

AJ 23340

Rodoviária: fim de um capítulo

— Menos um capítulo. Assim o diretor técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi, manifestou a sua colocação sobre o término do estudo que definiu que a estação rodoviária da Grafde Vitória será construída na Ilha do Príncipe, no final da entrevista coletiva concedida anteontem à Imprensa.

Se foi, menos um capítulo, na longa polémica que vem sendo discutida há alguns anos pelos órgãos ligados ao transporte no Estado, provavelmente foi o primeiro, pois o que até então vinha sendo feito somente poderia ser considerado como o ensaio de um posicionamento real. A sequência dos acontecimentos, a partir de agora, ficará condicionada ao parecer que será emitido pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que julgará a conveniência ou não da localização pretendida pelo Estado.

O secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, considera "tranquila" a aprovação, não admitindo a hipótese por ele considerada pessimista de que o DNER vete a proposta do Governo do Estado. Se isto acontecer, não deverá se constituir em surpresa, já que recentemente o órgão para ter verba suficiente para a conclusão da ponte Artur Carlos Gerhardt dos Santos, transferiu parte dos recursos de Cr\$ 450 milhões alocados pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos para a execução da terceira ligação que será a feita pelo Estado, para aquela obra.

ESTAÇÃO DE BONDES

Depois que os serviços de bondes de Vitória foram extintos, a antiga Praça do Quartel, atual Misael Pena, foi transformada em estação de ônibus da Viação Itapemirim, até que providências fossem tomadas para a localização definitiva da rodoviária. Mais de 15 anos depois, o que se viu foi a praça, aos poucos, se transformando em estação final de coletivos não só da Itapemirim, mas de todas as empresas que fazem o transporte intermunicipal e interestadual.

Vitória foi crescendo e as nuances de pequena capital que lhe eram características foram sendo substituídas por problemas urbanos e sociais, cujo termômetro mais preciso é, hoje, justamente, o ponto de ônibus da Misael Pena. Em 18 de junho de 1973, o vereador Carlos Alberto Viana Freire anunciava na Câmara que um projeto para a construção da estação rodoviária regional já estava sendo elaborado e que as obras começariam no final daquele ano.

A área seria, segundo o vereador, nas proximidades do Clube Náutico Brasil, com uma superfície de 23 mil metros quadrados. Pretendia Carlos Alberto que, a exemplo da estação rodoviária Novo Rio, a de Vitória estivesse paga em dois anos, através da construção de lojas no seu interior, que seriam alugadas, e do pagamento de taxas pelas empresas de ônibus que utilizassem o terminal.

MENÇÃO HONROSA

No início do ano de 1974, a Fundação dos Estacionamentos e Pontes de Vitória idealizou a construção de uma estação rodoviária, contratando os serviços de uma firma especializada para elaborar o projeto, que na época custou Cr\$ 150 mil, sendo por isso classificado como um dos mais caros do Estado. A obra seria executada com recursos e financiamentos garantidos pela cobrança de estacionamentos na cidade.

Com a extinção temporária das taxas cobradas nos estacionamentos, o plano foi engavetado, e somente em 1975, com a volta das áreas controladas pela Fundep, é que voltou a ser discutido. O plano inicial de construir a rodoviária nas proximidades do Náutico parece não ter sido levado muito a sério, pois o Governo do Estado criou um grupo de trabalho para estudar a sua futura localização, tendo o bairro de Campo Grande, em Cariacica, sido escolhido.

As edições de 14 de agosto de 1974 dos jornais da Capital anunciavam a suspensão das atividades na cobrança dos estacionamentos pagos da Fundep e com ela a idéia de que o terminal fosse construído na gestão do então prefeito Crisógono Teixeira da Cruz. Quase em seguida, no período de 04 a 30 de setembro do mesmo ano, o Conselho Estadual de Turismo realizava uma pesquisa que teve

como resultado a opinião geral de que havia uma "urgente necessidade de construção de uma nova estação rodoviária".

FUNDEP

Com a reativação dos estacionamentos pagos, que em tese serviriam para custear a obra, o diretor executivo da Fundep, Wallace Vieira Borges, anunciava em 7 de janeiro do ano passado que a construção teria início em junho ou julho do período, conforme planos do prefeito Setembrino Pelissari, entre o bairro de Bento Ferreira e a Ilha de Monte Belo. Os serviços absorveriam um investimento superior a Cr\$ 5 milhões e teriam duração estimada de 10 meses. Se tivesse realmente acontecido, a rodoviária estaria pronta no próximo mês.

A área pretendida, 36 mil metros quadrados, já havia sido desapropriada pela Prefeitura. Wallace Borges anunciou, na ocasião, que a definição do novo local havia demandado seis meses de trabalho conjunto da Fundep e PMV e que a verba de Cr\$ 5 milhões necessária à construção havia sido incluída no orçamento de 1976 do órgão que dirige. Em 17 de fevereiro do mesmo ano, durante uma reunião com empresários de ônibus do Estado, o prefeito Setembrino Pelissari, que na ocasião afirmou que o governador Elcio Álvares considerava a obra como "urgente e prioritária", definiu o seu início para antes de oito de setembro, data do aniversário da cidade.

REVOLTA

Sentindo-se prejudicados em seus interesses, os moradores de Bento Ferreira protestaram contra a decisão da PMV de construir o terminal naquele bairro, considerada por alguns setores da municipalidade como "irreversível", e conseguiram uma audiência com Setembrino Pelissari e depois com Elcio Álvares, que se comprometeram a reestudar o assunto. Eles alegavam que além da estrutura fundamentalmente residencial de Bento Ferreira, área de 36 mil metros quadrados pretendida para o terminal, seria ocupada por um bosque, segundo idéia do prefeito Crisógono Teixeira da Cruz.

