

Um plano de futuro para o transporte coletivo na G. Vitória. Vingará?

Depois de vários estudos inutilizados, promessas não cumpridas, declarações inócuas e algumas medidas paliativas, o sistema de transporte coletivo da Grande Vitória parece, agora, que sofrerá modificações profundas para se adequar às reais necessidades da população. Serão gastos Cr\$ 80 milhões somente na elaboração do Plano de Transporte Coletivo, denominado Transcol, para o qual já foram consultados 25 mil usuários de ônibus, de um total de 250 mil que deverão ser ouvidos. As primeiras mudanças no setor estão previstas, efetivamente, para daqui a três anos, mas antes disso algumas serão executadas.

Um dos principais objetivos das modificações projetadas para o sistema de transporte da Grande Vitória é evitar o colapso deste serviço a curto ou médio prazo. Não havendo nenhuma intervenção técnica e de planejamento neste setor, o Instituto Jones dos Santos Neves — que patrocina o Transcol — está convencido de que as deficiências e os problemas no serviço atingiriam a um ponto tal, que significaria o caos. Consequentemente, mais de 80% da população que depende dos coletivos seria brutalmente atingida, podendo desencadear várias reações em níveis incontrolláveis.

Outra preocupação oficial para a realização do Transcol está no fato do transporte coletivo, principalmente o de ônibus, se constituir num dos serviços mais exigidos pela população. Portanto, quanto maiores as deficiências neste serviço mais intensas e incontrolláveis a reação popular, a qual se serve dos ônibus tanto para atividades sócio, econômica e política. Além disso, o transporte é tido como fa-



Trânsito congestionado: cena cotidiana desafiada pelo projeto

tor gerador de desenvolvimento e equacionamento de problemas urbanos.

TRANSPORTE/ CONGESTIONAMENTO

A Comdusa, o Instituto Jones dos Santos Neves, Detran, Prefeitura de Vitória, e a Secretaria do Interior e dos Transportes, já chegaram a conclusão de que os ônibus concorrem, significativamente, para os congestionamentos diários do trânsito nas principais artérias do centro de Vitória. Principalmente as avenidas Jerônimo Monteiro e a Getúlio Vargas poderiam ter esse problema contornado, caso o sistema funcionasse de forma mais harmônica e ordenada.

Há, inclusive, proposta contida no Plano de Ação Imediata do Transporte e Trânsito da Grande Vitória (Paitt/GV), elaborado em 1978, defendendo a transformação da avenida Jerônimo Monteiro em pista exclusiva para o tráfego de ônibus. Isso poderá ser consolidado com o Transcol. De qualquer forma, no plano de mudanças atual não está previsto que continuem trafegando por aquela

artéria o volume de coletivos que existe hoje, o que somado aos automóveis e caminhões vem colocando a pista acima de seu limite máximo de utilização — 2.400 veículos por hora.

Para descongestionar o centro de Vitória, o Instituto Jones dos Santos Neves — órgão mais importante do governo estadual, em termos de planejamento urbano — vem acoplado, nos últimos anos, suas propostas em vários estudos integrados sobre a Grande Vitória. Os técnicos do instituto entendem que não adianta adotar medidas isoladas na capital, como ocorreu por diversas vezes, sem raciocinar que esta cidade faz parte e reflete uma situação existente nos cinco municípios da Grande Vitória.

Por isso mesmo, o Transcol deve refletir propostas defendidas no Plano de Estruturação do Espaço da Grande Vitória (PEE), feito em 1976; do Plano de Ação Imediata do Transporte e do Trânsito (Paitt) e dos Planos Diretores Urbanos dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, e da Serra.

Um plano de futuro para o transporte coletivo na G. Vitória. Vingará?



Os resultados destes documentos indicam, por exemplo, que o morador de Porto de Santana ou Flexal, no município de Cariacica, onde prevalece a população de baixo poder econômico, não deve continuar pagando mais caro pelo transporte do que paga os moradores da Praia do Canto, em Vitória, onde se concentra maior nível sócio e econômico.

O Transcol, segundo acreditam técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, deverá acabar com os pontos de estrangulamento do trânsito em Vitória, conseqüentemente com os congestionamentos diários, e tornar o sistema de transporte mais rápido, com seus horários mais regulares e passando a oferecer aos usuários padrão de qualidade satisfatório.

