

A 20544

A busca de uma solução para o transporte coletivo

Cerca de 80% dos habitantes da Grande Vitória andam de ônibus. Os veículos coletivos já superlotam as avenidas do centro da cidade. Mesmo assim, o serviço normalmente é apontado como deficiente e, sobretudo, caro. Por outro lado, existem propostas para melhorá-lo. A mais detalhada delas está há dois anos no Detran, a espera de um parecer definitivo.



explicam Fernando Destefano e Antônio Caus. Atualmente, os ônibus saem de Vila Velha para ir até o centro. Normalmente vêm cheios. Mas, descarregam a maioria dos passageiros no Centro e depois fazem o percurso até o Dom Bosco vazios — e retornam vazios até pegarem passageiros no Centro novamente. Algo semelhante ocorre com os ônibus que vêm da Serra e de Campo Grande. Com isto, há um grande congestionamento de ônibus no Centro da Cidade, o que não implica, necessariamente, no fato de que o transporte coletivo seja bom.

Os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves opinam que um ônibus que viesse de Vila Velha e fosse até à Serra se manteria cheio durante todo o trajeto, do ponto inicial até o final. Desta forma, como haveria muitos passageiros pegando ônibus em Vila Velha e descendo no Centro, pegando no Centro e descendo na Praia do Canto ou no Aeroporto, ou ainda pegando na Praia do Canto e descendo na Serra, a movimentação de passageiros seria constante e seria possível cobrar uma passagem única de, digamos, Cr\$ 20,00.

Um preço de passagem razoável. Afinal, o percurso de um ônibus em São Paulo ou no Rio é mais ou menos esse e eles custam, em torno, deste preço. Além disso, como acontece em São Paulo e no Rio, os ônibus jamais ficariam vazios durante todo o trajeto. Outro ponto importante nesta proposta é que diminuiria o número de ônibus no Centro de Vitória; além disso, seria indispensável que, concomitante, fossem incentivadas as linhas tronçais entre bairros.

Isto poderia levantar problemas com os empresários, já que cada um deles domina um setor. Contudo, poderia ser feito um sistema proporcional de linhas às empresas, como afirma Fernando Destefano. E, como se pôde ver, pelo menos a Planeta cogita pensar seriamente no problema; Claudionor Lorenzutti deixou um recado com a secretária de que não queria falar à Imprensa, e acabou não externando sua opinião. A Paratodos mostrou-se, por sua vez, favorável a algumas medidas defendidas no PAITT, particularmente a do fechamento da avenida Jerônimo

Texto de Júlio Fabris

Nos horários de maior movimentação, como às 18 horas, durante os dias úteis, passam pela avenida Jerônimo Monteiro cerca de 450 ônibus por hora. Este dado, levantado pelo Instituto Jones dos Santos Neves, vem mostrar que não é por falta de veículo coletivo, que o capixaba carece de um bom transporte urbano. Pelo contrário, o centro da cidade já está chegando no seu limite de saturação de ônibus. Muito brevemente, terá que ser tomada uma decisão para diminuir, racionalizar ou alterar de qualquer outra forma o número de ônibus que trafegam pela cidade.

Há, a respeito deste assunto, uma curiosa contradição. O número de ônibus que trafega pelo centro da cidade já excede o aceitável; mas nem por isso quem mora em Vitória tem um bom serviço de transporte. Ao contrário ele é obrigado a suportar ônibus cheios, raros dependendo do local para onde desejar ir, além dos veículos velhos, que na volta e meia quebram no meio do caminho. A justaposição destas constatações faz suspeitar que há algo errado com o transporte coletivo na cidade.

E há realmente. A Grande Vitória até que é servida por um grande número de ônibus. Mas, num exaustivo estudo feito pelo Instituto Jones dos Santos Neves, entregue há dois anos ao Detran que até hoje não deu um parecer definitivo, demonstra-se que o transporte coletivo em Vitória em-

Caus, só fazia sentido, dentro de um contexto maior, onde deveria existir centro de animação em cada bairro de modo que o fluxo de pessoas para o centro da cidade diminuísse.

Fernando Destefano assinala que a idéia era promover o desenvolvimento de centros comerciais e de divertimento em cada uma das principais aglomerações da Grande Vitória.

