

Reportagem Especial

ADRIANO HORTA/AT



TRÂNSITO LENTO na avenida Saturnino de Brito, em Vitória: engarrafamentos constantes são provocados pelo aumento da frota no Estado e, por isso, alternativas são estudadas

TRÂNSITO

Nove veículos a mais a cada hora

Essa é a média de crescimento da frota no Estado. Nos últimos 10 anos, o total passou de 594 mil para 1,3 milhão de automóveis

Eliane Proscholdt
Marianna Aguiar

Nos últimos 10 anos, a frota de veículos no Espírito Santo aumentou 130%. Em 2002, o número total era de 594.042. Já em 2011, esse total cresceu para 1.367.967. A estimativa é de mais de 1,4 milhão de carros este ano.

Os números são do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-ES).

O economista e professor universitário Marcelo Loyola Fraga explicou que isso resulta em uma média de nove novos veículos por hora no Estado.

Nas ruas da Grande Vitória, os motoristas não escondem a preo-

cupação com o aumento da frota.

“Percebo que a situação está ficando pior. Os engarrafamentos são cada vez mais frequentes, e a maioria dos projetos deve ficar pronta a longo prazo. Isso é preocupante”, disse o militar na reserva Carlos Azeredo da Silva, 63 anos.

O secretário de Transportes e Obras Públicas do Estado, Fabio Damasceno, disse que 50% do total da frota de veículos circula na Grande Vitória.

Para que as pessoas deixem de

FROTA	
ANO	QUANTIDADE
2002	594.042
2003	639.288
2004	692.588
2005	753.475
2006	829.534
2007	933.849
2008	1.052.155
2009	1.163.331
2010	1.262.848
2011	1.367.967

FONTE: DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (DETRAN-ES).

“O transporte mais eficiente com maior quantidade de pessoas é o ônibus. Eles vão ter conforto e segurança, atraindo os usuários de carros”

Fabio Damasceno, secretário de Transportes e Obras Públicas do Estado

usar o carro diariamente e optem pelo transporte público coletivo, o governo do Estado está investindo no modelo do sistema de corredores exclusivos de ônibus (BRT).

Ele afirmou que, baseado em experiências positivas de outros locais, como o Rio de Janeiro, é possível implantar o sistema em cidades populosas e que necessitam de desapropriação de terreno.

“Visitamos BRT’s no mundo, inclusive em áreas mais restritas. É preciso uma engenharia de tráfego bem feita. É um sistema de qualidade, que vai interligar várias regiões, promovendo redução do tempo de viagem, segurança e conforto. Com plataformas cobertas e seguras, embarque e desembarque rápido e ônibus confortáveis, isso tudo atrai o usuário”.

Fabio Damasceno explicou que, em muitos locais, a população quer mais ciclovias, calçada e urbanização.

“Tirando o estacionamento de automóvel, você restringe o uso do carro e cria importância para o transporte coletivo”.

O secretário falou que nenhuma cidade tem condições de crescer no ritmo do aumento da frota, de cerca de 10% ao ano.

“Seria necessário, a cada três anos, duplicar as avenidas, mas temos restrições de mar e morro”.

Além dos ônibus e do projeto do aquaviário, o governo também está investindo em obras de infraestrutura estratégica a curto prazo que vão impactar de forma positiva no trânsito, como melhorias no acesso à Terceira e Segunda Pontes e túneis que vão ligar Vitória a Serra.

AS PROPOSTAS DO GOVERNO

Aquaviário e corredor exclusivo BRT

> SERÃO 32 QUILOMETROS de corredores exclusivos que vão interligar a Grande Vitória. A previsão é que o sistema esteja funcionando até 2016.

> OS ÔNIBUS vão ter uma faixa exclusiva, próxima ao canteiro central. Haverá plataformas de embarque e desembarque em nível, que serão monitoradas e informatizadas.

> O PROJETO EXECUTIVO está sendo desenvolvido. A ampliação e a adequação de avenidas já estão sendo feitas em Vila Velha e Serra.

Aquaviário

> TRÊS CONSÓRCIOS estão elaborando o estudo. A estimativa é que o projeto seja concluído até dezembro. O governo vai fazer uma análise e abrir o edital de concessão do sistema.

> A IDEIA É QUE OS BARCOS possam ligar Vitória a Vila Velha, com espaço para cerca de 150 pessoas e ligação com o sistema de ônibus.



MODELO de barco em Nova Iorque

Túnel da Norte-Sul

> A PRIMEIRA ETAPA DA LIGAÇÃO entre a Norte-Sul, em Vitória, e a avenida João Palácios, na Serra, será inaugurada nos próximos meses. Será possível eliminar o semáforo de três tempos e melhorar a fluidez. Na 2ª etapa, serão construídos túneis.

Portal do Príncipe

> SERÁ FEITA UMA REURBANIZAÇÃO do centro de Vitória, melhorando a chegada à Segunda Ponte com a criação de novas vias. Uma será exclusiva para o acesso ao porto, desviando o tráfego pesado.

Praça do pedágio

> AS 16 CABINES DO PEDÁGIO da Terceira Ponte vão ser transferidas de Vitória para Vila Velha, com intenção de diminuir o congestionamento no acesso à ponte. A praça do Cauê será aberta para o trânsito livre de carros. O projeto está sendo concluído para ser aprovado pela população.



