

Autoridades querem integrar ônibus com sistema aquaviário

Por Cida Paiva

Até o próximo mês, de junho, a Fundação Jones dos Santos Neves concluirá um estudo de revifalização e ampliação do sistema de transporte aquaviário. Dentro desse estudo, será analisada a viabilidade de implantação do sistema de integração tarifária ônibus-lancha. De que maneira esta integração favorecerá o usuário e o próprio sistema aquaviário que trabalha atualmente com grande capacidade ociosa?

Para o superintendente do Sistema Aquaviário da Grande Vitória, da Comdusa, sr. Luis Otávio, a integração é imprescindível, pois é impossível admitir a existência de um sistema de transporte aquaviário, metroviário ou ferroviário sem integração com o transporte rodoviário. Este tipo de transporte é limitado, ao contrário dos ônibus que podem circular dentro dos bairros. Daí a necessidade de integração, não apenas tarifária, mas operacional e horária.

Atualmente as lanchas da Comdusa — nas linhas de Prainha, Porto de Santana e Paul — trabalham com uma capacidade ociosa de cerca de 60 por cento. Um levantamento realizado em 1979 — e que sofreu poucas alterações até agora — constatou que a taxa de ocupação de todo o sistema aquaviário era de 41 por cento.

Dos 1.017.840 lugares disponíveis por mês, em todas as linhas, apenas 424.525 foram ocupados, o que produz um número de 593.315 lugares vagos por mês, com uma ociosidade de 58,29 por cento. Com a implantação do sistema de integração ônibus-lancha a taxa de ocupação do sistema aquaviário poderá ser elevada, segundo o sr. Luis Otávio.

ECONOMIA

O que ocorre atualmente é que o usuário que se dirige ao centro de Vitória prefere, muitas vezes, utilizar um ônibus direto, por questão de economia. Mesmo que isto reverta num tempo maior de viagem.

O usuário que mora em Vila Velha, por exemplo, tem como opção utilizar os coletivos que fazem ponto final no terminal Dom Bosco, em Vitória, ou então utilizar um ônibus e a lancha. A passagem de ônibus direto custa Cr\$ 13,00, enquanto que utilizando o sistema aquaviário, os que residem distante dele terão que pagar a passagem de ônibus, mais a tarifa da lancha (Cr\$ 9,00 no caso de Vila Velha), que resulta na quantia de Cr\$ 22,00.

Continuação da 1ª página.

Autoridades querem integrar ônibus com sistema aquaviário

Por Aparecida Paiva
Fotos: Arquivo de A TRIBUNA

Um morador do Conjunto Militar comenta que demora normalmente cerca de 50 minutos numa viagem de ônibus. Com a utilização do sistema aquaviário este tempo é reduzido para cerca de 30 minutos. "Além da economia de tempo, frisou ele, a viagem de lancha é mais agradável e não corremos o risco de enfrentar congestionamentos. O único inconveniente é o preço das passagens que, juntando os dois transportes, sai mais caro".

Com isso, a maior parte da população que utiliza as lanchas mora nas proximidades do terminal aquaviário. Tanto em Vila Velha, como em Porto de Santana, onde a situação é agravada, segundo a Condusa, pela inexistência de uma linha de ônibus que leve os usuários até o aquaviário. Estes dois setores foram, inclusive, apontados como prioritários para a futura implantação do sistema de integração global (tarifária, operacional e horária).

CONFLITO

O sistema de integração tarifária existiu por um curto espaço de tempo na linha de Vila Velha. Inaugurado em dezembro de 1979, ele foi extinto em agosto de 1980 porque a empresa que participava do sistema, a Verdum, exigiu aumento na porcentagem que recebia pela venda de passagens integradas. No início da operação ficou

determinado que 60% da arrecadação na venda de passagens integradas seria da empresa Verdum e os outros 40% da Condusa. Após algum tempo a empresa exigiu que esta porcentagem fosse elevada para 80%. Na época o preço da passagem de integração era equivalente ao da passagem de ônibus (Cr\$ 8,00) e, segundo a Comdusa, foi verificado um aumento da taxa de ocupação das lanchas — cada uma tem capacidade de transportar 180 passageiros por viagem — enquanto vigorou o sistema.