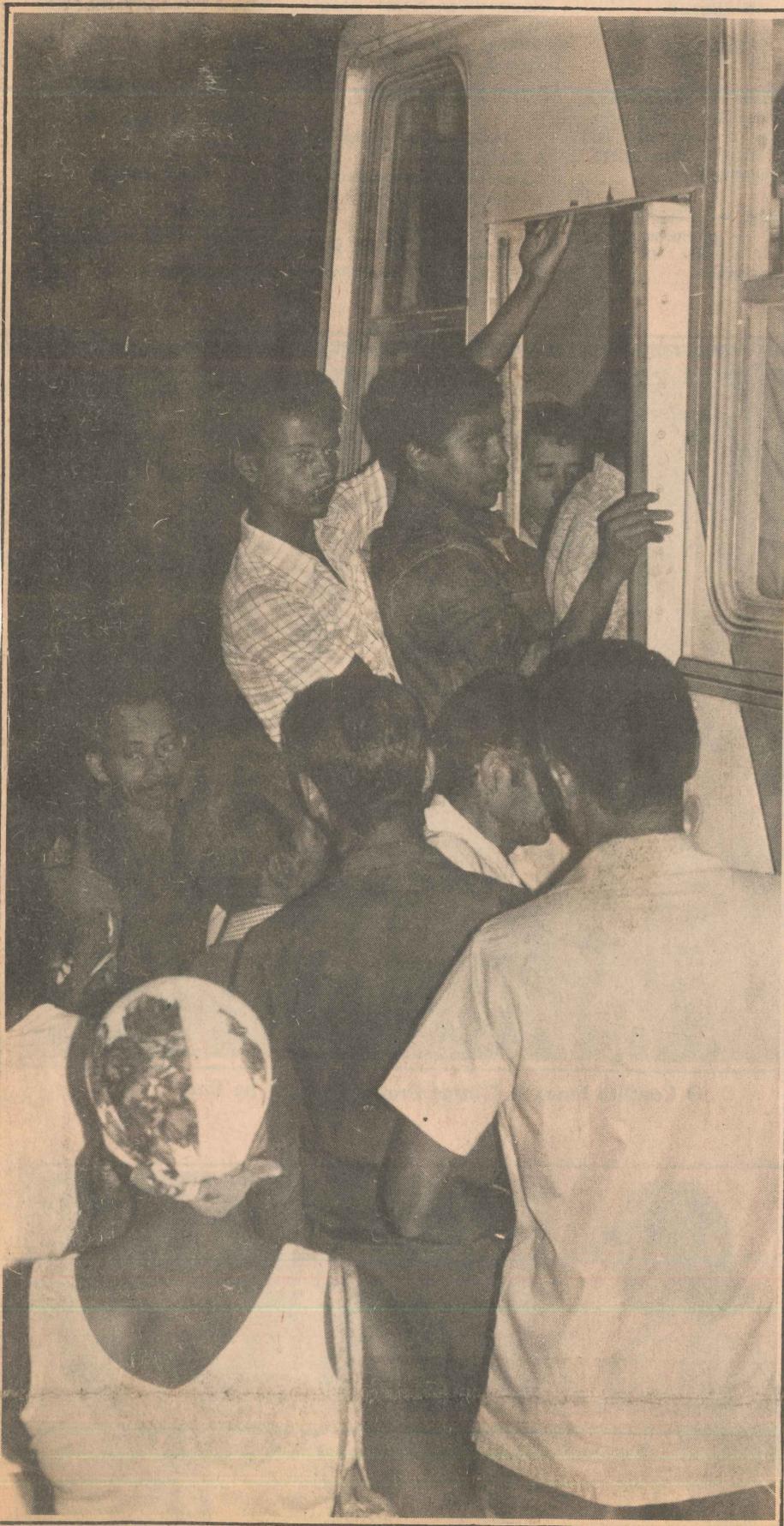
— Assim, o fluxo de pessoas para Vitória diminuiria bastante. O importante seria ter ônibus de cada bairro para cada um desses centros de animação, e destes centros de animação para Vitória.

