

Mesa
Redonda

A17031

Detran: Mário Natali
Fundep: Wallace Borges
Técnicos: Stélio Dias
e Arlindo Vilaschi



Jornalistas:
Paulo Maia, Ernane Buaiz,
Erildo dos Anjos e Rossini Amaral

TRANSITO

Técnicos afirmam: problemas do trânsito são insolúveis

“Não existe Detran, não existe Fundação, Secretaria ou Prefeitura que isoladamente resolva os problemas do trânsito e do sistema de transporte da Grande Vitória”, afirmou o diretor técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi. Ele revelou que as providências no sentido de melhorar esses dois setores somente agora estão sendo tomadas, mediante a elaboração de um Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes (Paitt), cuja conclusão está prevista para março do próximo ano, propondo adoção de medidas a nível estadual, municipal e de empresários.

O diretor do Detran, Mário Natali, disse por sua vez que a bem da verdade o grande problema de Vitória, congestionamento, não existe: “Acho que o capixaba pode pôr a mão pro céu e agradecer pelo trânsito que tem, em termos físicos da cidade”. Em seu entender, “o que se vê no trânsito, em horários de pique, (maior movimento de veículos) é o fluxo moroso do tráfego em locais pré-determinados, em consequência de problemas insolúveis e incontroláveis humanamente”.

Sobre a propalada “calamidade pública” no trânsito, disse Natali que só vê isso “em jornal, mas não na realidade”. E adiantou que se houvesse a segunda ponte funcionando com o sistema aquaviário auxiliando, os problemas hoje existentes seriam bem menores.

Com relação à utilização das áreas de estacionamento na cidade, o diretor da Fundep, Wallace Vieira Borges, que controla a cobrança dessa atividade, informou que a extensão do horário de funcionamento das áreas de cobrança até às 22 horas, visou acompanhar o comércio que está fechando mais tarde neste período que antecede as festividades de final de ano. Além disso, acentuou que a medida adotada visa oferecer maior rotatividade nas áreas de estacionamento durante a noite, permitindo que motoristas que vêm a Vitória fazer compras encontrem, com maior facilidade, uma vaga para deixar seu automóvel.



A primeira questão levantada durante a mesa redonda foi com relação ao recente pronunciamento do diretor do Detran, Mário Natali, que afirmou não ter condições de

de certa forma essenciais, atuando em obras como a segunda ponte na sua primeira fase, e com uma possibilidade na terceira ponte. Além desses órgãos “existe outra parte

tória, disse que “se se imaginar em termos de levantamentos que foram feitos para adoção de melhorias nesse setor exclusivamente, verifica-se que quase nada foi feito até

maior capacidade de atender às necessidades do setor”.

Abordado sobre a ausência de fiscalização pelos guardas da Polícia Militar, em di-

automóvel.

O diretor da Fundep considera que um dos grandes problemas do trânsito, principalmente com a verificação de congestionamentos em horários distintos, deve-se à falta de reescalonamento dos horários das atividades do comércio e repartições públicas. Segundo ele, pela manhã todos entram no trabalho num só horário e o deixam também num só horário, provocando os engarrafamentos nas vias de circulação de veículos.

Para Stélio Dias, entre outros problemas que enfrenta a população da Grande Vitória, um deles deve-se ao fato de que das nove regiões metropolitanas existentes no país, somente a da Grande Vitória (não reconhecida como de direito mas sim de fato) cresceu a uma média de 7,9 por cento ao ano.

Já o diretor do Detran, quando indagado sobre a implantação de áreas de segurança em Vitória, disse que não tem autoridade para responder por elas, já que foram instituídas pela Secretaria de Segurança, mediante resolução 439/71, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Para Natali, as áreas existentes na Cidade Alta da capital "até certo ponto são justas, pelo fato de lá estarem localizados o Executivo, Legislativo e Judiciário.

Sobre a possibilidade de reabertura das ruas Quintino Bocaiuva e um trecho da General Osório, fechadas ao tráfego e onde o estacionamento de veículos é proibido a particulares, Natali afirmou que a reabertura só será possível na General Osório, para evitar que os motoristas tenham que contornar na Praça Oito de Setembro para atingir o restante daquela rua.

