

Trânsito caótico estrangula o centro da cidade

Jacqueline Victória

A Avenida Jerônimo Monteiro tem 1.800 metros de extensão e é passagem obrigatória para quem entra na capital e se destina ao Norte ou Sul do Estado. Ali aloja-se o pólo administrativo e financeiro da cidade e o maior comércio, levando milhares de pessoas diariamente ao local. Sua capacidade ideal é de 300 veículos em movimento, em velocidade de 60 km e distância de 18 metros entre os carros, de acordo com as normas de trânsito. Mas a Jerônimo Monteiro abriga um trânsito estrangulado, com mais de 1.200 veículos em movimento, provocando constantemente um caos no tráfego em todo o centro de Vitória. Soluções, só paliativas, como o estacionamento rotativo que será implantado.

Vitória é um exemplo de que nem sempre se pode levar vantagem em tudo. A cidade é privilegiada. Tem um aeroporto com tráfego para todo o país, uma rodoviária que não oferece conforto mas atende à demanda, um porto que traz benefícios econômicos ao Estado, e ao Norte, siderúrgicas que elevam o índice de emprego.

Mas isso tudo também foi responsável, direta ou indiretamente, pelo caos no trânsito do centro da capital. Próximo ao mar e junto à montanha, é por ali que passa, obrigatoriamente, todo o tráfego de veículos que entram e saem da cidade servindo de corredor para o Norte e Sul do Estado e para outras regiões do país. O Centro recebe hoje um volume de veículos tão grande que nenhum órgão se dispôs a calcular com precisão o seu número. Apenas a Companhia de Trânsito do 1º BPM informou que em 1991, até novembro, a frota circulante foi de 152.589, número que o próprio Detran contesta.

O diretor do Detran, Salvador Bonomo, informou que somente em Vitória a frota de veículos cadastrados em 91 foi de 88.593 e na Grande Vitória, 158.908. "Imagine o número de veículos circulando dentro da cidade, com placas de fora, e também os que fazem da capital uma passarela para ir para o Norte e o Sul do Estado. O número é muito maior", afirma. Para fazer o levantamento e ter controle desses números o Detran baixou um decreto que obriga todos os proprietários de veículos com placas de outros Estados residentes no Estado a emplacarem o carro no Detran, a partir deste ano.

Atribuições

De fato, Bonomo acha que não precisa contar o número de veículos que circulam no centro de Vitória. A situação já foi diagnosticada e o caos no trânsito do Centro é grave e tende a piorar. O diretor do Detran deixa claro



Uma grande quantidade de pedestres e carros circulando em várias direções tumultua a avenida e o Centro

que o órgão não tem, de acordo com a legislação, nenhuma responsabilidade de executar projetos na área, pois é competência dos municípios implantar quaisquer projetos do trânsito nas vias sobre sua jurisdição.

O diretor não poupa críticas à Prefeitura de Vitória que, "por uma questão de acomodação", estaria deixando essa responsabilidade ao Detran. "Nem mesmo a energia semaforizada da administração municipal paga e o Detran vem assumindo este ônus. O mesmo acontece em Vila Velha, enquanto nos demais municípios do Estado são as prefeituras que bancam esta conta", reclama. No ano passado, no centro de Vitória, o órgão apenas implantou um novo semáforo na Avenida Getúlio Vargas, além das manutenções rotineiras.

Toma lá, dá cá

A competência viária de Vitória é da administração estadual, como admite o secretário municipal de Transporte, João Batista Canholato. "Historicamente quem sempre executou serviços de trânsito foi o Detran, mas vamos assumir estes serviços depois que o transporte for municipalizado", afirma. De qualquer forma, o secretário de Transporte disse que a PMV vai bancar essa parte do trânsito, "mas vamos reivindicar também que as multas do estacionamento rotativo sejam en-

viadas à Prefeitura", disse.

Canholato mostra-se preocupado com o trânsito do centro de Vitória e culpa, por sua vez, a Companhia de Trânsito, da Polícia Militar, por não fiscalizar o tráfego. "É um absurdo a forma como as pessoas estacionam nos locais proibidos, em cima das calçadas. Mas elas fazem isto porque sabem que não têm punição. Além do mais, as disciplinas do transporte de cargas e descargas são muitas, o que trava ainda mais o trânsito no centro da cidade".

Estacionamento

O único projeto para implantação a curto prazo hoje na PMV é o estacionamento rotativo. As 490 vagas hoje permitidas na área vão gerar 2.500 vagas, com os carros podendo estacionar por duas horas. Essa medida, segundo João Batista Canholato, é paliativa mas vai melhorar o tráfego. Quanto à fluidez dos veículos, ele acredita que será mais dinâmica. O secretário acha também "um absurdo" os motoristas ficarem, em velocidade reduzida, procurando pela cidade lugar para estacionar. Questionado sobre a possibilidade de haver maior número de veículos reduzindo a velocidade para encontrar um local permitido para estacionar, ele argumentou que "o estacionamento é rotativo e é pouco provável que isto aconteça".

O capitão Jaime Carlos De Angeli, comandante da Companhia de Trânsito, rebate a afirmação de que há falta de fiscalização. Mostrando números, disse que somente no mês de dezembro foram computadas 2.804 multas, de veículos estacionados em locais proibidos. "Nós ainda solicitamos aos guardas de trânsito que façam uma ação educativa e não saiam por aí canetando todo mundo. Se fôssemos multar todo mundo esses números seriam bem superiores", assinalou.