Previam-se um desses centros em Vila Velha, outro em Campo Grande e outro em Carapina. Para o de Carapina chegou-se a reservar uma área; mas nenhuma medida efetiva foi tomada para que o centro de animação de concretizasse; como resultado, as atividades comerciais, de banco, de divertimento, acabaram se pulverizando. Quanto a Campo Grande, Fernando admite que aquele bairro de Cariacica está, paulatinamente, se tornando um importante centro comercial e de lazer para os bairros próximos. Vila Velha poderia seguir o mesmo caminho.

PROPOSTAS

Contudo, nada disto foi feito com muita racionalidade. Na verdade, a estratégia proposta por Maurício Roberto sequer foi aplicada. E sem os centros de animação seria impossível a reforma nas linhas de ônibus previstas. Como muitas vezes ocorre em Vitória, o plano simplesmente ficou algum tempo esquecido, até ficar inviável pelo desenvolvimento pos-

Sempre lotados, os ônibus não dispõem do menor conforto, apesar de várias propostas para melhorar o transporte coletivo.



É há realmente. A Grande Vitória até que é servida por um grande número de ônibus. Mas, num exaustivo estudo feito pelo Instituto Jones dos Santos Neves, entregue há dois anos ao Detran que até hoje não deu um parecer definitivo, demonstra-se que o transporte coletivo em Vitória emperra-se em uma grande irracionalidade. Uma irracionalidade que se agrava devido a um trânsito que ainda dá todo privilégio ao transporte individual.

PROBLEMAS

O fato é que, exceto em certos lugares estratégicos, como a Praia da Costa, Vila Velha, Praia do Canto, o restante da Grande Vitória sofre de um problema agudo de transporte coletivo. Tão agudo que até mesmo alguns empresários do setor anseiam por uma racionalização do serviço, que lhes permitam ter uma rentabilidade maior com as linhas, com um menor desgaste dos veículos.

O chefe do setor de transporte da viação Planeta, que monopoliza o serviço de ônibus no município de Cariacica, Cid Júlio, opina que a própria viação Planeta tem se adiantado a algumas das propostas feitas pelo Instituto Jones dos Santos Neves. Em particular, ele fala sobre algumas linhas tronçais, como a Flexal-Itacibá-Itanguá-Vila Capixaba-Campo Grande-Vera Cruz-Jardim América-São Torquato-Centro, além de outra ligando Flexal a Vila Bethânia.

— Essas linhas, criadas por iniciativa da própria Viação Planeta, seriam para aumentar a conexão entre os bairros.

E aumentar a conexão entre os bairros é uma das propostas do Instituto Jones dos Santos Neves. Apenas uma delas, mas que é vital para o funcionamento da proposta em termos globais. Uma proposta que demorou alguns anos para ser elaborada, desde os primórdios dos estudos sobre o problema de trânsito na Grande Vitória, que data do Estudo sobre a região da Grande Vitória, feito por Maurício Roberto, no início da década passada. Como se vê, há mais de dez anos se fala sobre os problemas do transporte coletivo na cidade e se apresentam alternativas. Contudo, durante todo este tempo praticamente nenhuma das alternativas foi testada, e o trânsito em Vitória permanece sem uma estratégia global.

TERMINAL

Os estudos de Maurício Roberto Arquitetos conduziam à proposta de um grande terminal rodoviário no Parque Moscoso. Antigamente o local abrigava alguns armazéns e galpões; hoje, está ocupado por prédios. Desta forma, esta alternativa inviabilizou-se. Mas, este terminal, como assinalam Fernando Destefano e Antônio Luiz

maior, ficou novamente na verdade, a estratégia proposta por Maurício Roberto sequer foi aplicada. E sem os centros de animação seria impossível a reforma nas linhas de ônibus previstas. Como muitas vezes ocorre em Vitória, o plano simplesmente ficou algum tempo esquecido, até ficar inviável pelo desenvolvimento posterior da cidade.

Mas, pelo menos nos anais da história, ficou registrada a primeira tentativa de encarar seriamente o problema de trânsito na cidade. E essa primeira tentativa não foi esquecida pelos técnicos, até que o trânsito voltou a ser tratado pelo Plano de Estruturação do Espaço Urbano, feito em 1976. E, novamente, tocou-se no problema da excessiva concentração de atividades no centro de Vitória. Detalhou-se uma proposta de subcentros, ou centros de animação, que estariam conectados com o centro de Vitória, por corredores de escoamento. Mas esta proposta ficou simplesmente a nível de Governo, para discussão. Não chegou a ser apresentada às prefeituras, nem aos empresários do transporte coletivo. Contudo, o PEE, como ficou conhecido este plano, que tinha no transporte coletivo apenas um dos assuntos abordados, serviu como base para a confecção do primeiro plano especificamente endereçado ao problema do transporte coletivo; o PAITT (Plano de Ação Integrada de Transporte).