A Quintino Bocaiuva é a única rua de Vitória fechada com uma corrente, sendo utilizada apenas pelos Correios e Telégrafos, Sunab e Secretaria da Fazenda. Para Natali "não há a menor necessidade de reabertura desta via, uma vez que já existe a Marcelino Duarte para possibilitar o retorno de veículos da Jerônimo Monteiro para a Princesa Isabel".

Sobre sinalização, Natali reconheceu que existe em Vitória uma deficiência total de sinalização indicativa, sem condições de orientar os motoristas de outros estados sobre a localização de ruas, bairros e outros pontos da cidade. Porém, salientou que já está pronto no Detran um projeto que prevê quase 300 placas indicativas para a periferia de Vitória, as quais deverão ser instaladas em breve, através de concorrência pública.

Todas essas questões foram abordadas quinta-feira, na redação de A GAZETA, numa mesa redonda que teve a participação dos diretores da Fundação Jones dos Santos Neves, Stélio Dias e Arlindo Vilaschi, do diretor do Detran, Mário Natali, e do diretor da Fundep, Wallace Vieira Borges.

A primeira questão levantada durante a mesa redonda foi com relação ao recente pronunciamento do diretor do Detran, Mário Natali, que afirmou não ter condições de solucionar os problemas do trânsito na Grande Vitória, principalmente na área crítica entre a Ilha do Príncipe, do lado de Vitória, e São Torquato, pelo lado de Vila Velha. A afirmação de Natali, acrescida ainda de que a situação do trânsito está se tornando cada vez mais incontrolável, foi apoiada pelos diretores da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi e Stélio Dias.

Consultado a explicar os motivos que o levaram apoiar o pronunciamento de Natali, Arlindo Vilaschi frisou "não ter o Detran a competência ou capacidade para resolver todos os problemas do trânsito de Vitória isoladamente". Para ele, é fundamental que "se entenda que trânsito é policiamento, trânsito é estática, e também um sistema viário dinâmico para receber os fluxos de veículos diários que surgem a cada dia, e isso não existe". Numa demonstração de apoio, seu colega Stélio Dias fez um aceno positivo à explicação.

Continuando, Vilaschi disse que a nível de Fundação Jones dos Santos Neves, o que tem sido tentado "é obter uma visão global do problema, e já existe uma visualização da cidade e como ela funciona ou deveria funcionar, de maneira mais racional". Do ponto de vista específico, prosseguiu ele, "temos que partir para os planos globais de transporte — tradicionais e acadêmicos — na tentativa de conseguir alternativas para resolver a situação".

Como resultado dessas tentativas, Arlindo Vilaschi revelou que a Fundação já está testando uma metodologia, "quase ao estilo tupiniquim", que se baseia num Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte (Paitt), elaborado em conjunto por técnicos da Fundação, e ouvindo os órgãos envolvidos na questão, como Detran, Fundep, Associação das Empresas de Transporte de Passageiros.

O objetivo do Paitt, conforme disse, seria a melhoria do transporte coletivo para atender a cerca de 80 por cento da população na aglomeração urbana da Grande Vitória como um todo, incluindo-se nessa premissa o transporte rodoviário e o aquaviário, os quais devem estar funcionando em função das propostas do plano em 1978. "Isso entende tanto ônibus, como caminhões, automóveis e pedestres. Uma das preocupações da Fundação será tentar devolver um pouco da cidade ao pedestre que é a grande massa", disse Arlindo Vilaschi.

PARTICIPAÇÃO

Questionado a respeito dos órgãos encarregados pela execução do Paitt, Vilaschi explicou que no plano institucional se tem cinco municipalidades (Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana), as quais têm sua autonomia preservada por Constituição. Tem-se ainda o próprio Governo do Estado, seja através da Secretaria do Interior e Transportes, seja através do DER ou Detran, e também a Comdusa que agora vem sendo a responsável pela construção da rodoviária, e ainda o Governo Federal, através de órgãos

de certa forma essenciais, atuando em obras como a segunda ponte na sua primeira fase, e com uma possibilidade na terceira ponte. Além desses órgãos, "existe outra parte fundamental que é a participação do empresário que já tem hoje um direito adquirido, mediante a concessão de linhas de ônibus", acrescentou.

