

Comdusa está afundando e pode perder o patrimônio

Texto de Rossini Amaral
Fotos de Gildo Loyola

Hoje completam 17 dias que a Comdusa luta para tirar de uma profundidade de 3 metros, na baía de Vitória, o terminal aquaviário do Centro de Vitória. Fosse só isso na vida da empresa, a operação de resgate não passaria de um simples acidente. Para o ex-governador Elcio Álvares, está faltando ao governador Gerson Camata seriedade no equacionamento dos problemas do sistema. Mas, o afundamento do terminal traz à tona a realidade de uma companhia que, em 1981 figurava entre as 100 maiores do país e

agora está praticamente falida, sem qualquer crédito na praça do Espírito Santo, sujeita a perder a própria sede e com uma dívida que ultrapassa os Cr\$ 5 bilhões. As 12 lanchas que operavam na baía de Vitória poderiam formar um patrimônio, atualmente, da ordem de Cr\$ 12 bilhões. Porém, estão em estado lastimável por falta de manutenção. A Comdusa, apesar de agonizante, alimenta uma folha de pagamento de pessoal de quase Cr\$ 70 milhões mensais, quantia coberta com o repasse dos recursos pela Secretaria do Interior e dos Transportes. O diretor técnico da empresa, Valter Denadai, sintetizou desta forma a situação: "A Comdusa não faliu. Foi falida".

Terminal do Centro retrata situação atual da empresa

Em 1981 a Comdusa foi distinguida com o diploma "Quem é Quem na Economia Brasileira", por figurar entre as 100 maiores empresas do país. Três anos depois, sua imagem econômico-financeira é retratada fielmente no terminal aquaviário Centro, que desde o dia 15 passado encontra-se mergulhado nas águas poluídas da baía de Vitória. Seu diretor técnico, Valter De Nadai, definiu a situação atual da empresa com uma só expressão: "A Comdusa não faliu. Foi falida".

Sem nenhum crédito na praça do Espírito Santo, com parte de seu patrimônio perdida, tem uma dívida que ultrapassa aos Cr\$ 5 bilhões e correndo o risco de, neste mês de dezembro, ter que devolver a sede que ocupa todo o último andar do edifício Portugal e, mais três salas nos pavimentos inferiores, no Centro de Vitória. Isso porque a Comdusa tem prazo até o final deste ano para entregar à Companhia Rio Doce, de propriedade de Mauro Murad, a escritura definitiva de um terreno permutado no aterro da Enseada da Praia do Suá, sem o que estará, por força contratual, obrigada a devolver o imóvel adquirido em outubro de 1983.

Para que a Comdusa forneça à Companhia Rio Doce a escritura do terreno, ela precisa antes regularizar com o Iapas (Instituto de Arrecadação da Previdência e Assistência Social) uma dívida acumulada desde fevereiro de 1980, no valor de Cr\$ 3,9 bilhões. A empresa não dispõe de dinheiro para saldar o débito e por isso tentará negociar o pagamento, mas isso também não lhe garante o direito de emitir a escritura em favor de Mauro Murad.

O Iapas, segundo explicou Valter De Nadai, somente dará à Comdusa a Certidão Negativa de Débito — com a qual a empresa poderá liberar a escritura —, caso lhe sejam concedidos, como garantia da dívida, os 80 mil metros quadrados de terreno que ainda pertencem à Comdusa, no aterro da enseada da Praia do Suá. De Nadai, em vista disso, acredita ser possível cumprir o contrato com o empresário Mauro Murad, ainda neste mês, e evitar a devolução da sede adquirida pela Comdusa.

OUTRAS DIVIDAS

Substituindo de favores do governo do Estado, a Comdusa não dispõe de recursos suficientes para saldar nenhuma de suas dívidas, as quais são muitas. Situação ainda mais dramática a empresa deverá enfrentar a partir de fevereiro do próximo ano, quando termina

aquaviário (apesar de estar fora de funcionamento) e 39 na área administrativa. O diretor técnico da empresa, Valter De Nadai, disse que o atual contingente de funcionários é necessário.

