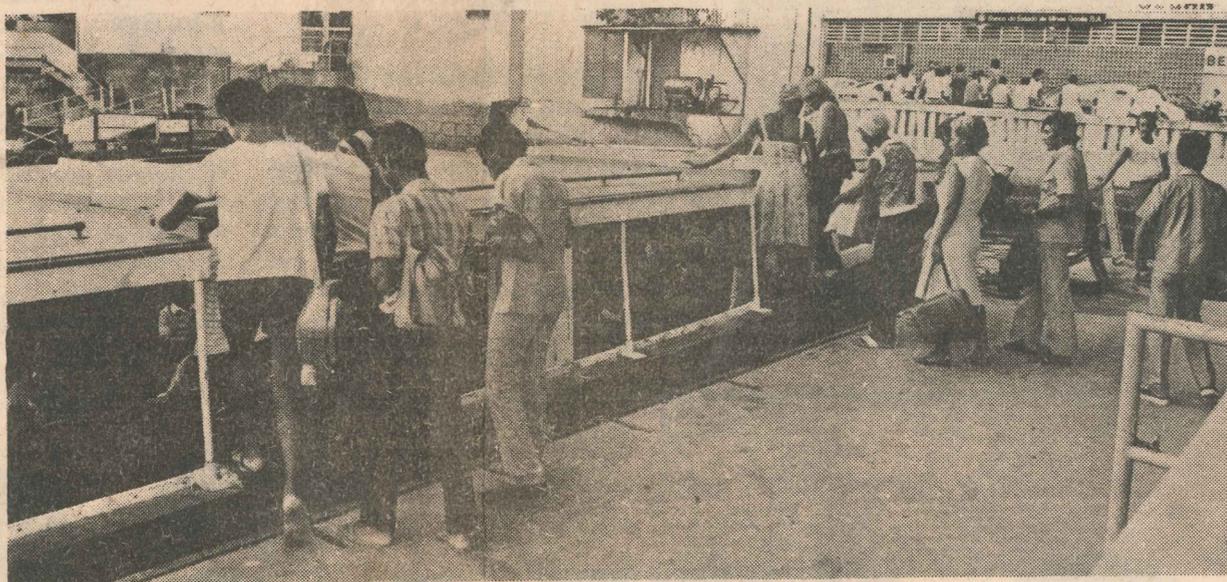


Trafegam na avenida Jerônimo Monteiro cerca de 400 ônibus por hora. Mas o capixaba continua mal servido pelos transportes coletivos



Vitória: muito ônibus e pouco transporte

Texto de Rossini Amaral
Fotos César Inácio Nunes

É preciso mudar a política de transporte de massa da Grande Vitória. Com isto concordam praticamente todos os setores ligados diretamente ao assunto, inclusive reconhecendo que existem órgãos e pessoas em número demasiado inflando ou tentando influir nesse serviço, o que contribui para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média na avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos

da região sejam ligados ao centro da capital, através de linhas regulares de ônibus, como acontece atualmente.

O serviço de transporte coletivo vem se comportando de maneira irracional na Grande Vitória, segundo observações de técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves, que comparam o movimento de coletivos na área central ao das grandes cidades brasileiras como Rio, São Paulo, Porto Alegre e outras, onde os recursos para circulação de veículos são bem maiores que os existentes em Vitória. Cerca de 400 mil pessoas utilizam diariamente os coletivos nos cinco municípios da região, e mais 40 mil, aproximadamente, as lanchas do

Planos, entretanto, é o que não falta para melhorar, ou no mínimo mudar, o sistema de transportes da Grande Vitória. O Instituto Jones dos Santos Neves elaborou em 1977 o Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes para a região, propondo alterações radicais em todo o serviço. Todavia, aquele órgão estadual nunca teve respaldo político, e todos os seus trabalhos de maiores implicações esbarram num intrincado jogo de interesses, e acabam por serem engavetados. No caso do Palit, só se sabe que se encontra no Conselho Administrativo do Detran, desde 1978, sem qualquer expectativa de ser discutido, aprovado e executado.