A filosofia de quem trabalha com o transporte de massa, disse o sr. Luis Otávio, não pode ser de lucro exclusivo. Tem que se levar em conta a capacidade da população pagar determinada tarifa. Ele citou o exemplo do Metrô de São Paulo cuja tarifa, se expressasse o custo real, seria altíssima, devido ao tipo de transporte oferecido à população. Além disso, o Metrô só conseguiu uma boa taxa de ocupação após a implantação do sistema de integração com os ônibus.

"O importante", prosseguiu ele, é saber quanto os usuários podem pagar. Infelizmente, os empresários que monopolizam o setor de transporte de massa em Vitória, não pensam desta maneira. Uma das soluções seria a implantação de uma linha de ônibus de propriedade municipal que fizesse frente ao monopólio exercido por empresas como a Alvorada e Planeta".

A Comdusa apenas cumprirá o que for determinado, após a conclusão do estudo que está sendo elaborado pela Fundação Jones dos Santos Neves. Os técnicos da Fundação, disse o sr. Luis Otávio, tem capacidade para detectar onde estão

os maiores problemas e qual a viabilidade de solucioná-los, mas a integração é imprescindível.

LINHAS DEFICITÁRIAS

Para o sr. Claudionor Lorenzutti, proprietário da Viação Alvorada, não há necessidade de se criar a integração tarifária porque, para que ela exista, tem que se cobrar o custo real da passagem. Não haveria condições de se igualar o preço de uma passagem de integração ao preço de uma passagem de ônibus, por exemplo, de Vila Velha a Vitória.

A integração tarifária só será viável, disse o sr. Claudionor, desde que não altere o preço da passagem ou que a Condusa se proponha a arcar com o ônus, para que ele não seja repassado ao usuário. Nós não temos condições de arcar com preço menor de passagem porque não temos fundo perdido que possamos injetar num programa desses.

As linhas da Viação Alvorada que transportam os usuários dos bairros de Araçás, Novo México, Aribri, Ibes, Itaparica e Itapuã ao terminal aquaviário da Prainha são deficitárias, segundo o sr. Claudionor. Mesmo que o número de passageiros fosse aumentado (ele não soube precisar quantos a linha transporta por dia) com a implantação do sistema de integração, haveria necessidade de se colocar mais ônibus nas linhas, o que significaria mais gastos.

Ele citou o exemplo de um ônibus que, trabalhando durante um dia, ocuparia em média seis funcionários, entre motoristas, cobradores e pessoal administrativo. Acrescentando o gasto com combustível o custo operacional para um ônibus circular durante um dia, gira em torno de Cr\$ 13 mil.

ESTUDO

O estudo de revitalização e ampliação do sistema aquaviário, iniciado pela Fundação em outubro do ano passado, sob solicitação da EBTU — Empresa Brasileira de Transportes Urbanos — que financia o sistema aquaviário, estará concluído em junho deste ano. O objetivo é a implantação de novos terminais, padronização dos tipos de lanchas e sua adaptação à realidade local.

Dentro do programa será iniciada, na segunda quinzena deste mês, a análise de integração tarifária. Na fase inicial do estudo foi



Ônibus: Integração com o sistema aquaviário é necessária.

realizada pesquisa de origem e destino em 10% dos domicílios da Grande Vitória, e, a partir desta pesquisa será determinada a demanda do sistema aquaviário.

A análise da pesquisa — em fase final — será enviada ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), em São Paulo. Os dados serão lançados num computador que determinará o tamanho do barco ideal, a velocidade e a capacidade adequadas para o sistema aquaviário da Grande Vitória. Conhecendo a frequência e a velocidade dos barcos será tentado reativar as linhas alimentadoras da Prainha e outros terminais aquaviários, principalmente o de Porto de Santana. O estudo determinará também qual a tarifa ideal para o sistema.

A Fundação Jones dos Santos Neves pretende propor à EBTU a realização de um estudo mais amplo que analise todo o sistema de transporte coletivo na Grande Vitória. Sua realização, cujo objetivo é a melhor utilização do sistema de transportes, depende da liberação de recursos que estão sendo solicitados à EBTU.