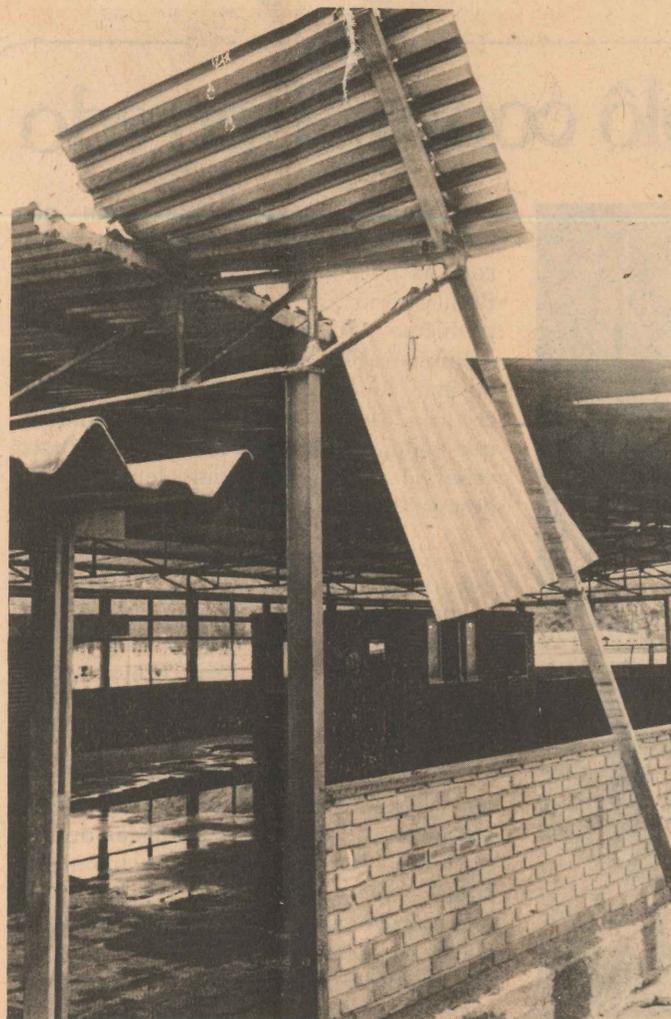
A Comdusa deve, além do Iapas, ao Banco um total de Cr\$ 64 milhões, à Companhia Vale do Rio Doce Cr\$ 63 milhões, a vários fornecedores Cr\$ 86 milhões, de aluguel referente à ocupação da antiga sede, no edifício Santa Cecília, no Parque Moscoso, Cr\$ 40 milhões, ao Imposto de Renda Cr\$ 194 milhões, de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço Cr\$ 220 milhões, à Escelsa Cr\$ 70 milhões, à Cesan, Cr\$ 60 milhões e à Delegacia Regional do Trabalho em multas Cr\$ 20 milhões.

Essa mesma empresa fez diversas doações de seu patrimônio imobiliário, cedendo 13.500 metros quadrados de terreno e, posteriormente, mais 100 mil metros quadrados ao Departamento de Esporte Amador e Recreativo do Espírito Santo (Deares). Além disso, foram doados à Federação Desportiva Espiritossantense (FDE) um terreno com 520 metros quadrados, ao Esporte Clube "João Nery", em 1982, mais 325 metros quadrados e à Associação Capixaba Espiritossantense dos Deficientes Físicos outros 510 metros quadrados — todas essas áreas no aterro da Ilha do Príncipe.

No aterro da enseada da Praia do Suá, a Comdusa doou à Fundação Cultural (atualmente o Departamento Estadual de Cultura—DEC) 3.200 metros quadrados de terreno, ao Tribunal de Contas 8.300 metros quadrados e ao Deares mais 106 mil metros quadrados. No aterro da Prainha de Vila Velha foram doados 500 metros quadrados de área à Federação dos Pescadores do Espírito Santo e há outros 40 mil metros quadrados ocupados com o canteiro de obras da terceira ponte, na enseada da Praia do Suá, em Vitória.

Segundo Valter De Nadai, o governo do Estado desapropriou em 1978 um terreno no aterro da Ilha do Príncipe para construção da rodoviária. A medida implicou no pagamento de Cr\$ 8 milhões ao detentor da área, mas a quantia não foi paga e a dívida agora já soma Cr\$ 185 milhões, valor assumido pela Comdusa.

