

Mesa Redonda

Participantes: Syro Tedoldi, da Comissão Estadual de Energia, João Manoel Freire, da Fundep, André Abe e Antônio Luiz Caus, da Fundação Jones dos Santos Neves e Antônio Bento, do Detran.



Ônibus pode ligar Vila Velha, Carapina e C. Grande

A Fundação Jones dos Santos Neves anunciou, durante mesa redonda promovida por A GAZETA, que já possui uma proposta no sentido de criação de duas novas linhas de ônibus interligando Vila Velha a Carapina e Campo Grande a Carapina. Com isso, pretende diminuir o número de ônibus no centro de Vitória, melhorar as condições de transportes para os usuários, e evitar que os passageiros tenham que frequentemente estar trocando de veículo para chegar ao seu destino.

A mesa redonda contou com a participação do secretário executivo da Comissão Estadual de Energia, Syro Tedoldi Neto, do diretor de Transportes da Fundep, major João Manoel Freire, dos técnicos da Fundação Jones dos Santos Neves, André Abe e Antônio Luiz Caus, e do encarregado da fiscalização do transporte coletivo do Detran, Antônio Bento. O objetivo da mesa foi debater a problemática de transporte coletivo na Grande Vitória e por isso foram convidados empresários do setor que, contudo, deixaram de comparecer.

O representante da Fundep, major Freire, mostrou-se sobretudo preocupado em mostrar estatísticas e rebater acusações feitas à Fundação, lembrando ainda que no órgão não existiriam mordomias. De concreto, surgiram informações como a criação de faixas exclusivas para ônibus na BR-262, trecho entre Jardim América e a Ceasa; Rodovia Carlos Lindenberg; avenida Jerônimo Monteiro e na BR-101, trecho de acesso ao município da Serra. Ainda com relação ao transporte coletivo, a Fundep informou que já tem um estudo, quase concluído, no qual veículos Kombi movidos a álcool substituirão os ônibus que circulam à noite, conhecidos como "bacuraus". A proposta será enviada para a associação dos proprietários de empresas de ônibus. Syro Tedoldi teve como preocupação maior a defesa da política governamental de economizar combustível, e foi contrário aos estacionamentos em determinadas vias da cidade.

A GAZETA — Como o Detran está vendo o atendimento prestado pelo transporte coletivo na área de sua jurisdição? São muitas as reclamações?

Antônio Bento Neto — Realmente, existem algumas reclamações contra o transporte coletivo. O Detran está procurando, da melhor forma possível, acertar esta situação. Há poucos dias, tivemos algumas reclamações do bairro do Novo México (em Vila Velha), cuja linha de ônibus foi prolongada para o bairro de Araçás, e seus usuários acabaram sendo prejudicados. Mas o problema está sendo resolvido pela Divisão de Transporte Coletivo do Detran.

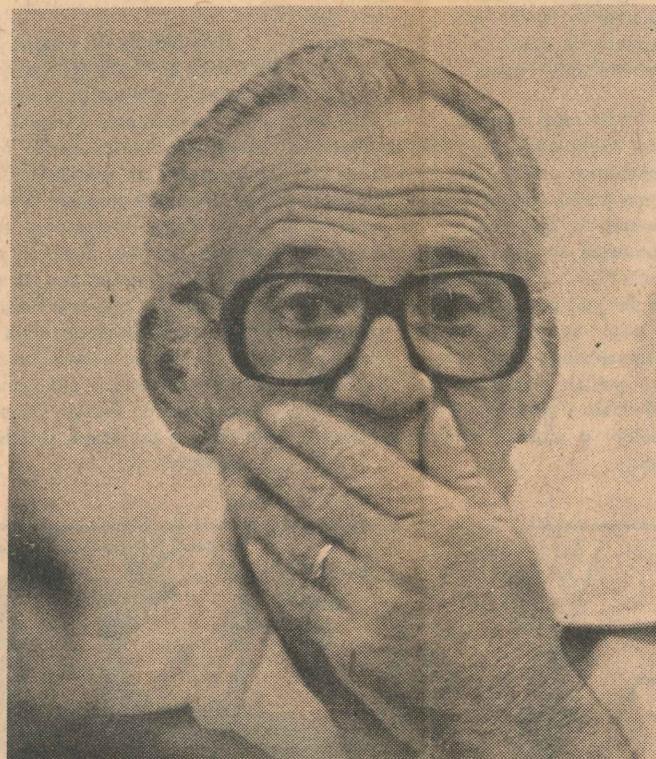
AG — Por que o passageiro espera tanto tempo nos pontos de ônibus?

