

Trânsito, um desafio para o novo governo



Rossini Amaral

Se nada foi feito em 1982 pela melhoria do serviço de transporte coletivo e do trânsito na Grande Vitória, tudo que resta, agora, é esperar para este ano. E, como não é novidade, muita coisa está sendo proposta e prometida. A principal é que, provavelmente, as prefeituras perderão o controle pelas concessões de linhas de ônibus em suas jurisdições, o mesmo ocorrendo em relação ao Detran, que deverá passar a desempenhar uma função mais técnica, ou seja, cuidar exclusivamente do trânsito — trabalho este que, até agora, desempenhou mal ou, no mínimo, insatisfatoriamente. Para substituir esses órgãos, poderá ser criada uma empresa estatal ou aproveitado um dos já existentes para colocar em prática uma política e planejamento globais do transporte de massa na Grande Vitória.

A avenida Jerônimo Monteiro, que concentra o maior fluxo da capital, poderá passar, no próximo ano, a funcionar como pista exclusiva de ônibus e, nas suas margens, não será permitida a construção de edifícios-garagens. O sistema de transporte aquaviário seria integrado às linhas de ônibus internas existentes ou a serem criadas nos municípios de Vila Velha e Cariacica, principalmente, e o custo de locomoção nestes dois meios não ultrapassaria ao de uma linha de ônibus direta cobrindo a mesma distância. Enfim, tanto o trânsito quanto o transporte de massa seriam mais eficientes, o tempo das viagens menor e todo o sistema funcionaria de maneira mais racional, e não desordenadamente, como vem acontecendo até agora.

Para este ano, o Detran deve desenhar um plano de sinalização horizontal e indicativa para Vitória — o projeto original previa uma área além da capital, mas os recursos alocados foram desvalorizados no decorrer do tempo em que a execução dos trabalhos sofreria sucessivos adiamentos. O órgão receberá de dois professores da Universidade Federal do Espírito Santo — Maria Inês Faé e Raul Hilário Filho, preocupados com a drástica situação do trânsito da capital — propostas para corrigir algumas das inúmeras anormalidades no sistema.

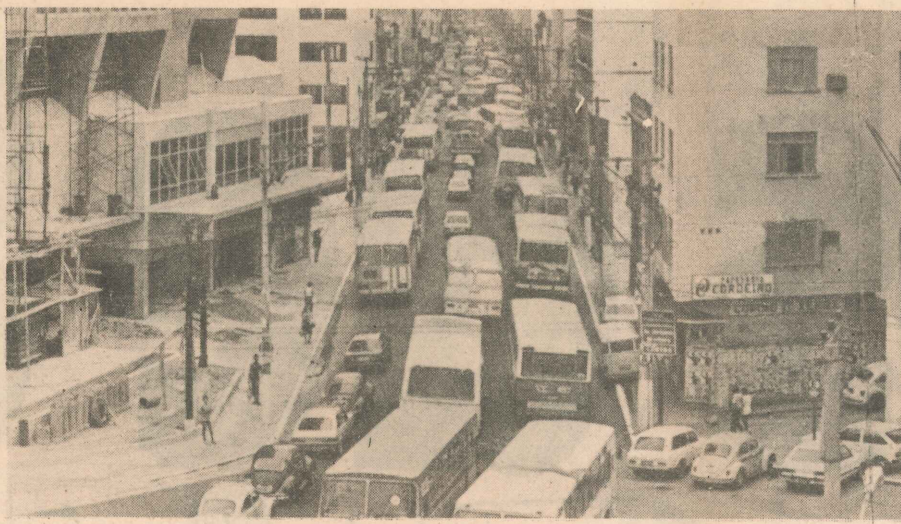
TRANSCOL

Vários estudos, projetos e propostas chegaram a ser elaborados pelos órgãos estaduais, com o objetivo de intervir no desorganizado trânsito de Vitória. Só o Instituto Jones dos Santos Neves desenvolveu dois volumosos trabalhos neste sentido: o Plano de Estruturação do Espaço da região e o Plano e Ação Imediata do Tráfego e Transportes. Ambos praticamente não foram adotados, salvo pouca coisa relacionada ao transporte aquaviário pela baía de Vitória.

