta minutos depois, com sua valise em mãos, comenta com certo desdém: “Retoquei a maquiagem e saí”.

A esta altura dos acontecimentos, 20h30m a praça ferve. E a “Rodoviária” transborda. Um mulato carioca vai se chegando e, como o assunto é o desconforto do abrigo, anuncia em voz alta: “Isto, aqui? Se fosse um pouco maior podia dizer que era estação da Central do Brasil na hora do pique”.

“Vão fazer outra?”  
“Vão fazer outra?”  
“Vão Mesmo?”

Quase ninguém acredita.

Viajante assídua dos ônibus da Itapemirim a senhora gorda e baixota, às voltas com uma infinidade de sacolas assegura que o problema do excesso de passageiros, de ônibus e desorganização, ali, “é velho”. Dona Clotildes (a acom-

No documento, moradores, dirigentes de órgãos educacionais e de assistência social e médico odontológico dos à Praça Misael Pena e adjacências, reviveram todo o extenso período em que se têm submetido ao tumulto provocado pela presença da “rodoviária” em suas vidas.

Através de itens — cuidadosamente enumerados — lembraram que com a extinção dos serviços de bondes de Vitória, a praça Misael Pena (a velha Praça do Quartel) foi transformada em estação de ônibus da Viação Itapemirim, até que providências fossem tomadas para a localização definitiva da Estação Rodoviária.

Quinze anos depois, entretanto, constataram que a praça, aos poucos, fora transformada “em estação final de ônibus não só da Viação Itapemirim, mas de todas as empresas que fazem transporte intermunicipal e interestadual”.

Para fundamentar o protesto, os moradores da Misael Pena referiam-se ao fato de ali estarem localizados o Colégio Americano de Vitória, com mais de três mil

# RODOVIÁRIA

# Discussões em torno de um projeto que vai mudar a cidade

Texto de Maura Fraga,  
fotos de Joeir Gonçalves Secreta

## O velho terminal já não atende ao movimento

A aglomeração urbana da Grande Vitória tem seu terminal de passageiros há bastante tempo com sua capacidade de serviço esgotada. Em 1975, a praça Misael Pena, com área total e construída, respectivamente, em torno de 3.200 metros quadrados e 280 metros quadrados, atendia a um fluxo diário de aproximadamente 12,2 mil passageiros, o que equivale à partida de pelo menos 185 ônibus por dia. A área necessária para o atendimento desse contingente de usuários estaria em torno de 9.100 metros quadrados, segundo normas do DNER. Isto deixa clara a necessidade de um novo local onde o serviço possa ser ampliado, já que é impossível sua expansão na localização atual.

Segundo pesquisa feita junto às empresas concessionárias das linhas do sistema de transporte intermunicipal e interestadual, o número de passagens vendidas em 1975 foi da ordem de cinco milhões de unidades, com um total de 130 mil viagens. Nesses cinco milhões de passageiros estão também incluídos aqueles com origem ou destino fora de Vitória.

Aproximadamente 73 por cento dos usuários tiveram, em 1975, origem ou destino na Grande Vitória. Desta forma, a movimentação média diária, naquele ano, no Terminal

de Vitória, foi de cerca de 12 mil passageiros, transportados pelas 73 linhas pertencentes às 10 empresas em operação.

A viagem média obtida pela ponderação da extensão das linhas pelo número de passageiros transportados, é de cerca de 215 quilômetros, realizada em pouco mais de quatro horas a uma velocidade média de, aproximadamente, 50 quilômetros por hora.

O índice de ocupação dos ônibus era, em 1975, de 30 passageiros por ônibus, havendo cerca de 200 partidas diárias. Isso demonstra que, se levado ainda em conta o crescimento verificado no número de viagens nos últimos anos e a consolidação do desenvolvimento esperado para a microregião, torna-se imperiosa a implantação de um novo terminal de passageiros. Este, teria que ser adequado para atender no mínimo a 15 anos de operação, dentro dos horizontes factíveis para uma ação de planejamento que não se constitua em mero exercício de futurologia.

Com população superior a 500 mil habitantes e na expectativa de ter implantada dentro de seus limites um complexo industrial de porte, a Grande Vitória movimenta, atualmente, cerca de 12 mil 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 da aglomeração, 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 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.

