



Os congestionamentos viraram rotina e a insegurança reina no trânsito que conta com sinalização precária

Vitória não conta com estudo para desafogar o trânsito

A)16981
Cristina D'Ávila

A insegurança reina no trânsito de Vitória. A sinalização é precária. Os congestionamentos viraram rotina na cidade, espremida entre o mar e a montanha. E os motoristas ainda têm fama de barbeiros. Nos últimos oito anos, nenhum estudo técnico sério foi realizado para desafogar a sobrecarga de veículos na ilha, rota de passagem principal interligando os demais municípios da Grande Vitória.

Enquanto isso, a opinião pública vive cercada por promessas de que a construção de túneis, uma quarta ponte ligando Vila Velha a Vitória, e até a construção de aeromóvel (um tipo de transporte de massa movido a ar) poderiam ser a solução. Nenhuma delas chegou a ser estudada com a profundidade necessária até agora.

O Plano Diretor de Transportes Urbanos da Grande Vitória, um amplo estudo abandonado pelos administradores públicos, foi o

pende agora da aprovação da diretoria do banco. "O prazo para a liberação dos recursos é imprevisível", disse, acrescentando que os técnicos do BNDES já avalizaram a documentação.

Outras obras

A PMV realizou, através do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), uma pesquisa de contagem de tráfego de veículos em 24 pontos do lado Norte da Capital no segundo semestre de 93. O objetivo era identificar os indicadores de saturação das principais vias que cortam a região da Capital. O engenheiro civil com mestrado em transporte, Érico Jenz Santos, e a engenheira de transporte Sílvia Bressanelli, ambos do IJSN, apontaram como mais crítica a situação da Avenida Fernando Ferrari.

Em dois trechos desta pista — um no trevo de acesso à Ufes e ao Bairro de Jardim da Penha e outro no cruzamento com a Avenida Adalberto Simão Nader — a alternativa apontada pelos técnicos é a construção de dois túneis.

para identificar os deslocamentos das pessoas que atravessam a Capital. Em princípio os projetos de construção de um túnel, defendida pelo ex-secretário estadual dos Transportes, Theodorico Ferraço, e uma quarta ponte ligando Vitória a Vila Velha, de autoria do vereador Alexandre Buaiz, estão descartados.

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran) tem um projeto para sincronizar os semáforos do centro da Capital, no trecho entre a Esplanada Capixaba e a Vila Rubim, orçado em US\$ 150 mil. Os controladores de semáforos do centro são arcaicos. Os planejados para a área são do tipo eletroeletrônicos, acionados por uma central de computador.

O diretor-geral do órgão, Edmar Mause, informou que não dispõe da verba para bancar o investimento. Ele denunciou que a Prefeitura de Vitória, ao lado da de Vila Velha, não está pagando as taxas de iluminação dos semáforos de seus municípios, acarretando

para desafogar o trânsito

AJ/6981
Cristina D'Ávila

A insegurança reino no trânsito de Vitória. A sinalização é precária. Os congestionamentos viraram rotina na cidade, espremida entre o mar e a montanha. E os motoristas ainda têm fama de barbeiros. Nos últimos oito anos, nenhum estudo técnico sério foi realizado para desafogar a sobrecarga de veículos na ilha, rota de passagem principal interligando os demais municípios da Grande Vitória.

Enquanto isso, a opinião pública vive cercada por promessas de que a construção de túneis, uma quarta ponte ligando Vila Velha a Vitória, e até a construção de aeromóvel (um tipo de transporte de massa movido a ar) poderiam ser a solução. Nenhuma delas chegou a ser estudada com a profundidade necessária até agora.

O Plano Diretor de Transportes Urbanos da Grande Vitória, um amplo estudo abandonado pelos administradores públicos, foi o último documento preparado pelos técnicos, mas o destino dele foi as gavetas da burocracia estatal. Agora, novos projetos foram criados, mas a falta de verba impede que eles saiam do papel.

A não-aprovação até hoje do financiamento pedido pelo Governo do Estado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para viabilizar um pacote de obras no sistema viário (Transcol II) deixa guardados, por exemplo, os projetos de melhoria do trânsito da região Norte de Vitória — parte da Capital onde atualmente acontece o maior volume dos acidentes de trânsito da cidade, segundo a Prefeitura de Vitória (PMV).

Entre os investimentos constam dois viadutos na Avenida Fernando Ferrari, uma passagem subterrânea no cruzamento da Reta da Penha com a Rio Branco, além de uma ponte ligando a Praia do Canto a Jardim da Penha. O secretário de Planejamento da Capital, Guilherme Dias, informou que a PMV não tem nenhuma decisão tomada quanto ao início dessas obras nos próximos três meses, orçadas em US\$ 10,5 milhões. "Estamos na expectativa de liberação da verba do BNDES", disse, admitindo que a Prefeitura só teria condições de bancar os investimentos de menor custo.