ção urbana da Grande Vitória, bem como coordenar e acompanhar sua implantação com vistas à unificação dos serviços comuns. "Transportes e sistema viário, especialmente vias estruturais e coletoras e localização de terminais de passageiros e cargas", são considerados serviços de interesse comum da aglomeração.

O Codivit passou a ser apontado como um órgão em condições de absorver toda a política, controle, administração e fiscalização do transporte de massa da Grande Vitória, em substituição aos diferentes órgãos e interesses que atualmente manipulam o serviço. Para isso, porém, seria necessário reunir prefeitos,

pela avenida Jerônimo Monteiro — a principal via de escoamento do centro — mais de 5.000 coletivos por dia, sendo que em certos períodos chega a 400 coletivos por hora. Isto não quer dizer que a população esteja sendo bem atendida por este serviço. Pelo contrário, as reclamações são muitas. Enquanto isto, estatísticas oficiais indicam que do total de lugares oferecidos em cada um desses veículos, são utilizados em média apenas 50 por cento. Concluiu-se, em função disso que no mínimo o transporte vem funcionando de maneira irracional, sem uma política e planejamento definido.

Dados fornecidos pelas empresas a Fundep, que controla o transporte coletivo municipal de Vitória, são

tran. Tanto em um quando noutro caso, são muitos os interesses que interferem no funcionamento deste serviço, prejudicando-o consideravelmente.

Praticamente para cada bairro existente na Grande Vitória existe uma linha de ônibus, normalmente fazendo ligação com o centro da capital. Há locais onde se sobrepõem várias linhas, simultaneamente, enquanto em outros há uma só e com reduzido número de veículos. Dependendo do bairro, o morador pode ter o privilégio de, em espaços de dois a cinco minutos, ter um coletivo passando em frente a sua casa, mas em outros esse tempo pode durar até uma hora.

Ocorre ainda que num bairro privilegiado por ser local de passagem de várias linhas de ônibus, o mesmo morador do caso anterior pode ser obrigado a pagar duas passagens para chegar ao bairro vizinho. Mudar este estado de coisas sempre foi um grande desafio para as autoridades, pois no âmago desta questão reside um forte poder de pressão dos empresários responsáveis pelo transporte coletivo. Suspender uma concessão de linha, por exemplo, para criar outra visando melhor atender uma baixa de população, exige mais que determinação e coragem, mas sobretudo assumir o risco de perder o cargo público.

Por diversas vezes, o governador do Estado teve que intervir em questões que, a princípio, seriam da competência e autoridade do Detran, relativas a transporte coletivo. Um exemplo marcante permanece ainda hoje na memória dos moradores do bairro de Fátima, município da Serra.

Os moradores daquele bairro formaram uma comissão para reivindicar de uma nova linha de ônibus, passando pelo Campus Universitário, já que a existente não circula por aquela região, obrigando os que estudam na Ufes a pagarem duas passagens para chegar ao local. A comissão foi ao Detran, no ano passado, para argumentar a necessidade da medida. O diretor do órgão, coronel Jorge Devens, não a recebeu.

Diante da impossibilidade de diálogo com o diretor do Detran, a comissão de moradores se dirigiu ao governador Eurico Rezende, e este determinou ao coronel Devens que atendesse a reivindicação. Foi então que se formulou um processo, com pedido para abertura de concorrência para a criação da nova linha, sendo encaminhado ao conselho administrativo do órgão, para apreciação e aprovação. Nada foi decidido até hoje.

A criação de uma nova linha de ônibus, saindo do Bairro de Fátima via Campus Universitário, somente pode ocorrer através de concorrência pública. Naquele local já existe a Viação Capixaba explorando uma linha, passando por Camburi, e no caso de outra empresa sair vencedora da concorrência, haveria um choque de interesses muito grande. Esta é a única explicação para a demora no atendimento ao pedido dos moradores, e à determinação do governador Eurico Rezende. Devens sabia disso quando não recebeu em audiência a comissão dos moradores.

