



Atrasos na linha Centro-Prainha provocam filas no aquaviário

Pontes em obras causam transtorno a aquaviário

A construção da segunda e da terceira pontes — aquela em maior grau que esta — está atrapalhando o bom andamento do sistema de transporte aquaviário. O próprio administrador do sistema, tenente Jairo Vieira, disse ontem que, por diversas vezes, as lanchas foram atingidas por pranchões semi-submersos, liberados pelas obras da segunda ponte e que correm o canal da baía de Vitória com o refluxo da maré. Estes pranchões não podem ser identificados pelas tripulações dos barcos, que são atingidos por eles, principalmente na hélice. Jairo Vieira já apresentou queixa à Capitania dos Portos.

Quanto à terceira ponte, os problemas são diferentes: a Construtora Norberto Odebrecht, responsável pela obra, ofereceu melhores salários para os mestres e condutores das lanchas do aquaviário, que é mantido pela Comdusa, e, até agora, pelo menos um mestre já mudou de emprego, atraído por melhores condições. Um condutor também “desembarcou”, indo para Ubu. No aquaviário, eles ganham cerca de Cr\$ 7 mil, cumprindo uma jornada de 8 horas de trabalho, e, segundo o tenente Jairo, as demissões são normais.

Em pelo menos um caso — o da segunda ponte —, ele reconheceu que os estragos causados pelos pranchões são responsáveis por problemas no sistema aquaviário, especialmente se for levado em consideração que, quando isso acontece, os barcos têm que ser recolhidos para reparos, e, mesmo que uma unidade de reserva esteja no seu lugar, há sempre um atraso nos horários que são estabelecidos em cada linha.

Explicando melhor, o tenente Jairo disse que quando ocorre o impacto com os pranchões, a lancha tem que retornar ao terminal em marcha lenta, e os passageiros tomam uma outra, daí derivando o atraso. Conforme afirmou, o caso já foi comunicado à Capitania dos Portos, mas ele diz que nada sabe das providências que foram tomadas, as quais, no seu entender, competem àquele órgão.

A questão salarial também foi considerada pelo administrador aquaviário, quando foi abordado o problema gerado pela terceira ponte. No seu entender, há uma oferta constante de mão-de-obra no setor marítimo, e ele próprio afirmou ter consigo uma lista de profissionais oferecendo seus serviços para atuação nas

lanchas mantidas pela Comdusa.

Para fundamentar seu ponto de vista, informou ter admitido, ontem mesmo, um novo mestre, para substituir o que saiu recentemente para a Norberto Odebrecht, onde possivelmente irá trabalhar nos rebocadores que vão atuar nas obras da parte da ponte que ficará sobre as águas da baía.

Segundo informações extra-oficiais, o salário oferecido por aquela companhia chega aos Cr\$ 12 mil, contra os confirmados Cr\$ 7 mil, da Comdusa. O tenente Jairo não descarta a possibilidade de que, no futuro, com a ampliação das atividades da construtora, aumentem as demissões do pessoal embarcado no aquaviário, visando a admissão nas atividades da terceira ponte.

Mesmo neste caso, entretanto, tenente Jairo acha que não haverá dificuldades, e para isso repete o argumento da abundância de mão-de-obra. Essa linha de raciocínio o leva a concluir que não há, atualmente, e nem haverá no futuro, problemas de atrasos de lanchas gerados por eventuais demissões. Segundo disse, tais ocorrências são ocasionais, para reparos, manutenção e abastecimento dos barcos.

Os marítimos contratados pela Comdusa se dividem em Mestre de Arrais, que é o que efetivamente dirige a lancha, o Condutor-Motorista, que cuida da parte de maquinaria, dois marinheiros, um “popeiro” e outro “proeiro”. São 14 mestres contratados, estando um hospitalizado, em decorrência de um acidente sofrido durante o Ano Novo.

Informações colhidas junto ao pessoal embarcado, cujos nomes não foram revelados, dão conta de que há um clima de descontentamento em relação ao salário percebido no aquaviário e o oferecido em outras empresas, mas que isso não tem especificamente, ocasionado atrasos ou problemas no bom andamento do sistema.

Segundo revelou um funcionário, os horários nem sempre são respeitados, e somente na linha Vitória Prainha há a ocorrência de pelo menos um “furo” no esquema estabelecido pela Comdusa, que prevê lanchas de 20 em 20 minutos, entre os terminais situados nesses dois locais. Estes atrasos que ocorrem, resultado de outras causas, são suficientes, no entanto, para formar filas na entrada de cada pier, principalmente nos horários de maior procura de transporte.