

Novas linhas de ônibus ligam Vila Velha, Cariacica e Serra

Os empresários de transporte coletivo da Grande Vitória estão discutindo, há vários dias, uma forma de convênio entre si para implantação, ainda este ano, de seis novas linhas de ônibus na região, as quais foram propostas pela Fundação Jones dos Santos Neves, cujo projeto se encontra no Conselho Administrativo do Detran para aprovação. As linhas vão ligar Vila Velha a Carapina, Novo México ao Parque Residencial Laranjeiras, Boa Vista ao Aeroporto, Campo Grande ao Conjunto Residencial José de Anchieta, Campo Grande a Jardim da Penha e Itaguá a São Diogo.

Numa segunda etapa, o projeto da Fundação Jones dos Santos Neves propõe a criação de mais oito linhas (denominadas periféricas), ligando Vila Velha a Ceasa; Flexal, Cariacica e Santana de Cima ao terminal aquaviário de Porto de Santana; Bela Aurora, via Campo Grande, ao terminal de Porto de Santana; bairro Universal, via bairro Canaã, ao bairro Castelo Branco; Areinha a Campo Grande e Jardim da Penha, via bairro de Fátima, aos conjuntos residenciais Laranjeiras e José de Anchieta.

A adoção dessas medidas, segundo a fundação, dotará "a Grande Vitória de um sistema de transporte realmente eficiente". Além disso, a implantação prevê, somente em algumas linhas denominadas diametrais, a redução em aproximadamente 280 mil litros de óleo diesel por ano no consumo dos ônibus, diminuição em oito quilômetros na circulação de coletivos na área central de Vitória, maior oferta de lugares aos usuários do transporte, maior rapidez no deslocamento, menor custo de tarifas e maior conforto aos passageiros.

DISCUSSÃO

O centro das discussões entre os empresários, principalmente aqueles que hoje controlam as maiores empresas, prende-se quase que exclusivamente em dividir em partes iguais a exploração das linhas propostas pela Fundação Jones dos Santos Neves. Para facilitar os entendimentos, foi abandonada a idéia de abertura de concorrência pública e, partiu-se para uma espécie de convênio, ou um acordo de cavalheiros.

A concorrência pública não foi aceita, porque daria poderes ao Detran de escolher uma entre várias empresas interessadas num determinado percurso. Ganharia o direito de exploração aquela que apresentasse melhor proposta, nos seus diferentes aspectos.

O principal motivo, no entanto, da concorrência pública ser colocada de lado, envolveu um jogo de interesse econômico por parte dos empresários. Para melhor entendimento deste jogo, a Viação Alvorada, em Vila Velha; a Viação Planeta, em Cariacica; e a Serrana, na Serra, não se dispuseram a correr o risco de perder o monopólio que detém hoje naqueles municípios.

O jogo de interesse tornou-se mais complicado porque a viação Paratodos, que divide com outras empresas menores grande mercado de passageiros no município de Vitória — por onde irão circular os ônibus das seis novas linhas — exigiu sua entrada na divisão do bolo, cuja receita foi dada pela Fundação Jones dos Santos Neves, mas que só os empresários poderão preparar.

Como resultado das discussões realizadas até agora, a indicação é que acabe dando vantagens apenas à viação Alvorada, que num ato de argúcia administrativa comprou a Viação Atlântica, disputante do município da Serra de uma pequena, mas importante faixa do mercado de transporte coletivo, junto com a Serrana. Desta forma, o empresário Claudinor Lorenzutti pretende concorrer com seus

colegas tendo de um lado a viação Alvorada e, do outro, a Atlântica.

Tanto o método da concorrência pública quanto o do convênio entre os próprios empresários é previsto no decreto 084-N, que regulamenta o transporte coletivo sob jurisdição do Detran. Como o primeiro não foi aceito pelos empresários, o desfecho final em termos de quem vai explorar tal linha de ônibus será através da assinatura de protocolos, chancelados pelo Departamento Estadual de Trânsito.

Seja como for, o fato é que a viação Alvorada, no final das contas, terá que permitir que circule em Vila Velha ônibus da viação Serrana, e vice-versa. O mesmo ocorrerá em Cariacica, com a viação Planeta e em Vitória, com a Paratodos.

TRAJETOS

Chamadas de linhas diametrais, já que vão ligar dois setores urbanos da Grande Vitória, passando pelo centro, as seis novas linhas de ônibus a serem implantadas terão os seguintes itinerários:

1 — Vila Velha-Carapina (via Maruípe) — A linha começa na área central de Vila Velha, segue pela rodovia Carlos Lindenberg, ponte Florentino Avidos, centro, avenidas Vitória, Alberto Torres, Maruípe, Nossa Senhora da Penha, Fernando Ferrari, BR-101 (Norte), até o centro do bairro de Carapina, onde faz o ponto final.

2 — Novo México — Parque Residencial Laranjeiras (via avenida Nossa Senhora da Penha) — Começa na área central do conjunto residencial Novo México, em Vila Velha, segue pela avenida Principal, passa pela rodovia Carlos Lindenberg (via Ibes), ponte Florentino Avidos, centro, avenidas Vitória, César Hilal, Nossa Senhora da Penha, Fernando Ferrari, BR-101 (norte) até o Parque Residencial Laranjeiras.

