

Trânsito: a busca de soluções para humanizar Vitória

AJ17019

**Francisco Borges (texto),
Rômulo Mendonça e Luiz Pajau (fotos).**

Agora que o Governo Federal confirmou que faltam recursos para concluir as obras da Terceira Ponte a curto prazo, o capixaba que sonhava com um sistema viário mais humano na Grande Vitória, já se resignou a usar soluções paliativas durante mais alguns anos. Entretanto, as próprias autoridades do setor de trânsito sabem que se não forem providenciadas obras de vulto dentro de algum tempo, não muito longo, será tarefa não muito fútil atravessar a ilha de Vitória ao volante de um automóvel.

Atualmente o fluxo naquela área já é bastante precário, já que o motorista ainda não tem alternativas, além da ponte Florentino Avidos, para alcançar o continente, ou vice-versa. A segunda ponte está parcialmente interditada, e só dá acesso a Cariacica. Foi isso mesmo, qualquer acidente banal na avenida Jerônimo Monteiro, única artéria que corta o centro da capital de ponta a ponta, causa transtornos lamentáveis à vida da população, sem falar nos prejuízos econômicos decorrentes de atrasos ao serviço e consumo elevado de combustíveis.

ÍNDICE ALARMANTE

Consequência direta dessa situação é o índice de acidentes altíssimo — no ano passado 3144, com 106 mortos e 1055 feridos. E o maior número deles ocorreu

bate à violência do trânsito. Em conjunto, esses fatores forçaram uma queda significativa no número de acidentes: nos primeiros quatro meses deste ano tivemos, na Grande Vitória, 810 acidentes com 31 mortos. No mesmo período do ano passado foram 1.162 acidentes com 50 vítimas fatais.

A esses dados a chefe da Seção de Análise Estatística do órgão, Eunice Natali, acrescenta que dos 3.144 acidentes do ano passado, 2.617 foram atribuídos a falhas do motorista; 256 a falhas do pedestre; 101 a falhas mecânicas; 170 a outras falhas. De janeiro a abril de 1980 a média permanece quase idêntica. Para os 810 acidentes de trânsito registrados, com 31 mortos, 655 foram atribuídos a falhas do motorista, 78 a falhas do pedestre, 25 a falhas mecânicas e 52 a outras falhas.

