

A104792

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

Barcas para Paul têm número de passageiros aumentado

A GAZETA — VITÓRIA (ES), DOMINGO, 20 DE NOVEMBRO DE 1977 PÁGINA 8

— A existência de uma linha de barcos, ligando, ainda de maneira precária, Paul ao centro de Vitória tem tido sua demanda aumentada de maneira surpreendente. A modernização desta linha dispensa maiores estudos, pois trata-se de uma necessidade fundamental, dado os riscos corridos por seus usuários atuais, tendo em vista a precariedade das lanchas utilizadas e das estações de embarque e desembarque”.

Esse alerta foi formulado no princípio deste ano, pois está contido nas **considerações finais** do projeto de instalação do sistema aquaviário para a área da Grande Vitória, elaborado por técnicos da Fundação Jones dos Santos Neves e entregue à Secretaria de Interior e Transportes para a sua execução.

O atraso na implantação de novas lanchas, que poderiam ter evitado o acidente com a embarcação **Domicio Gabriele**, na quarta-feira,

respeito ao problema de circulação na aglomeração urbana da área da Grande Vitória se localiza na travessia do continente — sul à Ilha, onde a única ligação rodoviária apresenta-se quase sempre congestionada. Segundo o Projeto, cerca de 246 mil travessias individuais são feitas por dia por essa ligação, o que gera um fluxo aproximado de 50 mil veículos na ponte Florentino Avidos. “O que tem minimizado o problema é a ação do Porto de Vitória, colocando pequenos barcos à disposição, realizando 6 mil viagens por dia nessas frágeis embarcações”.

Em 1976 foi constatado 246 mil deslocamentos pela ponte Florentino Avidos e 6,9 mil de pessoas por dia, pelas barcas. O número de carros que efetuaram a travessia pela ponte foi calculado em 39 mil, acrescentados de mais 5.376 deslocamentos feitos por ônibus que na hora do grande

trânsito, principalmente na travessia entre os municípios de Vila Velha e Cariacica com Vitória.

O terminal de Paul foi dimensionado para atender duas vezes mais a capacidade de uma lancha, prevendo-se, desta forma, qualquer problema que leve à situação de duas partidas simultâneas. No momento as obras se encontram em fase de acabamento com os operários trabalhando 24 horas por dia para que não haja atraso no funcionamento do terminal, que está previsto para o dia 10 de dezembro. As instalações físicas da estação de Paul têm as seguintes dimensões: 65m² para a administração, 47m² destinados a serviços públicos e 360m² para utilização dos usuários no momento de embarque e desembarque.

A estação do Centro de Vitória, planejada em dimensões maiores, de

Domício Gabriele, na quarta-feira, foi explicada pelo subsecretário de Interior e Transportes, Otávio Guimarães, pelo fato das novas embarcações já adquiridas serem patrimônio alienado, sob controle da Sunamam — Superintendência Nacional de Marinha Mercante — de uma empresa de turismo falida no Nordeste do País. Para conseguir a sua liberação, o Governo do Estado teve que enfrentar uma série de entraves burocráticos. “Uma primeira lancha já foi liberada e, se o tempo se mostrar em condições favoráveis de navegação, ela já estará funcionando aqui na baía de Vitória”.

O PROJETO DO AQUAVIÁRIO

O trabalho desenvolvido pela FJSN, no que diz respeito à implantação do sistema aquaviário, está englobado num programa amplo de transportes para a Grande Vitória, que visa numa de suas abordagens, aumentar a eficiência do sistema de transportes coletivos; estabelecer restrições ao uso do transporte individual e racionalizar o uso das vias urbanas. O sistema aquaviário é apresentado como uma maneira de facilitar a circulação da população na área da Grande Vitória, principalmente na micro-região da Capital. Segundo o projeto, a solução não está em abrir caminho para maior número de veículos, mas sim uma forma de impedir que eles circulem no estrangulado sistema viário.

O ESTRANGULAMENTO

A área mais crítica no que diz

tos por ônibus que na hora de grande movimento levam até 130 passageiros em seu interior.

Os ônibus representam 10,92% do total dos veículos que transportam 70,49% dos usuários, enquanto os automóveis representam 79,67% dos veículos, transportando somente 26,71% dos usuários ficando para as barcas 2,50%.

Desde 1850 que o transporte aquaviário é tido como o meio mais eficiente de locomoção, e inclusive de cargas, entre o continente e a Ilha. Nessa época Vitória tinha 12.269 habitantes que se comunicavam diariamente com Itacibá, Porto Velho, Vila Velha, Praia do Suá e Paul; semanalmente haviam ligações com o rio Santa Maria e mensalmente viagens para Cachoeiro e Rio de Janeiro.

Em 1907, já com uma população de 20.000 habitantes, foi introduzido o bonde rural de tração animal, que quatro anos mais tarde foram transformados em elétricos que tinham conexão com as barcas que faziam a travessia pela baía de Vitória funcionando até o início dos anos 60.

O aparecimento do automóvel e o aumento da população em face do êxodo rural motivado pela erradicação dos cafezais, motivou o transporte entre os vários municípios por rodovias. Com isso, o sistema aquaferrviário foi sendo desarticulado aos poucos e se especializando aos poucos no transporte em grande escala, principalmente minério. O crescimento da população da micro-região veio provocar um es-

trabalho em dimensões maiores, de forma a tender as futuras demandas das linhas de Prainha e Porto de Santana, tem reservada 214m² para administração, 57m² para serviços públicos e 765m² para os usuários.

As estações que funcionarão a curto prazo são em primeiro lugar a de Paul e do centro e logo em seguida a de Prainha e Porto de Santana.

A frota para atender a linha Paul-Vitória foi definida como sendo capaz de atender a demanda na hora de grande movimento, com partidas de 5 em 5 minutos. Assim de acordo com o **projeto**, serão necessárias 4 lanchas de 300 lugares cada uma, no período de 1977/1986, devido à característica da linha de curto percurso e grande demanda. Depois de 1986, quando a linha terá aumentos sucessivos, será necessária a ampliação da frota na ordem de uma embarcação por ano. Como haverá aumento no primeiro ano, e um decréscimo brusco no segundo, por causa da segunda ponte, poderá ocorrer uma ociosidade temporária das barcas. Entretanto, com a entrada em operação das linhas Prainha-Porto de Santana, este problema será superado.

O cálculo realizado para os preços determinaram Cr\$ 0,60, havendo necessidade de entendimentos com os órgãos executores do projeto e a Prefeitura de Vila Velha para a cobrança de uma tarifa única dos ônibus com as lanchas. Os custos totais previstos para os dois primeiros anos de funcionamento do sistema Paul-Centro estão na ordem de Cr\$ 12.380.893,00. A taxa de retorno está na ordem de 19% com lucros para os cofres públicos.