

Coletivos da Grande Vitória são desconfortáveis

Rossini Amaral

Fundação elabora programa visando melhorar o transporte urbano

Dentro de mais algumas semanas, a Fundação Jones dos Santos Neves terá concluído o primeiro Programa de Ação Imediata em Transportes e Trânsito para a Grande Vitória, que deverá ser executado pelo Detran, Fundep e as prefeituras compreendidas nesta região. Muita coisa ainda não está definida neste sentido, porém procurou-se conhecer todo o trabalho desenvolvido pelo órgão, bem como as possíveis alternativas que o capixaba terá para se utilizar de melhores condições de trânsito e transportes nos centros urbanos, principalmente em Vitória.

Para responder as diversas indagações, a Fundação mobilizou vários técnicos, quase todos envolvidos direta ou indiretamente no trabalho de planejamento do sistema de transporte e trânsito da Grande Vitória. Algumas respostas, como as formuladas nos cinco primeiros itens, foram unificadas, pois entendeu-se tratar de assuntos em cadeia, como o seguinte:

Pergunta: É verdade que a Fundação tem um plano de ação imediata em transporte e trânsito em fase de conclusão? Quais foram os estudos que precederam este plano para a Grande Vitória? Com base em algum trabalho já efetuado pela Fundação, este órgão pode apresentar alguma proposta para o trânsito ou o transporte da Grande Vitória? Para a Fundação, Vitória, ou a Grande Vitória tem muitas alternativas para equacionar seus problemas de transporte? Quais? Qual o maior problema de trânsito e de transporte que existe na Grande Vitória, para a Fundação? Como resolvê-lo?

Resposta: — A Fundação Jones dos Santos Neves no momento desenvolve estudo no sentido de melhorar a curto prazo o sistema de transporte e trânsito

da Aglomeração Urbana da Grande Vitória. Por melhorias a curto prazo, são entendidas aquelas que são feitas no sistema de circulação urbana sem se basear em grandes obras viárias, mas procurando racionalizar o uso das vias já existentes. Observa-se que esse é o terceiro estudo de uma série iniciada quando da proposta de dinamização e ampliação do transporte aquaviário.

A implantação desta proposta, associada à conclusão da segunda ponte e a uma melhor utilização do sistema viário interno da Ilha deverão provocar benefícios substanciais na circulação de pessoas e bens, principalmente no centro de Vitória.

Agora, não se pode querer que essas sejam soluções definitivas (o grifo não é nosso) no tempo. É preciso que se atente para as propostas de desconcentração do crescimento da Aglomeração Urbana, através da consolidação/criação dos chamados Centros de Animação (dentre os quais se destacam de imediato Campo Grande, Vila Velha e Carapina).

Essas propostas de desconcentração do crescimento, são de mais longo alcance e procuram evitar a quase total dependência que têm os municípios da Grande Vitória quanto aos serviços que são ofertados com quase exclusividade pelo centro de Vitória.

Observa-se, então, que o problema de transporte e trânsito não pode ser visto isoladamente, mas sim como componente importante de um processo que envolve, dentre outros, o uso do solo e sua dinâmica intensidade. Visto desta maneira, não é possível vislumbrar os problemas de circulação de pessoas e bens em uma Aglomeração Urbana como a Grande Vitória solucionados simplesmente sob a ótica de obras de engenharia.

Os bondes foram retirados do centro da cidade porque atrapalhavam o trânsito de automóveis

P — Diz-se que o automóvel tem sido o principal causador dos problemas de trânsito, principalmente em Vitória. A Fundação concorda com esta afirmativa, e por que razão? Como classifica esta situação, como pretende equacioná-la?

R — Não deixa de ser uma fórmula simplista para explicar um problema mais complexo. A primeira vista a resposta está correta e os números estão aí para confirmar. Afinal, dos 50.000 veículos que passam na ponte Florentino Avids, 40.000,00 são automóveis, que transportam pouco mais do que 20 por cento das pessoas que atravessam aquela ponte.