Enquanto isso, a classe política se movimentava sugerindo novas opções à PMV, como foi o caso do líder da Arena na Assembléia, Walter De Prá, que apoiou a proposição do vereador José Manoel Nogueira de Miranda para que a rodoviária fosse construída em Goiabeiras, nas cercanias do aeroporto: Quase ao mesmo tempo, em 7 de maio do ano passado, o economista Arlindo Vilaschi manifestava sua opinião de que a rodoviária deveria se situar em Jardim América, nas proximidades do estádio Engenheiro Araripe, ao mesmo tempo em que anunciava a possibilidade do estabelecimento de um consórcio entre prefeituras para a execução da obra.

Esta proposição, feita na época em que Vilaschi ainda integrava os quadros da Secretaria do Planejamento, tomou corpo ao se inserir na Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana da Grande Vitória quando o economista passou a diretor-técnico da Fundação Jones dos Santos Neves. Posteriormente o local em referência foi citado no Diário Oficial como sendo de interesse público, etapa anterior à sua desapropriação.

DEPENDÊNCIA

Paralelamente à divulgação destas intenções, "uma fonte da Prefeitura de Vitória" informava no dia 30 de abril que se a rodoviária não fosse construída na Capital, a Viação Itapemirim teria que fazer um acordo com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, pois o contrato de concessão para a exploração das linhas especificava o início ou fim do percurso como sendo Vitória, de modo que o coletivo que viesse de outro estado e desembarcasse seus passageiros em Jardim América, por exemplo, não faria o percurso exigido pelo DNER.

A mesma fonte afirmava haver "um empenho muito grande" em manter em Vitória um terminal rodoviário, "dando oportunidade à Itapemirim, empresa que praticamente mantém o monopólio do transporte interestadual no Espírito Santo, de cumprir o seu contrato com o Governo". Para surpresa talvez, dessa fonte, a localização da rodoviária foi vela-

damente anunciada para Jardim América quando o prefeito Setembrino Pelissari disse que o assunto havia passado para a Secretaria do Planejamento, de onde havia saído a Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana, que estipulava aquele bairro como a melhor opção.

E foi a Seplan, através do economista Arlindo Vilaschi, que em junho passado, evidenciando a proximidade da área contígua ao estádio Engenheiro Araripe com os acessos da ponte Artur Carlos Gerhardt Santos, e especulando que o número de passageiros com destino a Vila Velha e Cariacica que utilizam a Misael Pena seria maior que os que chegassem a Vitória, que justificou no dia 9 daquele mês, a localização em Jardim América.

GRUPO DE TRABALHO

A declaração antecedeu uma outra, formulada pelo secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, de que um grupo de trabalho seria criado para elaborar os estudos relativos à nova estação. A comissão, então já formada, no dia cinco do mês seguinte não sabia dizer quando os estudos começavam exatamente. Na verdade, só tiveram início em 4 de agosto, para em 11 de setembro o secretário Belmiro Teixeira divulgar que as obras começariam até abril deste ano, ou seja, até o próximo mês.

A informação talvez tenha surtido os efeitos esperados por vir logo em seguida ao término de uma pesquisa de origem e destino de passageiros feita por alunos da Ufes, através do Projeto Rondon, que levantou dados entre 15 mil pessoas. Das informações coletadas sobre o assunto e divulgadas anteontem, soube-se que 65,6% das pessoas que embarcavam ou desembarcavam no terminal da Misael Pena se destinavam a Vitória e que 47% tinham o Centro da Capital como objetivo.

Antes do final do ano o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e o Governo do Estado firmavam convênio por meio do qual o terminal foi beneficiado com a verba de Cr\$ 1 milhão para a execução dos projetos. Mas no dia 29 de janeiro deste ano, perguntado sobre os prazos de construção, o secretário Belmiro Teixeira o estabeleceu em "até o final deste semestre", enquanto na área da Fundação Jones dos Santos Neves um estudo de localização e dimensionamento era feito.

REFORMAS

Foi então que a Fundep reapareceu, anunciando reformas no atual terminal da praça Misael Pena, para fazer frente à caótica situação que ali se configura, recebendo de pronto a adesão do governador Elcio Álvares, e de Arlindo Vilaschi. A mesma opinião, contudo, não foi partilhada pelos moradores da área, que viram na intenção um meio de adiar a construção da nova rodoviária e prolongar os problemas que enfrentam com a permanência da atual.

A situação evoluiu de uma tal forma que o Serviço Social do Comércio e o Colégio Americano apoiaram um movimento iniciado pela população e que levou até o governador um memorial contendo assinturas contra o projeto. Elcio Álvares, depois de receber alguns moradores, anunciou o seu veto ao plano, por considerá-lo "absurdo e uma violência à população", ao mesmo tempo em que divulgou um outro, que lhe teria sido apresentado pela Fundação Jones dos Santos Neves com algumas sugestões para minorar os problemas da praça.

Enquanto os planos da Fundep eram o da construção de um telhado cobrindo quase toda a área e mais duas plataformas para atender ao desembarque e embarque interestaduais, as reformas preconizadas por Elcio Álvares davam conta da criação de um pátio de estacionamento onde atualmente se situa um ponto de táxi, no Parque Moscoso, e da reformulação do trânsito de veículos naquela região, com a finalidade de não prejudicar as atividades do Sesc, Corpo de Bombeiros, Hospital São José e outros.

A repercussão do anúncio do governador revelou algumas particularidades interessantes: o secretário Belmiro desconhecia o assunto, demonstrando o grau de participação de sua Secretaria nas obras informadas por Elcio Álvares.