

Planejamento não divulga dados sobre rodoviária

Apesar da Fundação Jones Santos Neves já ter recebido os dados processados eletronicamente referentes à pesquisa de origem e destino de veículos feita com a finalidade de colher subsídios para a definição de localização da nova rodoviária da Grande Vitória, nada de concreto pode ser anunciado ainda ontem sobre o assunto.

Os técnicos da Fundação irão agora, a partir das informações que dispõem e das que esperam receber hoje do Prodest, de forma mais agrupada, desenvolver uma série de estudos com a finalidade de estabelecer o local do terminal. Isso deverá demorar de 30 a 45 dias, sendo então o resultado enviado à Secretaria do Interior e dos Transportes, para execução.

A pesquisa, realizada por universitários da Ufes e coordenada por técnicos da FJSN, está terminada e os dados foram remetidos para processamento no Prodeste, o que demorou algum tempo para ser concluído tendo em vista diversos problemas surgidos com o computador e que originaram o envio dos dados para o Rio de Janeiro.

RETROSPECTO

Fazendo um retrospecto dos fatos que envolveram a idéia de construção da nova rodoviária da Grande Vitória, o secretário do Interior e dos Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, afirmou que "o Estado, por sua iniciativa e sentindo que o terminal da praça Misael Pena não tinha condições de atender à população, tomou as medidas visando a sua substituição". Isso contudo, não ocorreu antes que o problema tivesse imediatos reflexos junto à opinião pública.

O primeiro foi elaborado pelo arquiteto M. Roberto, que precedeu a **Proposta de Ordenamento da Aglomeração Urbana da Grande Vitória**, realizado pela Secretaria do Planejamento, em que até mesmo a área de Jardim América — próxima do estádio da Desportiva Ferroviária — foi apontada como local mais propício à efetivação do plano.

A partir da fase de estudos específicos, o Governo Estadual fez, por intermédio da Fundação Jones Santos Neves, uma pesquisa de origem e destino, que, segundo Belmiro, coincidiu com a elaboração por parte do DNER das normas para construção e operação de terminais rodoviários que estivessem ligados à rede rodoviária nacional.

Estas normas foram divulgadas simultaneamente com a assinatura de um convênio entre o Estado e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em que este órgão se comprometia a destinar Cr\$ 1 milhão a Fundo Perdido para os serviços de anteprojeto e projeto da rodoviária.

Essas normas são, de acordo com Belmiro Pimenta, "de caráter experimental", podendo ser modificadas a partir da experiência que se adquirir na construção de novos terminais. O secretário assinala que a contribuição das normas foi razoável, mas que não esgota tudo em relação ao assunto, sendo, no entanto, uma medida "agressiva", que acrescentou bastante ao que antes existia.

PADRONIZAÇÃO

As rodoviárias que forem construídas e que estiverem sendo utilizadas por coletivos de linhas interestaduais ou internacionais em todo o País serão padronizadas em cinco

tipos. O modelo A será constituído para os locais em que existirem mais de 800 partidas diárias de ônibus; o B, para os situados entre 500 e 800; o C para os que estiverem compreendidos entre 250 e 500. O D ficará com 200 a 250 e o E com 200 ou abaixo desse número.

Isso significa que o futuro terminal rodoviário da Grande Vitória terá as proporções e características ditadas em função do movimento atual de chegada e saída de coletivos da estação da Praça Misael Pena. Estas características são correspondentes a cada um dos tipos relacionados pelo DNER.

EXIGÊNCIAS

A construção de um terminal rodoviário, segundo os padrões do órgão, exige que as seguintes etapas sejam cumpridas: estudos de projeção de demanda e de localização, avaliação econômico-financeira, aquisição de área, projeto básico, definição do regime de construção e ampliação, construção propriamente dita e organização administrativa de funcionamento.

Parece que, no caso da rodoviária de Vitória, somente o primeiro item foi cumprido, já que somente a pesquisa de origem e destino feita pela Fundação Jones Santos Neves foi concluída embora não tendo sido entregue à Secretaria do Interior e dos Transportes os resultados finais.

Qualquer que seja a localização da rodoviária, esta deverá ficar em local que harmonize a sua construção com o planejamento urbano e com o sistema viário local, para que seja atendidos os interesses dos passageiros e das transportadoras que irão operar no terminal.

O manual do DNER estabelece ainda os critérios a serem seguidos para a instalação de lojas comerciais nas rodoviárias. Isto também será feito seguindo-se a padronização, sendo que o tipo A poderá conter as seguintes atividades: restaurante, lanchonete, café de balcão, banca de jornais e revistas, farmácia, lojas de artigos regionais e bijuterias, barbearia, engraxate, livreria, agência de turismo, locadora de automóveis e agência bancária.

Até agora, as únicas cidades do País onde o Departamento assinou convênios para aplicação de recursos e orientação de obras foram Vitória e Florianópolis, em Santa Catarina. Ou terminal que será construído no Estado, assim, somente depende para o seu enquadramento nas categorias previstas pelo órgão, dos dados coletados na pesquisa da Fundação Jones Santos Neves.

A pesquisa feita estabelece que o atual terminal da praça Misael Pena apresenta um movimento de 400 veículos em média diariamente. Isso corresponde a 200 saídas a cada dia, o que de acordo com o manual de 300 páginas do DNER, enquadraria as necessidades capixabas nas categorias D ou E.

Entretanto, estes dados não serão utilizados de forma imediata, já que assim se poderia prever o modelo, características e dimensões da futura construção. O movimento será projetado para um horizonte de 10 anos, o que se fará levando em consideração as tendências atuais de polarização populacional no Espírito Santo e daí prevenindo-se, então, qual o melhor tamanho para a rodoviária, assim como localização.