

Os planos e problemas do aquaviário

4117477

O serviço aquaviário da Grande Vitória era o ovo de Colombo do transporte urbano. Durante muito tempo houve enormes engarrafamentos na ponte Florentino Avidos, a única que ligava o continente à ilha. Deplorava-se a situação do tráfego nas imediações da ponte, modificava-se certas coisas dentro do trânsito, mas demorou-se muito para que se virasse os olhos, defrontando-se com o imenso canal que banha Vitória, Vila Velha, Porto de Santana e outras regiões. A solução era óbvia, mas, diante da relutância de se instalar um sistema de lanchas no canal, houve mesmo quem dissesse que tal projeto continuava relegado ao ostracismo devido aos monopólios das linhas de ônibus para Cariacica e Vila Velha. O que não era inteiramente descabível.

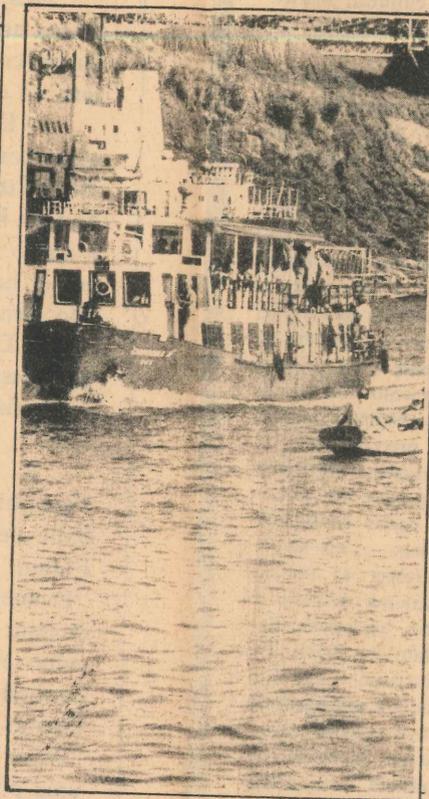
Em julho de 1978 inauguraram, depois de muita promessa a hesitação, a linha aquaviária que ligaria Vitória a Vila Velha. Era a ampliação natural da única linha existente até então, a de Vitória-Paul. Isto, entretanto, não significava que os moradores do município de Vila Velha teriam outras opções de transporte de massa, além dos ônibus da Viação Alvorada: na verdade, durante muito tempo, só os que possuíam carros ou que moravam próximos ao cais das barcas, na Prainha, é que tinham condições de utilizar o aquaviário. Quanto aos demais moradores de Vila Velha, usar o serviço de lanchas era aumentar perigosamente o orçamento para transporte, porque seria necessário usar antes um ônibus que custava mais que o preço da passagem do aquaviário. Este problema foi parcialmente solucionado, agora com a criação das tarifas integradas entre as lanchas e os ônibus da Viação Verdun, aquela que quebrou o monopólio da Alvorada em Vila Velha.

E bem verdade que nesses um ano e meio de funcionamento da linha aquaviária Vitória-Vila Velha aconteceram outros fatos interessantes. Primeiramente, houve os repetidos assoreamentos do canal que levava ao cais em Vila Velha. Nos primeiros dias do funcionamento destes serviço de transporte, o problema chegou a ter certa dimensão e até hoje não foi inteiramente solucionado. Além disso, quando adquiriram as barcas para incrementar a linha, trouxeram umas muito

próprias para rio, mas não tão boas para mar: a proa era inteiramente plana e não pontuda como era de se esperar. Este problema foi posteriormente solucionado com a compra de lanchas mais apropriadas a ondas; transferiram as outras lanchas para a linha depois instalada, ligando Porto de Santana a Vitória. Por fim, esses casos pelo menos foram resolvidos, e conseguiu-se uma frequência de uma lancha em cada vinte minutos, para Vila Velha e uma em trinta minutos para Porto de Santana.

Esses problemas são de pequena importância, pode-se dizer. Mas, como está o aquaviário um ano e meio depois de sua instalação? Bem, mas não tanto. Há muitas coisas a resolver caso se queira aproveitar o que sempre foi o óbvio, a baía de Vitória para o transporte de passageiros. Em primeiro lugar, efetivamente já se fez a tarifa integrada entre Vila Velha e Vitória, mas não se esboçou nada de mais profundo no sentido de seguir o exemplo em Cariacica. Em Vila Velha, o sistema está funcionando até que muito bem: por cinco cruzeiros, o preço da passagem por ônibus de Vitória a qualquer bairro mais distante daquele município, vai-se da capital até estes mesmos bairros utilizando o aquaviário e os ônibus da viação Verdun. O que é ótimo, pois a lancha não enfrenta engarrafamentos, que também não existem em Vila Velha, embora o trânsito de Vila Velha seja dos mais confusos. E não era para ser.

