

Veículos farão de Vitória uma área insuportável em 80

A17028

Rossini Amaral

Em 1980, portanto daqui a dois anos, o centro de Vitória "será uma área insuportável para o capixaba", conforme observou o secretário Municipal de Obras, engenheiro Olavo Machado de Vasconcelos. Imagina ele que, se até lá nenhuma medida for adotada no sentido de acompanhar o crescimento de veículos que são lançados diariamente nas vias de tráfego, com certeza o trânsito de ônibus, caminhões e automóveis enfrentará graves problemas, cujas consequências diretas irão refletir sobre todos os setores de atividades dos habitantes da Grande Vitória.

O pessimismo de Olavo Machado se baseia no sistema viário existente, o mesmo de várias décadas atrás, e que hoje se mostra insuficiente para atender a atual demanda de veículos. "Já estamos atrasados nas providências que deveriam ter sido tomadas para contornar esta situação", assegura ele, citando como exemplo as avenidas Duarte Lemos e Elias Miguel — uma de saída da Cidade e outra de entrada — cujas capacidades de trânsito "já estão esgotadas há bastante tempo".

Embora tenha sugerido a adoção de medidas urgentes, a fim de evitar "o caos do trânsito" em 1980, Olavo parece estar consciente de que já não existe mais tempo para se construir até lá alguma obra capaz de contornar a iminente situação. De fato, isto seria bastante difícil para o Poder Público que até hoje não conseguiu viabilizar os recursos necessários à construção da terceira ponte, ligando Vitória a Vila Velha, enquanto, por outro lado, a segunda ligação da capital com o continente a partir da Ilha do Príncipe, se desenvolve lentamente há cinco anos praticamente.

A construção do Terminal rodoviário de ônibus na Ilha do Príncipe próximo da cabeceira da ponte Florentino Avidos — maior ponto de estrangulamento do trânsito de Vitória — foi apontado por Olavo Machado como "uma feliz iniciativa do Governo do Estado" que, junto com o "louvável projeto do sistema aquaviário (para ele) — que deveria ser implantado há mais tempo", poderão representar um ponto de equilíbrio na situação do trânsito em 1980.

Técnico explica o que poderá

Como poderia ocorrer este ponto de equilíbrio, seria muito difícil prever, mesmo porque — como admite alguns técnicos — o trânsito "é muito dinâmico", e, até 1980, estas providências, se é que poderão exercer alguns benefícios para a circulação de veículos no centro de Vitória, poderiam se mostrar superadas até lá. Além disso, nem o terminal rodoviário nem o projeto do aquaviário, foram idealizados visando equacionar os problemas existentes no sistema viário do centro de Vitória, questão abordada por Olavo.

Ao contrário do que pensa Olavo Machado, a localização da rodoviária na Ilha do Príncipe nunca deixou de ser uma iniciativa bastante questionável, pois, mesmo com a construção da segunda ponte — que visa beneficiar apenas o trânsito de veículos entre a BR-101 Sul, em Jardim América, e Vitória — a utilização da ponte Florentino Avidos não será desativada e não poderia ser, já que continuará sendo a única opção para o trânsito entre Vila Velha e Vitória.

Como é certo a utilização das duas pontes — a Florentino Avidos com volume maior de tráfego inclusive, uma vez que 60 por cento dos veículos que hoje a utilizam procedem ou têm direção a Vila Velha — presume-se até que na altura da Ilha do Príncipe, onde estará localizada a rodoviária, um problema até agora desconhecido poderá vir a surgir. Olavo, no entanto, acredita que o estrangulamento que hoje existe naquela área apenas mudará de lugar, sendo transferido para a Elias Miguel, que receberá veículos de Vila Velha e da BR-101 Sul.

Quanto ao projeto aquaviário, que se destina a estimular o transporte de massa através da baía de Vitória, este será somente uma opção para aqueles moradores de Vila Velha interessados em economizar tempo e combustível no deslocamento à capital.

