

# Projeto prevê ampliações para garantir embarques até 1990

De acordo com o estudo preliminar do arquiteto Carlos Maximiliano Fayet do Terminal Rodoviário de Vitória, "a atual rodoviária de Vitória não existe. 1.200 pessoas utilizam cerca de 400 ônibus interurbanos, interestaduais, movimentam 500 táxis e 400 carros particulares, lotam mais de 200 ônibus e ainda se deslocam a pé para o centro da cidade em número superior a 3 mil".

"Uma confusão promíscua de passageiros, ônibus, vendedores, automóveis, malas, táxis, carregadores, etc em torno de um antigo abrigo de ponto de bondes, esparramando-se pelo calçamento de um cargo viário chamado, suficientemente, de Rodoviária de Vitória" — disse o arquiteto.

## DIMENSIONAMENTO

A Fundação Jones Santos Neves elaborou, em março de 77, um alentado e cuidadoso estudo para o dimensionamento e localização do terminal rodoviário de passageiros, que escolheu a área de aterro da Ilha do Príncipe, feita pela Comdusa, e previu os horizontes seguintes. Conforme as normas do DNER, em 1977 o número médio de partidas diárias é de 206; com sete plataformas de embarque e sete de desembarque; para 1980, a previsão é de 274 partidas médias diárias, 43 partidas simultâneas, 15 plataformas de embarque e cinco de desembarque; com um máximo de mil partidas diárias e, para 1989 550 partidas médias diárias, 40 simultâneas máximas, 30 plataformas de embarque e 10 de desembarque, com um máximo de partidas diárias de 200; esses números respectivamente de classes D, C e B, nos anos de 77, 80 e 89. Assim sendo o projeto seria feito diretamente para a classe B, com previsão para classe A.

## AQUAVIÁRIO

Em fins de 1976, a FJSN realizou um estudo de viabilidade, visando dotar a Grande Vitória de um sistema de transporte aquaviário. Em fase de implantação, esse sistema prevê um terminal próximo à área destinada à rodoviária.

O local destinado ao Terminal Rodoviário constitui-se de um dos quarteirões da urbanização do aterro da Ilha do Príncipe, feita pela Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano - Comdusa.

No projeto original, a rodoviária ficaria isolada de terminal aquaviário, centro comercial, mercado e centro da cidade por um anel de avenida que tornaria necessário passarelas ou túneis para que os pedestres a ela chegassem desde o centro ou do terminal aquaviário.

## ÚNICO

O estudo do arquiteto Fayet propõe a organização de um só conjunto arquitetônico formado pelo terminal aquaviário, rodoviário e centro comercial, de forma a possibilitar as mútuas vantagens dessa contiguidade. Cria-se com isso um só percurso coberto para pedestres desde o mercado, por sob a ponte seca existente através do centro comercial e por sob um viaduto (a ser construído para a passagem do ramo 2 - ponte-centro) até a rodoviária e terminal aquaviário.

O complexo situar-se-ia no interior de um anel viário pelo qual passaria a maioria das linhas de ônibus urbanos, incluindo os que retornam deste ponto e as que o atravessam.

A curto prazo as circulações poderão utilizar o

mesmo conjunto de vias, ainda que a segunda travessia ilha-continente não ofereça condições de tráfego, o que evitara obras provisórias de pavimentação.

## UM TETO

A unidade do conjunto vem da concepção básica: um teto que é uma cobertura geral que define o espaço contínuo ao longo do qual se sucedem os locais específicos, tais como: bilheterias, lojas, lanchonetes, sanitários, escritórios de setores públicos etc, que organizam zonas de estar e visam proporcionar o ambiente onde se realiza o término de uma viagem e o início de outra.

A solução prevê a construção por partes, podendo, na primeira etapa, serem as primeiras plataformas de embarque utilizadas para desembarque ficando enquadrada como classe D.

Na segunda etapa a ser completada em 1980, a rodoviária pode passar à classe C, em 1988 à D e, depois de 1992, para a classe A.

O conjunto final forma um pátio interno destinado aos ônibus rodoviários que permite a vista para o braço de mar e a outra margem através da plataforma de desembarque.

## ESTRUTURA

Treliças metálicas, apoiadas em pilares pré-moldados de concreto, suportam a cobertura de telhas trapezoidais inteiriças de alumínio pintadas superiormente e forradas por baixo com isolante térmico e acústico a definir.