Acontece que essa "irracionalidade" é o primeiro sintoma aparente de um problema que tem suas raízes, dentre outras, a) No crescimento desordenado da Aglomeração Urbana, baseado no surgimento de loteamentos desconexos voltados geralmente para a especulação imobiliária; b) Na própria "febre" automobilística que passou pelo País, principalmente após a II Guerra Mundial, que fez com que o grande privilegiado das obras públicas fosse ele, o automóvel, em nome de quem foi totalmente esquecido tudo o que pudesse ser dito e feito em termos de transporte de massa.

Aqui na Grande Vitória mesmo, temos alguns exemplos. Em última instância, os bondes foram retirados do centro da cidade porque "atrapalhavam" o trânsito de automóveis. E não faz muito tempo, falava-se na retirada do ônibus da Jerônimo Monteiro para facilitar o tráfego de automóveis.

Observa-se, então, que o problema tem raízes um pouco mais profundas.

Na realidade, não são os executivos tão luxuosos; os ônibus comuns é que são desconfortáveis

P — Os ônibus semi-executivos (fresquinhos) e os executivos (frescões) não seriam, no entender da Fundação, um meio de transporte discriminatório, já que todos deveriam ter condições de usá-los, mas apenas uma pequena parcela o tem, por possuir poder aquisitivo mais elevado?

R — Discriminatório é todo sistema

de transporte que privilegia uma classe social em detrimento de outra. Não existe para ele a chamada "solução de colete". O que a Fundação Jones dos Santos Neves propõe é a implantação de um sistema mais eficiente de transporte público e uma racionalização do crescimento da cidade como um todo.

Ora, grande parcela da população urbana é e continuará sendo por algum tempo majoritária e dependente do transporte de massa. Evidente que nossa preocupação tenha uma predominância nos investimentos e soluções destinadas a atender ao transporte de massa na área metropolitana. num país que luta desesperadamente para otimizar os recursos públicos e com uma experiência urbana recente, a ênfase sobre o planejamento do poder público é um ônus para as populações urbanas. Estas assistem a uma degradação do seu meio ambiente e testemunham um aumento perigoso de tensões devido a entrada em cena de um personagem que goza de especiais vantagens e proteções: o automóvel. Não se pensa com isso eliminar o automóvel, senão reduzir sua dependência e sua exclusividade, atendendo a uma conjuntura que o país atravessa, melhorando as condições de vida das cidades, devolvendo com isso o prazer de viver das pessoas — alguns casos reeducando-as e educando-as. Carlos Drummond de Andrade em Elegia Carioca, lamentava "Sou todo uma engenharia em movimento, já não tenho pernas: sou motor ligado pifado recalibrante projeto algarismo sigla perfuração na cidade código". Ao planejarmos para desenvolvermos as "pernas" por certo estaremos ajudando a se reconstruir as cidades e as gentes...

atividades como residências, comércio, indústria, a armazenagem e distribuição.

P — Considerando a situação econômica nacional e estadual, a Fundação recomendaria a construção da terceira ponte?

R — Os dados que temos disponíveis sobre o assunto são os resultados dos le-

— Os ônibus executivos que se proliferam na Grande Vitória, a fim de estimular o transporte de massa e reduzir o uso do automóvel, não são tão luxuosos. Os ônibus comuns — usados pela maioria da população — é que são desconfortáveis. Esta foi uma das considerações feitas pela Fundação Jones dos Santos Neves, que desenvolve um Programa de Ação Imediata em Trânsito e Transporte, através do qual vai propor alternativas para equacionar ou minimizar os grandes problemas enfrentados pelo capixaba nestes sistemas.

Os ônibus executivos são dotados geralmente de ar condicionado, música funcional, leitura a bordo e outros confortos, não transportando passageiros em pé. O preço, evidentemente, supera quase em três vezes os cobrados nos coletivos do tipo convencional — os chamados "queixos duros" — e por este motivo fogem completamente ao alcance da maior parte da população, cujo poder aquisitivo é baixo. Com certa razão, tais coletivos (executivos) são denominados seletivos,

pois se destinam a selecionar os usuários.