DEFICIÊNCIAS

Por diversos motivos o transporte coletivo não motiva a ninguém a utilizá-lo, a não ser por falta de outra opção ou outras circunstâncias. Superlotação nos horários de maior movimento, sonegação do troco, demora excessiva das viagens, falta de conforto, inexistência de confiabilidade de horários, e outras deficiências fazem deste serviço motivo de constantes críticas por parte da população. Alguns setores responsáveis admitem a precarie-

... para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média já avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos nesses veículos pouco mais de 50 por cento são utilizados diariamente. O sistema aquaviário não apresenta um quadro muito diferente.

Os empresários de ônibus, que sempre se mostraram arredios a uma ampla discussão sobre o assunto, querem discutir agora, admitindo que permanecendo a situação como está podem enfrentar sérias dificuldades. Querem que o transporte da Grande Vitória, de um modo geral, seja administrado e fiscalizado por um único órgão, e de modo a evitar ingerências políticas sobre seu funcionamento. Defendem a integração dos coletivos com o sistema aquaviário, desde que sejam compatibilizados os seus interesses com os da Comdusa e dos usuários. São contra a que todos os bairros

... para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média já avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos nesses veículos pouco mais de 50 por cento são utilizados diariamente. O sistema aquaviário não apresenta um quadro muito diferente.

Um dos maiores entraves do sistema de transporte da Grande Vitória é que são muitos os órgãos, políticos e autoridades que tentam exercer influências no seu funcionamento. O governador do Estado, o deputado, o vereador, o Detran, a Fundep, as prefeituras, o Instituto Jones dos Santos Neves, a Secretaria do Interior e dos Transportes, a Comdusa, o Conselho Administrativo do Detran — todos influem neste importante serviço, além dos empresários do setor que tentam manipulá-lo de acordo com seus interesses. Numa situação dessas, seria muito difícil que um serviço tão importante e tão complexo pudesse funcionar de maneira eficiente e voltado exclusivamente para o bem-estar da população.

... para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média já avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos nesses veículos pouco mais de 50 por cento são utilizados diariamente. O sistema aquaviário não apresenta um quadro muito diferente.

Agora ressurgiu uma nova expectativa de efetiva mudança na política de transporte de massa para a Grande Vitória. Até mesmo a esquecida idéia do Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (Codivit) aparece com forma de conciliar os interesses divergentes, e abrir espaço para a solução dos problemas existentes. O Codivit por sinal foi criado por lei estadual em 8 de dezembro de 1977, mas — por mais estranho que possa parecer — nunca seus membros chegaram a se reunir, embora tivessem muito para discutir.

O Codivit tem como objetivo, entre outros, "apreciar e promover estudos, planos e projetos que se relacionam com o desenvolvimento integrado da aglomera-

... para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média já avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos nesses veículos pouco mais de 50 por cento são utilizados diariamente. O sistema aquaviário não apresenta um quadro muito diferente.

Só são ocupados 50% dos lugares

Os ônibus estão estrangulando o centro de Vitória, tornando o trânsito cada vez mais difícil, principalmente nos horários de maior movimento — pela manhã e à tarde. Calcula-se que passam

... para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média já avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos nesses veículos pouco mais de 50 por cento são utilizados diariamente. O sistema aquaviário não apresenta um quadro muito diferente.

Dados fornecidos pelas empresas à Fundep, que controla o transporte coletivo executado no município de Vitória, revelam que os 193 veículos em operação diária oferecem 279.334 lugares/dia, e destes somente 154.500 são utilizados. Os coletivos circulam pelo centro da cidade uma média de 2.148 vezes/dia. Nas linhas sob jurisdição do Detran, que contam com 383 ônibus, não foram conhecidos os mesmos dados, mas estima-se que em todos os casos relacionados os números são praticamente 100 por cento maiores.

Embora o transporte coletivo executado dentro dos limites de um município seja da competência da respectiva prefeitura, somente em Vila Velha e Vitória existem linhas regulares de ônibus circulando internamente. Todas as demais linhas existentes ligam um município a outro, ou melhor ao centro da capital, e por este motivo são subordinadas ao De-

... para a grande desorganização do setor. Há ônibus demais em circulação, embora o atendimento ao público seja bastante ruim. A cada uma hora, passa em média já avenida Jerônimo Monteiro 400 coletivos, e do total de lugares oferecidos nesses veículos pouco mais de 50 por cento são utilizados diariamente. O sistema aquaviário não apresenta um quadro muito diferente.

Pelo menos em parte, Rubem Rabelo parece ter razão. Numa via repleta de buracos, a velocidade do coletivo não pode ser a mesma em relação ao de uma pista asfaltada e regular. Contudo, ele reconhece também que não haveria necessidade de todos os bairros serem ligados ao centro da capital, através de linhas de ônibus. Condenou, por outro lado, a grande incidência de quebra-molas nos locais de tráfego de coletivos, alegando que estes obstáculos concorrem para maior consumo de combustível e aumento do tempo de viagens, devido à obrigatoriedade de paradas sucessivas.

Outro problema apontado é a proximidade dos pontos de parada de ônibus. "O passageiro deve andar mais, e não querer ponto de coletivo a cada 100 metros. No mínimo devia ser observada uma distância média de 500 metros um do outro.

SOLUÇÃO

Segundo Rubem Rabelo, uma das soluções para os problemas do transporte coletivo seria a adoção do remanejamento de algumas linhas, de modo a atender mais locais, com maior eficiência, e menor número de ônibus. Defendeu a necessidade de implantação do Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes (Paitt), desde que seja suprimido o item que propõe linhas diametrais — por exemplo ligando Vila Velha a Carapina.

Os empresários do transporte, segundo o porta voz de sua associação de classe, não se opõem a uma integração dos ônibus com o sistema aquaviário, desde "que seja compatibilizados os interesses das partes envolvidas, incluindo os usuários". Apoiariam, conforme disse, estudos que mostrassem a viabilidade de linhas alimentadoras, fazendo ligação entre vários bairros de Vila Velha e Cariacica com os terminais aquaviários nesses municípios.

Outra proposta feita, e defendida pelo Paitt, é com relação a linhas troncais, para reduzir a quantidade de ônibus no centro. Esta medida poderia funcionar, por exemplo, em Vila Velha da seguinte forma: os bairros localizados às margens da rodovia Carlos Lindenberg, não teriam ligação direta com a capital, mas com aquele eixo de tráfego, para onde convergiriam os coletivos da periferia. Ao longo da rodovia seria colocados ônibus maiores que os atuais, fazendo a coleta de passageiros nos pontos e transportando-os em direção a Vitória.

Esta mesma providência seria adotada em Vitória, Cariacica e Serra. Nisso, pelo menos, os empresários concordam com o Paitt elaborado pelo Instituto Jones dos Santos Neves, e desde 1978 aguardando uma decisão do conselho administrativo do Detran.

Outra proposta de vários setores ligados ao transporte é com relação à criação de um único órgão para controlar, planejar, administrar e fiscalizar este serviço na Grande Vitória. Para que tudo isto aconteça, seria necessário ampla discussão sobre o assunto — o que todos parecem concordar e desejar para breve.

O aquaviário tem 60% de capacidade ociosa

O sistema aquaviário sob o controle da Comdusa transporta, diariamente, uma média de 40 mil passageiros entre Vitória e o continente, através da baía de Vitória. Sua capacidade atual, entretanto, chega a quase 100 mil, e com a implantação dos terminais perto da rua Dom Bosco, no Forte São João, e outro na Glória, em Vila Velha, previsto para este final de ano ou início do próximo, estaria em condições de transportar um número bem superior a 100 mil pessoas/dia.