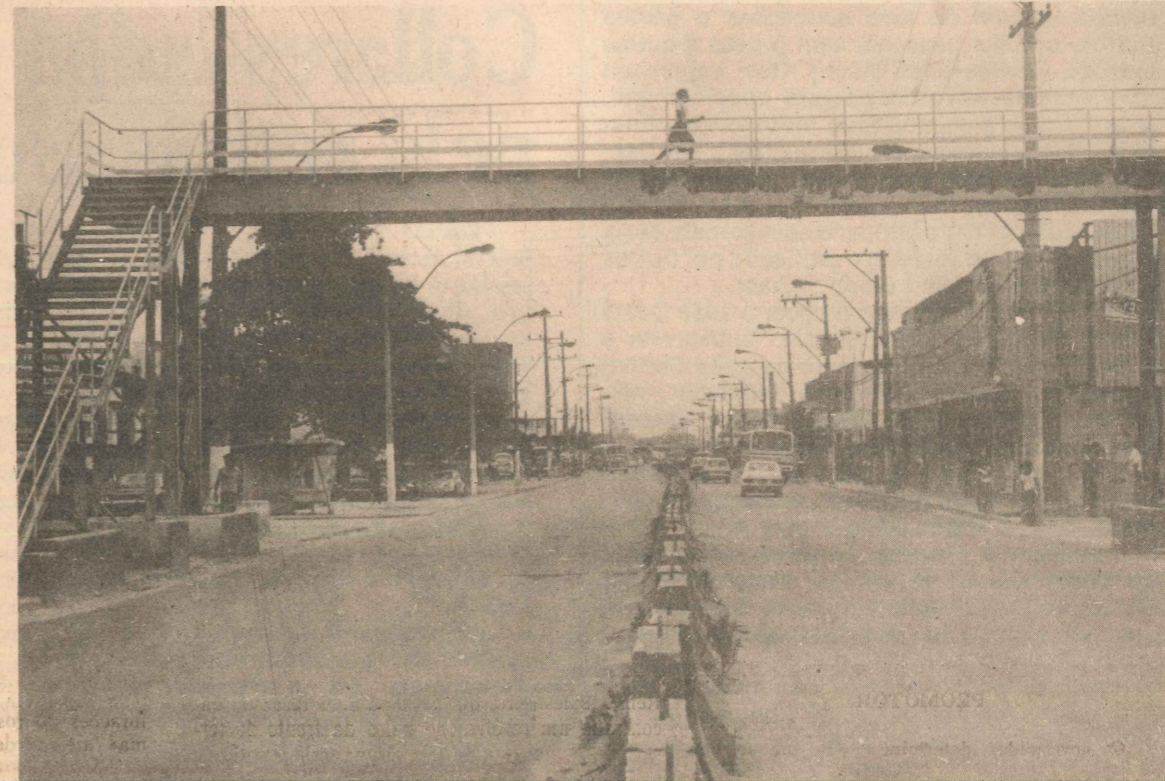
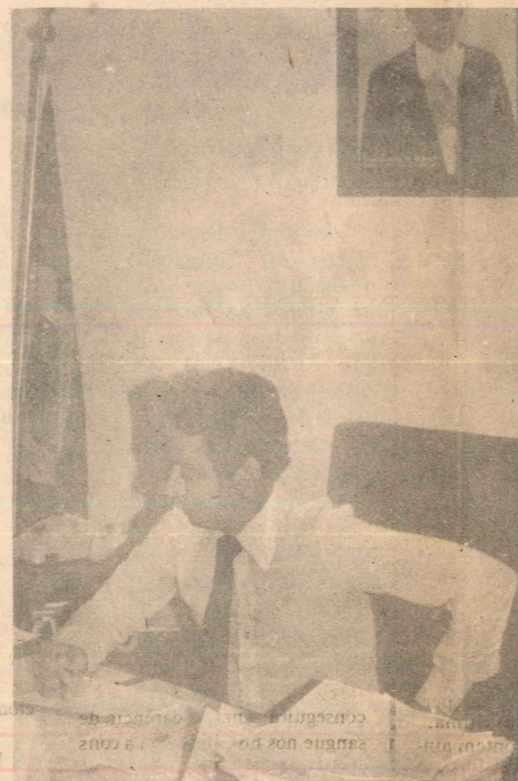
Isso tudo aconteceu num sistema viário de exatamente 287,86 quilômetros — o sistema da Grande Vitória — que não tem pavimentação em 21,18 por cento de sua área; tampouco iluminação em 42,05 por cento. Da área total, segundo dados fornecidos pela Fundação Jones dos Santos Neves, 29,08 por cento precisam de melhorias urgentes no pavimento e 33,48 por cento na iluminação.

AQUAVIÁRIO

É certo que a implantação do Sistema de Transporte Aquaviário tornou a situação menos sufocante.



A rodovia Lindenberg foi palco de 381 acidentes no ano passado, mas isto não impede as brincadeiras imprudentes.



situação é o índice de acidentes altíssimo — no ano passado 3144, com 106 mortos e 1055 feridos. E o maior número deles ocorreu exatamente no percurso que, necessariamente, passa pelo centro da cidade, um autêntico "nó" rodoviário: avenida Fernando Ferrari, 138; avenida Vitória, 217; Beira Mar, 91; Robert Kennedy, 175; Carlos Lindenberg, 281. No centro da cidade, avenida Jerônimo Monteiro, aconteceram sintomáticos 113 acidentes.

Um índice à primeira vista alarmante para uma região que ainda não alcançou 500 mil habitantes. Tal impressão tende a desaparecer quando se sabe que aqui, em 3,2 por cento do território do Espírito Santo, convivem 28,7 por cento da população do Estado, o que representa uma densidade demográfica oito vezes maior que a média estadual. E enquanto não se consegue soluções definitivas, por absoluta falta de recursos, por planos existem, o número de automóveis em circulação não cessa de aumentar a razão de 10 por cento ao ano; 141 171 em 1977; 131 174 em 78 e 138 568 em 79.