A Comdusa contratou a empresa Tercon para efetuar o aterro e urbanização de uma área alagada na Ilha do Príncipe, próximo da rodoviária, comprometendo-se a pagar Cr\$ 97.128.223. Os serviços compreendiam a execução de 34.980 metros cúbicos de



O terminal da Prainha já está caindo aos pedaços



O terminal do Centro — imagem fiel da Comdusa, que afunda em dívidas



Odília quer o aquaviário



Serafim: a pé até o centro

Aquaviário mergulha no caos econômico

Um terminal de passageiros do sistema aquaviário há 17 dias no fundo do mar, 12 lanchas (cada uma estimada em Cr\$ 1 bilhão, se estivessem novas) em condições precárias, os demais terminais — à exceção do localizado na avenida Beira-Mar — abandonados e em péssimo estado. Esta é a realidade do patrimônio do sistema aquaviário, que, quando de sua implantação, em 1978, teve o apoio de toda a população da Grande Vitória. Chegando a deslocar 35 mil pessoas por dia, desde o dia 11 de maio deste ano foi colocado fora de operação, sob a alegação de que era deficitário.

Sem manutenção alguma, os terminais aquaviários do centro de Vitória (um deles submerso), o da Prainha e Paul (em Vila Velha), Porto de Santana (em Cariacica) e o da Rodoviária, na Ilha do Príncipe, encontram-se em precárias condições, com a parte metálica bastante danificada pela maresia, além de se constatar vidraças quebradas, telhado semidestruído, paredes imundas, bicicletário destruído e passarelas de embarque faltando peças.

Segundo o responsável pelo sistema aquaviário, Luís Otávio, caso o governo do Estado se decidisse pela realocação em funcionamento dos serviços seriam necessários Cr\$ 120 milhões, aplicados em reformas e recuperação da estrutura do transporte. Mas nada disso acontecerá, a considerar a posição do governador Gerson Camata, que, repetindo

sistema, recusa-se a reativá-lo.

O patrimônio do sistema aquaviário, avaliado pelo diretor técnico da Comdusa, Valter De Nadai, não ultrapassa atualmente os Cr\$ 2,5 milhões, incluindo as 12 lanchas e os terminais de passageiros. Em razão de tal estimativa, fica fácil concluir que a estrutura do transporte aquaviário foi completamente arrasada nos últimos anos.

Apesar de tudo, Luiz Otávio não mostrou um quadro muito pessimista do aquaviário. Segundo ele, das 12 lanchas, seis precisam de pequena revisão (reparos em janelas e retífica nos motores), três outras dependem de completa reconstrução da superestrutura, uma sofreu um incêndio quando em reforma no porto de Vitória e duas vinham funcionando até o último dia 15, na linha Paul ao Centro de Vitória, quando o transporte teve que ser interdito devido ao afundamento do terminal.

EXPECTATIVA

Embora o governador Gerson Camata tenha descartado, praticamente, a reativação do transporte aquaviário, o secretário do Interior e dos Transportes, Sérgio Ceotto, acenou com a possibilidade do sistema voltar a funcionar, não mais sob o controle da Comdusa, mas através da Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb), em fase de criação.

Segundo Ceotto, que acredita em que o aquaviário voltará a funcionar,

paralisação foi interpretada como uma forma do governo "tentar economizar alguma coisa", referindo-se às despesas geradas com a manutenção do serviço. Disse ainda que, caso as lanchas voltem a funcionar, não será nos moldes anteriores, mas também não adiantou as modificações que serão implementadas.

Ainda segundo o secretário do Interior e dos Transportes, a Comdusa é uma empresa de sociedade anônima e, por este motivo, deveria gerar seus próprios recursos. Ao invés disso, está na dependência do Estado para garantir sua manutenção, condição que vem sendo atendida mediante o repasse de recursos para aumento do capital social, usado, no entanto, para cobrir os custos da empresa.

Enquanto isso, moradores de Porto de Santana estão se mobilizando, novamente, com o objetivo de voltar a pressionar o governo do Estado, a fim de que o sistema aquaviário volte a funcionar. Todas as tentativas feitas até agora fracassaram, com os representantes da comunidade sendo transferidos de um órgão para outro, à procura de alguma decisão.

O aquaviário sempre representou grande interesse para os moradores de Flexal e Porto de Santana, onde predominam famílias carentes, desempregados, sem condições de custear o transporte de ônibus — cuja passagem até Vitória custa, hoje, Cr\$ 435,00. Com a paralisação do aquaviário, que era uma alternativa de transporte, muitos

creceu vertiginosamente o número de trabalhadores, estudantes e donas-de-casa que se deslocam a pé de Porto de Santana até a capital.