AS MUDANÇAS

De acordo com idéias e propostas já levantadas nos diferentes órgãos ligados ao setor de transporte da Grande Vitória, o Transcol deverá dar origem à criação de várias novas linhas de ônibus. Elas terão por objetivo interligar os municípios de Cariacica e Vila Velha, entre si, e também a Serra, com o passageiro pagando apenas uma tarifa, ao contrário do que ocorre atualmente.

Outra mudança a ser executada será a criação de linhas alimentadoras do sistema de transporte aquaviário, através da baía de Vitória. Também ao contrário do que existe hoje, essas linhas permitirão que os moradores dos bairros periféricos de Vila Velha e Cariacica se desloquem até Vitória podendo usar mais facilmente e rapidamente, as lanchas do aquaviário, e pagando, se

possível, uma tarifa mais barata em relação aos ônibus que fazem a ligação direta entre os dois municípios.

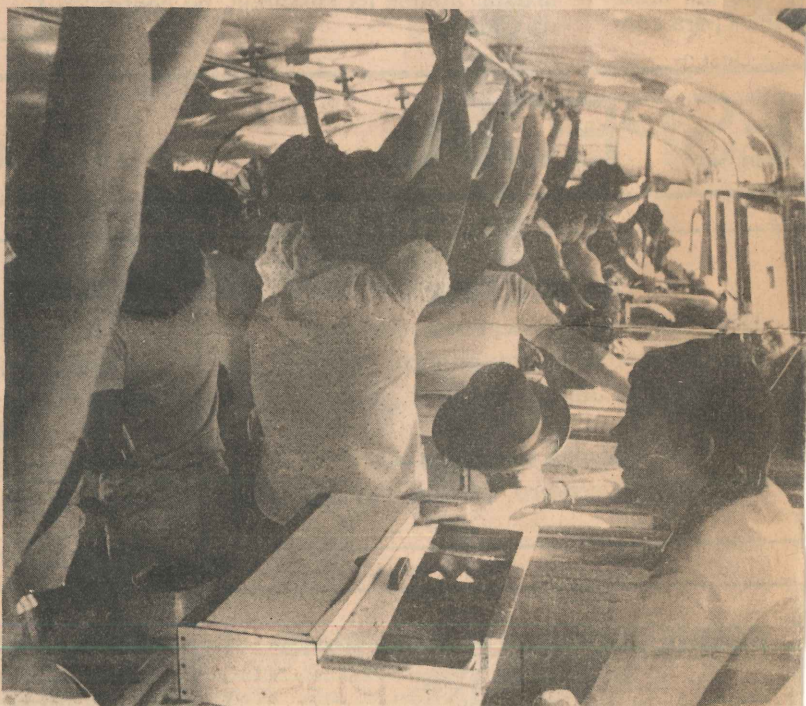
Uma dessas medidas de integração do transporte de ônibus com o sistema aquaviário está sendo colocada em concorrência pública, no município de Cariacica. A Prefeitura local publicou edital, para selecionar a empresa de ônibus que irá explorar a linha interligando os bairros de Porto de Santana e Flexal ao terminal aquaviário localizado naquela região.

Em Vitória, o Instituto Jones dos Santos Neves está estudando o remanejamento das linhas de ônibus da zona norte de Vitória, com seus ou mais veículos para que se integrem ao terminal aquaviário "Dom Bosco", localizado na avenida Beira Mar. Essa medida, embora não faça parte direta com o Transcol, sua execução será de forma a se adequar ao plano global de reestruturação e ordenamento do transporte

coletivo.

O Transcol deverá dar origem à criação de dois novos terminais de ônibus em Vitória: um na Ilha do Príncipe, imediações da rodoviária, e outro no Forte São João, possivelmente na rua Dom Bosco, ao lado do Colégio Salesiano. Os coletivos procedentes de Vila Velha, Cariacica e Viana não mais cruzariam o centro da Capital, e aqueles procedentes da zona Norte da Capital retornariam antes de atingir a Esplanada Capixaba.

A distância entre a Ilha do Príncipe e o Forte São João seria coberta por alguns ônibus de linhas circulares e do tipo articulado — com capacidade para quase 200 passageiros segundo propostas feitas. Essas e outras medidas, no entanto, somente serão viabilizadas no ano que vem, quando o Transcol entrará na fase de conclusão dos estudos e levantamentos que estão sendo feitos.



Coletivos superlotados: linhas circulares no centro e periferia como alternativas