

ESPIRITO SANTO

Estação rodoviária será na Ilha do Príncipe

Em entrevista coletiva concedida ontem à tarde à imprensa, o secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, anunciou a construção da nova estação rodoviária da Grande Vitória no aterro da Ilha do Príncipe, conforme estudos feitos pela Fundação Jones dos Santos Neves.

A localização, que está condicionada à aprovação pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, surpreendeu a todos os observadores, porque o Governo já havia destacado uma área situada nas proximidades do estádio da Desportiva Ferroviária, em Jardim América, para a construção, considerando-a inclusive como de interesse público.

A nova rodoviária deverá ocupar uma área de 50 mil metros quadrados e se situará em local onde futuramente poderão ser acoplados os terminais ferroviário e aquaviário. Depois do parecer do DNER sobre a definição, se passará à execução do ante-projeto, que estipulará os custos do empreendimento, vindo em seguida o projeto. O prazo para início das obras — que deverão ter duração de 15 meses — foi definido como sendo “o segundo semestre deste ano”.

O secretário de Comunicação Social, José Carlos Monjardim Cavalcanti, abriu a entrevista coletiva que começou com um atraso de 90 minutos desculpendo-se pelo horário não ter sido cumprido e em seguida teve a palavra o secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, que teceu algumas considerações preliminares sobre o assunto em pauta.

Segundo Belmiro, o convênio que foi assinado entre o Estado, o DNER e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, que alocou Cr\$ 1 milhão para a execução do projeto de localização e dimensionamento da rodoviária, foi o primeiro posicionamento formal que conduzirá à implantação do terminal.

Isso porque, com a participação financeira do DNER, o Estado se viu obrigado a executar tais estudos, em que não caberia a análise de apenas uma área para a localização da rodoviária, como vinha sendo pretendido para o terreno contíguo ao estádio da Desportiva Ferroviária, mas a de outras opções. Também por força do convênio, o Governo terá de seguir as diretrizes traçadas pelo órgão para a implantação de terminais rodoviários em todo o País.

MACRO-AREAS

O diretor técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi, anunciou que três macro-áreas foram examinadas para se chegar à escolha do aterro da Ilha do Príncipe, que eram a Norte, a Central e a Sul, servindo Vitória como ponto de referência para a orientação dos locais.

A Norte se estendia de Carapina a Goiabeiras, a Centro era o próprio Centro da Capital e a Sul ficava entre Jardim América e o trevo da BR-262 com a BR-101. A primeira foi descartada logo de início por dar origem a uma série de problemas caso fosse a escolhida, como o aumento do tempo de viagem — e da passagem, em consequência —, e por não estar dentro do processo de ordenamento urbano da Grande Vitória.

Foi eliminada também a proposição de duas rodoviárias, uma ao Sul e outra ao Norte, por apresentarem os mesmos inconvenientes operacionais. Finalmente, para efeito de exame, foram estudadas as macro-áreas Centro e Sul, mesmo porque lhes foram favoráveis os indicadores percentuais obtidos após uma pesquisa feita pela FJSN, sobre a origem e destino dos usuários do atual terminal de embarque da praça Misael Pena.

Soube-se, por exemplo, que 65,6% das pessoas que embarcavam ou desembarcavam naquele local com destino ao interior ou outros Estados tinham Vitória como ponto de saída ou 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.

Na pesquisa, ficou comprovado ainda que os objetivos das viagens feitas pelos usuários tinham

tratamento de saúde como maioria esmagadora, frente a outros itens como trabalho e lazer. Os números indicam ainda que dos 11.400 passageiros que se utilizam do terminal da Misael Pena em média, diariamente, 3.500 saem ou chegam até aquele local a pé.

Assim, ao mesmo tempo em que se desconsiderou a macro-área Norte, estudou-se mais atentamente as micro-áreas contidas ao Sul e Centro. Ao Sul estavam configuradas a Zebulândia, o trevo onde se encontrava um armazém de Orlando Guimarães, proximidades da Boite Vagalume e a área contígua ao estádio da Desportiva, todas elas em Cariacica. Ao Norte foram examinados os aterros da Ilha do Príncipe e da Praia do Canto, feitos pela Comdusa.

Para Belmiro Teixeira, o aterro da Praia do Canto já tem uma utilização que seria incompatível com o funcionamento de uma rodoviária, restando assim somente a opção aterro da Ilha do Príncipe. Os motivos alegados para o reposicionamento do Governo em desconsiderar a área da Desportiva — que contava com preferência dos técnicos — foi de que o primeiro local tinha duas grandes vantagens à sua frente, quais sejam o de pertencer ao Estado e de não incluir muitos fatores que pudessem impedir ou limitar um planejamento.

Definida a macro-área, falta agora situar a exata localização da rodoviária, que, de acordo com o secretário do Interior e dos Transportes, deverá ser instalada onde atualmente se ergue o canteiro de obras da Sergen, que executa a segunda ponte e uma área pertencente à Telest. Os custos ainda não foram estipulados, mas o serão quando o ante-projeto for realizado, caso a localização, que já está definida, não seja aprovada pelo DNER.

Depois disso será feito o projeto propriamente dito, que determinará as demais características gerais da obra. No convênio que foi assinado entre o Estado, a EBTU e o DNER, além do Cr\$ 1 milhão destinado a esta parte, se inscreve uma intenção de que os dois órgãos contribuam cada um com Cr\$ 10 milhões para o empreendimento, além de quantia que também deverá ser destacada pelo Governo Estadual.

Belmiro Teixeira, em entrevistas anteriores, havia previsto o começo das obras primeiramente para 15 de maio, data que foi posteriormente mudada para “até o final do primeiro semestre”. Seguindo o mesmo procedimento e calculado em bases igualmente realísticas, o secretário disse que se deve esperar o início da obra para o segundo semestre.

A rodoviária, que deverá seguir o manual editado pelo DNER, que estabelece parâmetros para a construção de terminais em todo o País, somente terá sua capacidade de receber e despachar passageiros, saturada em 1992, quando deverá apresentar um movimento diário de 2 a 3 mil partidas, número que está atualmente situado em 500 a 800, o que faz com que o ponto de ônibus da praça Misael Pena se configure na categoria B do Departamento.

A iniciativa de construção ainda não foi definida se será pela utilização de capital particular ou pelo próprio Estado. A exploração do terminal é que estará a cargo do órgão que tem poder de concessão de linhas para as empresas, conforme consta no manual do Departamento de Estradas de Rodagem.

Belmiro Teixeira comentou as melhorias no terminal de ônibus da praça Misael Pena, anunciado pelo governador Elcio Alvares, repetindo palavras anteriores, como “não serão executadas pela Secretaria do Interior e dos Transportes”. Arlindo Vilaschi limitou-se a dizer que enviou ao titular do Governo uma proposta com quatro alternativas para as melhorias.

“Não creio em milagres” foi outro comentário formulado pelo secretário do Interior e dos Transportes sobre o assunto, que completou dizendo que tudo o que for feito na Misael Pena nunca fará com que o que ali existente apresente pelo menos um atendimento razoável.

O secretário disse ainda que o projeto da rodoviária elaborado há alguns anos pela Fundação dos Estacionamentos e Pontes de Vitória “provavelmente” não será utilizado para a construção, o que se traduz no fato de que a verba necessária à sua execução de Cr\$ 120 mil, na época, foi perdida.