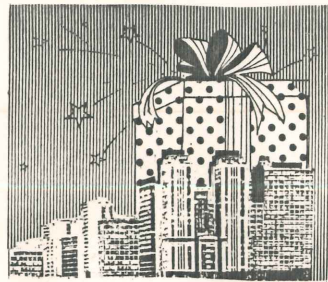


# TRANSPORTES

2520671

## Menos ônibus com melhor atendimento



Menos ônibus em circulação com melhor qualidade de atendimento. Esta é, basicamente, a promessa das autoridades oficiais à população de Vitória para 1986. Dos 480 ônibus que circulam por hora na área central da cidade somente 270 passarão a operar, ou seja, 210 a menos que atualmente. Cogita-se também a redução das tarifas, bem como a criação de linhas circulares visando facilitar o deslocamento entre bairros, como por exemplo entre Marulpe e Praia do Suá.

Os moradores da capital tiveram que esperar longos 24 anos para eleger, pelo voto direto, o prefeito da cidade que toma posse hoje. Essa conquista aumentou a expectativa da população em relação a vários outros setores públicos essenciais, como é o caso do transporte coletivo — um dos mais angustiantes problemas enfrentados pelos capixabas. Veículos em mau estado de conservação, sujos, cobradores indisciplinados, falta de troco, descumprimento de horários, insuficiência de carros e superlotação constituem, na maioria dos casos, as principais reclamações dos usuários de ônibus.

Desde o ano passado, estão sendo investidos em melhorias do sistema de transporte coletivo da Grande Vitória cerca de US\$ 8 milhões — o correspondente a Cr\$ 82,5 bilhões. Os passageiros de ônibus, no entanto, não dão muita atenção aos recursos aplicados neste serviço, pois, conforme disse Pedro Caetano dos Santos, morador no bairro Maria Ortiz, na zona norte de Vitória, "o mais importante é se ter uma passagem mais barata, ao alcance de todos e ônibus menos superlotados".

No dia 1º de dezembro passado, foram colocadas em prática algumas mudanças no complicado sistema de trânsito e transporte de Vitória. As alterações dividiram as opiniões de muitas pessoas, motoristas e pedestres. Para uns, melhorou a situação, para outros ficou ainda pior.

De fato, o capixaba que foi à cidade nos dias que antecederam o Natal viu um trânsito infernal e, consequentemente, o transporte coletivo completamente desorganizado e tumultuado. Agora, após as mudanças executadas no centro da cidade — todas elas visando beneficiar, unicamente, os usuários de ônibus, segundo o Instituto Jones dos Santos Neves — ficou praticamente impossível estacionar o automóvel na capital.

### DEFICIÊNCIAS

Da mesma forma que Pedro Caetano dos Santos, o estudante Cleilton Ferreira de Jesus, morador no bairro República, somente acredita em mudanças no sistema de transporte coletivo com a eliminação das

principais deficiências existentes, em prejuízo dos usuários. Na sua opinião, "seria preciso que nos dias de sábado, domingo e feriados as empresas não reduzissem suas frotas, impedindo que as pessoas saiam de casa por falta de ônibus. Que nos horários de maior movimento de passageiros, entre 17 e 20 horas, os coletivos não circulassem com excesso de lotação, tornando as viagens tão cansativas e desconfortáveis como se fossem uma forma de punição aos trabalhadores. E seria muito importante que os preços das passagens fossem mais acessíveis e não tão altos como são".

O diretor do Departamento de Transporte Coletivo da Prefeitura de Vitória, Luiz Vacari, concordou que o sistema de transporte municipal apresenta deficiências, mas preferiu compará-lo às linhas intermunicipais, sob o controle do Detran. Desta forma, disse que o serviço prestado pelas empresas de ônibus da capital é melhor, principalmente no que se refere à fiscalização, limpeza, cumprimento de horários e o respeito à proibição de fumar no interior dos coletivos.

Porém, Luiz Vacari admitiu que os casos de superposição de linhas — ou seja, várias empresas operando num mesmo itinerário — prejudica o atendimento, na medida em que favorece o surgimento de congestionamento de veículos com alto custo operacional, o qual é repassado para o bolso do usuário. Disse ainda que alguns bairros, citando como exemplo o de São Pedro, "precisam de uma melhor assistência, com maior número de ônibus em circulação, além de uma taxa indizente com a realidade social daquela população pobre".

Vacari, inclusive, lembrou que o custo do transporte coletivo para o trabalhador assalariado, está além do que ele consegue pagar. Contudo, acredita que o Vale-Transporte — instituído pela Presidência da República e que transfere para o empregador as despesas do empregado superiores 6% com transporte — "não irá resolver o problema, mas, pelo menos, irá contornar a situação, representando um bom ponto de partida".

Para Genilço Antônio Magnago, gerente do Departamento de Projetos Especiais do Instituto Jones dos Santos Neves, as deficiências do sistema de transporte coletivo compreendem uma série de fatores. Entre eles, citou os pontos críticos de congestionamento do trânsito no centro de Vitória, que causa constantes atrasos nas viagens e o descontrole dos horários, além de falta de abrigos de passageiros nos pontos de paradas, ausência de pavimentação, problemas de sinalização horizontal e vertical e total ausência de organização do sistema de transporte.