Antônio Bento Filho — Em todas as linhas de transporte coletivo, no horário de maior fluxo, realmente

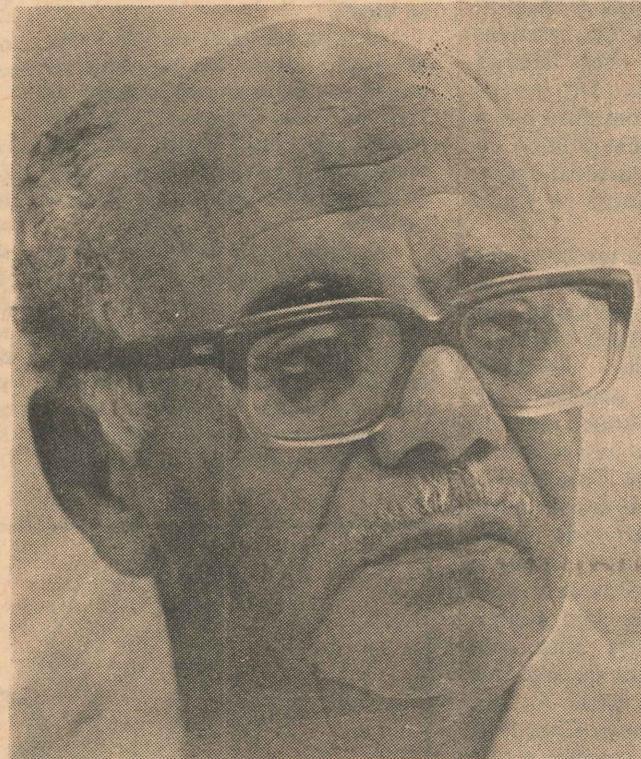
segundo na Glória e o terceiro em Itaquari. E nesse trabalho se pretende que as linhas do Norte retornem do Forte São João, e as do Sul do Parque Moscoso. Numa reunião em que participaram Fundação, Fundep, Secretaria do Interior e Transportes, esse assunto foi abordado, inclusive com muita simpatia de todos. Na ocasião, o major Freire (da Fundep) ventilou um trabalho em termos de substituição de ônibus noturnos para kombis, depois de uma determinada hora. Isso desafogaria o centro da cidade.

AG — O que está sendo feito em termos concretos para solução dos problemas do transporte coletivo?

André Abe — Existe um plano que começou a ser feito em 1977, quando se propunha a devolver o centro da cidade ao pedestre. Quem percorre a cidade hoje sabe muito bem que se tem de desviar dos carros



Syro Tedoldi, da Comissão de Energia



Antônio Bento, do Detran

para incentivar a rotatividade de utilização as horas seguintes é que deveriam ser muito mais caras, talvez não devesse ser nem uma hora o primeiro período, mas meia hora.

AG — Então haveria necessidade de uma revisão nessa política de cobrança dos estacionamentos?

André Abe — Provavelmente que sim. Mas a questão não é meramente tarifária. Haveria necessidade de avaliação total do sistema. Mas, como eu falei, não há opções para quem vem ao centro de carro, que permita ao poder público tentar punir esse indivíduo mais do que já o pune.

AG — Mesmo porque as linhas de ônibus não oferecem uma contrapartida para o motorista deixar o carro em casa.

Major Freire — Respondo com números: a cidade de Vitória está em

de operar em cima de prejuízos. Ela se descapitaliza.

Antônio Luiz Caus — O problema é que não está havendo atratividade para que o motorista deixe seu carro em casa e passe a se deslocar para a cidade por ônibus, porque estes não oferecem, primeiro, confiabilidade, que é um dos pontos mais importantes.