Este estudo, segundo o sr. Fernando Destefani Santos, técnico de Planejamento, da área de transportes da Fundação, abrangerá todo o sistema de transportes, inclusive os táxis, e terá como proposta a unificação de tarifas na Grande Vitória e diminuição do número de ônibus em circulação no centro da cidade. Isto através de um melhor aproveitamento das linhas já existentes.

USUÁRIOS

Por enquanto um dos maiores inimigos da elevação da taxa de ocupação das lanchas é o preço da passagem (lancha + ônibus) e a dificuldade de acesso ao terminal aquaviário. Principalmente em Porto de Santana onde o ônibus mais próximo passa há aproximadamente 1 km e o caminho para se chegar até o terminal é pontilhado por ruas esburacadas, mal iluminadas e invadidas por mato.

Na região de Porto de Santana, são frequentes as queixas da população sobre a precariedade das vias de acesso ao terminal aquaviário. Assaltos e atos de violência ocorrem constantemente e depois que escurece poucos se arriscam a voltar de lancha para o bairro. Saindo da área próxima ao terminal os usuários ficam expostos a ação de marginais que atuam numa região carente de infra-estrutura.

"Aqui em Porto de Santana seria necessário duas coisas, comenta a sra. Vanda Maria da Silva, residente no bairro. A principal seria um ônibus que trouxesse os passageiros de partes mais distantes e fizesse ponto final no aquaviário. A outra seria que a Prefeitura de Cariacica desse maior atenção ao bairro. Com um ônibus e melhorias nas ruas até pessoas de outros lugares usariam as lanchas para ir até Vitória".

O mesmo não ocorre com o terminal aquaviário de Vila Velha. Além de ser o mais estruturado, recebeu recentemente, um serviço de urbanização e a construção de um terminal de ônibus que será inaugurado no início de maio. Com isso a Comdusa executou, segundo o superin-

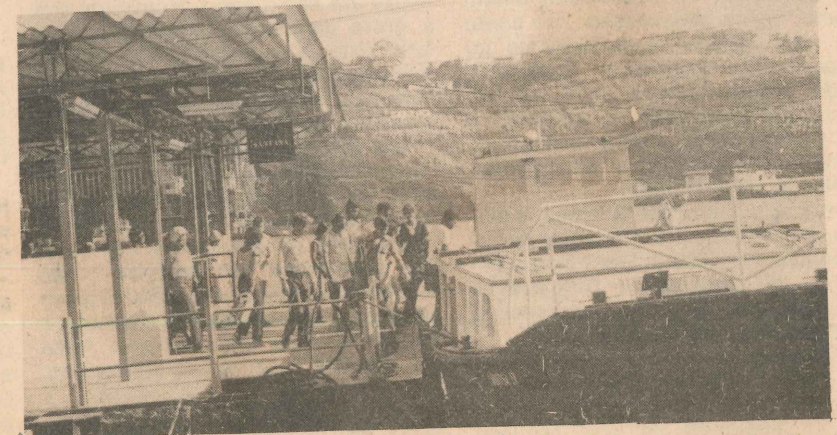
tendente do sistema aquaviário as obras básicas de infra-estrutura que servirão para um futuro processo de integração tarifária, operacional e horária. A empresa efetuou também a aquisição de duas outras lanchas, mais modernas e mais rápidas (uma viagem da Prainha a Vitória será feita em 15 minutos) que deverão chegar no final deste mês.

Resta aguardar, portanto, o mês de junho quando os estudos da Fundação Jones dos Santos Neves estarão concluídos. O que determinará a viabilidade de implantação do sistema de integração ônibus-lancha. Em acordo com a Comdusa, a maioria dos usuários é favorável ao sistema, desde que ele não onere o preço da passagem.

"Eu tenho até receio quando falam em mudar alguma coisa porque estas mudanças sempre recaem no bolso do povo" — comenta o sr. Júlio Machado, residente em Cariacica e que utiliza, frequentemente, as lanchas da linha de Vila Velha. "Sou a favor da integração desde que melhore o sistema de transportes e não seja necessário um aumento do preço das passagens".



Balsas: sempre lotadas na hora do rush



O usuário já se acostumou às lanchas