Não faz muito tempo que o potencial da baía de Vitória foi descoberto em termos de transporte de massa, inclusive motivando um desvio bastante acentuado nos objetivos da Comdusa, que desde sua criação vinha se destinando à urbanização de terrenos ocupados pelo mar e sua comercialização. Entretanto, se até agora esse potencial não teve o aproveitamento devido — em que pese a necessidade de economia de combustível, e por conseguinte a procurar de outras alternativas de transporte de menor consumo — a culpa é colocada em cima dos órgãos oficiais, principalmente sobre a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU).

André Abe, técnico do Instituto Jones dos Santos Neves, foi categórico ao afirmar que a EBTU "nunca quis acreditar no sistema aquaviário", e por isso sempre dificultou a canalização de recursos para estimular a utilização deste serviço, atraindo maior número de usuários. Somente agora, lembrou André, o aquaviário começou a ganhar credibilidade junto da EBTU, que firmou no ano passado um convênio com a Comdusa da ordem de Cr\$ 250 milhões.

Entretanto, a falta de credibilidade ao sistema aquaviário não só pela EBTU, mas por outros organismos federais, devia-se à "obsessão" com que autoridades do Espírito Santo iam a Brasília defender a necessidade de recursos para a construção da terceira ponte. Seus interlocutores racionavam,

então, que havendo mais pontes, o aquaviário seria inviável, pois estaria sendo estimulado não só o uso de automóveis, como também o transporte coletivo por ônibus.

A terceira ponte ao que tudo indica não será concluída tão cedo, e há quem acredite que nesta década o governo do Estado não terá argumentos para pleitear, junto à esfera federal, recursos para o prosseguimento das obras. Alguns técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves adiantam inclusive, que a taxa de utilização da segunda ponte (entre Vitória e Jardim América) vem registrando sensível declínio, ou seja: quando foi acionada, em fins de 1978, previa-se que um determinado número de veículos a usasse diariamente, com possibilidade de aumento nos anos seguintes. Aconteceu o contrário. Isto, por si só, poderia inviabilizar novos investimentos na terceira ponte, principalmente se o governo mantivesse a promessa de cobrar pedágio de quem viesse a utilizá-la.

PROPOSTA

O sistema de transporte aquaviário dispõe hoje de sete lanchas em constante operação ligando os terminais de Prainha e Paul, em Vila Velha, e Porto de Santana, em Cariacica, a Vitória. Este número de embarcações é aumentado nos horários de pico, quando a demanda de usuários cresce pela manhã e à tarde. Entretanto, a frequência de lanchas entrando ou saindo desses terminais ainda não é fator de motivação para a grande massa de usuários.

Os usuários do aquaviário ainda são obrigados a aguardar o embarque por um tempo demasiado longo. Entretanto, o diretor da Comdusa, Antônio José Peixoto Miguel, alega que isto ocorre devido à reduzida demanda de passageiros que existe, e também com o objetivo de aumentar a taxa de apro-

veitamento dos lugares oferecidos, em média de 70 por cento.

Todavia, sublinhou Peixoto, a demanda de usuários poderia ser duplicada ou triplicada, caso houve integração entre o sistema de transporte rodoviário e o aquaviário. Nestas circunstâncias, ele garante que haveria uma série de benefícios, principalmente para a população, tais como: o número de ônibus que entram em Vitória seria menor, pois não haveria necessidade de todos os bairros de Vila Velha e Cariacica terem linhas regulares de coletivos com o centro da capital, fazendo esta ligação com os terminais aquaviários. Além disso a frequência e o tempo de viagens através das lanchas poderiam ser menores que hoje. A passagem seria integrada, podendo ter um custo menor que o atual e não haveria problemas de troco, pois o passageiro poderia usar bilhetes de viagens. E o consumo de combustível poderia ser bem inferior, além de outras vantagens.

Aliás, a integração ônibus-aquaviário é proposta pelo Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes, elaborado em 1977, da seguinte forma: o terminal de Porto de Santana, em Cariacica, seria interligado com os bairros de Flexal, Santana, Cariacica, Itaguá. O terminal de Paul, com Vale Encantado, Jardim Marilândia, Novo México, Itaparica e Ilha das Flores, enquanto o terminal de Prainha com Praia da Costa, Glória, Boa Vista, Barra do Jucu e Conjunto Militar.

