

Passageiros criticam más condições da rodoviária

AL 23307

“Caótica, funesta e por que não catastrófica?” As palavras usadas por Carlos Alberto de Oliveira, 37 anos, enquanto esperava o ônibus para o Rio de Janeiro, ontem pela manhã, significam até pouco para qualificar o verdadeiro estado de calamidade pública em que se encontra o terminal rodoviário de passageiros da Grande Vitória, na Ilha do Príncipe. Os problemas existentes tornaram-se ainda maiores nestes últimos 15 dias, em virtude das festas de final de ano. Certamente, as mais de 450 mil pessoas que passaram pelo terminal não pensam muito diferente.

Apesar de ser grande no tamanho, o terminal rodoviário já parece ter pouco espaço para comportar o crescimento do número de usuários. Os problemas foram enumerados por eles próprios na manhã de ontem: sujeira por toda parte; banheiros imundos, falta de recolhimento diário do lixo; poucas caixas coletoras de lixo; falta de bebedouros; péssimo atendimento nas lanchonetes; longas filas nos guichês de venda de bilhetes de passagens, falta de farmácia; poucos telefones públicos — orelhões; falta de local para sentar e o péssimo serviço de táxi, bem como pouco espaço para guardar a bagagem — guarda-volumes.

Resumindo, segundo um motorista de táxi que espera no local, “esta é a rodoviária mais porca e imunda do país”. O quadro atual do terminal rodoviário da Grande Vitória, na Ilha do Príncipe, contrasta com a beleza e a funcionalidade prometida pelo então governador Elcio Álvares, ao inaugurar, às pressas, o terminal, no final de seu governo. Pouco mais de seis anos já se passaram, mas tudo faz lembrar a antiga estação rodoviária instalada na praça Misael Pena, no Parque Moscoso, onde tudo funcionava no meio da rua.

Queixas

De acordo com Carlos Alberto de Oliveira, o terminal não oferece qualquer conforto ao usuário. A sujeira, o excesso de pedintes pe-

rambulando por toda parte. “O sistema de sanitários, apesar de precisar ser pago para usar, é péssimo, pois são muito sujos e fedorentos”, salientou ele, ao destacar os principais problemas. Entretanto, apontou também falhas no sistema de venda de passagens e mesmo nos ônibus, sem qualquer conforto. Segundo ele, faz-se necessário acabar com o monopólio da Viação Itapemirim, principalmente na linha para o Rio de Janeiro.

Quem concorda com Carlos Alberto é Tânia Maria Oss de Oliveira, 24 anos, que mora em Vila Velha, e que viajou ontem de manhã para Alfredo Chaves, no sul do Estado, a 100 km da capital, onde foi passar o **reveillon** com parentes. Segundo ela, os sanitários metem medo, pois ela teme ser contagiada por doenças, uma vez que a limpeza não é feita. Ela criticou também a Viação Alvorada que explora linha até a cidade de Alfredo Chaves, por não colocar mais ônibus. Afirmou que é normal chegar lá com mais de 70 passageiros.

O mesmo ocorre na linha para Santa Teresa, a 90 km de Vitória, segundo informou José Maria Coser, 44 anos. Embora utilize muito pouco o terminal rodoviário de passageiros da Grande Vitória, pois prefere viajar de automóvel, José Maria não deixou por menos ao criticar a administração do local: “Está tudo uma bagunça total, uma verdadeira imundície, uma vergonha. Nos banheiros, prefiro pagar para não entrar”. Já Maria Eunice Borges, 37 anos, residente em Coqueiral de Aracruz a 60 km de Vitória, considerou o serviço do terminal bom, só reclamando da dificuldade para comprar passagem. Maria Eunice veio ontem a Vitória comprar material de umbanda, a fim de “fazer as obrigações a Iemanjá”. Com seu pequeno barco, velas e muitas flores, ela aguardava a vez de embarcar de volta à sua cidade. Disse estar muito cansada, uma vez que estava desde bem cedo esperando, mas seu ônibus só sairia no final da tarde. Teve que desistir de lanchar de-

vido aos preços muito altos, “fora da tabela”.

Lotação

As reclamações quanto ao número de passageiros em cada ônibus foram muitas na semana passada, já que alguns coletivos deixaram o terminal rodoviário com mais de 63 passageiros. O 17º Distrito Rodoviário Federal, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que mantém um posto de fiscalização no local, garante que nenhum ônibus interestadual deixa o terminal com passageiros em pé. Já nas linhas intermunicipais, cuja fiscalização está a cargo do Detran, o número de passageiros em pé nunca pode ultrapassar um terço dos sentados.

Entretanto, na semana passada, devido a deficiência no serviço de fiscalização, reconhecida pelo próprio diretor-geral do Detran, major Mário Natali, a legislação que limita o número permitido de passageiros em pé foi constantemente desrespeitada, devido ao grande número de pessoas que queriam viajar. No dia 23 de dezembro, um fiscal da administração do terminal, Carlos Augusto Salles, 28 anos, disse que tinha poder para mandar lotar os ônibus: “Eu sou o fiscal, e quando autorizo mais gente entrar, é porque pode”.