Sebastião Araújo Neto, pintor e desempregado há um ano e seis meses, reclamou contra a resistência do Estado em reativar o aquaviário. "Eu sempre usava as lanchas. A paralisação do serviço veio arrasar com a vida da gente, prejudicou demais a população de Porto de Santana. As lanchas eram muito mais baratas que os ônibus e isso ajudava demais a todos".

Contou que na última segunda-feira saiu de casa cedo, para tentar no canteiro de obras da terceira ponte uma vaga para trabalhar. "Não tinha dinheiro suficiente para pagar as passagens e fui a pé até a Vila Rubim — de lá tomei um ônibus até a ponte. Sempre que tenho que ir a Vitória, vou a pé".

Dona Odília Barros Cardoso e Serafim Ramos da Cruz, moradores de Porto de Santana e membros ativos do movimento em defesa da reativação do aquaviário, anunciaram a elaboração de um novo abaixo-assinado junto à população, visando a sensibilizar o governo do Estado a recolocar em funcionamento as lanchas. "Eu mesmo já tive que levar meu filho a pé até a Santa Casa, em Vitória, porque não tinha dinheiro para pagar o ônibus e precisava socorrer o garoto, que estava mu-

convênio firmado com a Secretaria de Interior e dos Transportes (Seit), através do qual vêm sendo repassados recursos para manutenção de custos operacionais da Comdusa.

Pelo convênio firmado com a Seit, a Comdusa deverá receber, a título de aumento de capital, um total de Cr\$ 664 milhões até fevereiro, em parcelas mensais com duração de seis meses. Esses recursos estão sendo destinados ao pagamento da folha de pessoal, que soma Cr\$ 67,9 milhões, sem inclusão de obrigações sociais e 13º salário. A empresa gasta com sua diretoria Cr\$ 2,5 milhões mensais, com administração mais Cr\$ 20 milhões, com o pessoal da rodoviária da Ilha do Príncipe, outros Cr\$ 20 milhões, com os funcionários do aquaviário Cr\$ 21 milhões e com serviço médico e outros mais Cr\$ 1,4 milhão.

A Comdusa tem um total de 215 funcionários — em maio, quando da desativação do sistema aquaviário, havia 380. Do total, 95 trabalham na rodoviária, 81 no transporte

de aterro hidráulico e um sistema de captação dos esgotos do bairro de Santo Antônio.

O contrato com a Tercon foi alterado, passando o valor dos serviços a ser de Cr\$ 123.229.596,00. O aterro hidráulico foi substituído pelo de argila e passou de 150 mil metros cúbicos para 309 mil metros cúbicos. A construção de um sistema de captação da rede de esgotos de Santo Antônio, embora fizesse parte do contrato, não foi executada. A Tercon recebeu, mesmo assim, o valor previsto em contrato e mais uma área de 38 mil metros quadrados.

A Comdusa assumiu em 1983 a dívida da construção da rodoviária da Ilha do Príncipe, que custou Cr\$ 840 mil dólares pagos ao Banespa. Da mesma forma, custeou o acesso à segunda ponte (na ligação de Vitória com Jardim América), no valor de Cr\$ 18 milhões, além de absorver o empréstimo de Cr\$ 10 milhões com o Banespa para pagamento do projeto da terceira ponte, dívida que hoje já custa Cr\$ 543 milhões.

Vasco só aceita a proposta se o governo ajudar Vila Velha

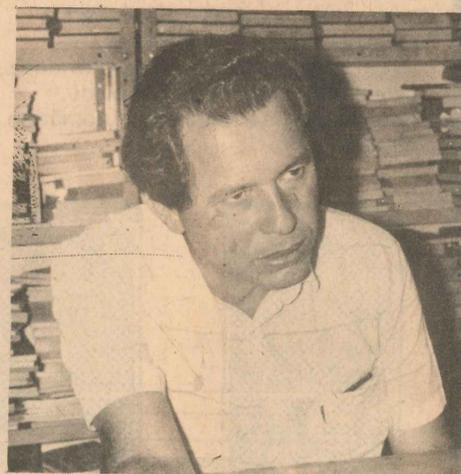
O prefeito de Vila Velha, Vasco Alves de Oliveira, classificou de "absurda" a condição imposta pelo governo do Estado para reativação do transporte aquaviário, exigindo daquela prefeitura a participação nos prejuízos gerados pelo serviço. Vasco, no entanto, disse que a partir de janeiro colocará em operação quatro ônibus fazendo a ligação entre alguns bairros e o terminal aquaviário da Prainha, promovendo, dessa forma, a integração entre os dois sistemas de transporte.

