

Rodoviária será na Ilha do Príncipe

O Terminal Rodoviário de Passageiros da Grande Vitória será construído na Ilha do Príncipe, ocupando área da Comdusa, de 600 mil metros quadrados, situada entre a garagem da Teléstee e o canteiro de obras da segunda ponte. Em 15 meses, contados a partir do início das obras — não definido — o terminal entrará em operação.

Segundo a Fundação Jones dos Santos Neves, foram estudadas três macrorregiões, uma ao Norte, em Carapina, outra central, na área urbanizada de Vitória e outra ao Sul, do trevo da BR-262 até Jardim América, tendo sido escolhida a área central, mais precisamente na Ilha do Príncipe por ser a região de mais fácil acesso à aglomeração urbana.

De acordo com Belmiro Teixeira Pimenta, secretário do Interior e Transportes, os estudos da FJSN serão agora apreciados pelo 17.º Distrito do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, para posterior apreciação no Rio de Janeiro onde a escolha será homologada. Definido o assunto, será executado o anteprojeto, para definição de custos, a serem cobertos com recursos do Governo Estadual, DNER e Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU).

Belmiro destacou também que os estudos de dimensionamento da rodoviária prevêem de 500 a 800 partidas diárias de coletivos, devendo o terminal atingir seu ponto de saturação em 1992, quando a média será de 2 mil a 2.200 partidas diárias, salientando que a segunda ponte é fator fundamental para que o terminal seja construído na Ilha do Príncipe, embora nos estudos de localização fosse aventada a hipótese de não execução da obra.

ESTUDOS

Partindo de três opções, uma ao Sul, outra ao Norte e a terceira alternativa central, a FJSN elaborou seus estudos dentro de um esquema visando a excluir uma a uma as áreas que viessem a ser consideradas como impróprias para a localização do terminal — estudados os pontos negativos e as possibilidades positivas da região analisada.

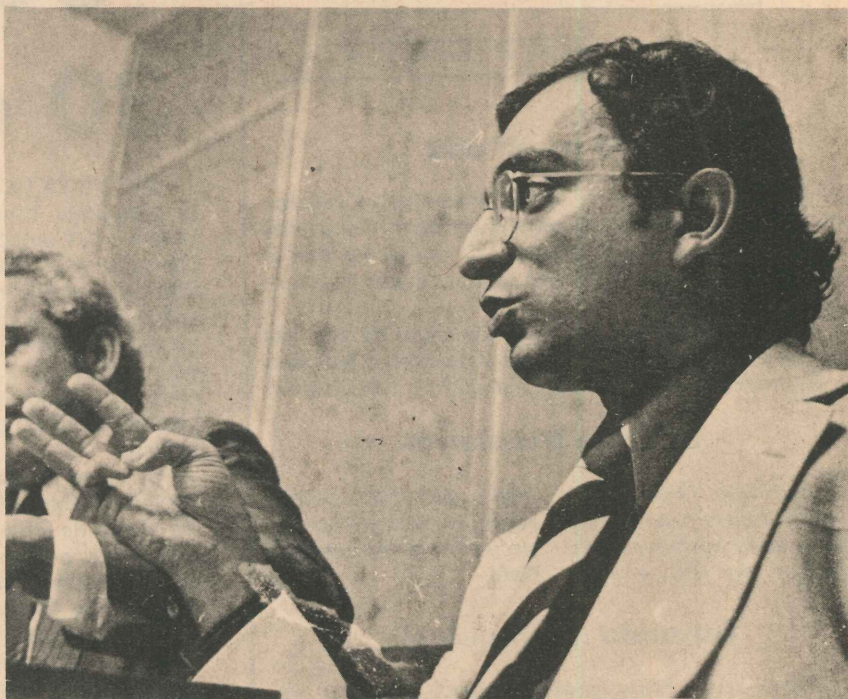
Com tal princípio foi analisada a macrorregião Norte, logo de início excluída tendo em vista que as perspectivas de expansão demográfica da região demonstram que, mesmo desviando todo o incremento populacional previsto para a aglomeração nos próximos 15 anos para o Norte e Este não teria deslocado para lá, o centro de gravidade das viagens. Isto consolida as vantagens do Centro-Sul também para o futuro previsível.

Por outro lado a própria natureza dos serviços prestados pelo terminal é centralizante, na medida em que sua principal função é facilitar o agrupamento dos que partem e a distribuição dos que chegam à aglomeração. Como 47 por cento dos usuários têm origem ou destino na zona I — Centro de Vitória — sendo que toda a Ilha soma cerca de 67 por cento, ficando 10 por cento e 14 por cento, respectivamente, para Vila Velha e Cariacica, parece mais lógico colocar o Terminal na região Centro-Sul e distribuir os usuários que se destinam às regiões periféricas, pelo próprio sistema de transporte coletivo existente. Como este converge para a Ilha, não serão necessárias grandes alterações, o que, certamente, seria exigido no caso de localização periférica”.

CRITÉRIOS

Afastada a possibilidade de que o terminal viesse a ser construído ao Norte, a FJSN centralizou seus estudos na macroárea Centro e na macroárea Sul, para escolha do terreno, levando-se em conta os critérios de melhor acessibilidade, menor custo de desapropriação/aquisição de construção, compatibilidade com a área urbana e compatibilidade com obras de infraestrutura urbana.

Dividindo a macroárea Centro em duas zonas — uma central da cidade e outra na periferia — a Fundação chegou a



Belmiro e Villaschi mostraram os motivos da opção pela Ilha do Príncipe

conclusão de que, no Centro, seriam poucas as opções de escolha, “visto que a zona I é justamente o centro principal da Aglomeração, sendo, por isto, já bastante congestionada. E os vazios existentes na Zona II pertencem a áreas a serem preservadas “de acordo com planos governamentais (principalmente aterros da Comdusa, como os próximos à avenida Nossa Senhora dos Navegantes).

— Entretanto, apesar de todo o congestionamento existente na macrorregião Centro e das poucas opções viáveis de terrenos disponíveis, existe uma área, tirada ao mar através de aterro realizado pela Comdusa, entre a Ilha de Vitória e a Ilha do Príncipe. Esta área, que deverá ser objeto de um Plano de Urbanização, situa-se em local privilegiado, encontra-se totalmente vazia e mede aproximadamente 500.000 metros quadrados”.

ÁREAS

Ressalta a FJSN que “localizada próxima ao centro principal da Ilha de Vitória e dos espaços de certa forma densamente ocupados do Continente Sul, ela, apesar de sofrer efeitos do congestionamento do centro principal, terá estes mesmos efeitos minimizados com a implantação dos projetos viários previstos. Como os acessos à segunda ponte, no lado de Vitória, ainda não estão definidos, mas serão implantados na área, existe a possibilidade de sua compatibilização com os acessos ao Terminal obtendo-se, assim, uma distribuição adequada do tráfego do terminal no sistema viário.

Segundo a Fundação, “a localização do terreno permite que a distribuição do tráfego gerado pelo terminal (usuários, operadores, administradores e acompanhantes, seja feita sem superposição do tráfego nas vias de acesso. Assim sendo, três acessos terão importância fundamental no sistema: o que liga a área ao centro principal, onde serão alocadas as viagens com origem-destino no centro de Vitória e Norte; o que liga a área ao Continente Sul, onde serão alocadas as viagens para os municípios de Vila Velha, Cariacica e Viana e o que liga o área à avenida Serafim Derenze, certamente uma boa opção para os que têm origem-destino no Continente Norte”.

Mesmo tendo constatado ser a área localizada na Ilha do Príncipe ideal para a construção do Terminal, a Fundação estudou também cinco terrenos na alternativa Sul, tendo logo de início excluído a escolha de quatro deles, justificando que “com a implementação do projeto dos acessos à segunda ponte, pelo DNER, torna-se impraticável escolha dos quatro

terrenos listados, uma vez que eles se situam próximos a entroncamentos importantes previstos no projeto e a construção de um terminal de passageiros em quaisquer destes terrenos levaria a profundas mudanças no projeto dos acessos tornando-se, portanto, inviável sua localização”.

DEFINIÇÃO

Baseada em vários fatores, a FJSN concentrou seus estudos ao Sul em um terreno localizado atrás do Estádio Engenheiro Araripe, em Jardim América, “que permite fácil acesso tanto à BR-262 como a futura ligação da rodovia Carlos Lindenberg à segunda ponte, sem muitas alterações do projeto original “Outro ponto fundamental foi a de que o terreno mede aproximadamente 105 mil metros quadrados, “sendo desta forma suficiente para acomodar o terminal, tanto na sua fase inicial como nas ampliações previstas”.

Concluiu ainda a fundação que o terreno “leva também a vantagem de ser próximo do centro de Vitória, para onde convergem a maioria das viagens com origem-destino ao terminal, próximo também a Vila Velha, dentro de Cariacica, tendo também “boas condições de acesso às diversas zonas de aglomeração pois está situado próximo a um dos mais importantes entroncamentos do sistema viário urbano.

Num confronto entre as duas áreas mais apropriadas, em Jardim América e na Ilha do Príncipe, a FJSN constatou que do “ponto de vista de atendimento ao usuário ao operador e ao planejamento urbano, os dois terrenos se equivalem, pois além de serem próximos fisicamente, eles têm uma localização que permite a operação do terminal dentro de sua função centralizadora”. Todavia, após a análise dos aspectos de custos e prazos para implantação, a escolha recaiu para a Ilha do Príncipe, mesmo porque “a possibilidade de ser implantado um plano de urbanização da área como um todo, que leva em conta as funções e necessidades do terminal, apresenta contraste marcante com a área ao Sul, cuja vizinhança tem sua ocupação e sistema viário já definidos”.

O terminal é caracterizado como da categoria C — dentro dos critérios do DNER — e, segundo Belmiro Teixeira, existe a possibilidade de que sejam alocados recursos no próprio DNER (Cr\$ 10 milhões) e na EBTU, também de Cr\$ 10 milhões para a execução da obra, que levará cerca de 15 meses, a partir de seu início, para conclusão.