Os vãos, que se articulam diagonalmente, de 15 metros e 21,21 metros, foram definidos a partir da largura padrão dos boxes para ônibus.

O piso da parte coberta destinada a pedestres é constituído por uma plataforma de concreto, provavelmente com vãos menores que visa garantia contra os inevitáveis adensamentos lentos do terreno. Assim, na zona sob essa placa será descendente a camada suplementar de aterro previsto de 1 metro, o que possibilita que as tubulações das redes de instalações suspensas da laje sejam inspecionáveis a partir de uma galeria inferior.

A plataforma nervurada do piso permite a localização em qualquer posição dos módulos de locais específicos que se podem servir dos pontos de instalações convenientemente programados. A flexibilidade da solução há de proporcionar economias de tempo de projeto, execução e modificações futuras eventualmente necessárias como conexões das etapas subsequentes.

Todo o terminal é aberto exceto nos locais em que o fechamento se tornar necessário por segurança ou devido ao eventual uso de ar condicionado.

Será possível colocar ar condicionado com unidades compactas localizadas em qualquer ponto do terminal situando-se sobre a laje de cobertura dos ambientes.

## ROTA

A chegada se fará a pé, através do centro comercial; por ônibus urbano da parada do viaduto ou dos pontos do centro comercial ou por ônibus intermunicipal; por táxi ou carro particular; por barco desde o terminal aquaviário.

Em qualquer hipótese, será usado o passeio da plataforma de acesso, para a qual estão voltadas todas as bilheterias cuja posição a 45 graus, forma um espaço para o público em frente aos guichês.

Esse passeio, muito longo deixa de ser monótono devido a disposição dos módulos.

Os módulos locais foram distribuídos de forma a criar um centro de animação no ponto de inflexão do prédio, onde se localizam as funções mais procuradas pelo público.

A posição dos módulos permite a passagem ao salão de espera de embarque e formam amplos ambientes de estar capazes de conter com folga um elevado número de assentos por "box" (mais de 25, ou seja, o dobro das normas do DNER).

O acesso às plataformas de embarque é bloqueado por uma fileira de bancos e por um balcão onde é feita a entrega da passagem ao encarregado ao encostar o ônibus e que a colocará pelo lado esquerdo do veículo. A cancela só será aberta pelo motorista no momento de autorização para embarque.

## DESEMBARQUE

O ônibus chega a plataforma e os passageiros saem imediatamente através da cancela para o salão de espera de desembarque aberto por sobre o mar e do qual se descortina um belo panorama.

Após a reunião da bagagem pelo encarregado, esta é em tregue aos passageiros por sobre um balcão que separa o "hal" da plataforma.

A saída do terminal poderá ser feita a pé ao longo do passeio para o centro comercial; de táxi, tomando o no ponto existente a saída, de carro particular, estacionado junto ao passeio; de ônibus urbano, no ponto do viaduto ou nos pontos do centro comercial; por barco, no terminal aquaviário.

## TEMPO

Antes do embarque, ou após o embarque, o tempo ocioso pode ser utilizado em compras, refeições, libação, contemplação da paisagem ou uso do parque infantil.

As dependências destinadas a estes serviços foram cuidadosamente localizadas conforme sua função e levando em conta as recomendações do manual do DNER.

Foi introduzido um setor de encomendas, localizado junto ao guarda-volumes, que opera distribuindo ou recolhendo pacotes diretamente das plataformas de desembarque ou embarque através de carrinhos especiais.

Ocupa o segundo pavimento com os escritórios voltados para o interior do terminal a fim de possibilitar um amplo controle. O dimensionamento dos espaços destinados aos serviços públicos e administrativos foi feito tendo em vista as necessidades de um terminal classe A, a fim de evitar obras de ampliação nestas áreas com a rodoviária em operação.

Verificou-se ao analisar esse estudo preliminar que há nas etapas iniciais, uma relação área-"box" bastante superior as referentes a etapa final devido, obviamente, a que muitas dependências já foram dimensionadas para classe A.

Por outro lado, será possível uma redução de áreas da ordem de 15 por cento ocasião do desenvolvimento do anteprojeto especialmente se for considerado viável dar a espera de embarque da 3a. etapa (A) o caráter de simples acesso da plataforma de embarque e mediante talvez uma calibragem geral, nos vãos estruturais e no dimensionamento mais ajustado das áreas destinadas aos vestíbulos e serviços.