Com a entrada em operação dos quatro ônibus, pertencentes à Companhia Municipal de Transportes — que será criada em Vila Velha —, o prefeito Vasco Alves argumenta que estarão criadas as condições necessárias para viabilização financeira do aquaviário. Com isso, disse que as alegações por parte do governo estadual, de que o serviço é deficitário, perdem sentido.

Disse também que, caso o governo do Estado não promova a reativação do aquaviário após sua integração com o transporte de ônibus de Vila Velha, estará sendo criado um grande problema para as linhas municipais que entrarão em funcionamento. "Essas linhas só terão sentido com o retorno do funcionamento das lanchas, já que as pessoas não poderão se deslocar dos bairros para o terminal da Prainha se lá não existirem condições para alcançar Vitória, através do aquaviário", assinalou.

Por outro lado, o prefeito em exercício de Cariacica, Néilson Sechim, que tem em seu município o terminal aquaviário de Porto de Santana — também desativado —, declarou que não alimenta esperanças na recolocação em funcionamento do serviço. O motivo, segundo explicou, baseia-se no fato da Comdusa não ter conseguido, até o final da semana, resgatar o terminal do centro de Vitória, que afundou no dia 15 passado por causas ainda desconhecidas.

Néilson Sechim, abordado sobre a participação da prefeitura nos déficits do sistema aquaviário — conforme proposta do governo do Estado —, disse que "no momento a municipalidade nada pode fazer, devido a sua pouca disponibilidade de recursos financeiros". Quanto à desativação do transporte, medida que afetou consideravelmente a população de Porto de Santana, atribuiu o fato "às baixas tarifas que eram cobradas".



Vasco: "Temos nossos compromissos"

No entanto, Sechim defendeu a união de esforços entre as prefeituras e o governo do Estado no sentido de manter em funcionamento o aquaviário, mas descartou a possibilidade da Prefeitura de Cariacica vir a assumir os déficits totais ou parciais do transporte, sob o argumento de que a arrecadação municipal vem sofrendo crescente queda.

O prefeito Vasco Alves, por outro lado, disse que "é um absurdo pretender que as prefeituras de Vila Velha e Cariacica assumam um serviço (o aquaviário) que constitucionalmente é da competência do Estado. A constituição define claramente as atribuições que pertencem aos governos municipal e estadual. Além disso, a prefeitura já convive com problemas sérios e graves, como limpeza urbana, pavimentação, drenagem e outros, e não poderia deixar de cuidar dessas questões para assumir serviços afetos ao Estado, pois isso equivaleria a prejudicar a população".

Vasco Alves, em resposta à proposta do governo do Estado, disse que a Prefeitura de Vila Velha poderia se comprometer em participar dos prejuízos gerados pelo aquaviário, desde que o Estado assumisse alguns serviços municipais, entre eles pavimentação e saneamento básico.

Camata quer dividir os prejuízos

"Ficar insistindo com um negócio que não está dando certo hoje e vai piorar daqui a mais tempo será um erro, pois vai se gastar uma enorme soma de dinheiro sem condições de resultado". Esta é a posição do governador Gérson Camata quanto à reativação do sistema aquaviário. Para ele, o transporte só volta a ser uma realidade se as prefeituras participarem dos prejuízos, pois considera uma injustiça social usar verbas que poderiam ser aplicadas no interior em um serviço que as comunidades do meio rural não vão utilizar. Eis, na íntegra, sua entrevista:

A Gazeta — "Governador, o sr. considera o transporte aquaviário prioritário, de grande importância para as populações carentes da Grande Vitória, como é o caso dos moradores de Porto de Santana?"