O SONHO DE 1975

Qual seria a solução para o Centro de Vitória em 1980? Esta pergunta feita ao engenheiro Olavo Machado teve resposta imediata, e foi voltada imediatamente a um sonho que vem sendo acalentado desde 1975, logo

depois de ter assumido o então Departamento de Obras da Prefeitura de Vitória. Na verdade trata-se apenas de uma idéia, ou seja a construção de uma via expressa Leste Oeste fazendo ligação entre a pista da Comdusa, na Ilha do Príncipe, à avenida Maruípe, na zona Norte da Cidade.

Logo que foi idealizada, os custos de projetos e execução foram estimados em Cr\$ 300 milhões. Agora, esta mesma obra custaria em torno de Cr\$ 700 milhões. Entretanto, Olavo continua alimentando o mesmo otimismo de três anos atrás: "Se considerarmos os benefícios e o custo da obra, ela estaria viabilizada em menos de 10 anos". Pensa até que a via expressa poderia ser auto-financiada, mediante a cobrança de pedágio, já que seria uma opção de tráfego, e não uma única pista.

Delineada em 1975 num mapa da cidade de Vitória, a Leste-Oeste seria construída na área montanhosa da capital, sem qualquer interferência no sistema viário existente. Poderia, segundo Olavo, absorver 60 por cento do volume de veículos que hoje se processa na parte baixa e, toda sua extensão — 4,5 quilômetros — poderia ser feito em cinco minutos, tanto num sentido como noutro.

A "obra fantástica", como poderia ser chamada, "não mutilaria a natureza" existente na parte mais alta de Vitória — conforme garante o engenheiro Olavo Machado — pois de seus 4,5 quilômetros de extensão, com quatro faixas de tráfego (duas em cada direção), 1.500 metros seria em túnel, outros 1.550 metros em viadutos e os restantes 1.500 metros em superfície plana.

Em 1975, o então diretor do Departamento de Obras da PMV dizia que o projeto da obra poderia ser elaborado em um ano, tendo sua execução iniciada no ano seguinte, ou seja em 1977. Caso isto fosse feito, calcula Olavo que em 1980, "quando o Centro de Vitória estaria insuportável", a via expressa Leste-Oeste, estaria concluída e em condições de devolver a tranquilidade do trânsito aos motoristas e pedestres capixabas.

Entretanto, o sonho de Olavo Machado foi totalmente ofuscado pelo insuperável interesse de construção da terceira ponte,

ligando Vitória a Vila Velha. Todavia, se a primeira idéia não passou disso, o interesse se transformou num projeto de Cr\$ 10 milhões, hoje guardado cuidadosamente à espera de Cr\$ 1 bilhão em financiamentos, recursos necessários a execução da obra.

OUTRA OPÇÃO: MINHOCÃO

Aparentemente conformado com a falta de definição para solucionar os problemas cada vez maiores do trânsito no centro de Vitória, Olavo Machado apontou como outra alternativa a construção de "um minhocão" (elevado), ligando a Vila Rubim à avenida Beira-Mar. Esta obra, segundo ele, passaria sobre as avenidas Elias Miguel e Getúlio Vargas, sem prejudicar demasiadamente os prédios situados à margens destas vias.

O minhocão teria como principal objetivo oferecer mais uma opção de tráfego no centro da cidade, aliviar a sobrecarga de veículos na avenida Jerônimo Monteiro — única via de escoamento do tráfego na direção Norte-Sul — e ao menos contornar a situação geral da circulação de veículos dentro de mais alguns anos. Como vantagem sobre a via expressa Leste-Oeste, o minhocão seria uma obra "razoavelmente barata", presumivelmente à altura das condições econômicas do poder público estadual.

Ainda de acordo com Olavo Machado, o elevado poderia canalizar o tráfego de veículos num único sentido, ficando as avenidas Getúlio Vargas e Elias Miguel destinadas ao fluxo em direção oposta. Neste caso, só passariam pela avenida Jerônimo Monteiro os ônibus e quem tivesse necessidade de usá-la.

Com efeito, a não ser o projeto da terceira ponte, cuja execução ninguém se arrisca a dizer quando será iniciado, tanto a idéia do Minhocão como da Via Expressa continuam sendo apenas soluções adjetivas. Enquanto isso, autoridades, como o secretário de Obras mostram-se alarmadas com o que poderá acontecer em Vitória daqui mais dois anos, justamente por falta de obras capazes de alterar o sistema viário que já deixou de atender às expectativas há bastante tempo.

Engenheiro diz que



O crescimento do número de carros precisa ser controlado

Cidade terá uma média de 50 mil carros em dois anos

O diretor do Detran, Mário Natali, depois de informar que Vitória terá em média 50 mil veículos em 1980 — hoje este número é de 28.000, contra 8.877 em 1970, declarou que espera ter um trânsito muito mais humano e racional do que o de nossos dias. Por outro lado, ele considera flagrante e mundial a desproporção entre o sistema viário dos centros urbanos em relação ao número

capital, maior rotatividade e confiabilidade do transporte coletivo semi-urbano, posteriormente, restrição aos estacionamentos de veículos particulares no centro como estímulo ao seu uso, criação de outras alternativas de transporte coletivo (sistema aquaviário), descentralização de atividades na Ilha de Vitória.

AG — Até que ponto o sistema

transito de Vitória — foi apontado por Olavo Machado como "uma feliz iniciativa do Governo do Estado" que, junto com o "louvável projeto do sistema aquaviário (para ele) — que deveria ser implantado há mais tempo", poderão representar um ponto de equilíbrio na situação do trânsito em 1980.

Técnico explica o que poderá ocorrer nos próximos anos

"A solução não está em compatibilizar o sistema viário ao número de veículos e sim adequar o número de veículos ao sistema viário". A afirmação é do engenheiro Cil e Transportes, Antonio Luiz Borjaille, vinculado à Fundação Jones dos Santos Neves, quando questionado sobre o que poderá ocorrer em Vitória nos próximos anos em função da avalanche de automóveis que são colocados em circulação.

Não partidário de gigantescas e caríssimas obras de arte como solução para os problemas de trânsito de uma cidade como Vitória, Borjaille defende a seguinte tese: "Não se pode impedir que as indústrias deixem de fabricar carros, nem que as pessoas deixem de comprá-los. O que se pode fazer é deixar que circulem enquanto forem úteis à população como um todo. Quanto eles comecem a ser úteis somente a seus "felizes proprietários", medidas restritivas devem ser adotadas.

SISTEMA INCOMPATIVEL

O sistema viário de Vitória hoje é compatível com o número de veículos existente?

— Só podemos dizer que o sistema viário de uma cidade é compatível com o número de veículos que nela circula, se esta cidade foi construída com o objetivo de ter seu sistema viário compatível com a quantidade de veículos circulantes, assinalou Borjaille.

E acrescentou que isto pode parecer uma redundância, mas a maioria das cidades brasileiras não foi construída com este objetivo. Suas ruas foram dimensionadas para os veículos da época e a adaptação das ruas antigas ao desenvolvimento rápido da indústria automobilística moderna se faz de maneira muito mais lenta do que o crescimento do mesmo número de veículos em circulação.

— Para o caso específico de Vitória, esta constatação se repete, agravada pelo fato de estar o centro principal da Grande Vitória em uma área limitada com a função de atender a uma população de cerca de 500.000 habitantes.

— Não diríamos que o sistema viário de Vitória não é compatível com o número de veículos, diríamos sim que ele não é adequado. E a solução não está em compatibilizar o sistema viário ao número de veículos e sim adequar o número de veículos ao sistema viário.

CAPACIDADE LIMITADA

Na opinião do técnico, toda a cidade tem sua capacidade física limitada e toda tentativa de aumentar esta capacidade é feita mediante cirurgias urbanas lentas e caras que não conseguem acompanhar o crescimento rápido do número de veículos circulantes, que não só causam problemas quando estão circulando como também causam problemas, até maiores, quando estão parados.

Advertiu que a partir do momento em que a vida de uma cidade começa a ser afetada pelo crescente número de veículos, no momento em que a qualidade de vida começa a se degradar pelo mesmo motivo, medidas devem ser tomadas com urgência.

"Não se deve esperar", sentenciou Luiz Borjaille, "que a cidade chegue ao seu limite de resistência, pois aí será muito mais difícil encontrar uma solução

O SONHO DE 1975

Qual seria a solução para o Centro de Vitória em 1980? Esta pergunta feita ao engenheiro Olavo Machado teve resposta imediata, e foi voltada imediatamente a um sonho que vem sendo acalentado desde 1975, logo

para o problema. Ou melhor, solução sempre existe, o difícil será colocá-la em prática, nestas circunstâncias".

Indagado sobre as consequências que poderia sofrer a cidade, daqui a cinco anos, em razão do crescimento da indústria automobilística, o técnico da Fundação Jones dos Santos Neves disse: "Não sei se é viável se fixar prazo para medirmos as consequências, uma vez que elas já estão acontecendo hoje. A consequência pior que se pode verificar atualmente é que os habitantes da cidade estão cada vez mais perdendo espaço para os carros.

Observou que em todas as ruas os carros têm sempre preferência de movimentos. As próprias áreas de circulação exclusivas para pedestres como calçadas e praças estão indiscriminadamente invadidas pelos carros.

Sobre a eventual paralisação do trânsito no futuro, Borjaille afirma que dependendo do que cada um entende por colapso — "diríamos que só o fato dos habitantes de uma cidade estarem perdendo sempre seus direitos para uma minoria privilegiada que possui veículos próprios já constitui um colapso".

SOLUÇÃO SEM OBRAS

Para que a cidade não venha a ter seus problemas agravados em poucos anos, Borjaille revelou que a Fundação Jones dos Santos Neves tem estudado o problema de transportes e trânsito para a grande Vitória, mas não só sob aspectos que puramente envolvem veículos e vias, mas sim agregando também aspectos urbanísticos. "Através desta conciliação poderemos atacar a causa do problema e não somente seus efeitos".

Explicando, o técnico assinalou: "Ora, sabemos que hoje o centro de Vitória é o principal pólo de quase todas as atividades da aglomeração, tanto de comércio e serviço, como até de lazer. "É mais fácil para a população dos bairros de Vila Velha, Cariacica, Viana e Serra virem ao centro de Vitória do que a centros mais próximos de suas residências. Isto acontece porque a maioria das linhas de ônibus ligam os bairros justamente ao centro de Vitória".

Com o objetivo de diminuir esta dependência pelo centro de Vitória, frisou que é que se pretende fortalecer três centros emergentes, em Vila Velha, em Campo Grande e Carapina para que eles proporcionem centros de apoio a Vitória. A acessibilidade dos bairros periféricos a estes centros seria feita através de linhas de ônibus alimentadoras, que por sua vez seriam ligados ao centro de Vitória por linhas de ônibus expressos.

A implantação do sistema aquaviário, a curto prazo, para Borjaille, irá fazer com que menos veículos se dirijam ao centro de Vitória, porque a colocação estratégica dos terminais tanto na Ilha como no continente irá facilitar o acesso de pessoas, não de veículos ao centro de Vitória.

Os terminais aquaviários do continente, em Porto de Santana Paul e Praianha de Vila Velha serão alimentados por linhas de ônibus rodando em vias melhoradas que deverão fortalecer outros centros de importâncias relativas, em Santana e Paul, além de fortalecer ainda mais o centro de apoio de Vila Velha.

Centro de Vitória estaria insuportável", a via expressa Leste-Oeste, estaria concluída e em condições de devolver a tranquilidade do trânsito aos motoristas e pedestres capixabas.

Entretanto, o sonho de Olavo Machado foi totalmente ofuscado pelo insuperável interesse de construção da terceira ponte,

Engenheiro diz que previsão é difícil

— É difícil prever até que ponto o sistema viário poderá resistir. Creio que indefinidamente. Quem poderá não resistir é o usuário. A advertência foi feita pelo engenheiro civil, com especialização em Planejamento Urbano e Regional, Carlos Alberto Feitosa Perim, da Fundação Jones dos Santos Neves. Para ele, torna-se necessário dar prioridade ao pedestre e aos transportes coletivos em detrimento de veículo particular, de forma a se conseguir um uso mais racional do parco espaço destinado à circulação.