Na área da Prefeitura de Vitória, o famigerado Plano Diretor Urbano (PDU) é de triste memória em 1982, pois tanto tinha por objetivo disciplinar o crescimento urbano da cidade como, consequentemente, proporcionar a organização do sistema de trânsito da cidade. O plano existe desde 1979, mas, depois de causar longas discussões, controvérsias, polêmica, reestudo e sofrer alterações em seu texto original, acabou sendo considerado "perdido" em algum lugar da prefeitura. Felizmente, foi achado dias após. Entretanto falta ser transformado em lei para ser aplicável, mas a Câmara Municipal — incluindo outros interesses estranhos — nada decidiu sobre sua aprovação ou não. Este ano, com certeza, o assunto será retomado, e há promessas de que os obstáculos enfrentados nos três últimos anos serão superados.

Mas o plano de maior importância para este ano é o Transcol — Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória —, que está sendo desenvolvido pelo Instituto Jones dos Santos Neves. Só na sua elaboração deverão ser gastos em torno de Cr\$ 80 milhões, recursos procedentes da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), em convênio com o programa "Cidades de Porte Médio", financiado pelo Banco Mundial.

O Transcol teve início no ano passado e já desenvolveu pesquisas com aproximadamente 250 mil pessoas, com entrevistadores indagando sobre origem e destino das viagens, a qualidade do transporte, o tempo gasto no tráfego, e vários outros quesitos. O plano tem por objetivo definir uma política de transporte coletivo para



Congestionamentos são constantes

a Grande Vitória, considerando a demanda de usuários a médio e longo prazos, dentro das perspectivas de desenvolvimento urbano da região. Outra proposição é a adoção de medidas a curto prazo, visando obter melhor coordenação dos agentes públicos envolvidos no planejamento, implantação e operação do sistema de transporte coletivo na região. E, ainda, a elaboração de um conjunto de projetos a serem executados a curto e médio prazos, para a melhoria das condições de serviço.

Embora a atual fase do Transcol esteja restrita ao processamento dos dados coletados nas pesquisas realizadas, cujo término está previsto para fins de janeiro. De acordo com o diretor-superintendente do Instituto Jones dos Santos Neves, Orlando Caliman, várias medidas deverão ser adotadas no serviço de transporte, este ano, destacando a definição de uma política institucional e técnica sobre o assunto.

No plano institucional, apesar de nada estar definido ainda, é provável, conforme admitiu Caliman, que seja retirada das prefeituras e do Detran a competência pelo controle total sobre as linhas de ônibus que operam internamente nos municípios. Medida desta natureza alcançaria, inclusive, o lastimável serviço de táxis existente na Grande Vitória, cuja legislação atual permite que um passageiro, ao embarcar num desses veículos na Vila Rubim — por exemplo — com destino a Vila Velha, comece pagando a tarifa na bandeira e assim que ultrapassa a metade da ponte Florentino Avidos passe a pagar mais 30%, pela bandeira dois. Isso porque a travessou a divisa do município de Vitória. O mesmo ocorre em direção contrária.

O setor empresarial do transporte coletivo vinha sendo, há bastante tempo, um dos maiores obstáculos a uma nova política institucional para o transporte coletivo. Porém, a resistência contra a adoção dessa medida diminuiu muito de intensidade, ao ponto do porta-voz da Associação Profissional das Empresas de Transporte de Passageiros do Espírito Santo, Ruben Rabello, apoiar claramente esta idéia, inclusive apontando argumentos em sua defesa. Mas alguns temores ainda continuam existindo, na medida em que as viáveis Planeta e Alvorada — que detêm o monopólio do transporte coletivo em Cariacica e Vila Velha, respectivamente — poderiam perder tais privilégios, com a concorrência de outras empresas.