A principal estratégia do Paitt, segundo o diretor técnico da Fundação, estaria voltada para a realização de algumas reuniões com os órgãos envolvidos na questão de trânsito e transporte, a fim de discutir os problemas existentes, as propostas apresentadas e por fim a implantação das medidas.

Como idéia básica do Paitt, Vilaschi disse constituir-se de um plano que possa ser implantado imediatamente, sem necessidade de construção de grandes obras, ou grandes modificações no sistema viário, mas acima de tudo uma racionalização no uso das vias de circulação de veículos. Disse também que o plano não prevê grandes modificações no sistema de transportes, o que significa que "não será proposto a construção de metrô ou pré-metrô ou ônibus elétrico ou viaduto".

Explicando o sentido da racionalização no uso do sistema viário, acentuou que geralmente a avenida Jerônimo Monteiro está completamente cheia de carros, enquanto que a outra "canaleta" no mesmo sentido de tráfego (fez referência à pista de menor movimento de veículos das avenidas Governador Bley e Princesa Isabel, no sentido da zona Norte para o centro) se apresenta quase sempre vazia. A isso, Vilaschi considerou "uma irracionalidade de utilização da via".

Por outro lado, disse que a utilização do sistema viário, antes das modificações processadas no trânsito pelo Detran, em março passado, "era irracional". E assinalou que a que está sendo feita agora "não pode ser considerada a única racional".

— Talvez não tenhamos opções melhores do que as que estão em vigor, mas as procuramos. Para a Fundação Jones dos Santos Neves, o desafio é ter alternativas a isso que está sendo feito aí", observou.

"É óbvio", continuou Arlindo Vilaschi, "que se tenha outras formas menos convencionais para melhorar a utilização do sistema viário de Vitória, mas sabemos, e o Detran também sabe, que existe um problema denominado sinalização de trânsito — seja sinal luminoso, sinalização vertical (placas) e horizontal (faixas). Em virtude disso, o motorista de fora encontra algumas dificuldades, porque a cidade, através da sinalização que existe, se comunica muito pouco com essas pessoas".

Traçando um perfil da situação do transporte no Espírito Santo e no Brasil, disse Arlindo Vilaschi — o que mais falou durante a mesa redonda — que somente a partir de 1973 se começou a pensar seriamente em transporte coletivo, sem falar naquelas megalomanias de transportar as pessoas através de metrô, usando computadores. "Por isso que estamos ainda engatinhando neste setor, tanto em termo nacional como regional".

SOLUÇÕES

Argumentando sobre a falta de prioridades ao transporte de massa na Grande Vi-

tória, disse que "se se imaginar em termos de levantamentos que foram feitos para adoção de melhorias nesse setor exclusivamente, verifica-se que quase nada foi feito até agora". E revelou que as pesquisas até agora efetuadas destinaram-se à segunda-ponte, terceira, Detran e Fundação.

Questionado sobre soluções para os problemas de trânsito e transporte na Grande Vitória, o diretor técnico da Fundação lembrou que em 1978 já se terá na baía de Vitória uma parte do sistema aquaviário funcionando. Segundo ele, a operação completa desse sistema vai implicar na criação de linhas alimentadoras de ônibus de Vila Velha-Paul, Vila Velha-Prainha bem como de alguns bairros de Cariacica para o terminal aquaviário de Porto de Santana. Esses terminais farão ligação com vários pontos da capital, por onde se efetuará o transporte de passageiros, por via marítima.

Quanto à conclusão do Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes, disse que em virtude de "algumas surpresas verificadas durante o trabalho de levantamento de dados, o plano não será terminado nesta final de ano como estava previsto, mas somente em março do ano que vem, talvez no princípio do mês.

Indagado qual o órgão capaz de resolver os problemas de trânsito e transporte na Grande Vitória, Vilaschi — apoiado por Stélio Dias — salientou que "não existe Detran, não existe Fundação, não existe Secretaria ou Prefeitura que isoladamente resolva esses problemas, já que eles têm implicações interinstitucionais. Disse ao ser questionado se estaria havendo um entrosamento entre as diversas áreas envolvidas na questão, que "até agora ninguém propôs uma solução integrada" e por isso não podia afirmar se estaria ou não havendo falta de entrosamento.

