

Técnico do IJSN sugere que o aquaviário seja aproveitado 98

Foto de Ailton Lopes

Com o objetivo de estimular a ocupação plena do aquaviário, um dos técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), Genilço Magnago, sugeriu a integração física e tarifária do sistema com as linhas de ônibus dentro do novo sistema de transporte coletivo que está sendo proposto para a Grande Vitória. Para o técnico, o sistema aquaviário precisa ser reavaliado, levando em consideração todos os seus aspectos econômicos e sociais, visando ao aproveitamento da estrutura já existente.

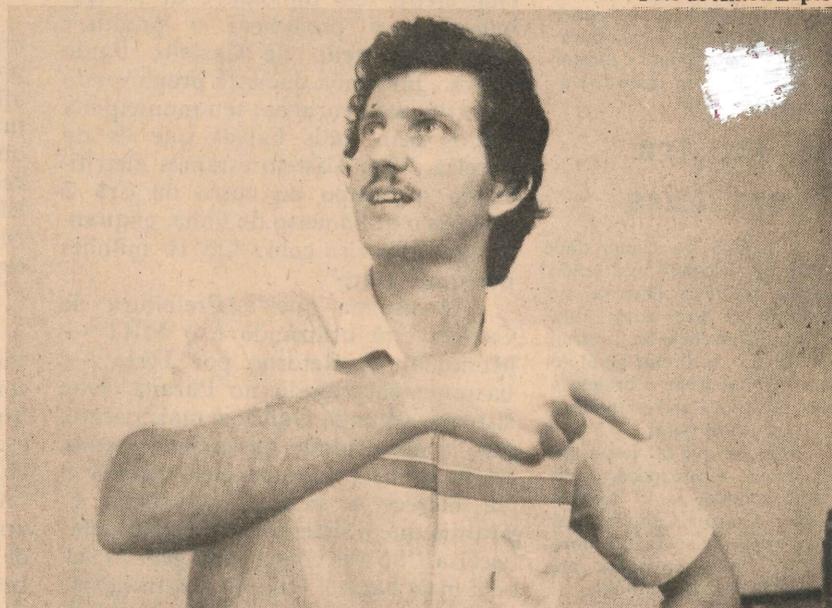
A Semana do Transporte Urbano terminou ontem com relato de experiências de um empresário do setor em Belo Horizonte, um vereador de Recife e uma palestra do presidente do órgão de Planejamento da região metropolitana de Belo Horizonte (Plambol), Ney Pereira Furquim Werneck. Genilço Magnago falou sobre a situação atual do transporte coletivo na Grande Vitória que é deficiente de um modo geral, não atendendo nem aos usuários, empresários ou aos órgãos concedentes.

DEFICIÊNCIAS

As deficiências anotadas por Genilço em relação ao transporte urbano de Vitória dividem-se em três partes distintas: de ordem institucional, operacional e má ocupação do uso do solo. Nos horários de pico, circulam pelas avenidas centrais da capital 476 ônibus por hora, atrapalhando o tráfego e aumentando o custo da tarifa. A taxa de ocupação desses ônibus nos principais corredores é de 22 passageiros e na área central de Vitória desce para 14. "A situação é bastante contraditória, existindo um excesso de ônibus na região central, com calçadas cheias de passageiros, sem que o pedestre tenha condições de circular. Trata-se de uma situação desconfortável", disse Genilço.

Como não existe integração interna entre os bairros, é muito mais cômodo para o usuário utilizar-se do centro de Vitória para resolver os seus problemas. "É preciso efetivar uma ocupação mais racional do solo com o poder público exercendo maior controle sobre o mesmo, estimulando a ocupação dos espaços vazios existentes na malha urbana", sugeriu Genilço.

Outra questão abordada por ele é a institucional. Sete órgãos gerenciam o



Genilço acha que o aquaviário tem uma estrutura aproveitável

sistema atual da Grande Vitória de forma heterogênea. "Na área tudo se comporta como uma região metropolitana, só que não é reconhecida como tal. Não faz sentido o transporte municipal ser gerido pela Prefeitura e o semi-urbano pela Ceturb ou Detran, sem uma articulação entre eles. Não há condição de funcionar dessa maneira. A distribuição de oferta acaba sendo 'malfeita' pelas próprias condições topográficas", acentuou o técnico do IJSN.

Para Genilço Magnago, até à sua implantação, o Transcol não estará defasado em relação à demanda. Ele foi projetado com base nas pesquisas realizadas em 1982, mas, atualmente, outras vêm sendo efetuadas, de forma a subsidiar o novo sistema de transporte coletivo da Grande Vitória. "Quando o Transcol for implantado, estará calçado em cima de dados atualizados, não correndo o risco de defasagem por causa do tempo", afirmou o técnico.

AQUAVIÁRIO

Em 1982, quando o aquaviário opera com todas as suas linhas, atendia a apenas 1,5% do total de passageiros transportados nos ônibus da Grande Vitória. A sua taxa de ocupação era de 35%.

Genilço Magnago ao analisar o sistema disse que ele não tem condições de operar sozinho, uma vez que depende de alimentação. "Na época, poucas linhas de ônibus alimentavam os terminais do aquaviário, que atendia basicamente à demanda das suas imediações", argumentou Genilço.

Dentro do novo sistema de transporte que vem sendo proposto para a Grande Vitória, Genilço diz que o aquaviário precisa ser reestudado, levando em consideração todos os aspectos sociais e econômicos. "Ele precisa ser pelo menos analisado, como forma de aproveitar toda a estrutura que já está implantada e se perdendo", aconselhou o técnico. Segundo Genilço, ainda não existe qualquer proposta efetivada, nem levantamento que possa subsidiar um estudo mais profundo, no entanto, ele sugere a integração física e tarifária do aquaviário com as linhas de ônibus, com o objetivo de estimular a sua ocupação.

Para Genilço, o usuário não terá interesse de utilizar o aquaviário se tiver que pagar duas passagens e ainda ficar um longo tempo no terminal à espera da barca.

AJ04861

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca