

Dia-a-dia

Prova anulada

As provas do concurso da Cesan para os cargos de Analista de Recursos Humanos e Engenheiro de Segurança do Trabalho foram anuladas. **■ Pág. 4**

Aquaviário. Sistema é capaz de transportar até 400 pessoas por viagem

Especialistas defendem barcas como alternativa para trânsito

Solução seria integrar o sistema ao Transcol e, no futuro, ao metrô de superfície para reduzir engarrafamentos

MAURÍLIO MENDONÇA
mgomes@redgazeta.com.br
GERALDO NASCIMENTO
gnascimento@redgazeta.com.br

■ Há oito anos o sistema aquaviário, que chegou a transportar cerca 6 milhões de pessoas por ano entre Vitória e Vila Velha, foi extinto. A explicação, na época, foi a baixa demanda, gerada principalmente pela inauguração da Terceira Ponte e o crescimento do Sistema Transcol. Agora, diante dos constantes congestionamentos na ponte, especialistas apontam que as lanchas, esquecidas no passado, podem ser uma alternativa viável de transporte entre as cidades.

“O aquaviário funcionou muito bem até a construção das pontes e o surgimento do Transcol. A partir daí as cidades mudaram e a clientela caiu. Mas agora temos urgências no sistema de transporte e devemos pensar na sua reativação”, defende o secretário de Serviços Urbanos de Vila Velha, Romário de Castro.

Muita coisa mudou de 2000 até os dias de hoje. O número de veículos na Região Metropolitana

Para o aquaviário voltar a funcionar

Seria necessário que o sistema de transporte feito pela baía fosse interligado ao Sistema Transcol, permitindo que com uma única passagem fosse possível utilizar ônibus e barca



A Gazeta - Ed. de Arte - Genildo

Análise

A CIDADE MUDOU

MARCO ROMANELLI
arquiteto, presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil no Espírito Santo

■ “Um dos argumentos de quem é contrário à volta do aquaviário é a distância pequena entre Vitória e Vila Velha. Outra, seria o alto custo para sua implantação, o que não geraria retorno financeiro. Mas não podemos imaginar que o aquaviário deva ser restrito à ligação das cidades, apenas. Nem que ele vai atender aos mesmos passageiros de dez, 20 ou 30 anos atrás. O fato é que a cidade mudou. A população mudou. Mas o pensamento político, não. O canal da Baía de Vitória tem que ser visto como uma via, que pode, sim, transportar passageiros e melhorar o congestionamento da cidade e a qualidade de vida no ambiente urbano. A embarcação tem que ser vista como um ônibus. Na verdade, uma dezena de ônibus: há embarcações que transportam uma média de 400

veículos na Região Metropolitana, por exemplo, subiu de quase 275 mil para 452 mil. Um aumento de 64%. O Transcol teve que aumentar em 327 o número de carros, crescendo a frota que entope as ruas em 31,3%. Enquanto isso, a população da Grande Vitória subiu 27% no período.

O professor do Cefetes e doutor em trânsito, Rodrigo Rosa, avalia que mais uma ligação viária entre as cidades não irá resolver a situação. "O aquaviário tem que ser opção. Principalmente para um futuro em que todos os tipos de modais (sistemas de transporte) devam estar integrados", avalia.

Tanto ele quanto o presidente estadual do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), Marco Romanelli, avaliam que a solução seria integrar o aquaviário ao atual Transcol (o que não foi feito quando o sistema de transporte metropolitano) ou, no futuro, ao metrô de superfície. "Para isso

dependemos do interesse do Estado em participar ativamente e de investir nesse modelo de transporte".

Com tarifa única, o passageiro iria de lancha de Vitória, a Vila Velha ou vice-versa. E no terminal aquaviário haveria ônibus para que ele continuasse a viagem. "Um novo modelo tem que ser pensado para que o aquaviário funcione. Em linhas gerais, seria mais uma empresa dentro do sistema metropolitano, só que responsável pelo transporte no mar", diz Rosa.

O engenheiro Luis Carlos Menezes é ainda mais incisivo quando o assunto se refere à participação do Estado: "O problema para reativação do aquaviário é vontade política. Ou melhor, a falta dela", argumenta, observando que as barcas podem carregar até 400 pessoas por viagem, sete a oito vezes mais do que um ônibus.

Sistema é inviável, diz estudo

O levantamento foi feito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, a pedido do governo do Estado

RITA BRIDI
rbridiredegazeta.com.br

■ O sistema aquaviário da Região Metropolitana da Grande Vitória é um empreendimento inviável. O elevado custo do sistema e o número reduzido de usuários - 33 mil passageiros/mês em 2001 - tornam a atividade insustentável financeiramente. Para entrar em operação o sistema precisaria de complementação de receita em torno de R\$ 150 mil por mês.

A inviabilidade do sistema, é apontada no estudo realizado

em setembro de 2004, pelo grupo de pesquisa Móbile/Fundação Coppetec da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O estudo contratado pelo BNDES.

Conforme o estudo, obtido por A GAZETA, a movimentação de passageiros no aquaviário de Vitória, implantado em janeiro de 1978, registrou queda após a inauguração da Terceira Ponte, em outubro de 1989.

Em 1979, eram 424.526 passageiros por mês. Em 1988, 463.568 passageiros. Em 1991, o sistema transportava 63 mil passageiros/mês. Em 2001, a movimentação era de 33 mil passageiros, o correspondente a 0,3% da demanda do Transcol.

O sistema começou a operar com insuficiência. A Companhia de Melhoramento e De-

envolvimento Urbano SA (Comdusa) - empresa de economia mista do governo estadual -, operadora inicial, subsidiava de 70% a 80% dos custos.

O subsídio da Comdusa vigorou até 1983. Depois a receita passou a ser complementada pela Câmara de Compensação do Transcol (CCT). Em julho de 1991, quando a operação foi privatizada, a Pisa, vencedora da licitação, assumiu a operação.

Em 1992, os subsídios da CCT chegaram a 4,56% da tarifa do Transcol, caindo depois para 2,3% e 1,5%. Em 2001, a receita do aquaviário representava 0,3% das viagens do Transcol e o subsídio 1,5% da tarifa do ônibus, sendo necessária a transferência mensal de R\$ 150 mil para complementar a receita.

embarcações que transportam uma média de 400 passageiros por viagem. Deve ser estudado um percurso, com terminais novos, interligados ao sistema Transcol e com tarifa única. E, por que não, a ligação do sistema a cicloviárias, possibilitando atravessar de bicicleta na barca? Seria um investimento muito mais baixo em comparação a outros previstos por aí e de solução bem mais ágil. Sem contar que a população não precisaria esperar 15 anos por uma obra que já chegaria ultrapassada".

Sistema foi extinto em 2000

■ O sistema aquaviário foi fechado por meio de lei estadual em 2000. Até hoje, a empresa que administrava as lanchas discute a decisão na Justiça, alegando que a rescisão se deu cinco anos antes do contrato acabar. A ação judicial foi aberta em 2000, pela Pisa Engenharia - última empresa a administrar o sistema. Na ocasião, a responsabilidade de gerenciar o aquaviário foi transferida para a Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV). Segundo o ex-diretor da empresa, Abraão Carasso, o prejuízo chega a mais de R\$ 2 milhões - cada lancha custava, em média, R\$ 250 mil, e eram nove. Com a paralisação do sistema, Carasso chegou a informar na época que foram cerca de 150 demissões.

Entenda o caso

■ O INÍCIO

O sistema de transporte aquaviário surgiu em 1978. Em um ano já atendia a 424.526 usuários por mês, com 11 barcos, um terminal aquaviário e quatro pontos para embarcação

■ PERDA

Nas duas décadas seguintes foram inauguradas a Segunda e Terceira pontes, além do transporte metropolitano (Transcol). A melhoria do sistema rodoviário fez com que apenas 63 mil pessoas por mês, em 1991, usassem o sistema aquaviário - caindo cada vez mais com o passar dos anos

■ PONTOS

Integravam o sistema os terminais da Prainha e Paul (Vila Velha), Centro e Dom Bosco (Vitória) e Porto de Santana (Cariacica)

■ INFRA-ESTRUTURA

O serviço contava com nove lanchas, que faziam os itinerários Centro/Prainha, Centro/Porto de Santana, Centro/Paul

■ O FIM

O transporte aquaviário foi extinto em março de 2000, mesmo com a concessão estadual permitindo sua exploração até 2005

■ LEI

Ele acabou após a aprovação de uma lei estadual que retirou o subsídio de 1,5% do Sistema Transcol para o sistema. O repasse, de R\$ 120 mil mensais, era feito para compensar a queda no movimento do aquaviário

■ ESTUDO

Em 2001, o governo estadual fez um estudo para implantar um novo e mais ambicioso sistema aquaviário, incorporando passeios turísticos ao transporte de passageiros

■ LEVANTAMENTO

O projeto desse novo sistema seria desenvolvido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a pedido do Estado, mas foi considerado inviável financeiramente



EDSON CHAGAS

Viagem de barco dura apenas oito minutos

■ O auxiliar administrativo Wanderson Antunes, 19 anos, sempre volta para ca-

sa a bordo do barco de um dos catraieiros da Baía de Vitória. "É muito mais rápido. Oito minutos para atravessar a baía", observa. Wanderson é testemunha da dificuldade com o transporte coletivo diário. Para

ir ao trabalho, ele sempre vai de ônibus. "O meu trajeto de Vila Velha para Vitória é de 50 minutos a uma hora, pela manhã. É muito tempo no trânsito. Nem se compara com tempo em que fico no barco", relata.

Custo

R\$ 1,4
MILHÃO AO ANO

Era o total gasto pelo governo do Estado com o subsídio do sistema aquaviário, na época do fechamento do sistema