3 — Boa Vista I (Glória) — Aeroporto (via av. Beira-Mar — Camburi) — Início na área central do bairro Boa Vista, indo até o bairro Glória, retomando e seguindo pela rodovia Carlos Lindenberg, ponte Florentino Avidos, Centro, avenidas Beira-Mar, Nossa Senhora dos Navegantes, Dante Michelini, Adalberto Simão Nader, Fernando Ferrari, fazendo ponto final no aeroporto de Goiabeiras.

4 — Campo Grande-Conjunto José Anchieta (via av. Nossa Senhora da Penha) — início na área central do bairro Campo Grande, segue pela BR-262, praça de São Torquato, Segunda Ponte, e a partir daí seguindo o mesmo itinerário da linha 2, fazendo ponto final no conjunto José Anchieta.

5 — Campo Grande-Jardim da Penha (via bairro Bela Aurora e Camburi) — Início em Campo Grande, seguindo através dos bairros de Rosa da Penha, Bela Aurora, Ferro e Aço e Jardim América (av. Brasil), até entrar a BR-262, daí continuando pela praça de São Torquato, Segunda Ponte, centro, avenida Beira-Mar, Ferreira Coelho, César Hilal, Desembargador Santos Neves, Nossa Senhora dos Navegantes, Dante Michelini, Comendador Otávio Queiroz, fazendo ponto final em frente ao Campus Universitário.

6 — Itaguá-São Diogo (via Maruípe) — Início no bairro Itaguá, entra na rodovia ES-080 (José Sette), BR-262, praça de São Torquato, Segunda Ponte, e a partir daí o mesmo itinerário da linha 1, fazendo ponto final em São Diogo.

FILOSOFIA

As seis linhas de ônibus a serem implantadas fazem parte do Plano de Ação Imediata do Trânsito e Transportes para a Grande Vitória (PAITT), que tomou por base os problemas existentes "dentro da dinâmica espacial de cres-

cimento da região". Concluiu que o número de viagens dos municípios vizinhos para a capital continua a crescer, "comprometendo-a com as deseconomias e os desconfortos do congestionamento resultante".

Em função disso, considera necessária uma política "que configure as unidades urbanas semi-autônomas, agrupando os bairros periféricos entre si". Levou em conta, para tanto, que parte do fluxo de demandas de comércio e serviços seria desviado dos corredores que levam hoje ao centro de Vitória, em favor de subcentro local, que seria favorecido pelo aumento de sua clientela, reduzindo o número de viagens às áreas mais congestionadas da Grande Vitória.

A Fundação Jones dos Santos Neves concluiu também que a problemática da região se amplia ao ser examinado o sistema de transporte coletivo, "onde se verifica a pulverização de linha, unindo cada bairro ao centro principal, e concentrando-se nos eixos principais. Como consequência, a avenida Jerônimo Monteiro, por exemplo, recebe nos horários de maior afluência quase 400 ônibus/hora, volume comparável aos eixos mais carregados do país".

Tendo em vista a problemática do transporte coletivo, o PAITT, segundo a fundação, procura dotar a Grande Vitória "de um sistema de transporte realmente eficiente, sem procurar soluções pontuais".

LINHAS DIAMETRAIS

As seis linhas de ônibus ora discutidas pelos empresários são chamadas pela Fundação de diametrais, denominação a que deve se adaptar o usuário de ônibus. Elas ligam dois setores urbanos, passando pelo centro de Vitória, cumprindo o mesmo papel de duas linhas do sistema atual. Sua finalidade "é oferecer aos usuários, que atualmente deslocam-se entre os bairros periféricos, a oportunidade de alcançar seu destino sem os inconvenientes de um transbordo (sair de um ônibus para entrar no outro) na área central da cidade, e do pagamento de duas tarifas".

Com as linhas diametrais, somente por duas vezes ônibus cruzam a área central. No sistema atual, são necessários quatro cruzamentos, dois para cada linha. "Isto significa uma redução de aproximadamente 8 quilômetros de percurso por viagem e um ganho de 24 minutos no tempo de ciclo, durante as horas de pico, resultando numa maior velocidade operacional dos coletivos, maior oferta de lugares, menor tempo de espera e sensível economia de combustível".

TEMPO DE VIAGEM

Quem sai hoje de Vila Velha com destino a Carapina (município da Serra) tem necessariamente, de viajar em dois ônibus, ou seja, sair de um e entrar em outro. Como resultado disso, o usuário espera mais tempo nos pontos de embarque, se submete na maioria das vezes a usar um veículo com superlotação e sem nenhum conforto, e paga duas passagens.

Estudos e levantamentos feitos pela Fundação Jones dos Santos Neves propõem, por exemplo, na linha de Vila Velha a Carapina, que será implantada, ônibus diretos, num total de 10 nos horários de pico, circulando a intervalos de 16 minutos em média, no mesmo período.

Outras vantagens do novo sistema, como tempo médio de percurso das seis linhas propostas, número de ônibus que irão operar, intervalos entre partidas, número de viagens durante o dia, total de viagens/ano, redução de percurso por viagem, consumo médio de óleo por quilômetro e outras, podem ser vistas no quadro a seguir.