Na Serra, onde a viação Serrana monopoliza quase que totalmente a exploração do transporte coletivo, a situação deverá mudar este ano radicalmente. A maior fatia do mercado de passageiros provavelmente será dividida com outras empresas interessadas, mesmo porque a Serrana vem demonstrando incapacidade para atender ao aumento progressivo da população, que está se instalando nos conjuntos habitacionais construídos no município.

Além da quebra do monopólio exercido por algumas empresas de ônibus, o Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória irá propor a criação de linhas troncais, auxiliadas por outras alimentadoras. Isso significa, por exemplo, que, ao longo da rodovia Carlos Lindenberg, em Vila Velha, seja operada apenas uma linha de ônibus em direção a Vitória (a troncal), enquanto que os bairros periféricos teriam linhas (alimentadoras) convergindo para a troncal. Dessa forma, seria

reduzido o número de coletivos que hoje circulam no centro da capital, congestionando o trânsito.

Outra proposta do Transcol, que poderá ser colocada em prática este ano refere-se à criação de linhas de ônibus interligando, por exemplo, o bairro de Campo Grande, em Cariacica, a Carapina, no município da Serra. O mesmo poderia ser aplicado entre Campo Grande e a sede de Vila Velha, visando ao desenvolvimento de centros de animação ao longo desses percursos, mediante a instalação de serviços públicos diversificados. Como consequência, o centro de Vitória, que ainda continua sendo o ponto de convergência da Grande Vitória para atender a quase todas as necessidades da população da região, passaria a concentrar menos importância no contexto geral da aglomeração urbana.

Para melhorar as condições do trânsito no centro de Vitória, consequentemente reduzindo o elevado índice de poluição sonora e ambiental, o Transcol propõe uma diminuição gradual na circulação de veículos e na utilização do espaço central. As restrições para estacionamento de carros em Vitória seriam maiores que a até agora, na avenida Jerônimo Monteiro somente seria permitida a circulação de coletivos, e as calçadas de pedestres desta artéria seriam ampliadas de forma a proporcionar o trânsito mais livre das pessoas.

Várias das propostas de trânsito e de transportes relativas à região de Vitória somente teriam validade se combatidas com a adoção do Plano Diretor Urbano (PDU), da cidade, que até agora sofreu toda espécie de obstáculo para ser aprovado.

Nos municípios de Vila Velha e Cariacica, o Transcol irá propor a criação de linhas internas de ônibus, as quais terão como pontos de convergência os terminais aquaviários de Prainha, Paul e Porto de Santana. Dessa forma, o morador de Flexal ou Itacibá, por exemplo, não precisaria usar uma linha de ônibus direta para chegar a Vitória, mas uma linha alimentadora do terminal aquaviário de Porto de Santana, e, simultaneamente, embarcaria numa das lanchas que o trafia até o destino final, em Vitória. Isso não implicaria em maior custo no preço da passagem, já que os dois meios de transporte somados iriam representar uma despesa igual ou menor em relação à de uma linha de ônibus que fizesse o mesmo percurso.

O sistema de transporte aquaviário, controlado pela Comdusa e operado através de lanchas pela baía de Vitória, existe desde 1977. Sua proposta original era de que funcionasse integrado ao transporte coletivo, mas isso nunca aconteceu. Consequentemente, o serviço sempre apresentou ociosidade em relação à sua capacidade e, da mesma forma, sempre foi deficitário, tendo que ser subsidiado com recursos do erário público. A área técnica do Instituto Jones dos Santos Neves coloca como prioridade na política de transporte para a Grande Vitória a viabilização técnica e financeira do aquaviário, visando à que este serviço seja melhor utilizado pela população, inclusive como meio de barateamento das despesas que os trabalhadores têm com o transporte.

SUGESTÕES

Pelo menos duas pesquisas já foram feitas

no âmbito da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), relacionadas com a dramática situação do trânsito de Vitória. Isso, com certeza, evidencia um maior grau de preocupação e insatisfação com o problema fora da área oficial. Os resultados desses trabalhos serão encaminhados ao Detran, não agora, na atual gestão do coronel Osmar Valporto Tatagiba — o qual, em nenhum momento, manifestou-se publicamente sobre a situação — em forma de sugestão.