Para Vilaschi, apoiado logo a seguir por Wallace Vieira Borges e por Mário Natali, o Governo do Estado, agora, parece ter dado o primeiro passo no sentido de ajeitar os problemas da Grande Vitória de uma forma global, mediante a regulamentação recente do Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (Codovit). "Não adianta tomar decisões a nível federal ou estadual quando se tem barreiras entre os municípios com outras esferas de decisão institucional", disse ele, insinuando que o Conselho virá normalizar este comportamento.

DETRAN

O diretor do Detran, Mário Natali, afirmou que de acordo com a legislação vigente, quem dirige o sistema de transporte coletivo a nível intermunicipal (como é o caso das linhas de Vila Velha, Cariacica e outras) é a Secretaria do Interior e Transporte. "De direito a coisa funciona assim, mas de fato ainda é o Detran responsável por esse serviço", salientou.

Indagado se a administração do transporte intermunicipal não representaria um grande peso para o Detran, Natali disse que o setor "tem sido uma de suas principais preocupações, senão a principal". E acrescentou: "Acho que em se tratando de uma Secretaria nova é possível que haja uma estruturação mais perfeita que o Detran, com

maior capacidade de atender as necessidades do setor".

Abordado sobre a ausência de fiscalização pelos guardas da Polícia Militar, em diversos pontos da cidade, onde o trânsito geralmente mostra-se deficiente, Natali disse que "não se pode desejar que os guardas façam o impossível dentro da realidade do sistema viário que existe". Contudo, admitiu, sem se aprofundar na questão, que o efetivo da PM "ainda é pequeno".

Apesar de tudo, ele concordou que realmente existe a ausência de guardas de trânsito para agir em situações de emergência em vários pontos da cidade. E tomando isso como referência, assinalou que o ideal seria "que houvesse policiamento ao longo dos eixos de tráfego capaz de atender qualquer necessidade", e depois indagou a si próprio se isso seria possível, em função das "inúmeras atribuições da Polícia Militar".

Quanto aos engarrafamentos do trânsito, disse o seguinte: "A bem da verdade eu acho que o grande problema de Vitória, congestionamento, com esses olhos tristes nossos, não existe. Acho que o capixaba pode pôr a mão pro céu e agradecer pelo trânsito que tem, em termos físicos da cidade. Não é que o Detran, pensando assim, não tenha procurado dar solução alguma para a situação, mas também não nos acomodamos diante da situação que aí existe".

Quanto ao fato do trânsito ser um caso de calamidade pública, por parar totalmente, disse Natali: "Vejo isso muito em jornal, mas não na realidade". E adiantou que o dia em que houver a segunda ponte funcionando, com o sistema aquaviário auxiliando, os problemas hoje existentes vão diminuir muito.

Ao mesmo tempo que o diretor do Detran expressou sua confiança na melhoria do trânsito, disse que o transporte coletivo, em consequência, poderá oferecer confiabilidade de uso pelos motoristas particulares, pois que será melhor estruturado, e permitirá o desestímulo do armazenamento de carros em Vitória. Dessa forma, Mário Natali espera que alguns problemas atualmente cruciais vão ser contornados a partir da conclusão da segunda ponte e funcionamento eficaz do sistema aquaviário.

A essa altura, o diretor técnico da Fundação, Arlindo Vilaschi, apartou Natali para revelar que a capacidade nominal da ponte Florentino Avidos é de 35 mil veículos por dia, mas passam por ela 55 mil durante 18 horas seguidas, diariamente. A propósito disso, disse que "é muito difícil para o Detran dar confiabilidade ao transporte coletivo atualmente".

Indagado sobre a localização da Rodoviária na Ilha do Príncipe, onde se presume continuar existindo consideráveis dificuldades de escoamento de veículos, Arlindo confessou que continua achando que o melhor local "seria na Praça Oito, mas como não pode foram estudadas várias alternativas e a melhor delas recaiu exatamente na Ilha do Príncipe".

Sobre as ruas Quintino Bocaiuva e um trecho da General Osório, atualmente fechadas ao tráfego e onde o estacionamento de veículos é privativo a certos órgãos públicos e comércio, Natali explicou que a utilização que vem tendo essas áreas mostra-se de maior validade, que se liberadas para abrigar automóveis de 6 horas às 18 horas.