

# Ônibus: um eterno problema

O preço da gasolina e do diesel dispararam. Tudo faz crer que, enfim, o transporte individual será gradualmente substituído

pelo transporte coletivo. Pelo menos é o que se espera. Entretanto, como está o serviço de ônibus em Vitória? Não tão ruim quanto há algum tempo

atrás. No entanto, falta muito para que o ônibus possa ser tido como uma opção, para que substitua o carro. Ou seja, não atende ainda seu objetivo.

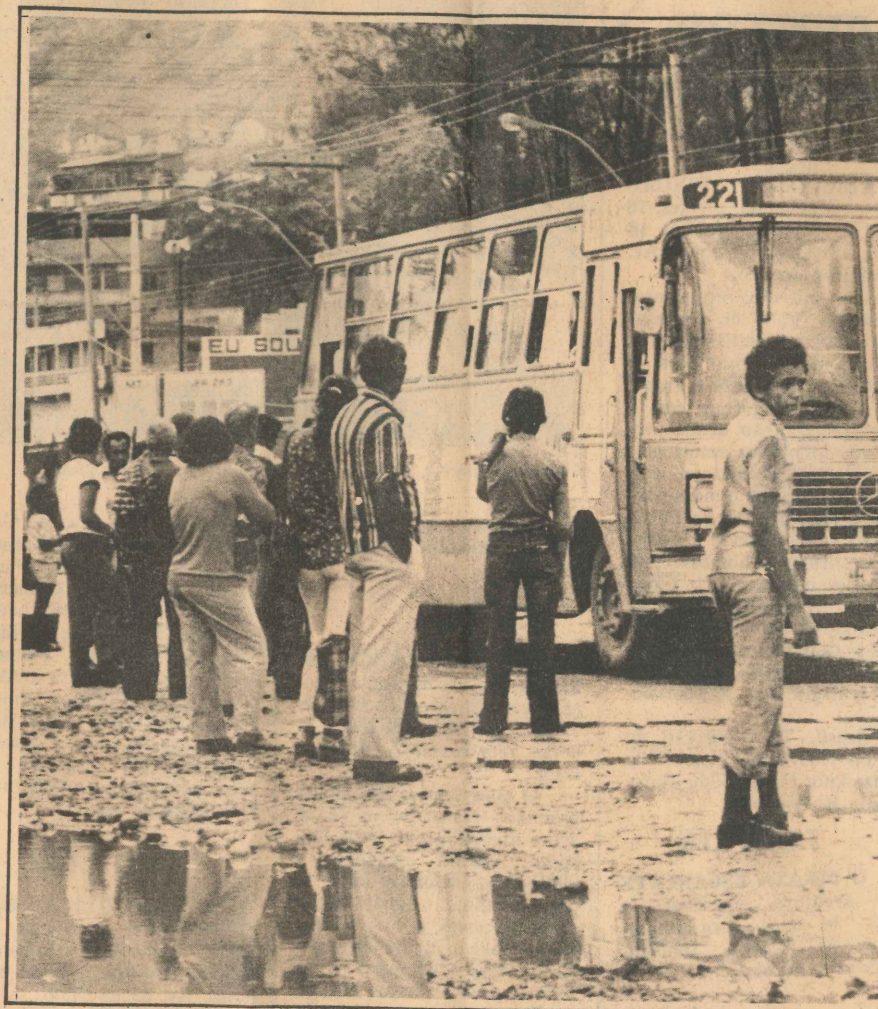
Texto de Júlio Fabris

**C**entro de Vitória, seis horas da tarde. Sob o sol de pleno verão, vento forte, os pontos de ônibus começam a se apinhar de pessoas que querem deixar a ilha, dirigindo-se para as regiões continentais. Para isso, têm que depender da situação favorável da única avenida que dá saída para o além-ponte, que é a Jerônimo Monteiro, para quem se dirigem para Vila Velha ou Cariacica, e Princesa Isabel, para os que se destinam ao município da Serra. Dependem, também, do bom funcionamento dos ônibus, geralmente superlotados nos horários vitais, do horário incerto destes veículos, e de que nenhuma batida de carro ocorra, coisa comum neste caótico trânsito de Vitória, estrangule as únicas saídas para o continente.