Na medida em que isso não existe, o proprietário de automóvel — em que pese o preço da gasolina, que ele consegue suportar — vai continuar usando o próprio carro, porque é só sair de casa e entrar no automóvel, e em dois minutos está na rua.

AG — No caso dos ônibus executivos da Paratodos, por exemplo, eles dão muitas voltas para chegar até o centro da cidade, o que implica em maior tempo de viagem. Isso não seria um problema?

consumo diário de óleo diesel, despesas com manutenção do veículo, etc., pois com essa redução do percurso diminuiria o consumo de combustível. Além disso, o sistema não exige mudanças significativas para essa operacionalização.

Simplesmente se pegaria uma linha, de Vila Velha, com demanda aproximada a uma da Serra, e se fundiria as duas.

Como vantagens para o usuário se teria a diminuição dos transbordos, com a pessoa não tendo que saltar de um ônibus para tomar outro. Isso ofereceria maior conforto, maior atratividade, economia do tempo de viagem e menor custo por viagem, possivelmente. Se é reduzida a quilometragem da linha; se a faixa de circulação na área mais congestionada da cidade é diminuída — onde os ônibus gastam mais óleo, quando andam a uma

AG — Mas se o governo do Estado não tem dinheiro para terminar a terceira ponte, como teria para construir uma obra gigantesca como essa, e muito cara?

Syro Tedoldi — Aí é que viria a solução. O Geipot, que é um órgão ligado ao Ministério dos Transportes, num trabalho paralelo à EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos), quando sabemos inclusive das várias alternativas em termos de transporte e desativação de estacionamentos, em função da crise de petróleo, aí eles entrariam com os recursos. Isso porque seria uma maneira de solucionar o problema e economizar combustível. Qualquer projeto que prove a economia de combustível, como solução a curto, médio e longo prazo, é esta a política do governo. A obra não custaria uma fábula, e nós a calculamos, na época em que percorremos a área, incluindo a construção de elevados, em Cr\$ 180 milhões. Ora, para o Geipot e para a EBTU, isso não é uma obra que representa um volume tão alto de dinheiro, enquanto a terceira ponte ficaria entre Cr\$ 4 e 5 bilhões.

Outro ponto que gostaria de falar é que eu não defenderia, aqui, o empresário em termos de capitalismo. Ele capitaliza em cima do transporte coletivo, que é um serviço público.

AG — Existem muitas áreas de estacionamento da Fundep que estão situadas em vias de importância para o escoamento do tráfego?

Syro Tedoldi — Na minha opinião, algumas áreas têm que ser desativadas. Agora não é ser desativada para o cidadão, estacionando de graça, prejudicando a Fundep e jogando a Comissão Estadual de Energia contra a Fundep.

AG — Então o sr. reconhece que na rua General Osório não devia ser permitido estacionar?

Major Freire — A rua General Osório não é eixo comum de tráfego.

existe problema. Durante o dia, nos horários mais fracos, todas as empresas, em todas as linhas, reduzem a frota operante de veículos.

AG — Existe fiscalização de horários dos ônibus?

Antônio Bento — O Detran tem problema de material humano. Nos horários de maior necessidade nós colocamos a fiscalização, que conta com 12 agentes, mas seriam necessários 30 para atender toda a Grande Vitória. A causa dessa deficiência é prolema da direção geral, que não sei explicar.

André Abe — Quanto ao aspecto mais ônibus, mais fiscais, acho que é um problema bem mais complexo. A Grande Vitória tinha poucos bairros e poucas linhas até bem pouco tempo. Hoje temos o mesmo tamanho de cidade mais bairros, o que exigiria mais ônibus e mais fiscais. Acho que a coisa não deve ser assim meramente quantitativa e sim qualitativa. Esse é um lado da questão. O outro é em relação aos horários: a gente sabe que os horários estão muito concentrados na parte da manhã e de 6 às 8 da noite, enquanto no resto do dia a cidade realmente não tem muito problema, a não ser de estacionamento.

Nesse caso, seria desejável o reescalonamento de horários, que a gente vem tentando há muito tempo, mas não consegue. Uma segunda medida seria a reavaliação das linhas e reestruturação do transporte coletivo, como um todo. Acho que não haveria necessidade de tantas linhas, portanto de tantos ônibus. Com a mesma quantidade de veículos se poderia dar hoje um atendimento muito melhor. Com isso, não haveria necessidade de tantos fiscais assim.