Governador — "Bem, ele pode ser e preencher todas essas exigências. O problema dele é que, do ponto de vista do Estado, está altamente deficitário. Para se manter o aquaviário em pleno funcionamento, primeiro haveria necessidade de um investimento muito grande e que o Estado não tem condições de fazer. Segundo, só o déficit mensal do aquaviário representa mais do que o repasse de ICM do Estado para 10 prefeituras pequenas do interior. Então, ele representa uma sangria muito violenta aos cofres do Estado. Isso não só vem acontecendo com o aquaviário da Grande Vitória, mas também com o de Porto Alegre, de Manaus e do Rio de Janeiro — todos na mesma situação. A visão dos técnicos de transporte mais abalizados é de que o aquaviário é um

serviço que não tem jeito, a não ser que haja alguém disposto a perder dinheiro para mantê-lo. Não é um sistema de transporte com futuro. Os que são mantidos estão todos subsistindo meio na pancada, com pouca segurança".

AG — "Mas governador, o aquaviário quando foi idealizado não tinha por objetivo dar lucro ou equilibrar receita e despesa. Foi projetado para que o governo o subsidiasse..."

Governador — "O sistema foi feito no tempo do Brasil-milagre, do Brasil-grande. É claro que muitas coisas previstas naquela época tiveram que ser reformuladas, como todos os aquaviários estão passando pelo mesmo processo. Por exemplo, para Vila Velha o governo está fazendo outro grande investimento que é a terceira ponte, que vai melhorar, diminuir o preço das passagens e tornar mais fácil o acesso. Acho que, no futuro, tem que se pensar uma ponte ligando Porto de Santana a Santo Antônio, para se implantar ali o transporte de massa rodoviário, o trem. Esse sistema é que tem de ser feito. Ficar insistindo com um negócio que não está dando certo hoje e vai piorar daqui a mais tempo será um erro, pois vai se gastar uma enorme soma de dinheiro sem ter condições de ter resultado".

AG — Em conversa com o secretário do Interior e dos Transportes, Sérgio Ceotto, ele acenou com a possibilidade de se reativar pelo menos algumas linhas do sistema aquaviário através da Ceturb, que será a nova Companhia de Transportes Urbanos da

Grande Vitória. O sr. acha que isso é possível?

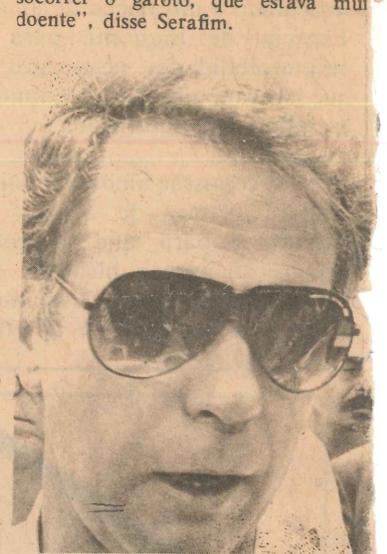
Governador — "Eu acho, a partir do momento que as prefeituras decidirem a participar com o Estado dos prejuízos. Isso porque o Estado está cometendo uma injustiça social, ao tomar dinheiro de Mucurici, Bananal para pagar o transporte de quem mora em Vitória — que já é um favorecido... Então, as prefeituras que arrecadam impostos de quem mora em Vila Velha e Cariacica devem participar do processo. A partir do momento em que elas se decidirem a participar — e eu estou há seis meses lançando este desafio — o problema estará resolvido".

AG — "A EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos) subsidiou o transporte aquaviário por algum tempo, depois suspendeu as verbas que eram canalizadas para este serviço. O sr. tenta reativar a alocação de verbas para o aquaviário?"

Governador — "Já falei sobre isso umas 10 vezes para a imprensa de Vitória, talvez não tenha dito a você. Fui a ministro, a EBTU e a resposta foi sempre a mesma: fecha, acaba, não dá certo, tira isso da cabeça que não tem dinheiro do governo federal para jogar nesta aventura".

AG — "O aquaviário tem um patrimônio muito grande. Cada lancha que está parada custa, se nova, Cr\$ 1 bilhão, sem contar os terminais que são patrimônio muito valiosos. Como fica esse patrimônio de tanto valor?"

Governador — "Foi um inves-



Camata não quer insistir

timento malfeito, talvez na época pudesse significar alguma coisa, que dá um prejuízo terrível e que o Estado não tem condições de sustentar, atualmente, e que não tem condições de continuar nesta situação".