PROJEÇÃO do corredor exclusivo



TRÂNSITO

“BRT só dá certo com menos carros”

Para que o sistema de corredores exclusivos de ônibus, chamado de BRT, funcione bem, sem causar congestionamento, é preciso que, pelo menos, 60 mil carros não saiam às ruas.

A afirmação é do engenheiro civil e mestre em túneis João Renato Prandina. Ele considerou que são feitas 1,5 milhão de viagens diárias na Grande Vitória, sendo que 55% delas são realizadas por transporte individual.

Logo, se essas 800 mil viagens forem divididas em três vias — uma via será exclusiva para ônibus —, então 60 mil carros vão precisar parar de circular para não causar congestionamentos.

“O BRT só dá certo com menos carros. As únicas coisas que fazem as pessoas deixarem o carro em casa é ter certeza de que vai se deslocar com qualidade e segurança. É preciso transporte público de qualidade e infraestrutura adequada para a cidade. A classe média quer se deslocar de carro e não vai apostar as fichas no ônibus enquanto os índices de violência fo-

rem altos”, apontou Prandina.

Ele ressalta que a infraestrutura viária de Vitória é obsoleta e com quantidade inferior a qualquer capital do País. Já o professor de Arquitetura da Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) André Tomoyuki Abe disse que os ônibus têm vantagens em relação aos carros.

“O carro precisa de lugar para estacionar. O rendimento do ônibus é maior que o automóvel. Com o BRT, vamos multiplicar a capacidade de uso do espaço da cidade. Temos que privilegiar os passageiros do transporte coletivo em relação ao carro”.

CAOS

Mas o doutor em Transportes e professor da Ufes Rodrigo Rosa acredita que o caos será inevitável com os corredores exclusivos. “Mesmo com o BRT, os carros continuarão circulando e terá mais gente reclamando”.

Para reverter esse cenário, ele defende um sistema integrado: ônibus, aquaviário e ferroviário.

SUGESTÕES



FOTOS: ADRIANO HORTA/AT



Ciclovia suspensa na 3ª Ponte

Antenado com projetos que estão sendo propostos no exterior, inclusive em Londres, o funcionário público estadual Marcelo Harckbart Ahnert, 42 anos, está propondo

SkyCycle (ciclovia suspensa).

Pela sua ideia, ela poderia ser adaptada debaixo da Terceira Ponte, ligando Vila Velha à capital. Na passagem dos navios, seria suspensa.

O QUE ELES DIZEM



“O BRT é uma solução de trânsito e não de segurança. É preciso transporte público de qualidade”

João Renato Prandina, engenheiro civil



“Se privilegiarmos os passageiros em relação ao carro, multiplicamos o uso do espaço da cidade”

André Abe, professor de Arquitetura



“As pessoas poderiam até aceitar deixar os carros na garagem se tivéssemos um sistema simples, prático e seguro. Hoje não temos essa opção”

Rodrigo Rosa, doutor em Transportes e professor da Ufes



Ônibus aquático

Depois de morar três meses no Canadá, a advogada Raquel Campanhara, 27 anos, recomenda a implantação de ferry boat, que é um tipo de embarcação de transporte, principalmente, de pessoas.

“Moramos em uma ilha e nossos acessos são restritos. Essa espécie de ônibus aquático, por exemplo, poderia fazer o trajeto da Prainha, em Vila Velha, para Vitória”.

Mas ela disse que isso só não basta. “É preciso investir em transporte coletivo de qualidade oferecendo maior conforto e segurança”.

Metrô de superfície

Usando a experiência do Rio de Janeiro, o engenheiro civil Flávio Alexandre Barbosa de Almeida, 36, que se mudou para o Estado há 12 anos, admite deixar o carro na garagem se tivesse metrô de superfície.

“Rodo a Grande Vitória para trabalhar. Saio de casa, em Cariacica, às 6h30, para escapar do congestionamento na Segunda Ponte”.

Além dos engarrafamentos, ele reclama da dificuldade de conseguir vagas de estacionamento.



FRUSTRAÇÃO



Troca de carro por ônibus

Não foi apenas uma vez que o militar da reserva Carlos Azeredo da Silva, 63 anos, deixou o carro em casa para andar de ônibus.

Só que as experiências não foram boas. “Recentemente, saí do bairro Santa Marta para ir a uma concessionária no bairro Horto (Vitória). Esperei o ônibus uma hora e meia. De carro, gastaria entre 10 a 15 minutos. Não foi a primeira vez que tive que esperar”.



Volta do aquaviário

A alternativa para a bancária Luciana Haddad, 46 anos, abrir mão do seu carro seria o trem de superfície e a volta do aquaviário.

Nos dias úteis, considerando o percurso de ida e volta, Luciana perde cerca de 30 minutos presa em engarrafamentos na capital.

“Moro na Praia do Canto e trabalho na Enseada do Suá e não consigo me livrar do congestionamento. Saio de casa por volta do meio-dia e retorno às 18h30. Precisamos de projetos na área de mobilidade urbana para evitar que a situação fique ainda pior”.