Um dos trabalhos foi executado pela professora de Engenharia de Transportes, Maria Inês Faé, do Centro Tecnológico da Ufes, em convênio com a Fundação Ceciliano Abel de Almeida, que se negou a permitir a publicação do resultado da pesquisa. Inês Faé questionou o problema do serviço de carga e descarga de mercadorias verificado na área central de Vitória, registrando que ele é feito "da forma mais indiscriminada possível e sem qualquer critério". Condenou, por exemplo, o fato da Prefeitura de Vitória permitir que em ruas estreitas como a Thiers Vellozo sejam instaladas casas comerciais de material de construção, que exigem a presença de caminhões carregando ou descarregando mercadorias, em total prejuízo ao fluxo do trânsito.

Maria Inês Faé considerou a sinalização para as operações de carga e descarga de mercadorias no centro de Vitória, feitas pelo Detran, como sendo inadequadas na sua maioria e concorrendo para o agravamento do problema de trânsito. Em ruas estreitas onde estes serviços têm que ser feitos, em função do comércio que os exige, a professora da Ufes condenou a permissão do estacionamento de veículos simultaneamente, como ocorre atualmente.

Inês Faé dará início, agora, à segunda etapa de seu trabalho, desenvolvendo um modelo matemático, com o objetivo de apresentar alternativas ao Detran para resolver os problemas gerados com as operações de carga e descarga de mercadorias em quaisquer situações. Esse modelo, conforme explicou, é motivado pelo fato das atividades comerciais serem determinadas ruas ser bastante mutável, ou seja, começar funcionando num local um armazém e depois transformar-se numa loja de material de construção ou de produtos perecíveis.

O professor de Engenharia de Tráfego do Centro Tecnológico da Ufes, Raul Hilário Filho, fez, recentemente, uma pesquisa com 21 alunos do último ano de sua disciplina, tentando descobrir por que todos os dias, entre as 18 e 19 horas, o trânsito de veículos fica completamente congestionado na região da esplanada Capixaba, mais especificamente nas interseções das avenidas Beira-Mar, Princesa Isabel e Jerônimo Monteiro.

Ao estudar o problema, Raul Hilário concluiu que os congestionamentos diários no trânsito da rua Alberto de Oliveira Santos, interseção com a avenida Beira-Mar e desta com a Josué Prado (ao lado do edifício Aldebaran), na Princesa Isabel, trecho da Barão de Itapemirim e interseção desta com a avenida Jerônimo Monteiro, devem-se unicamente à "falta de maior balanceamento nos sinais luminosos daquela área", ou seja, de equilíbrio do tempo dos sinais de forma mais compatível com o volume do tráfego. Um problema para o Detran resolver, e, por isso, ele encaminhará àquele órgão o resultado de seu trabalho.

Raul Hilário está convencido de que não se deve adaptar às vias de circulação ao tráfego de veículos, mas o inverso, por ser a solução mais barata e ao alcance das autoridades competentes. Por isso, não defende a construção de viadutos, túneis ou outras obras de artes para resolver os problemas do trânsito da cidade. Quanto ao trabalho que fez na esplanada Capixaba, onde processou um minucioso estudo sobre a capacidade do tráfego, disse que vai propor ao Detran a diminuição, em 10 segundos (de 50 para 40 segundos), do tempo de sinal verde na interseção da rua Josué Prado com a Princesa Isabel.

Além disso, Raul Hilário vai sugerir ao Detran a proibição do estacionamento de veículos na rua Josué Prado, por entender que isso concorre decisivamente para o agravamento do problema naquela área. E garantiu que com apenas essas duas providências os congestionamentos diários que começam a se formar no trecho da Barão de Itapemirim, entre as avenidas Princesa Isabel e Jerônimo Monteiro — estendendo-se pela Beira-Mar e a rua Alberto de Oliveira Santo — "irão diminuir bastante".