O subsecretário estadual dos Transportes e Obras Públicas, Guerino Dalvi, informou que o pacote de obras, cujo custo total gira em torno de US\$ 80 milhões, de-

pende agora da aprovação da diretoria do banco. "O prazo para a liberação dos recursos é imprevisível", disse, acrescentando que os técnicos do BNDES já avaliaram a documentação.

Outras obras

A PMV realizou, através do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), uma pesquisa de contagem de tráfego de veículos em 24 pontos do lado Norte da Capital no segundo semestre de 93. O objetivo era identificar os indicadores de saturação das principais vias que cortam a região da Capital. O engenheiro civil com mestrado em transporte, Érico Jenz Santos, e a engenheira de transporte Sílvia Bressanelli, ambos do IJSN, apontaram como mais crítica a situação da Avenida Fernando Ferrari.

Em dois trechos desta pista — um no trevo de acesso à Ufes e ao Bairro de Jardim da Penha e outro no cruzamento com a Avenida Adalberto Simão Nader — a alternativa apontada pelos técnicos é a construção de dois viadutos. No horário de *rush*, no sentido Aeroporto-centro da cidade, o volume de carros lá atinge 1541 veículos por hora, sendo 18,3% deles ônibus, 5% caminhões e o restante de carros de passeio nas duas únicas pistas.

A saturação do tráfego não é menor no cruzamento da Reta da Penha com a Avenida Rio Branco. A mudança no traçado daquela área, modificando a localização dos canteiros e a sinalização, permitiria provisoriamente a melhor redistribuição do tráfego. A chegada da verba do BNDES, porém, viabilizaria a construção de uma passagem subterrânea no local, alternativa mais duradoura para a solução do problema.

Outro ponto preocupante é o cruzamento da Avenida Desembargador Santos Neves com a Reta da Penha. Somente nos sentidos centro da cidade-Reta da Penha e centro da cidade-Camburi, o volume de veículos em circulação nos horários do *rush* extrapolou em 44% a capacidade da pista. Quase 50% dos carros que fazem este trajeto são por ônibus e caminhões. A proposta dos técnicos é de alargar aquela pista, através do estreitamento dos canteiros centrais.

Sem túnel

Até o final do mês, a Prefeitura de Vitória fará a contagem do volume de tráfego na orla de Camburi, na Avenida Dante Michelini. O centro da cidade será estudado até o final deste semestre, quando será realizada também uma pesquisa

para identificar os deslocamentos das pessoas que atravessam a Capital. Em princípio os projetos de construção de um túnel, defendida pelo ex-secretário estadual dos Transportes, Theodorico Ferraço, e uma quarta ponte ligando Vitória a Vila Velha, de autoria do vereador Alexandre Buaiz, estão descartados.

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran) tem um projeto para sincronizar os semáforos do centro da Capital, no trecho entre a Esplanada Capixaba e a Vila Rubim, orçado em US\$ 150 mil. Os controladores de semáforos do centro são arcaicos. Os planejados para a área são do tipo eletroeletrônicos, acionados por uma central de computador.

O diretor-geral do órgão, Edmar Maus, informou que não dispõe da verba para bancar o investimento. Ele denunciou que a Prefeitura de Vitória, ao lado da de Vila Velha, não está pagando as taxas de iluminação dos semáforos de seus municípios, acarretando um prejuízo ao Detran de CR\$ 10 milhões por mês ao todo.

A Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb) não tem nenhum projeto para hoje para o sistema viário da Capital. O último estudo realizado pelo Governo do Estado foi há oito anos, quando ficou pronto o Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), reunindo diretrizes para orientar as ações do poder público na Grande Vitória, realizado pelo IJSN.

O contrato com o BNDES, que engloba as melhorias no trânsito de Vitória, além de outras a serem realizadas nos municípios vizinhos, prevê um acréscimo da frota do sistema Transcol com a aquisição de novos 77 ônibus do tipo Pátron, enquanto outros 351 coletivos do tipo convencional com três portas irão substituir os que hoje circulam com apenas duas entradas, informou o diretor de Planejamento da Ceturb, Luiz Otávio. Assim que a verba do BNDES for liberada, a Ceturb pretende realizar os estudos nos principais corredores da Grande Vitória com o objetivo de agilizar a circulação dos coletivos do Transcol.

As obras de melhorias no trânsito de Vitória poderiam até baratear o custo da tarifa de ônibus. O secretário de Transportes da Capital, Marcelo Ferraz, informou, por exemplo, que a linha mais longa do sistema de transporte de Vitória, com 53 quilômetros de extensão, poderia ter sua tarifa hoje mais barata em 9,09%.