O terminal movimenta por dia cerca de 400 carros particulares e mais de 500 táxis, fornecendo passageiros para lotar 200 ônibus urbanos, além de operar com mais de 3 mil pessoas que se deslocam a pé.

Por isso, qualquer solução a ser tomada com relação ao terminal atual deve ser encarada como meramente temporária. A necessidade de um novo Terminal, que atenda ao usuário, ao operador e à vida da cidade e que seja situado em local que permita sua ampliação e integração com os usos vizinhos, foi detectada há muito tempo.

ou 1974. Há excesso de malas para um tão reduzido espaço.

As filas em frente aos guichês, agora, tornam-se curvilíneas. Tomam as estreitas calçadas. Ninguém quer se molhar. Quem já foi atendido, avisa um quarentão mais ou menos bem apessoado, dirija-se a plataforma. Pelo menos é este o tratamento que dispensa ao setor de onde saem os ônibus rumo a Belo Horizonte, Rio e São Paulo.

Na plataforma, uma antiga ruela em frente a residências de famílias da alta classe média, observa-se que uma densa crosta de óleo se formou, com o passar dos anos, no chão. E que as paredes fronteiras das casas, tão próximas, também se tornaram escuras, pegajosas.

A venda de passagens continua. A saída e chegada dos ônibus, também. Impacientam-se as crianças, entre

panhante a identifica acentuando (Crotildes), torce para que seja "verdadeira a história da construção". Porque na sua opinião sincera: "Já não é sem tempo que este povo pensa em melhorar as condições deste lugar".

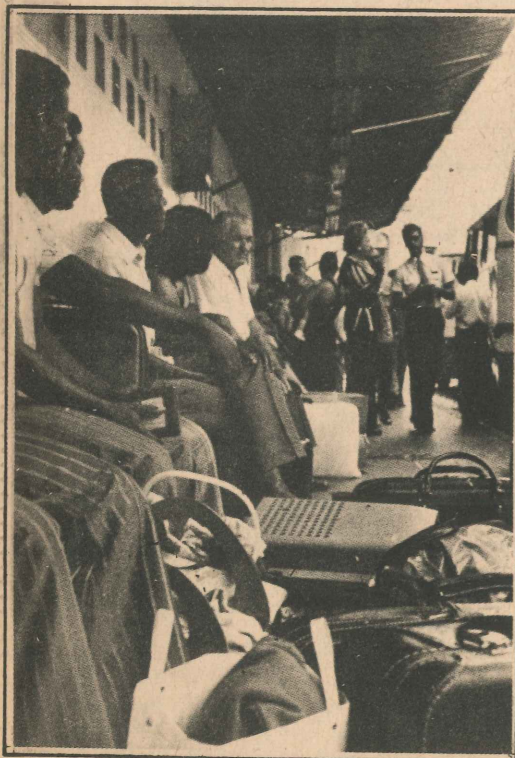
Os vizinhos do terminal, naturalmente, concordam em unísono com Dona Clotildes. E — há pelo menos 15 anos — acalentam um mesmo sonho: ver o terminal e seus ônibus a quilômetros de distância.

Prova disto é que, no mês de fevereiro, quando se anunciou estar a Prefeitura de Vitória estudando a implantação definitiva da rodoviária naquele mesmo local, não fizeram por menos: redigiram um memorial, endereçado ao governador, protestando contra a medida que, segundo afirmavam, iria violentar o meio habitacional e urbano com uma obra que consideraram "um atentado".

fessores, o Serviço Social de Comércio com mais de dez mil comerciários matriculados e com uma escola pré-primária com 300 alunos, um ginásio de esportes, clínica odontológica, restaurante atendendo perto de 700 refeições só no horário de 11 às 13h30m e toda parte administrativa com mais de 170 funcionários.

"Além dessas organizações existem na área próxima à praça: o Corpo de Bombeiros, o Hospital São José, o Curso Nacional de Medicina, o Clube Vitória, o Colégio das Irmãs Agostinianas, o Parque Infantil Ernestina Pessoa e uma série de outras entidades como o pronto socorro do Hospital São José e o Corpo de Bombeiros".