Esta foi, de fato, a primeira proposta concreta para se fazer uma mudança de grande porte no sistema de transporte da capital do Estado. As sugestões, no final, pareceram um pouco radicais; tanto que até hoje os órgãos competentes não chegaram a se pronunciar a ele, muito embora o plano já tenha sido terminado há dois anos. Nem mesmo o Detran estabeleceu um veredicto.

Em primeiro lugar, não soa muito razoável para o morador da cidade de Vitória que a avenida Jerônimo Monteiro seja fechada para os carros particulares, ficando com fluxo restrito apenas a ônibus. Nem que os ônibus que vêm da Serra ou de Vila Velha para o centro, em vez de ficarem no centro da cidade, seguissem para o município seguinte.

São mudanças muito simples, mas que, segundo suspeita Caus, poderiam se estranhar pela população. Mas representariam uma notável simplificação do transporte coletivo em Vitória. A idéia básica é que se façam linhas radiais e linhas tronçais. Nas linhas radiais, um ônibus sairia de Vila Velha e iria até à Serra direto; outro sairia de Vila Velha e iria até Campo Grande; e um outro iria de Campo Grande até à Serra, possivelmente. As demais linhas seriam meras linhas de conexão entre bairros.

A motivação para estas mudanças é bem simples, conforme

cognita pensar seriamente no problema; Claudionor Lorenzutti deixou um recado com a secretária de que não queria falar à Imprensa, e acabou não externando sua opinião. A Paratodos mostrou-se, por sua vez, favorável a algumas medidas defendidas no PAITT, particularmente a do fechamento da avenida Jerônimo Monteiro, deixando-a exclusivamente para ônibus.

Reservar a Jerônimo Monteiro exclusivamente para ônibus é uma idéia que visa tornar maior a velocidade média dos veículos coletivos, diminuindo o preço da passagem. E, afinal, o preço das passagens tornou-se um verdadeiro tormento para quem mora na Grande Vitória. A passagem para a Serra aproxima-se perigosamente dos 40,00. A primeira coisa em que se pensar, é a unificação do preço das passagens, que já é adotada em algumas cidades do país, como São Paulo e Curitiba.

A idéia básica da tarifa única para todos os ônibus é fazer com que quem mora mais perto do centro, pague um pouco mais do que normalmente pagaria, e quem mora longe do centro pague menos do que paga atualmente. Tal proposta se alicerça na hipótese de que quem mora perto do centro dispõe de um poder aquisitivo maior, e quem mora longe, um poder aquisitivo menor.

Mas tal distinção em Vitória é um pouco arriscada. Como lembra Bernardo Destefano, devido às peculiaridades geográficas da ilha, Vitória não tem uma diferenciação social tão clara. Uma outra sugestão é a tarifa social, adotada em Recife e Florianópolis, segundo a qual o preço da passagem é diferenciado segundo o bairro que atende, e não segundo a distância.

Todas estas propostas estão suficientemente detalhadas no PAITT, um plano que já foi concluído há dois anos. De lá para cá, o plano foi endereçado ao Detran, onde, estranhamente, está até hoje. Caus, que recentemente passou a fazer parte do Conselho de Transporte Coletivo do Detran, afirma que o plano não tem recebido uma definição devido a alguns entraves burocráticos — muito embora, a supressão destes entraves burocráticos não garantem de forma alguma que o plano seja aprovado.

O Detran estaria com medo de fazer uma mudança tão drástica? O fato é que numa pesquisa feita recentemente, verificou-se que 80% das pessoas que se dirigem para Vitória, o fazem de ônibus. O restante vem de carro. E a taxa de ocupação média de um carro é, na cabeça da ponte, de 1,7 pessoas, ao passo que os ônibus apresentam uma lotação média de mais de 40 passageiros. E um ônibus ocupa o lugar de dois carros e meio a três. Os números estão aí, quem é mais importante para população, é fácil decidir.