Há questão de uns dois anos atrás, ou talvez de muito menos — deixar Vitória para ir para qualquer outra cidade próxima era uma tarefa inglória. Não precisava ser seis horas da tarde ou sete da manhã: a situação havia chegado a tal ponto que se poderia dizer que São Torquato vivia constantemente engarrafado, havendo apenas algum descanso à noite, depois das oito horas. Está bem fresca na memória de todos os que dependem de ônibus e que também dependem de vir a Vitória, as situações irritantes: coletivos lotados, onde o passageiro não podia sequer se mexer, trânsito lento, quase parando. As vezes gastava-se tranquilamente mais de uma hora para percorrer os doze quilômetros que separam Vila Velha de Vitória — quando



A triste espera dos ônibus em estreitos passeios públicos.



A falta de cobertura nos pontos de ônibus é ainda um problema



ônibus sequer, nem da Alvorada, nem da Planeta — que serve a Cariacica. Depois, aparece um ônibus geralmente da Planeta, depois mais outro, e os ônibus destas duas empresas surgem na Avenida Jerônimo Monteiro como se tivessem estourado uma barragem. É que todos eles saem no mesmo horário, embora às vezes dois ou três ônibus sirvam aproximadamente às mesmas localidades. Então deseja-se ir a Vila Velha. Fica-se quase meia hora no ponto, e depois aparecem juntos Conjunto Militar, Praia da Costa e Vila Velha, que podem ser úteis no caso. Parece que ninguém quer movimentar a massa encefálica para achar um esquema mais viável.

separam Vila Velha de Vitória — quando não mais: uma hora e meia, até duas horas. A irritação era geral. Hoje, sem dúvida alguma, as coisas melhoraram um pouco — mesmo porque piorar significava simplesmente que, nesse horário só se poderia ir para o continente a nado.

Mesmo assim, os usuários de coletivos de Vitória não têm nenhuma razão para decantar qualquer extraordinária eficiência deste serviço público. Movimentar-se de ônibus em Vitória continua a ser um sacrifício na maioria dos casos; e nas poucas vezes que o serviço é eficiente, só o é efetivamente nos dias de semana, durante o dia. Nos finais de semana, e à noite, tentar andar de ônibus pode ser uma boa fonte de stress e irritação. O que não é, afinal, de se estranhar, dentro da lógica até hoje adotada no Brasil: antes de mais nada, o transporte individual, depois, em completo segundo plano, o transporte coletivo. Este lema foi aplicado com um radicalismo de fazer inveja ao mais capitalista de todos os países. Por isso, é que se vê, pessoas dizerem com toda a tranquilidade que carro em Vitória é necessidade e não luxo, em plena época em que o preço da gasolina sobe aos píncaros. Isto pode parecer estranho para alguém de fora que conhecesse apenas as reduzidas dimensões de Vitória, assim a imensa possibilidade de criar uma completa rede de comunicação com o continente por mar. Entretanto, os que querem ter o mínimo de luxo, acabam concordando em parte que o carro por esses lados está se convertendo em necessidade; e só não consuma-se como tal devido as intrincadas confusões do trânsito de Vitória.

**Os preços das passagens de ônibus voltarão a subir. É a 4ª vez este ano.**

**Uma Viagem** — Tudo isto é muito simples de se verificar. Podemos testar ir à Praia da Costa, por exemplo, saindo de Vitória às seis horas da tarde. Neste caso surpresa podem ocorrer: o ponto de ônibus ainda não está tão superlotado como em tempos atrás. O que, em última análise, não implica em que tudo esteja na mais perfeita ordem: tendo-se em vista os tamanhos dos passeios públicos de Vitória, qualquer aglomeração um pouco maior, cria grandes dificuldades de locomoção para o pedestre. Um pouco mais tarde, às seis e meia, por exemplo, estes mesmos pontos estarão bem mais superlotados, criando uma gigantesca barreira humana para qualquer pedestre. Esta não é, entretanto, a primeira surpresa: chega-se à Vila Rubim com uma facilidade espantosa diante da lerdeza que



### Os ônibus continuam lotados, permanecendo um grande incômodo para o verão

até bem pouco tempo atrás, imperava nestes trechos do trajeto. Se o ônibus é um "Praia da Costa", pode-se divertir um pouco nas infindáveis voltas em torno da rodoviária, que faz um pivete exclaimar de surpresa em sua inocência: "como este ônibus dá voltas!".