AG — Como poderia ser feito?

André Abe — Isso implicaria num acordo entre todos os empresários, um planejamento sério — a partir de uma pesquisa rigorosa — e tentar uma reestruturação do sistema como um todo. Já está em discussão no Detran, por exemplo, a proposta de linhas diametrais, que consiste em ligar linhas do Norte com as do Sul, de maneira que os ônibus deixem de passar duas vezes no mesmo itinerário, e sim passe uma vez só, e de maneira que quem fosse do Sul para o Norte não teria necessidade de tomar duas condições.

Syro Tedoldi — Tem um estudo que já foi discutido a nível de comissão, com um trabalho desenvolvido pela Fundação Jones dos Santos Neves, em que pretendemos ampliar o sistema aquaviário, com a construção de mais três terminais. Um na rua Dom Bosco, perto do Colégio Salesiano, o

o tempo todo, existem carros estacionados sobre calçadas, faltam condições ao Detran para fiscalizar tudo. Quando multa um carro logo em seguida tem outro parando, e não há recursos humanos suficientes para combater isso. Assim, se propõe, à época, o alargamento de calçadas e o fechamento de algumas ruas. Representante do prefeito de Vitória achou a idéia boa, mas entendeu que não seria viável sua adoção. Então, surgiu a idéia de se reduzir o número de automóveis e o de ônibus no centro da cidade, e tentar fazer com que as pessoas que estão vindo de automóveis deixassem de fazê-lo. Uma primeira etapa dessa proposta foi com o aquaviário, que está permitindo hoje que as pessoas deixem o carro lá em Vila Velha, e se deslocam até o centro, de barco. A quantidade de pessoas que estão fazendo isso é cada vez maior.

Mas hoje não há motivação para o motorista deixar de usar o automóvel. Quando se tiver as condições mínimas de confiabilidade no transporte coletivo, então haverá condições de forçar as pessoas a deixar de usar os automóveis.

A partir daí seria possível e válido punir que, efetivamente, usasse o carro para ir ao centro da cidade. Uma outra proposta seria a construção de estacionamentos periféricos, na Vila Rubim e na altura de Jucutuquara, de modo que as pessoas deixassem seus carros fora do centro e se deslocassem para lá usando o transporte coletivo.

AG — De que depende para estas medidas serem colocadas em prática?

André — Praticamente nenhuma dessas medidas foram adotadas por falta de recursos, por falta de condições, por uma série de motivos. Então não se pode ainda tentar punir os motoristas que vêm de carro para a cidade. Esse problema que está acontecendo com o Detran e com a Fundep, de cobrar ou não estacionamento, a posição da Fundação é que deve ser cobrado. Naturalmente, quem vem de automóvel está ocupando uma área bastante grande do centro da cidade, que é restrita, independentemente da legalidade ou ilegalidade disso. Acho que a pessoa que utiliza o transporte individual deve pagar por isso.

AG — Já que o motorista teria que pagar para estacionar, os senhores não acham que ele está pagando pouco, e por isso há estímulo para uso das áreas da capital?

André — A primeira hora de estacionamento até deve ser pouco, e

condições de receber todos os usuários do transporte egoísta. Eu posso provar que no ano passado uma linha de semi-executivo — vamos imaginar a linha da Viação Paratodos que tem 11 ônibus, e cada um transportou, no mês de janeiro, 90 passageiros somente, por dia. Arrecadou Cr\$ 1.080,00 e gastou Cr\$ 682,00 de óleo diesel. Ela ofereceu lugares vazios o dia inteiro. Nas linhas de ônibus de Vitória, a taxa de utilização por veículo não chegou a 41 por cento. Isto prova que os ônibus de Vitória estão andando vazios. Eu transporto, por dia, uma média de 151.559 passageiros. Eu tenho 225,5 quilômetros de linha de ônibus. Cada passageiro paga Cr\$ 0,47 centavo por quilômetro andado. É baixíssimo. Se o senhor considerar que somente dois itens que incidem sobre o custo de ônibus, isto é pessoal operacional e combustível, representa 62 por cento do custo. Os senhores não de convir que as empresas estão fazendo milagre.