A ligação destes bairros com os terminais aquaviários e chamadas pelo Paitt de linhas alimentadoras, e consideradas "como fundamentais para o bom funcionamento do sistema, pois através delas seriam canalizados os usuários dos bairros mais distantes da área de influência, cujo acesso só é possível através de transporte rápido". Essa proposição contida no plano do Instituto Jones dos Santos

Leis e soluções não são executadas

coletivos, devido à necessidade de operação do troco, e isto reflete consideravelmente no tempo de viagem, que na maioria das vezes é longa desnecessariamente.

SOLUÇÃO EXISTE

A Fundep, por inúmeras vezes, alegou que a lei 2.570 "é inexecutável", ou seja, não teria condições de ser aplicada ao pé da letra, muito embora reconheça que os usuários dos ônibus seriam os únicos beneficiados com sua aplicação. O instrumento legal — vale lembrar — obriga aos empresários que afixem no interior de cada coletivo, sobre a cadeira do trocador, a seguinte expressão: "na falta de troco ao passageiro, o preço da tarifa deve ser reduzido até permitir a operação, sem prejuízos ao passageiro".

Considerando o que determina a lei, a passagem que custa Cr\$ 9,00 seria diminuída para Cr\$ 5,00, caso o trocador alegasse não ter Cr\$ 1,00 para devolver ao passageiro que desse como pagamento da passagem uma nota de Cr\$ 10,00. O mesmo se aplicaria no caso da tarifa custar Cr\$ 12,00 ou Cr\$ 13,00. Entretanto, como uma lei municipal não sensibiliza as autoridades para a proteção da economia popular, dificilmente, exemplos de outras cidades, como é o caso de Curitiba, poderiam ter algum efeito aqui.

Porém, vale informar que na cidade de Curitiba qualquer problema no sistema de transporte de massa é encarado como da maior seriedade pelas autoridades. Todas as providências adotadas neste setor visam ao bem estar do passageiro, pois é ele quem mantém os lucros deste serviço, e é também ele quem, de madrugada, sai de casa para colocar em funcionamento a indústria, o comércio e todos os

outros ramos de atividades.

Para resolver o problema do troco, diminuir o tempo de viagens e tornar as paradas nos pontos de embarque mais rápidas, o serviço responsável pelo transporte coletivo de Curitiba aboliu a figura do trocador nos coletivos, instituiu bilhetes de passagens em substituição ao dinheiro em papel e moedas e improvisou roletas automáticas. Nestas últimas, o passageiro perde o tempo necessário para introduzir num orifício próprio o bilhete que permite a ultrapassagem pela roleta, e só.

Na Grande Vitória, se tentou algo parecido com o que está sendo feito em Curitiba, através de tiquetes de formato semelhante aos passes escolares. A Fundep, principal opositora a esta idéia, argumentou na época que caso aquela alternativa viesse a ser adotada "estaria sendo criado um novo modelo de moedas", fato proibido pelo Tesouro Nacional.

Entre 1976 e 78, vários setores da Grande Vitória tentaram improvisar uma fórmula para proteger os usuários de ônibus contra a sonogação do troco. Chegou a haver reuniões entre empresários, Detran e a então Fundação Jones dos Santos Neves, quando se encontrou um consenso sobre a substituição do dinheiro por cartelas de tiquetes nos coletivos. Até mesmo uma lei (2.570), de 16 de dezembro de 1978, chegou a ser colocada em vigor para proteger os passageiros, mas nunca chegou a ser aplicada.

O usuário do transporte não só é mal atendido pela falta de conforto, de segurança, como também sendo, através dos anos, lesado de Cr\$ 1,00 a Cr\$ 3,00 nos ônibus, sem que haja a determinação efetiva, das autoridades responsáveis, em resolver estes problemas. Na situação atual, o passageiro perde um tempo bastante grande para atravessar as roletas dos