

MAR ABERTO ENQUANTO CAPIXABAS SOFREM COM CONGESTIONAMENTOS, TRANSPORTE PELO MAR ESTÁ ABANDONADO DESDE 2000, APESAR DE ESPECIALISTAS ACREDITAREM EM VIABILIDADE

Transporte aquaviário e turismo esbarram em altura de pontes

Pontes de Camburi e da Passagem são principais obstáculos para embarcações

CIDA ALVES

Enquanto os capixabas sofrem com os congestionamentos causados pelas obras públicas em Vitória, uma extensa via alternativa de transporte passa bem debaixo das pontes em reforma. O sistema aquaviário voltou a ser assunto na Capital por conta da situação cada vez pior do trânsito na cidade.

Porém, as próprias pontes

são o primeiro obstáculo para o funcionamento desse sistema. Segundo o presidente da Associação dos Engenheiros e Técnicos dos Portos do Estado, Eduardo Prata, as pontes de Camburi, da Passagem e Ayrton Senna não têm altura suficiente para a circulação de embarcações. "Isso compromete principalmente o turismo na região dos mangues, pela difi-

culdade de acesso", disse.

A reportagem de A GAZETA deu uma volta pela baía com o engenheiro e constatou que na Ponte da Passagem, por exemplo, a altura chega a 50 centímetros na maré cheia, impedindo completamente a navegação no local.

"Já a Florentino Avidos, se fosse elevada, permitiria que toda a região de Cariacica se tornasse porto", disse Prata.

Segundo ele, mais 50 berços para navios poderiam ser construídos, transformando o Porto de Vitória no maior da América Latina.

O ideal, segundo Prata, seria que todas as estruturas tivessem a mesma altura da Segunda Ponte, que é de sete metros na maré mais alta.

TRANSPORTE. Cerca de 40% das pessoas que hoje usam os

coletivos poderiam ser atendidas pelas barcas num sistema que ligaria os quatro municípios da Grande Vitória, afirmou o engenheiro. Algumas embarcações têm a capacidade de transportar até 10 vezes mais passageiros que um ônibus. "Além de mais econômico, o transporte marítimo é menos poluente e não precisa de manutenção das vias", acrescentou.

Pertinho da água, mas por pouco tempo



OBSTÁCULO PROVISÓRIO. Ao tentar dar a volta na Ilha de Vitória, passando pelo Canal de Camburi até o manguezal de Goiaibeiras, o turista encontra um obstáculo. Na maré cheia, a altura da Ponte da Passagem fica em apenas 50 centímetros da água, impedindo que até embarcações pequenas, como as canoas, tenham acesso ao mangue. Para resolver o problema, a nova Ponte da Passagem será mais alta, com oito metros de altura. FOTO: GILDO LOYOLA

Sem lugar para atracar os barcos na maré alta

As pontes na Ilha de Vitória



- 1 Terceira Ponte:** liga a ilha à Vila Velha e tem mais de 3,3 mil metros de extensão. Entre o vão central e o mar, na maré alta, a distância é de 61 metros. Debaixo dela passam até grandes embarcações
- 2 Segunda Ponte:** Também é uma ponte que não apresenta problemas para a navegação e embarcações de até médio porte. Na maré alta, a distância entre o vão central e o mar é de sete metros. Entre
- 4 Ponte Ayrton Senna:** Construída em 1996, a ponte também é um obstáculo para o trânsito de embarcações pela Ilha de Vitória. Na maré alta, são apenas quatro metros entre o mar e o vão central. Além disso, a ponte é estreita, com oito metros de largura entre uma pilastra e outra. Por ela passam canoas e barcos de pesca
- 5 Ponte de Camburi:** Além dos problemas na estrutura, a ponte fica com apenas 2 metros de altura quando a maré está alta.

Sem lugar para atracar os barcos na maré alta

BARREIRA PERMANENTE. Os pescadores da região da Praia do Canto reclamam que a altura da Ponte de Camburi dificulta o trabalho na região. Na maré cheia, a altura é de dois metros entre o vão central e o mar. Na volta da pesca, muitos deles não podem atracar o barco nos piers porque, com a maré alta, as embarcações não conseguem mais passar debaixo da ponte. A Prefeitura de Vitória disse que a altura da ponte não vai mudar com a reforma.

FOTO: GILDO LOYOLA



Ponte da Passagem ficará mais alta

Pelo menos no acesso ao mangue perto da Ufes, no Canal de Camburi, o problema da interrupção das vias marítimas por causa da altura das pontes começa a ser resolvido ainda este ano.

A estrutura da nova Ponte da Passagem será mais alta, justamente para favorecer a circulação de barcos de pesca e lanchas para turismo, segundo a secretaria estadual de Projetos

Especiais (Sepes). A ordem de serviço para o início das obras será assinada neste mês.