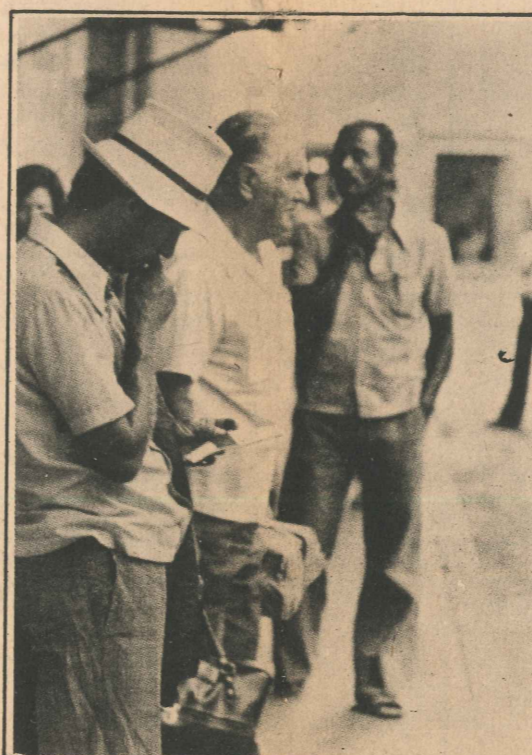
Esses argumentos — porque reais, levando-se em consideração que até o momento o tumulto persiste na Misael Pena — convenceram o governador a vetar o projeto de remodelação do terminal. E a determinar a introdução de melhorias na antiga. Ao mesmo tempo em que foram acelerados os estudos para a construção de um terminal, dentro de padrões modernos, na Ilha do Príncipe.



Bagagens no chão, o recurso, na falta de local mais adequado



A espera no velho abrigo, um martírio para muitos



Uma nova estação: a surpresa de muitos ante a anunciada medida

## PARTIDAS DIÁRIAS: UMA PROJEÇÃO

ANO	POPULAÇÃO	NPV <sup>a</sup> / ANO	NPGV <sup>b</sup> / ANO (NPV x 7275)	Nº DE PART. DIÁRIAS (NPGV/365x2x29.67)	CLASSIFICAÇÃO	ÁREA MÍNIMA NECESSÁRIA m <sup>2</sup>
1976	537.112	5.509.123	4.007.887	185	D	9.154
1977	563.967	6.122.456	4.454.087	206	D	
1978	592.166	6.766.485	4.922.618	227	D	
1979	621.774	7.442.693	5.414.559	250	D	
1980	652.963	8.152.725	5.931.107	274	C	23.556
1981	685.506	8.898.249	6.473.476	299	C	
1982	719.781	9.681.045	7.042.960	325	C	
1983	755.770	10.502.987	7.640.923	353	C	
1984	793.559	11.366.039	8.268.793	382	C	
1985	833.237	12.272.233	8.928.050	412	C	
1986	874.898	13.223.716	9.620.253	442	C	
1987	918.643	14.223.795	10.347.083	478	C	
1988	964.576	15.271.845	11.110.267	513	C	
1989	1.012.804	16.373.310	11.911.583	550	B	36.137
1990	1.063.445	17.529.884	12.752.991	589	B	
1991	1.116.617	18.744.264	13.636.452	630	B	
1992	1.172.448	20.019.371	14.564.092	672	B	

FONTES: Quadros 3.2, 3.3 e 3.4

a) NPV = Nº de Passagens Vendidas

b) NPGV = Nº de Passageiros com Origem ou Destino na Grande Vitória = 0,7275 NPV

c) Taxa Média de Ocupação dos ônibus = 29,67 pp.



A facilidade de acessos (incluindo a segunda ponte) fez com que a Ilha do Príncipe fosse escolhida

## RODOVIÁRIA

# Ao final, a escolha sobre a Ilha do Príncipe

### Nem todos aprovam a escolha

O vereador José Manoel Nogueira de Miranda, Arena-Vitória, defendeu a localização da rodoviária nas imediações do aeroporto. Considerou ideal a solução de se aterrar o mangue localizado por detrás dos bairros Antônio Honório, Jabour e Solon Borges para implantar o novo terminal: "Os ônibus vindos do Sul ou do Norte deixarão de circular no centro da cidade — argumentava — mesmo com a construção de uma terceira ponte, os ônibus procedentes de outros estados, trafegando pela rodovia do Sol, ganharão imediatamente a reta da Penha ou avenida Leitão da Silva para, em seguida, atingindo a Fernando Ferrari, chegarem à Rodoviária. Um detalhe: essas três avenidas têm mão dupla".