No entender de Perim, o atual número de veículos existentes já vem dando como consequências aos capixabas sérios problemas, como grandes e frequentes engarrafamentos, alto índice de acidentes — e todas as derivantes: poluição, atrasos, desperdício de combustível, perda de tempo e de vidas.

ESTRANGULAMENTO

Ele apontou quatro pontos de estrangulamento do sistema viário básico do capixaba, sendo um em São Torquato, outro na ponte Florentino Avidos, na Vila Rubim e na frente do Palácio Anchieta. "Constata-se", acentuou Perim, "que em todos eles o volume do fluxo durante a hora de maior movimento é superior ao indicado para se ter uma circulação eficiente".

Assinalando que o número de veículos cresce a uma taxa de 15 por cento ao ano, o técnico da Fundação Jones dos Santos Neves afirmou ser "difícil prever até que ponto o sistema viário poderá resistir. Creio que indefinidamente. Quem poderá não resistir é o usuário, que muda de atividade ou de localização, ou perde a paciência".

Quando o usuário não mais resistir o crescimento de veículos, Perim acredita que ocorrerá a chamada "seleção natural". "Quem pode usa os

apenas condições adjetivas. Enquanto isso, autoridades, como o secretário de Obras mostram-se alarmadas com o que poderá acontecer em Vitória daqui mais dois anos, justamente por falta de obras capazes de alterar o sistema viário que já deixou de atender às expectativas há bastante tempo.

espaços mais disputados. É fácil perceber isto e é aí que o planejamento deve atuar, garantindo que o coletivo tenha prioridade sobre o individual".

MUDANÇA NO SISTEMA

Por outro lado, Perim observou que já existem iniciativas concretas para mudar o sistema viário da aglomeração, citando a construção da segunda ponte como exemplo. "Se for implantada ligando as rodovias Carlos Lindenberg e BR-262 à Ilha do Príncipe, e com os acessos deste lado integrados a um projeto de reformulação da circulação na área central, pode dar uma margem de folga para a ampliação dos outros dois pontos de estrangulamento que persistirão: na Vila Rubim e no Palácio Anchieta.

Questionado sobre a solução indicada para evitar o agravamento da situação existente atualmente, Carlos Alberto Perim disse: "Particularmente eu não sugiro nada, quem sugere é o Plano de Estruturação do Espaço e a equipe da qual participo. A diretriz para o ordenamento espacial da Grande Vitória, é descentralizar do Centro metropolitano para centros periféricos, ou seja, incentivar Campo Grande, Vila Velha, Carapina, Centro de bairro, de vizinhança e especializar o centro de Vitória nas atividades mais sofisticadas e ocasionais.

Para isso, Alberto Perim acha que é necessária a atuação coordenada e persistente de vários órgãos, principalmente Prefeituras, Estado, representantes das classes e das comunidades. Com este objetivo, disse, foi criado o Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória. A curto e médio prazos, sugere que seja dada prioridade ao pedestre e aos transportes coletivos em detrimento do veículo particular, de forma a se conseguir um uso mais racional do parco espaço destinado à circulação.

50 mil carros em dois anos

O diretor do Detran, Mário Natali, depois de informar que Vitória terá em média 50 mil veículos em 1980 — hoje este número é de 28.000, contra 8.877 em 1970, declarou que espera ter um trânsito muito mais humano e racional do que o de nossos dias. Por outro lado, ele considera flagrante e mundial a desproporção entre o sistema viário dos centros urbanos em relação ao número de veículos em circulação.

De acordo ainda com dados do Detran, Vitória terá até o final deste ano cerca de 35 mil veículos em circulação, enquanto na Grande Vitória 52 mil e no Espírito Santo 150.000. O ponto de vista de Natali sobre o rápido crescimento que se verifica nas estatísticas, enquanto o sistema viário quase em nada se altera para atender a esta demanda, teve a seguinte explicação: "É muito mais difícil e onerosa uma construção de obra de arte, enquanto a capacidade de fabricação automobilística é rápida e relativamente barata".