Estes problemas o Detran tem enfrentado, com êxito, com uma verba de Cr\$ 4,5 milhões, prevista no orçamento de Cr\$ 125 milhões para 1980. Mas conta com um aliado imprevisível e indesejado, os aumentos periódicos dos derivados de petróleo que, à parte dos transtornos que vem causando à economia, atuam como um eficiente meio de humanização do trânsito, como explica o diretor-geral do Detran, tenente-coronel PM Jorge Devens de Oliveira.

— É certo que nossas próprias medidas, incluindo aí a intensa campanha educativa que o Ministério dos Transportes vem desenvolvendo através dos meios de comunicação, são eficazes. Mas é igualmente certo que os aumentos nos preços dos combustíveis, e a atenção cada vez mais eficiente do Citran, são nossos aliados no com-

É certo que a implantação do Sistema de Transporte Aquaviário tornou a situação menos sufocante, principalmente para quem mora em Cariacica e Vila Velha. Mas é igualmente certo que, sozinho o Aquaviário não pode resolver o caos em que, pouco a pouco, vai se transformando o trânsito da Grande Vitória, pois a implantação de soluções viáveis não é um problema meramente técnico-financeiro. Há empecilhos políticos também, estes estão assinalados num plano elaborado pela FJSN para o triênio 80/82, o Plano Diretor de Transportes Urbanos/Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito — PDU/PAITI.

Nele os técnicos da Fundação chamam a atenção para as dificuldades que impedem os passos iniciais, devido à "dicotomia entre a homogeneidade urbana e a heterogeneidade política da Grande Vitória". Mas afirmam também que "isso pode ser corrigido com um amplo trabalho de base para buscar a adesão de todos os municípios para a solução de um problema comum". O aquaviário ressaltam, é o fruto mais significativo dessa política.

Em seguida, os técnicos da Fundação Jones dos Santos mostram que os problemas de trânsito da Vila Rubim foram resolvidos com as obras de apoio à Estação Rodoviária da Ilha do Príncipe e a segunda ponte — eles não contavam com a interdição de uma de suas pistas. Mas lembram que, apesar de tudo, permanece sem solução o principal problema crônico do trânsito da ilha, o trecho em frente ao Palácio Anchieta, assinalando que "só com obras de vulto, quando (ou se) o porto for desativado, como já foi anunciado, poder-se-á melhorar o fluxo, pois atualmente a capacidade daquela área para funcionamento eficiente encontra-se há muito esgotada".

Coronel Devens: o preço do petróleo é um dos fatores da humanização do trânsito.

O PDU/PAITT faz menção também a melhorias consideradas urgentes para a modernização do sistema viário da Grande Vitória, aconselhando textualmente: "2ª Ponte — elimina pontos do estrangulamento de São Torquato e da ponte Florentino Avidos, sendo obra indispensável para a viabilização do Sistema Integrado de Transportes Coletivos;

"Ligação BR 262 - 101 a Vila Velha: através de rodovia paralela à Carlos Lindenberg. Esta obra dota Vila Velha de acesso rápido e atende às áreas industriais para o Sul da Grande Vitória, como também ao porto de Capuaba. É obra indispensável para o funcionamento adequado do Terminal Portuário do Corredor de Exportação e vital para a hierarquização funcional do Sistema Viário".

RECURSOS

Para o início da implantação dessas inovações, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos — EBTU — deve liberar, ainda este ano, recursos num montante não revelado, talvez até mesmo para a ampliação do Sistema Aquaviário, cuja próxima estação deverá ser construída na avenida Beira Mar, defronte ao início da rua Dom Bosco, que hoje é o terminal de 30 por cento dos coletivos provindos de Vila Velha, Cariacica e Viana. Esta rua realmente é estratégica no sistema viário atualmente em uso, pois também liga a avenida Beira Mar — por onde trafegam coletivos de várias empresas — com a avenida Vitória, por onde passa o grosso dos ônibus que servem a Zona Norte da Grande Vitória.



O Detran não acha confiável a estrada do Contorno.