A estudante Clara Fernandes, 19 anos, residente no centro, acredita que Jardim América "seria

rodoviária no Sul, que obrigue os ônibus procedentes do Norte a passarem pela cidade não é a solução ideal. A não ser que os ônibus vindos do Norte, passassem pelo Contorno, mas isto também implicaria em prolongar a viagem. Duas rodoviárias que atendam às suas regiões (construídas talvez em Campo Grande e Carapina) seria a maneira mais racional de se resolver o problema. Depois disso — com duas rodoviárias — o Detran deveria melhorar o transporte coletivo, colocando ônibus — linhas diretas — da rodoviária ao centro, para que nem todos os passageiros fossem obrigados a gastar com táxis".

Professor de estudos brasileiros da Universidade Federal do Espírito Santo, Rui Lora, sugeriu à Prefeitura Municipal que o terminal fosse localizado

Debate daqui e dali, a construção da rodoviária figurou como o centro das discussões — nos meios políticos e administrativos — até que se definisse o local: Ilha do Príncipe, segundo estudos da Fundação Jones dos Santos Neves.

A nova rodoviária deverá ocupar uma área de 50 mil metros quadrados. Estará situada em local a que, futuramente, se possa acoplar os terminais ferroviário e aquaviário. A obra vai ser executada em 15 meses. E deverá ter início no segundo semestre deste ano.

dimensionamento do terminal.

Para se chegar à escolha — o aterro da Ilha do Príncipe — foram examinados três macro-áreas.

A norte se estendia de Carapina a Goibeiras/ a Centro, no próprio Centro/ a Sul ficava entre Jardim América, e o trevo da BR-262 com a BR-101.

Logo de início se descartou a primeira por ocasionar sérios problemas, entre os quais o aumento do tempo de viagem — o aumento dos preços da passagem e por não estar dentro do processo de ordenamento urbano da Grande Vi-

ves destacava indicadores que lhes eram favoráveis.

Tal pesquisa assinalava, por exemplo, que 65,6 por cento das pessoas que embarcavam ou desembarcavam na Praça Misael Pena, com destino ao interior ou outros estados, tinha Vitória como ponto de saída ou de chegada.

Quarenta e sete por cento tinham o centro da Capital como referência, o que, segundo Arlindo Vilaschi, demonstra o grau em que estão concentrados os serviços essenciais à população capixaba em apenas uma área.

3.500 saem ou chegam a pé ao local.

### A NOVA RODOVIÁRIA

A rodoviária, que deverá seguir o manual do DNER, somente terá sua capacidade de receber e despachar passageiros saturada em 1992.

Na ocasião, deverá registrar um movimento diário de duas a três mil partidas, número que atualmente está situado em 500 a 800, o que faz com que o terminal da Misael Pena se configure na categoria B do Departamento.

Ficará localizada

solução de se aterrar o mangue localizado por detrás dos bairros Antônio Honório, Jabour e Solon Borges para implantar o novo terminal: "Os ônibus vindos do Sul ou do Norte deixarão de circular no centro da cidade — argumentava — mesmo com a construção de uma terceira ponte, os ônibus procedentes de outros estados, trafegando pela rodovia do Sol, ganharão imediatamente a reta da Penha ou avenida Leirão da Silva para, em seguida, atingindo a Fernando Ferrari, chegarem à Rodoviária. Um detalhe: essas três avenidas têm mão dupla".

A estudante Clara Fernandes, 19 anos, residente no centro, acredita que Jardim América "seria realmente a melhor solução".