"No setor de transporte, temos que fiscalizar ônibus e táxis, para que ofereçam um melhor serviço à população. Vamos estudar a criação de uma empresa municipal de transportes coletivos".

Hermes Laranja, dezembro 85

Foto: Nestor Muller



Os engarrafamentos aumentam o tempo da corrida de táxi

## Muitos projetos e poucos resultados

A questão do transporte coletivo sempre esteve presente, nos últimos 10 anos, em todas as discussões dos movimentos populares de Vitória. Isso porque sempre foi um serviço longe de atender às reais necessidades da população e a isso os órgãos governamentais sempre responderam com promessas de mudanças e melhorias diversas, todas elas quase nunca cumpridas.

Entregue em mãos de empresários particulares, o transporte público antes de mais nada é preciso proporcionar lucros e estes são justificados como uma forma de manter o serviço funcionando, com pagamento da mão-de-obra empregada no setor, assessorios como pneus e peças de reposição, combustível e renovação da frota de veículos. O Instituto Jones dos Santos Neves, no entanto, pretende mudar um pouco a centralização desse serviço.

Em 1982, o Instituto Jones dos Santos Neves começou a elaborar o Plano de Transporte Coletivo (Transcol) para a Grande Vitória, concluído no ano passado. O projeto prevê uma série de alterações no sistema de transporte, algumas das quais começaram a ser adotadas.

Para a viabilização do Transcol, o governo do Estado — através do Instituto Jones dos Santos Neves — está usando US\$ 8 milhões, financiados pelo programa Aglomerados Urbanos (Aglurb) do Ministério dos Transportes, com recursos do Banco Mundial. Com o Transcol, já foi criada a Companhia de Transporte Urbano (Ceturb), que pretende gerenciar todo o sistema de transporte coletivo sob jurisdição do Detran e das Prefeituras da Grande Vitória.

A criação da Ceturb foi justificada por Genilço Magnago como uma das saídas para a organização do transporte coletivo, visando seu funcionamento com eficiência. Todavia, nada está definido no sentido de que a Prefeitura de Vitória venha aceitar transferir para aquela companhia o serviço de ônibus ainda sob sua jurisdição.

Segundo o diretor do Departamento de Transporte Coletivo de Vitória, Luiz Vacari, o gerenciamento do transporte coletivo da capital pela Ceturb irá depender do novo prefeito Hermes Laranja, que também nada decidiu a respeito. Enquanto permanecer este impasse, a política que o Instituto Jones dos Santos Neves pretende implantar para alterar a filosofia do serviço de ônibus em Vitória ficará prejudicada.

Luiz Vacari entende, conforme disse, que o preço das passagens em Vitória é caro, devido ao sistema de operação do

serviço, e informou já ter proposto ao prefeito Hermes Laranja medidas para racionalização do serviço, mediante a eliminação das superposições de linhas, mudança do sistema radical (ou seja todos os bairros fazendo conexão com o centro da cidade) para o sistema troncal (criação de terminais de passageiros, a partir dos quais se farão as integrações com os bairros).

Para Genilço Magnago, a racionalização do transporte coletivo é uma exigência, para melhorar a qualidade do atendimento e criar condições para a redução nos preços das tarifas, consideradas elevadas. Para isso, explicou que o projeto de implantação do Transcol prevê a introdução nas vias de circulação de um novo tipo de ônibus, denominado **Padron**, com capacidade para 105 passageiros, enquanto que o modelo em utilização tem 50% a menos da capacidade.

Outra medida a ser adotada na área central de Vitória, visando à melhoria do transporte coletivo, será o aumento da velocidade média dos ônibus, que hoje é de 11 quilômetros horários nos períodos de maior movimento e deverá passar para 15 km/h — embora a média ideal fosse considerada 20 km/h, segundo Genilço Magnago. Para que isso ocorra, está prevista a demolição parcial dos prédios da Brastel e do mercado de peixes, na Vila Rubim, com melhor aproveitamento das avenidas Florentino Avidos e Pedro Nolasco que passarão a funcionar em sentido inverso.

Outro anúncio feito por Genilço, para vigorar em 1986, é de que o número de linhas de ônibus, partindo dos bairros de Vitória em direção à área central, será reduzido. Adiantou que o centro da cidade constitui hoje o principal ponto de estrangulamento do sistema de transporte, já que impedindo uma maior velocidade dos ônibus, aumenta os custos operacionais, torna as viagens mais cansativas e demoradas e exige maior número de veículos em circulação para atender a uma mesma demanda de passageiros.

A julgar pelas recentes mudanças adotadas no centro de Vitória, com o objetivo de melhorar o transporte coletivo, as demais medidas anunciadas pelo Instituto Jones dos Santos Neves não gerar os objetivos esperados, tendo em vista a grande confusão que se tem verificado tanto no trânsito quanto no transporte. Mas Genilço Magnago responde a isso dizendo que é necessário um período de adaptação. A população da capital, com certeza, continuará na expectativa para que as promessas feitas no ano passado sejam cumpridas em 1986.