

E quem paga a conta?

JOÃO ARTEM

Interessante como a sociedade, mesmo através das entidades que lhe representam ou defendem seus interesses, observa passivamente alguns acontecimentos evoluírem como se eles não pudessem afetá-la de imediato ou num futuro próximo.

Um exemplo disso se tem com a proposta de implementação de um metrô de superfície na Grande Vitória. Ganhou corpo no desenvolvimento de um novo Plano Diretor de Transportes Urbanos, PDTU, pelo Governo Estadual, foi destaque várias vezes na mídia, e que embora parecesse algo distante, passou a integrar, em tranqüila e estranha "unanimidade", o conjunto de emendas propostas pela bancada federal capixaba para inclusão no Orçamento da União 2001, reivindicados R\$ 30 milhões em favor de tal "projeto".

Entendemos, desculpem-nos os que trabalham na elaboração do PDTU, que um metrô de superfície não é e nem será uma solução adequada para o transporte coletivo na Grande Vitória, mas se apresenta, assim, porque incidindo disponibilidade de recursos do BNDES e de outras fontes favoráveis, veio a congregar os mais diversos interesses financeiros e políticos.

Isso fica evidente quando o próprio PDTU, a tornar-se importante norteador do desenvolvimento urbano da Grande Vitória, não foi nem concluído nem submetido à aprovação imprescindível da sociedade e suas representações.

O metrô de superfície, na verdade um trem urbano, é um sistema de transporte sem nenhuma flexibilidade, não dispensando a integração com o ônibus e impondo ao mesmo tempo altos impactos ao ambiente urbano e em investimentos, estes, no caso da proposta em referência, avaliados em cerca de R\$ 700 milhões no total, recursos tão reclamados para outras prioridades regionais.

Como é sabido, na Grande Vitória o planejamento urbano e as definições para o uso e ocupação do solo são muito recentes e desintegrados entre os municípios e assim a realidade é a desorganização, muito lentamente revertida e não impedida em sua continuidade.

Observamos que, dos municípios envolvidos na proposta, apenas Viana e Cariacica dispõem de espaços reservados, considerando o leito da Ferrovia Centro Atlântica, ao que nos demais podem ser necessárias onerosas e demoradas desapropriações.

Em Vitória, a construção de um elevado, além de comprometer o limitado sistema viário de pas-

sagem da Capital, choca-se com o Projeto de Revitalização do Centro, área já comprimida pelo "muro" constituído pelos armazéns do Porto de Vitória politicamente mantidos.

Em Vila Velha, a ligação São Torquato - Shopping Barra Sol, terceira e última etapa proposta, certamente não se viabilizará, visto que se opõe aos eixos firmados na ocupação e no desenvolvimento da cidade: a Avenida Carlos Lindenberg e a Avenida Luciano das Neves, rumo à Rodovia do Sol, e ainda, a Rodovia Darly Santos, se faz essencial para a integração do Porto de Vila Velha (Capuaba) com a futura Ferrovia Litorânea Sul e as Rodovias BR 101 Sul e 262, devendo ser preservada para compor um eixo dedicado ao transporte de cargas.

Além do mais, registros apontam que as viagens se tornam cada vez mais internas aos municípios, na esteira dos investimentos econômicos e sociais neles realizados, em evoluções que um metrô de superfície certamente não absorverá, sendo grandes os riscos de tornar-se logo inviável economicamente.

Queremos defender aqui o Sistema Transcol, que, entendemos, por não ter sido submetido a um processo de racionalização, tem muito a oferecer como solução de menor custo aos problemas de transporte coletivo na Grande Vitória. Nesse sentido, vale destacar o exemplo da Cidade de Curitiba/PR, onde a opção pelo ônibus vem sendo levada ao extremo das possibilidades, mediante planejamento e investimentos contínuos, com reconhecido sucesso, mas que parece não foi exposta nem avaliada.

Se o Sistema Transcol não evolui satisfatoriamente é porque está submetido a uma série de negligências políticas que retardam a sua consolidação como serviço público essencial e fator importante para a qualidade de vida da população, políticas essas que oferecem como única alternativa o aumento de tarifas e resultam na contínua exclusão de usuários, que migram do ônibus para outras formas de deslocamento, num ciclo danoso.

Soluções adequadas existem e são conhecidas, cabendo à sociedade, através de suas representações, buscar que sejam efetivadas aos menores custos e prazos possíveis, assim como estar atenta, discutir e manifestar-se, sobre tudo aquilo que lhe interessa e que lhe diz respeito, pois de nada adianta reclamar na hora de pagar a conta.

JOÃO ARTEM é bancário, professor e vereador por Vila Velha

**Novo PDTU,
pelo Governo
estadual, foi
destaque
várias vezes
na mídia**

ARTEM, João E quem paga a conta
A Gazeta, Vitória 27, 11, 2000 p. 4c
4,5