Para a Fundação Jones dos Santos Neves, no entanto, os executivos são frutos da conjuntura econômica nacional, atualmente enfrentando uma série de dificuldades em virtude da crise do petróleo no mercado mundial. Estes coletivos, observa o órgão, tanto os executivos quando os convencionais são discriminatórios, pois fazem parte de um sistema de serviço público, porém, "haverá quem não possa pagar dito preço" pela utilização/aquisição do bem ou serviço.

A FJSN pondera, contudo, argumentando que os ônibus executivos e semi-executivos se destinam a conquistar pelo menos parte do mercado de utilização dos automóveis. "É preciso que se entenda que 80 por cento dos veículos em circulação (isto é, os automóveis), transportam 20 por cento da população. Se conseguirmos conquistar metade dos automobilistas (10 por cento) para os transportes coletivos, estaremos tirando cerca de 40 por cento dos veículos em circulação", enfatiza a Fundação.

R — Discriminatório é todo sistema que cobre um preço pela utilização/aquisição de um bem em serviço, já que sempre haverá quem não possa pagar dito preço. Agora, quanto aos ônibus executivos e semi-executivos, é preciso que se entenda que 80% dos veículos em circulação (isto é, os automóveis), transportam 20% da população. Se conseguirmos conquistar metade dos automobilistas (10%) para os transporte coletivos, estaremos tirando cerca de 40% dos veículos em circulação. Como essas são pessoas razoavelmente acostumadas às comodidades do automóvel, é preciso que lhes seja oferecido o algo mais da música funcional, leitura a bordo, etc..., para que o raciocínio seja posto em prática: De maneira global, o automóvel é muito mais discriminatório que estes ônibus. Na realidade, não são os executivos tão luxuosos; os ônibus comuns é que são desconfortáveis.

P — Qual o principal fator que gera os grandes problemas do transporte de massa da Grande Vitória, como por exemplo o excesso de lotação dos ônibus?

R — Mais uma vez, talvez valha a pena tentar simplificar as coisas. Aqui vão algumas razões: excessiva concentração de serviços e de empregos; coincidência de horários da maioria das atividades (escola, comércio, indústria, etc.); dispersão espacial da população; — sistema viário precário, principalmente nos bairros periféricos e com poucas ou em alguns casos sem nenhuma alternativa; ou em outras palavras: modificações dos fatores de mobilidade populacional urbana resultando impacto sobre a distribuição espacial das

sobre o assunto são os resultados dos levantamentos feitos pela Figueiredo Ferraz, contratada pelo Estado para os Estudos de Localização, Viabilidade e Projeto Básico da 3ª ligação entre Vitória e o Continente Sul.

Dentre esses retiramos os seguintes:

— “O empreendimento redundará em uma redução estimada da ordem de Cr\$ 7.000.000,00 (sete milhões de cruzeiros) por ano, no momento dos custos operacionais das empresas de ônibus, o que certamente poderá ser revertido em benefício do usuário, seja sob a forma de redução tarifária, seja através de melhoria na qualidade dos serviços prestados;

— A entrada em operação de obra propiciará economia da ordem de 20.000.000 (vinte milhões) de horas por ano para os usuários de coletivos, o que representará uma possibilidade real de uso alternativo do tempo, quer para o lazer, quer para o aumento de renda proveniente do trabalho.

— O impacto do projeto sobre a economia nacional far-se-á sentir sobre um dos aspectos da economia mais sensíveis aos esforços de controle empreendido pelo Governo buscando o equilíbrio da Balança de Pagamento. Afinal, estima-se que a redução no consumo de gasolina devido a implantação da terceira ponte, será da ordem de 12.000.000 (doze milhões) de litros por ano. A este quantitativo deve ser somada a redução da ordem de 10.000.000 (dez milhões) de litros por ano no consumo de óleo diesel”.

Isso sem contar com o pedágio que deverá ser cobrado.