Na sua opinião, é preciso inverter o trânsito em algumas ruas, como solução imediata. "Já sugerimos inverter a mão da Avenida General Osório até a Beira-Mar, ligando a Rua Sete à Avenida General Osório. O trânsito na Avenida Jerônimo Monteiro, nas imediações da Praça Costa Pereira, é muito problemático. Essa solução é barata, porque não tem que construir vias ou derrubar casas", considera.

O estrangulamento do tráfego na Jerônimo Monteiro tende a se agravar, como prevê o capitão De Angeli. Analisou que a Avenida Jerônimo Monteiro não suporta mais o número de veículos que transitam por ela. "Só para se ter uma estimativa, a avenida tem 1.800 metros. Se os veículos andassem numa velocidade de 60 km com uma distância entre eles de 18 metros, teríamos uma média de 300 veículos em movimento, já que são três faixas.

Soluções só com ação conjunta

Vitória é muito exigida pelos municípios de Vila Velha (apesar da Terceira Ponte, que aliviou em parte o trânsito), Cariacica, Viana e Serra. Em função do centro de Vitória ser um pólo administrativo, financeiro e comercial, a área central também absorve um número grande de mão-de-obra, além dos pedestres e veículos de outros municípios que trafegam pelas vias. Esta aglomeração também causa tumulto, e o problema é diagnosticado por essas administrações municipais que, no entanto, agem de forma isolada, como deixam claro na "má vontade" da implantação da Região Metropolitana, que proporcionaria ações conjuntas de resolutividade nas diversas áreas.

A chefe da Divisão de Engenharia do Detran, Heloísa Nogueira, considera que as soluções específicas do centro de Vitória envolvem não só a PMV, mas passa pela criação da Região Metropolitana. Ações isoladas, na sua opinião, dificultam a solução do problema. Para o processo dessas ações outros segmentos deveriam colaborar, já que também são responsáveis, além das Prefeituras. Ela cita a CST, que tem um contingente grande de trabalhadores que circulam pelo Centro e o porto de Vitória, que acaba por atrapalhar o trânsito, devido ao movimento de cargas no local. Como soluções paliativas já definidas ela citou o Transcol e a Terceira Ponte.

Planejamento

O diretor do Detran apresenta também uma alternativa ao sistema de controle de tráfego na área central de Vitória, através de equipamentos de tecnologia mais avançada. Ele explicou que esses equipamentos facilitariam o monitoramento efetuado à distância pelo operador dos semáforos, tanto para os veículos quanto para os pedestres. Mas esse planejamento de melhoria da sincronização dos semáforos ainda continua no papel.

Em nível de planejamento técnico, somente o Instituto Jones Santos Neves (IJSN) tem trabalho realizado. Está em estudos um Plano de Desenvolvimento Metropolitano que prevê a situação do tráfego, o uso do solo e outros fatores até o ano 2.000. Ele dará uma previsão de como vai ficar Vitória, incluindo o trânsito no Centro.

Descentralização

O coordenador da equipe de Trans-

porte e Trânsito do IJSN, o engenheiro Érico Jenz Santos, com mestrado em Transporte, aponta que o caminho para tentar solucionar o estrangulamento do trânsito no centro da capital deve passar por três pontos: planejamento, implantação e operacionalização apoiada ao monitoramento. "Qualquer projeto que siga essas diretrizes tende a ter sucesso", disse. Considera, no entanto, que a conduta utilizada nos últimos anos é de ações isoladas, sem planejamento, ou planejamento após a execução dos serviços, e não há monitoramento, ou seja, não se fiscaliza. "Não existe um órgão na Grande Vitória que faça o acompanhamento na área depois de implantado um determinado projeto", frisou.

O congestionamento central de Vitória passa, como observa, pela centralização das atividades comerciais, administrativas e financeiras. "É preciso descentralizar essas atividades. O próprio Transcol mudou os hábitos de deslocamento dos usuários. A área central não dispõe de espaço para desenvolver ou ampliar o espaço físico. Esquema alternativo a curto-prazo, do tipo estacionamento rotativo, é bom, já que o tráfego deverá fluir melhor", ressalta. Mas adverte que descentralizar sem planejamento provocará um caos maior em outras regiões do município.

Até 1989 ainda se executou ações conjuntas. A partir daí, cada órgão passou a agir por conta própria. Cada órgão executa um projeto da forma que considera melhor, sem planejamento, e depois não o acompanha. O secretário municipal de Transporte João Batista Canholato, reclama que dos quebra-molas solicitados pelo Detran à PMV, todos são construídos, "mas o Detran não fiscaliza". Aponta que "a fiscalização no trânsito é precária". A direção do Detran não fica atrás e diz que "a PMV foge às suas responsabilidades com as sinalizações e o ordenamento das vias sob sua jurisdição".

Há falta de planejamento, tanto que a rodovia Serafim Derenzi, que deveria atender ao tráfego de veículos com destino ao Sul e Norte do Estado, perdeu completamente a sua característica, e aparenta ser apenas uma avenida de bairro, com casas em toda a sua extensão, escolas etc. Construída para diminuir o tráfego de Vitória, poucos motoristas, principalmente os de caminhões, fazem o contorno por ela.