Também surpreendente é o fato de que o coletivo não está tão superlotado quanto era de se esperar. Igualmente um pouco mais tarde ele estará bem mais cheio, com as pessoas se espremendo como sardinhas. Mesmo assim, no horário das seis existem muitas pessoas em pé. O que verdadeiramente incrível é atravessar a ponte Florentino Avidos com relativa calma. A viagem (é literalmente uma viagem) pode ser feita à Praia da Costa, sem maiores sustos em menos de uma hora. Portanto, chegando ao ponto às seis horas da tarde, consegue-se estar em frente ao mar azul e da ilha do. Sapo e de suas companheiras antes das sete horas. Aparentemente, o serviço de transporte urbano é bom, dentro do que foi descrito, não fosse outros inconvenientes que não se relacionam com os eternos problemas de trânsito, mas que são intrínsecos ao próprio sistema de transporte coletivo da capital do Estado e que talvez sejam onipresentes em todas as cidades do país.

Existem, de qualquer forma, deficiências bastante gritantes no serviço de ônibus em Vitória, que comprometem a eficácia do sistema de transporte coletivo como um todo. Durante o dia, a frequência de ônibus de linhas como Vitória-Vila Velha, Vitória-Praia da Costa, Bairro República, Jardim Camburi está entre um ônibus em dez até quinze minutos. O que não é tão ruim assim, convenhamos. Se tivermos em mente que muitos ônibus passam pelo mesmo lugar em parte do seu trajeto, consegue-se um número satisfatório de veículos. O problema se complica, entretanto, quando se consideram os bairros mais periféricos. Um morador da Glória apresenta seu ponto de vista: "As linhas que servem a lugares como Vila Velha, Praia da Costa contam com muitos ônibus. Mas, quando é para Cobalândia ou lugar afastado da via principal que é a Carlos Lindenberg, eles colocam um único ônibus atravessando três ou quatro bairros". O que parece ser muito correto: realmente, os bairros que abrigam a classe média para cima têm serviço satisfatório, em termos, com mais de uma linha atravessando-os; quanto aos bairros periféricos, para estes uma linha apenas e que, ainda por cima, atravessa outros bairros também periféricos.

### A ESPERA NOTURNA

Aquele bom espaçamento nos horários dos ônibus desaparece, contudo, quando chega a noite e os finais de semana. Depois das oito horas da noite, praticamente todas as linhas passam a ter coletivos de meia em meia hora apenas. Considerando que Vitória é uma capital, este espaçamento noturno é muito grande: muitos capixbas são levados ao uso do carro devido exatamente à raridade de ônibus nos horários de lazer. Um dos diretores da viação Atlântica, Nilson Lorensuti, esclarece que isto acontece porque não há muitos passageiros para transportar nesses horários. É o caso de perguntar: será que não há poucos passageiros precisamente porque há poucos carros coletivos? Teríamos aí um exemplo típico do que se costuma chamar de círculo vicioso. Este mesmo espaçamento é mantido nos finais de semana, por idêntica razão. Ora, é evidente que ninguém quer passar o final de semana nos pontos de ônibus esperando os poucos coletivos em circulação. Mas este parece ser um problema difícil de resolver quando se sabe que as empresas que cuidam do transporte urbano são particulares, e não públicas.