O também vereador José Guterres, Arena, empenhou-se em que a nova rodoviária não ficasse em Bento Ferreira: "Os moradores do bairro me procuraram e, com base nas consequências danosas provocadas por uma rodoviária, pediram o meu apoio. Aquela altura não era necessária a solicitação porque, morando ali bem próximo, já sentia todo o drama e já me movimentava, tanto na Câmara Municipal como através da televisão e rádio, contra a idéia da rodoviária em Bento Ferreira".

O comerciante Délio Guimarães considera a Ilha do Príncipe "o ponto ideal sob todos os aspectos. Se a ponte for feita, então, fica melhor. Tira o movimento do centro da cidade. Fica como a Rio-Niterói saindo na estação carioca".

O deputado estadual Wálter De Prá, presidente regional da Arena, considerou a localização em Goiabeiras "ideal". E, também, "a melhor solução para resolver o problema dos moradores de Bento Ferreira".

O jornalista Edvaldo dos Anjos, de A GAZETA, sustenta ainda a sua tese de que uma única

prolongar a viagem. Duas rodoviárias que atendam às suas regiões (construídas talvez em Campo Grande e Carapina) seria a maneira mais racional de se resolver o problema. Depois disso — com duas rodoviárias — o Detran deveria melhorar o transporte coletivo, colocando ônibus — linhas diretas — da rodoviária ao centro, para que nem todos os passageiros fossem obrigados a gastar com táxis".

Professor de estudos brasileiros da Universidade Federal do Espírito Santo, Rui Lora, sugeriu à Prefeitura Municipal que o terminal fosse localizado "a meio caminho do contorno da rodovia BR-101, na altura de Santo Antônio". Sugeriu a construção de uma ponte no canal — entre dois aterros — ligando a BR-101 à Ilha das Caieiras, pelo Contorno da Ilha de Vitória: "Os veículos do médio interior capixaba utilizariam a nova via de acesso à Ilha, vindos de Itaguaçu, Itarana, Santa Teresa, Santa Leopoldina, Cariacica e Afonso Claudio. O tráfego pesado seria aliviado pelo gargalo de São Torquato. A ponte sobre o canal entre a BR-101 e a rodovia do Contorno seria de pequeno porte". O autor acreditou que seu projeto — por ele mesmo denominado Projeto Rui Lora — "visse solucionar de vez, o acesso a Vitória".

A professora Ana Mara Silveira, vê com "um certo receio, a construção da rodoviária na Ilha do Príncipe" "Aquilo é meio de caminho. Quem mora no centro vai chegar com dificuldades; quem mora em Cariacica e os que residem para os lados de Carapina, também. Imagine os ônibus que vêm da região norte, hem? Que situação difícil. Para os do Sul, tudo bem. Uma nova ponte, nada de engarrafamentos. E os outros?".

## Exame da macro área-centro

Esta área, por conter o centro principal de comércio e serviços da cidade, se constitui no local de convergência da quase totalidade das linhas urbanas de transporte coletivo.

Dentro do município de Vitória, que tem uma densidade de 1.500 habitantes por quilômetro quadrado, esta é uma área grandemente valorizada e com poucos vazios, situada numa faixa comprimida entre o mar e a montanha. Objeto de constantes engarrafamentos de tráfego, o seu sistema viário central não é suficiente para acomodar o número de veículos circulantes, fazendo com que esteja sempre congestionada.

As outras zonas que integram a macro-área centro são de características residenciais. A zona dois, desenvolvida ao longo da rodovia do contorno da Ilha de Vitória, tem sua ocupação concentrada na parte Sul, onde se conurba com a zona 1. Sua parte norte permanece desocupada e é recomendada a sua preservação.

A zona 3 (situada na parte leste e norte da ilha)

apresenta ocupação relativamente densa em toda sua extensão. O padrão residencial é bom e ela é bem atendida pelo sistema viário e pelo sistema de transportes coletivos, porém sua ligação com o Continente Sul é feita através do congestionado centro principal.

Toda a macro-área vem sendo objeto de programas realizados pela Comdusa, com o objetivo de obter espaços para expansão da cidade, através de aterros na baía de Vitória. Duas destas áreas são hoje alvo de projetos de urbanização, estando, entretanto, ainda desocupadas. Uma situa-se entre a ilha de Vitória e a Ilha do Príncipe e a outra situa-se na enseada do Suá.