O movimento no terminal, ontem, também foi grande. Muita gente à procura de passagens a fim de passar o **reveillon** na praia, com amigos e parentes. Com a nova orientação do Detran, os fiscais já se portavam de forma diferente. Pelo menos estavam mais fáceis de ser identificados: estavam uniformizados.

Na administração do terminal, poucos funcionários ocupavam as salas. O superintendente Geraldo Vieira, 53 anos, apesar de aguardado por A GAZETA por cerca de duas horas, não compareceu. Na sala do policiamento o movimento era grande, com muitos policiais militares. O estande da Empresa Capixaba de Turismo (Emcatur) virou depósito de lixo.



As instalações do terminal não suportam a demanda



O acúmulo de lixo tem provocado muitas reclamações

Problemas começaram um ano após inauguração

Antes mesmo de ser entregue à população, no início de 1979, o terminal rodoviário de passageiros da Grande Vitória, na Ilha do Príncipe, já era considerado cartão de visitas. Autoridades do Governo o consideravam, junto com a segunda ponte, uma das principais obras da administração Elcio Álvares, e portanto deveria ser inaugurado antes do término de seu mandato, em 15 de março de 1979.

Para o governo, o terminal rodoviário era fundamental para o processo de transformação da capital do Espírito Santo em centro siderúrgico. Planejado pela então Fundação Jones dos Santos Neves — hoje Instituto — o terminal previa principalmente um acréscimo de população muito grande até o ano 2.000. Vitória não poderia continuar convivendo com a rodoviária da Praça Misael Penna, pois era incompatível com o desenvolvimento da cidade.

Em 1977, quando começou a construção do terminal a então rodoviária da Misael Penna já não suportava o número de passageiros. O fluxo diário era de 12.200 pessoas, que se acotovelavam nos pouco mais de 3.000 metros quadrados de área, que serviam também a automóveis, táxis e ônibus.

Pressa

O novo terminal, projetado em três fases, ficaria pronto somente em 1992, quando receberia classificação A. Feito às pressas a primeira fase foi entregue no início de 1979. A segunda fase deveria ficar pronta até 1980. Entretanto, com a mudança de Governo, os planos

também mudaram. O terminal, desde então, passou a ser relegado a segundo plano, deixando de ser uma prioridade do Governo.

Pouco mais de um ano após ser inaugurado, no dia 15 de setembro de 1980, um relatório da Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano (Comdusa), que administra até hoje o terminal, dizia que estava prestes a desabar, pois as “vigas principais entre os pilares, bem como o apoio das vigas secundárias”, estavam rachando. O relatório afirmava ainda que estas falhas “podem ocasionar sérios e graves problemas a toda a estrutura, com a conseqüente possibilidade de ruína”.

Ao determinar a interdição da parte afetada, no dia 16 de julho de 1980, o então secretário de Interior e Transportes, Syro Tedoldi Neto, culpou o Governo anterior — Elcio Álvares — pelos problemas surgidos no terminal, em “virtude da correria para entregar a obra, sem levar em conta a situação do terreno”, e que poderia ocorrer o mesmo problema com a segunda ponte, recém-inaugurada”.

Em setembro do mesmo ano, a Construtora Oxford, responsável pela obra, informava ao Governo do Estado que os serviços de recuperação da estrutura danificada do terminal tinham acabado. Em janeiro de 1982, a Comdusa anunciava que começaria a acertar as dezenas de irregularidades encontradas no terminal. Entre estas irregularidades constata-se sujeiras dos banheiros, relógios quebrados, existência de goteiras, aparelhos de televisão quebrados, além de ou-

tras deficiências.

Em fevereiro, novamente a empresa comunicava a construção de um muro de arrimo sob o piso do terminal, com o objetivo de evitar o rebaixamento do solo. No final de 1982, os altos preços cobrados pelas lanchonetes e a falta de higiene no local geravam reclamações por parte dos usuários. Em 1984, o então governador Gérson Camata, em virtude de penhora de toda a arrecadação da Comdusa, pela Justiça do Trabalho, anunciava a passagem, para a Prefeitura de Vitória, da administração do terminal.

Em março de 1986 foi denunciado o envolvimento em corrupção do superintendente do terminal, Irineu Baratella, e do diretor financeiro da Comdusa, Carlos César Santos Lindoso, por manterem o pagamento de funcionários que não compareciam ao trabalho, permitirem venda ilegal de material destinado à ampliação do terminal, entre outros.

No dia 27 de julho de 1986, o superintendente Geraldo Vieira anunciou que, “depois de vários meses de abandono”, começaria a reforma do terminal. Ontem, a situação estava pior do que a verificada na praça Misael Penna, com certeza. A Prefeitura de Vitória, segundo o assessor de Imprensa, Guaracy da Silva Coutinho, informou que, apesar do interesse, a mudança de governo, com a entrada de José Moraes, dificultou a transferência da administração do terminal para a PMV. Segundo ele, tudo leva a crer que em janeiro serão reiniciadas as conversações em torno da questão.

Fotos de Nestor Muller

Victoria, Jan. 1987. I. cad. p. 7. C. 1, 2, 3, 4, 5 e 6.
Parque Rodoviária