AG — Os motoristas continuam usando indiscriminadamente os automóveis, e o senhor afirma que os ônibus estão andando vazios. Por que é que o motorista não usa o coletivo?

Major Freire — Porque estamos oferecendo ônibus para uma faixa que não se sensibilizou ainda, de que dispõe de um transporte confortável, com confiabilidade, e prefere usar o seu automóvel. Sou favorável a estacionamento pago, não como muita gente apregoa de custar muito caro. Seria uma campanha excessivamente elitista, isto é, o rico tem condições de pagar e o carro dele pode ficar o dia inteiro na rua. Eu sou contra. Quem quiser vir ao centro de carro tem que pagar, da seguinte forma: a Fundep deveria limitar o tempo como se faz em São Paulo. Vamos imaginar duas horas, ao final do que o motorista teria que retirar seu carro de qualquer jeito, mesmo que tirasse de uma vaga e o colocasse na seguinte. Eu acredito que a Fundep peca em não atender o pedido do Ministério dos Transportes neste sentido.

AG — Não existe uma linha direta, por exemplo, de ônibus ligando Santo Antônio à Prefeitura de Vitória, na Beira-Mar. Por quê?

Major Freire — Tem os ônibus da linha Beira-Mar. E se não tem é porque o empresário não quer. E se não quer é porque não tem a rentabilidade suficiente. Imagine bem o senhor, eu sou apologista do regime capitalista. A palavra-chave no capitalismo é lucro. O empresário, a iniciativa privada, não tem condições

Major Freire — Defender, muitas vezes, um percurso mais curto e mais rápido, tem de se defender uma empresa de transporte público, que é para assumir prejuízo.

André Abe — O que ocorre é que a livre concorrência realmente não existe. Acho que uma empresa de ônibus que se propõe a prestar um serviço público, não que deve ser deficitária, mas não deve dar necessariamente lucro. Deve prestar o serviço a que se propõe a fazer. A não existência de demanda de passageiros não deve ser transferida em termos de prejuízo ao atendimento da população.

Major Freire — Nós temos que operar com os pés no chão, com realidade. Oferece-se um ônibus de qualidade, mas o usuário não vai poder exigir um tempo de espera de três minutos, exigindo que na hora que chega no ponto que tenha ônibus à sua disposição. Nós estamos operando em sacrifício. O Brasil está operando em sacrifício, em função da crise do petróleo. Todos nós temos a obrigação patriótica de dar uma parcela de colaboração, de andar mais 50 metros a pé, de esperar mais 10 minutos no ponto.

Antônio Luiz Caus — Concordo com isso, mas acho que existem meios para se diminuir esse tempo de espera.

O Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transportes (Paitt), elaborado pela Fundação Jones dos Santos Neves, fala na criação de pistas exclusivas para ônibus, na área central, para o que está necessitando de verbas e alguma reforma na estrutura do transporte coletivo atual. Existe uma proposta de linhas diametrais, cujo princípio básico é um bairro, por exemplo, de Vila Velha, ligando a um bairro da Serra, passando pelo centro, e cruzando a parte mais complicada e onde há maior concentração de passageiros, sem passar duas vezes pelo centro. Essa que é a grande vantagem do sistema.

Recentemente, houve uma reunião no Detran, com participação dos empresários de ônibus, para implantar principalmente as linhas básicas desse sistema, que seriam para ligar Vila Velha a Carapina, e Campo Grande a Carapina, como prioridade um. Temos aqui uma lista de vantagens desse sistema; em relação ao empresário, seria uma redução em aproximadamente oito quilômetros de percurso por viagem, redução nas horas de pico do trânsito em 24 minutos no tempo total do ciclo, nos períodos de maior movimento; redução sensível no

custo, que seria baixa, poderia haver até uma redução nas tarifas. O custo de uma passagem seria menor que o custo das duas que hoje o usuário paga.

Major Freire — A Fundep tem um estudo que deverá, já na sua fase inicial, promover uma redução de consumo de óleo diesel da ordem de 1.900.000 litros por ano.