AG — "Governador, pelo menos para a população de Porto de Santana, que tem milhares de trabalhadores e estudantes que estão caminhando a pé até Vitória porque não tem condições de pagar o transporte de ônibus, o sr. vê a possibilidade de reativar o serviço, pelo menos para satisfazer o interesse daqueles moradores?"

Governador — "A mesma coisa. Se a Prefeitura de Cariacica resolver dividir o prejuízo eu entro na hora. Aliás, você está parecendo pertencer ao Sindicato dos Marítimos".

Élcio Álvares aponta o amadorismo

"O governador Gérson Camata deveria equacionar os problemas do sistema aquaviário em termos mais sérios. Não vejo os técnicos sendo convocados para discutirem este assunto, o que faz com que o serviço venha sendo tratado de forma amadorística". Este foi o desabafo feito pelo ex-governador Élcio Álvares, responsável pela implantação do sistema, através da baía de Vitória, em janeiro de 1978.

Fazendo um retrospecto do aquaviário e de sua importância social no contexto urbano da Grande Vitória, o ex-governador Élcio Álvares lembrou que, quando da implantação do serviço, não estava previsto o Estado auferir lucros com o sistema. "O transporte deveria funcionar com 50% de suas despesas sendo subsidiadas pelo governo estadual, a fim de que tivesse um sentido competitivo com os ônibus", acrescentou.

Em 1978, o governo federal estimulou a implantação de quatro sistemas de transporte aquaviário em todo o país e o Espírito Santo foi o primeiro a criar esse serviço, conforme recordou Élcio Álvares. As lanchas utilizadas no serviço — adquiriu-se uma dúzia delas — foram projetadas pelas empresas Cabrasmar e MacLaren, em forma arqui-

tetônica adequada às condições de navegação da baía de Vitória.

Em cada lancha fora projetada a instalação de rádios para comunicação à distância, a fim de que qualquer problema verificado em uma determinada embarcação pudesse ser notificado imediatamente para a substituição. "Essa preocupação tinha com objetivo manter rigoroso controle de horários e, com isso, garantir a confiabilidade do serviço junto à população", contou Élcio.

Com a desativação do transporte aquaviário, em 11 de maio deste ano, após uma greve dos marítimos que operavam as lanchas do sistema, o ex-governador entende que se transferiu para as populações de Vila Velha e de Porto de Santana (em Cariacica) um juro social muito grande. "Finalmente, o aquaviário passou a ser um patrimônio de toda a comunidade da Grande Vitória. Não é um serviço de luxo, mas é de muita importância. Nosso projeto — referindo ao seu governo — era implantar um terminal no bairro de Santo Antônio, outro na Glória, mas nada disso foi feito. Ao invés dessas medidas, foi construído o terminal Dom Bosco, que não era de tanta prioridade", relatou.

Ao mesmo tempo em que conclamou o governo do Estado a convocar

os técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves para discutirem amplamente o transporte aquaviário, com o objetivo de reativá-lo, o ex-governador acusou Gérson Camata de não vir dispensando um tratamento mais sério ao problema do serviço. E assinalou que em seu governo o aquaviário recebeu intensa pressão por parte dos empresários de ônibus, os quais "foram convencidos de que, havendo a integração entre os dois sistemas de transporte, não haveria prejuízo para nenhuma das partes".

A integração do transporte aquaviário com o rodoviário nunca chegou a ser feita, efetivamente, na Grande Vitória e o ex-governador entende que esta medida geraria maior demanda de passageiros para as lanchas e dessa forma, "não haveria mais uma situação deficitária". Recusando-se a entrar no mérito do terminal aquaviário do centro de Vitória, que no dia 15 último afundou quase completamente, disse que essa questão "está por merecer um amplo debate".

Outra acusação de Élcio Álvares é a de que o aquaviário foi relegado a segundo plano, por parte do governo. "Logo após minha administração, começaram a implodir o serviço, vendendo argumentos de que não podia dar pre-



Élcio não pensou em lucros

juízo. Mas o aquaviário ainda não foi falido, está sim em regime de concordata e, por isso, tem condições de ser reativado. Para isso, é preciso que haja por parte do governo uma identidade social, não perder de vista que existe uma grande massa de pessoas carentes que depende desse serviço. Tirar o aquaviário do bairro de Porto de Santana seria um atentado de lesa-comunidade, pois aquele povo está pagando um juro social muito grande", completou.