Pouco a pouco, o capixaba aprende a utilidade das passarelas.

No centro, as motivações são visíveis

Criada há apenas quatro anos e funcionando em uma sala que nem de longe comporta sua equipe de 40 pessoas, a Divisão de Engenharia de Trânsito do Detran é a responsável por todas as medidas populares ou impopulares, que o órgão vem tomando para melhorar o trânsito da Grande Vitória.

Durante esse período ela foi, primeiro, aplaudida por muitas medidas que beneficiaram a população do Aglomerado, principalmente após a decisão de estender e percurso dos coletivos da zona Sul até o Forte de São João. Depois, por razões puramente técnicas, resolveu reduzir este fluxo em 70 por cento e foi duramente criticada pelos usuários, mesmo com o evidente benefício que a medida trouxe para o trânsito do centro da cidade.

Agora o engenheiro de trânsito Genilço Antônio Magnago, anuncia outra medida que, por certo, não fará muito em prol da popularidade de divisão que chefia: "É possível que os coletivos vindos da Zona Sul, que até agora retornam da Vila Rubim, sofram restrição semelhante à já imposta aos ônibus que servem Vila Velha, Cariacica e Viana".

Trata-se, segundo ele, de outra providência técnica, baseada nos mesmos critérios que serviram de base para a decisão que reduziu o tráfego de coletivos do continente no centro, como ele próprio

explica: "Assim como 60 por cento dos passageiros que vêm da Zona Sul saltam na Vila Rubim, 70 por cento dos que vêm do Norte saltam no mesmo lugar. Por isso, estamos estudando uma fórmula que fará com que determinado número de ônibus do Norte voltem para os pontos de origem da praça Getúlio Vargas, como ocorre durante o Carnaval.

— Isso — explica Magnago — significa racionalização da oferta de transporte coletivo na área central e ao longo das linhas. O projeto que estamos elaborando prevê que também 30 por cento dos coletivos da Zona Norte retornarão da praça Getúlio Vargas.

Genilço Antônio Magnago admite que o trânsito no centro de Vitória, apesar das inovações que o Detran vem promovendo e da atuação da Companhia de Trânsito, continua bastante perigoso. Mas, afirma, a culpa disso não é só do motorista: "O pedestre — diz ele — não está preparado para enfrentar o trânsito, apesar das intensas campanhas educativas que estão sendo promovidas. Basta dizer que prefere se arriscar no meio de um tráfego pesadíssimo do que procurar as faixas que, no centro da cidade, existem de 100 em 100 metros".

PASSARELAS

Ele lembra também o exemplo das passarelas, como a existente na avenida Vitória que, se usadas, poderiam contribuir para uma diminuição significativa no índice de atropelamentos: "No momento, para tornar mais humano o verdadeiro drama urbano que é o trânsito no centro de Vitória, estamos modernizando a reconhecidamente deficiente sinalização do lugar, principalmente a da avenida Jerônimo Monteiro".

— Por exemplo, quem passa ao longo desta avenida hoje, já pode ver algumas mudanças no posicionamento dos semáforos e melhoramentos nos sistemas de sinalização vertical, pois quem não conhece a cidade pode se perder por falta de indicação, e horizontal. Isso tudo está previsto dentro do nosso Programa de Aumento da Capacidade e Segurança das Vias. Também estamos promovendo modificações na sincronização dos semáforos (sinais luminosos) a partir de observações feitas no próprio local (o centro da cidade), procurando melhorar o fluxo de veículos. Os resultados de tudo isso brevemente se farão sentir.

A Estrada do Contorno, lembrada por alguns como a solução mais viável para desafogar o centro da capital, segundo Magnago não é confiável por uma série de fatores: "Quem a conhece não tem quase nenhuma dificuldade em percorrê-la de carro. Mas ela não tem acostamento na maior parte da pista e seu traçado geométrico é dos piores que conheço. Seria, no mínimo, desconfortável para um turista, desacomodado com suas curvas fechadas, utilizá-la como alternativa para evitar o centro da cidade. Digo, sinceramente, que o Detran não incentiva seu uso como opção".



Magnago: o pedestre também pode colaborar.