AG — como o sr. vê o crescimento de veículos que entram em circulação anualmente, isto em função do sistema viário que existe?

MN — É flagrante e mundial a desproporção entre o sistema viário dos centros urbanos em relação ao número de veículos em circulação. Isto porque é muito mais difícil e onerosa a construção de obras de arte enquanto a capacidade de fabricação automobilística é rápida e relativamente barata. Sabe-se que a média diária de fabricação nacional de veículos é de aproximadamente 3.000 carros.

AG — O sr. considera as condições de tráfego de Vitória e até Cariacica, principalmente em Jardim América, boas, razoáveis ou ruins?

MN — De um modo geral, o sistema viário que liga Jardim América a Vitória é razoável, entretanto a sobrecarga de veículos naquela via e a incapacidade dos acessos (São Torquato e Ponte Florentino Avidos) refletem negativamente e, em consequência ocasiona congestionamentos até a altura de Alto Lage. Sabemos também que o DNER já tem planos para duplicação daquela pista.

AG — Quantos veículos entram em circulação mensalmente na Grande Vitória, na capital e em todo o Estado?

MN — A média de novos veículos em 1977 foi: Vitória — 392 veículos/mês; Grande Vitória — 595 veículos/mês e Espírito Santo — 1.445 veículos/mês.

AG — O que seria preciso fazer para melhorar as condições de tráfego de veículos existentes?

MN — Ampliação do sistema viário do continente (segunda ponte e duplicação de outras vias de acesso) bem como obras de arte no centro da

capital, maior rotatividade e confiabilidade do transporte coletivo semi-urbano, posteriormente, restrição aos estacionamentos de veículos particulares no centro como desestímulo ao seu uso, criação de outras alternativas de transporte coletivo (sistema aquaviário), descentralização de atividades na Ilha de Vitória.

AG — Até que ponto o sistema viário atual é compatível com o número de veículos existentes?

MN — É Incompatível. AG — Quantos veículos se estima que terá Vitória em 1980, e quais as consequências que poderiam advir desse total, caso nenhuma providência fosse adotada para melhorar o sistema viário de Vitória?

MN — Estimo que na Ilha de Vitória em 1980 teremos 50 mil veículos. Tendo em vista as obras que estão sendo desenvolvidas pelo Governo do Estado, Governo Federal e Municipal não posso raciocinar de maneira negativa. Pelo contrário, espero que tenhamos em 1980 um trânsito muito mais humano e racional do que o de nossos dias.

AG — A segunda ponte seria capaz de suportar o fluxo de veículos que se processa entre Vitória e o Continente até quando?

MN — Não tenho os dados oficiais acerca dos estudos efetuados para a construção e capacidade de utilização da segunda ponte. Assim sendo, deixo de informar o período de saturação desta grande obra de arte.

AG — Quantos veículos existiam na Grande Vitória e no Estado em 1970, em 1975, 76 e 77 e quantos deverão ter em 1978?

MN — Ano Vitória Grande Vitória Esp. Santo

1970	8.877	15.133	33.274
1975	19.447	33.234	77.428
1976	18.501	34.972	86.317
1977	28.023	44.831	113.024

Previsão para 1978 —

Vitória	Grande Vitória	Espírito Santo
35.000	52.000	150.000

AG — O sr. acha que existe risco da cidade entrar em estado de emergência daqui mais alguns anos, em função do crescimento de veículos, caso as alternativas de melhores condições se limitem a construção e conclusão da segunda ponte?

MN — O Governo do Estado do Espírito Santo, através de um extraordinário esforço, procura trazer para o capixaba obras de arte e serviços públicos além de um profundo estudo de ordenamento urbano, a fim de estruturar e humanizar a região da Grande Vitória. Em resumo, o Governo Estadual é sensível a todos os problemas do capixaba e desta forma acredito que o "estado de emergência" aqui falado não deve e nem vai acontecer.