No caso de Porto de Santana, essa questão tem contornos interessantes. A Comdusa enviou um ofício ao prefeito de Cariacica, Aldo Prudêncio, no sentido de se providenciar a criação de linhas de ônibus do cais das barcas até localidades mais afastadas em Porto de Santana, como ocorrem em Vila Velha. O ofício foi entregue a Prudêncio em maio deste ano. Até hoje se espera por uma resposta daquele prefeito. É bom lembrar que, como no caso de Vila Velha, Cariacica, convive com o monopólio das linhas de ônibus por parte da Viação Planeta. No caso de Vila Velha, é certo que existia a irredutível determinação do prefeito deste município de acabar com os privilégios da Viação Alvorada. Já em Cariacica, esta mesma disposição não é de forma alguma detectável.



As lanchas grandes: a rentabilidade as tirou de circulação

A tarifa integrada talvez venha a existir também em Vitória. Segundo Antônio Peixoto, um dos diretores da Comdusa, há entendimentos junto à Secretaria dos Transportes para que se crie uma linha de ônibus do cais das barcas até o Campus Universitário, conjugada à linha do aquaviário. De qualquer forma, é possível que se utilize, para este fim, algumas das linhas de ônibus já existentes. Afinal, os pontos de ônibus utilizados para quem vai até o campus são bem próximos do cais das barcas. A consecução destes planos certamente racionalizaria em muito todo o objetivo de usar o serviço de barcas. Tornaria-o mais democrático, menos elitista.



Barcas: o ovo de Colombo que não foi ainda inteiramente aproveitado

A inauguração do serviço de tarifa integrada conseguiu aumentar em sete mil o número de passageiros que transitam pelas barcas, por semana, nas linhas de Vila Velha e Paul. O curioso, entretanto, é que o número de passageiros que se utilizam do aquaviário, na verdade, diminuiu, concomitantemente com a inauguração da segunda ponte. Segundo Peixoto, depois da inaugurada a segunda ponte, o número de passageiros do aquaviário diminuiu em vinte por cento. O que, de certa forma, comprova que as pessoas não querem de maneira alguma deixar o tão reverenciado carro. Com a criação da tarifa integrada, ainda segundo Peixoto, recuperou-se oito por cento destes vinte. Mas o fato é que o número de passageiros tem estado mais ou menos estável, com oscilações puramente conjunturais: dia que chove poucas pessoas usam o aquaviário, dia que faz sol muitas pessoas o usam, e assim por diante.

A linha de Vila Velha-Vitória é a que mais transporta passageiros. Em média, depois da tarifa integrada trinta e um mil pessoas passam pelas barcas de Vila Velha, contra trinta mil nas barcas de Paul e quinze mil nas barcas de Porto de Santana. Semanalmente, portanto, em média, setenta e seis mil pessoas usam as barcas — metade da população de Vitória. Peixoto afirma que este

número poderá ser bastante incrementado quando se completar o sistema de tarifa integrada, e quando se instalar as bicicletárias. Em Vila Velha já está para se construída a primeira bicicletária, com capacidade para cem bicicletas. Bicicletárias que também poderiam receber motocicletas e mobiletes. A capacidade destas bicicletárias não é grande coisa; mas já adianta algo, principalmente para operários que moram não muito distante do cais.

Temos atrás era comum ver nas barcas propaganda de um sistema aquaviário que iria cobrir boa parte dos bairros que são banhados pela baía. Depois não se falou mais nada, praticamente. Peixoto afirma que esse plano ainda existe. Para 1980, ele afirma que deverão ser instalados os sistemas aquaviários ligando Vila Velha ao Dom Bosco, na Beira Mar, e ligando Glória a Vitória. Seriam adquiridas mais quatro lanchas, duas ligeiras e duas mais lentas, mas de maior capacidade de passageiros. Os planos iniciais previam muito mais; mais é possível que com o tempo, seja o resto instalado. Pelo menos é o que se espera.

Um problema que ainda existe no sistema aquaviário é o de manutenção das lanchas. A Comdusa teria que ter construído desde o início um pequeno estaleiro, contando

com o que eles chamam de "carreira" — rampa para onde se içam pequenas embarcações para reparo —, além de outras máquinas necessárias para o reparo das lanchas. A construção deste estaleiro está prevista também para o ano que vem. Por enquanto, tem-se utilizado as "carreiras" do Porto de Vitória. Mas há o problema de que nem sempre o Porto de Vitória tem estas "carreiras" disponíveis. E as lanchas estão, volta e meia, precisando serem içadas para consertar as hélices. As hélices, porque são elas que têm sido mais atingidas pela poluição da baía de Vitória. Volta e meia, um tronco ou um pedaço de madeira as atinge. Peixoto salienta, inclusive, a "irresponsabilidade" na construção da segunda ponte, quando se atirou as tábuas toda no canal poluindo-o mais ainda. "Só espero que a Fema — (Fundação Estadual do Meio-Ambiente) consiga melhorar a situação da baía de Vitória".

Peixoto afirma que o aquaviário não dá lucro, "é ainda deficitário". Bom, mas este não é o problema, pois sendo um órgão público não há porque desejar lucro. Entretanto, Peixoto manifestou o desejo de que o aquaviário passasse a ser subsidiado dado seu alcance social. Alcance social que efetivamente existe, mas que precisa ser muito ampliado ainda.

GAZETA, 30/12/79