A macroárea centro é a mais próxima fisicamente dos usuários do sistema de transportes coletivos interurbanos, mas sua ligação com as áreas densamente ocupadas do Continente Sul é dificultada pelo congestionamento existente na ligação atual. Isso só deverá ser minorado a partir do término da segunda ponte e implantação do sistema aquaviário.

## Rejeitando a facilidade ao Norte

A área norte compreende as margens da BR-101, no trecho que vai do seu entroncamento com a ES-10 ao Aeroporto Eurico Salles. Ela fornece facilidades de comunicação com a Serra, Jacaraípe, com Camburi, com alguns bairros da Ilha e com o centro de Vitória, apresentando, ainda, custos relativamente baixos de aquisição de terras.

As suas ligações com o município de Cariacica e com o continente Sul são feitas, respectivamente, através da estrada do Contorno de Vitória e através

da própria Ilha. Entretanto, o fator distância, pelo lado do Contorno, e o fator congestionamento, pelo lado da Ilha, dificultam o acesso a ela por parte dos habitantes do Sul da Aglomeração.

Atualmente, a macroárea tem ocupação predominantemente industrial. Tal ocupação tende a crescer com o desenvolvimento do Centro Industrial de Vitória (Civit) e com a implantação do complexo Siderúrgico de Tubarão em suas proximidades. Desta forma, ela terá como principal característica a função de apoiar a zona industrial

## Dados sobre a região Sul

A área Sul abrange as proximidades do trevo do entroncamento do contorno da BR 101 com a BR 262, estendendo-se até o rio Marinho e passando pelo entroncamento com a ES-80. Apresenta boa acessibilidade para usuários que moram no Sul (Vila Velha e Cariacica), mas possui sua ligação com a Ilha e com o Norte da Aglomeração em estado precário,

devido a problemas de congestionamento de tráfego.

Entretanto, tal situação tende a melhorar, a curto prazo, quando os projetos viários previstos para a área vierem a se concretizar (o término da segunda ponte está previsto para o segundo semestre de 1977 primeiro semestre de 78).

Logo de início se descartou a primeira por ocasionar sérios problemas, entre os quais o aumento do tempo de viagem —, o aumento dos preços da passagem e por não estar dentro do processo de ordenamento urbano da Grande Vitória.

O primeiro posicionamento formal que conduziu à implantação do terminal, segundo o secretário dos Transportes, Belmiro Teixeira Perim, foi a assinatura de convênio entre o Estado, DNER e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, que alocou 1 milhão para a execução do projeto de localizações

de. Estará situada em local a que, futuramente, se possa acoplar os terminais ferroviário e aquaviário. A obra vai ser executada em 15 meses. E deverá ter início no segundo semestre deste ano.

Eliminou-se também a proposição de duas estações rodoviárias: uma ao Sul e outra ao Norte. Motivo: apresentavam os mesmos inconvenientes operacionais.

Passou-se ao estudo das macro-áreas Centro e Sul. Pesquisa da Fundação Jones dos Santos Ne-

Capital como referência, o que, segundo Arlindo Vilaschi, demonstra o grau em que estão concentrados os serviços essenciais à população capixaba em apenas uma área.

Comprovou-se: ainda, nesta mesma pesquisa que as viagens tinham como objetivos, tratamento de saúde por parte da esmagadora maioria e outros itens como trabalho e lazer. Dos 11.400 passageiros que utilizam o terminal da Misael Pena, ainda segundo ficou comprovado no levantamento,

diário de duas a três mil partidas, número que atualmente está situado em 500 a 800, o que faz com que o terminal da Misael Pena se configure na categoria B do Departamento.

Ficará localizada em área já desapropriada pela Prefeitura de Vitória na administração do ex-prefeito Crisógono Teixeira da Cruz, que planejava construir no local um parque florestal.

O prédio será construído em sentido paralelo à avenida Joubert de Barros e perpendicular à avenida César Hilal.



Um aterro da Comdusa entre as ilhas de Vitória e do Príncipe: ponto exato da nova estação.



Num aterro nas imediações do mercado da Vila Rubim, ficará o terminal para centenas de ônibus ao dia.