Hoje, durante a maré alta, sobram só 50 centímetros entre mar e o vão central da ponte. Depois da reconstrução, a distância aumentará para oito metros. Atualmente, a Ponte da Passagem é o principal obstáculo para quem quer dar a volta na ilha, pelo manguezal.

Na Ponte de Camburi, que co-

meçou a ser reformada no último sábado, não haverá mudança na altura da construção. “O objetivo dessa reforma é melhorar a estrutura da ponte. Para fazê-la mais alta, seria preciso construir outra”, disse o secretário de Obras da Prefeitura de Vitória, Sílvio Ramos.

Segundo ele, essa medida causaria mais transtornos à população, com uma obra que duraria no mínimo, seis meses.

O problema das pontes baixas é o menor para a implementação de um sistema aquaviário de transporte de passageiros em Vitória, segundo o diretor-presidente da Companhia de Desenvolvimento do município, Táurio Tassarolo. “Existem fatores que colocam o transporte por lancha em desvantagem, como o custo e o número de viagens diárias, que é inferior ao dos ônibus”, citou.

Fim de subsídio acabou com lanchas

Quem observa os antigos terminais aquaviários de Vitória e Vila Velha encontra um cenário de abandono. Desativados desde 2000, a maioria das construções está degradada pelo tempo, ou não existem mais.

O sistema integrava os terminais da Prainha e Paul (Vila Velha), Centro e Dom Bosco

(Vitória) e Porto de Santana (Cariacica). Eram nove lanchas, que faziam os itinerários Centro/Prainha, Centro/Porto de Santana, Centro/Paul.

Depois da aprovação de uma lei estadual que retirou o subsídio de 1,5% do Transcol, que ajudava a manter as embarcações funcionando, o sistema

foi extinto. O subsídio era passado à Pisa Engenharia, que assumiu a operação em 1991 e recebia R\$ 120 mil mensais.

Em 2001, o governo do Estado estava estudando um novo e mais ambicioso sistema aquaviário, incorporando passeios turísticos ao transporte de passageiros.

O projeto seria desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a pedido da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas. O levantamento do BNDES, porém, constatou que o novo modelo era economicamente inviável.

a navegação e embarcações de até médio porte. Na maré alta, a distância entre o vão central e o mar é de sete metros. Entre uma pilastra e outra a largura é de 35 metros

3 Florentino Avidos (Cinco Pontes): construída em 1927, a ponte tem 340 metros de extensão e cinco metros de altura entre o vão central e a maré alta. Por ela podem passar lanchas e pequenas embarcações

Fonte: engenheiro Eduardo Prata. A Gazeta - Ed. de Arte - Genildo

5 Ponte de Camburi: Além dos problemas na estrutura, a ponte fica com apenas 2 metros de altura quando a maré está alta. O local também tem problemas de profundidade do mar por causa do assoreamento

6 Ponte da Passagem: localizada perto da Ufes, a ponte é o principal obstáculo para a rota do manguezal. Na maré alta, sobram apenas 50 centímetros de altura entre água e ponte. Nenhum tipo de embarcação consegue passar pelo local*

* Os valores citados são aproximados.

Segunda Ponte: sem previsão de reforma

MAURÍLIO MENDONÇA

Desgaste nas emendas dos blocos que formam a pista, proteções laterais rachadas e com ferrugem à mostra, vegetação nos cantos, sinalização danificada, postes sem iluminação. Esses e outros problemas são apontados por quem trafega diariamente pela Segunda Ponte, que liga Vitória a Vila Velha e Cariacica. Mesmo assim, a reforma da ponte não é cogitada, pelos órgãos públicos.

Para Élio Bahia, superintendente regional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura (Dnit), um dos órgãos responsáveis pela manutenção da ponte com a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Infra-Estrutura e dos Transportes (Sedit), a situação dela ainda não é crítica.

“Fazemos um trabalho de conservação da ponte, quase todos os meses, com limpeza das vias, desobstrução das áreas de drenagem e concerto de sinalização, junto com a Sedit. Ele garante que em julho, será realizada uma correção nas barreiras que estão com ferrugem à mostra.

PRÓS E CONTRAS

■ VANTAGENS

■ As embarcações consomem menos combustível e emitem menos poluentes. O custo de manutenção das vias é zero

■ Uma balsa pode transportar até 150 passageiros, o que equivale à capacidade de três ônibus

■ Se os quatro municípios da Grande Vitória fossem ligados por balsas, seria possível atender até 40% dos passageiros que usam o transporte rodoviário

■ Para o transporte de cargas, cada barcaça pode levar até 50 contêineres por vez. Com isso, seriam menos 50 caminhões nas ruas

■ DESVANTAGENS

■ As lanchas são caras, o número de viagens por dia é menor e a velocidade do veículo é mais baixa

■ Em geral, o sistema aquaviário é integrado a outro tipo de transporte, porque nem todos os municípios têm como destino áreas próximas à costa