Antônio Luiz Caus — Numa primeira etapa, a fundação já está tentando implantar pistas exclusivas para ônibus. Em Jardim América, por exemplo, onde o DNER está construindo o trecho entre o bairro e a Ceasa, a fundação já entrou com proposta junto ao departamento para implantação de uma faixa exclusiva de ônibus.

Numa segunda etapa, a mesma coisa seria feita em outras vias, como na rodovia Carlos Lindenberg, em Vila Velha — que vai exigir uma melhoria no seu pavimento, porque já está bem desgastada; e no trecho de acesso à Serra, onde o DNER vai abrir concorrência para esse fim.

Syro Tedoldi — O problema crucial do transporte coletivo é o horário de pique, do rush, que nem Detran nem Fundep até aqui conseguiram resolver e não vão consegui-lo. Só conseguirão através de um reescalonamento de horários de todas as atividades, que permitiria ao Detran e à Fundep um trabalho mais tranquilo em termos de transporte, com melhor faturamento para as empresas de ônibus.

André Abe — A quem caberia fazer este esforço no sentido de conseguir o reescalonamento de horários?

Syro Tedoldi — Nós já fizemos um levantamento, através da secretaria, e foi passado à frente, mas não sei com quem está esta parte. Vou procurar saber para dar continuidade. Parece, salvo equívoco, que a Secretaria da Administração e Recursos Humanos ficou encarregada dessa matéria.

Um outro ponto que gostaria de destacar: estou empenhado junto ao Geipot, sobre um projeto de uma avenida que ligaria a ponte do Príncipe (segunda ponte) ao bairro Fradinhos, porque todo o movimento de veículos de um extremo para outro em Vitória sairia do centro da cidade. A solução seria a construção dessa avenida; já temos um anteprojeto e eu percorri a área (nas encostas do morro do Moscoso), juntamente com dois técnicos. O aclave não alcança o oito por cento, e consequentemente o declive não supera também oito por cento.

O sr. abre um mapa de Vitória e veja quais são as ruas necessárias.

AG — O que a Fundep está fazendo para limitar o horário de utilização dos estacionamentos?

Major Freire — A Fundep até hoje viveu debaixo de pancadas. Nós não tivemos tempo de respirar. Deixem a Fundep respirar e vamos ver os resultados. Mas ninguém deixa. O que ocorre é o seguinte: olhem bem neste curto período em que a Fundep recebeu ataques. Olhem o empresário de ônibus como sofreu, gente que andava de ônibus e que passou a andar de carro. No mês de maio a Viação Grande Vitória transportou 2 milhões e 600 mil passageiros, em junho, no auge dos ataques à Fundep, um milhão e oitocentos. O semi-executivo da Grande Vitória transportou 27 mil em maio e em junho 19 mil. E os senhores observaram que neste mês de junho o centro de Vitória ficou congestionado de carros.

AG — Mas existem pessoas que depois da meia-noite não têm como ir para suas casas por falta de ônibus, então vêm cedo para a cidade de carro?

Major Freire — Olhe bem. O senhor quer ter um ônibus para transportar três passageiros. A Fundep não está insensível a isto. Existe um estudo, o qual ela irá oferecê-lo à Associação dos Empresários de Ônibus, para que esta compre duas a três Kombi já álcool. Em vez de comprar um ônibus que custa um milhão e seiscentos mil cruzeiros, para transportar três pessoas, coloca uma Kombi que custa Cr\$ 300 mil. Agora, toda a melhoria que a Fundep tem feito nas linhas de ônibus da capital está passando completamente despercebida. A Beira-Mar, só uma linha passava por ali. Hoje a gama de bairros que são atendidos através daquela área é bem maior e só não há mais porque os empresários não querem.

AG — E quem pode forçar os empresários a colocarem linhas ali, por exemplo?

Major Freire — Ele tem que querer e se não quiser é porque não há rentabilidade e ele não entra. O transporte coletivo é um serviço para o povo, mas se o empresário não arrecadar ele acaba. Ele tem que faturar alguma coisa. Parece até que eu estou defendendo os empresários, mas é porque eu tenho os números na mão, que mostram isso. Exemplo disso é que na área de Vitória só 40 por cento dos lugares sentados são usados.