A diminuição do número de coletivos em horas de lazer faz ocorrer um curioso fato: se alguém que mora na Praia da Costa quiser ir de ônibus até, digamos, a Ufes, gastará no mínimo uma hora, principalmente porque o trânsito durante dias úteis em horas movimentadas tem seus problemas. Suponhamos agora que o mesmo trajeto seja num final de semana, quando as vias estão vazias em relação ao movimento em dias de semana: o tempo gasto é praticamente o mesmo. Deste mesmo fato surge outro interessante caso: apesar dos sucessivos aumentos — substanciais, por sinal — no preço do combustível, o movimento de passageiros em finais de semana continua essencialmente o mesmo. Uma empresa como a Atlântica, que tem três linhas urbanas (Maria Ortiz, Bairro República e Aeroporto) além das linhas de Nova Almeida, Jacaraípe e Manguinhos, transporta em média nove mil passageiros aos domingos, contra vinte e dois mil em dias de semana. No último domingo, por exemplo, transportou 7.270 passageiros. O que leva a duas suposições: ou as pessoas continuam a usar o automóvel constantemente, contra a lógica mais elementar, ou estão ficando em casa. Tanto em um caso como em outro, fica patente que o transporte coletivo não é tido como uma boa opção.

### UMA EMPRESA PUBLICA

Falou-se tempos atrás que o Secretário dos Transportes estaria pleiteando a criação de uma empresa pública de transporte urbano, como existe em São Paulo, por exemplo. A idéia não era nova: o prefeito de Vila Velha, Américo Bernardes, quando ocorreu todo aquele problema para se quebrar o monopólio da Alvorada, chegou a falar também na criação de uma empresa mista de transporte. A pretensão de Américo Bernardes não vingou, entretanto, embora tenha conseguido romper com o monopólio da Alvorada em Vila Velha; a ideia do Secretário dos Transportes do mesmo modo parece que não irá muito em frente. Segundo Lorensuti, em reunião de Syro Tedoldi com os empresários dos transportes urbanos, não se tocou no assunto; Syro teria falado unicamente em trazer um técnico para estudar uma fórmula de aperfeiçoar o transporte coletivo em Vitória. E, como não tocou no assunto com os próprios empresários, a idéia parece ter sido sutilmente abandonada.

E era possível que ao tornar públicas as empresas de ônibus, corrigir-se-iam certos desleixos que hoje se verificam. Um caso típico destes desleixos é o serviço prestado ao bairro Jardim da Penha. Por este bairro só passa uma única linha de ônibus, pertencente à viação Penedo. Durante certas horas do dia, até que existem ônibus em uma quantidade aceitável; mas em outras horas, em contrapartida, a situação fica bem diferente. É possível, durante o dia, ficar meia-hora esperando um coletivo. Quando não mais. Antes havia a desculpa de que o trânsito era muito caótico, de forma que os horários não podiam de forma alguma ser regulares. Mas hoje, os próprios empresários concordam que o trânsito de Vitória está bem melhor. É possível que, como é a única linha a passar pelo bairro, não tendo seus moradores opções, a Penedo não tenha que se preocupar tanto em manter uma linha razoável de ônibus.

Disto, pode-se passar para o problema de obedecer aos horários, coisa que já foi muito debatida mas que não teve nenhuma solução até agora. É bem verdade que atualmente os passageiros reclamam muito menos dos problemas de horários. E os próprios empresários afirmam que manter os ônibus nos horários é de seu interesse. Contudo, é possível notar coisas interessantes. Os que costumam pegar ônibus para Vila Velha depois das nove horas notam um fato curioso: fica-se bastante tempo no ponto sem aparecer um

Em meio a tantos problemas, resta a alegria de saber que os Bacuraus não acabaram. Os bacuraus são aqueles ônibus que ficam de madrugada recolhendo os notívagos de sua aventura boêmia, assim como aqueles que trabalham até de madrugada. A tempos atrás, quando de um dos extraordinários aumentos da gasolina, pensou-se em acabar com os bacuraus, sob o argumento que eles transportam só vinte ou trinta passageiros por noite. Mas, fazer isto seria obviamente mais um motivo para se ter um carro, pois a vida, afinal, não se restringe a trabalhar e depois ir para casa. Resta saber até quantos aumentos do combustível o bacurau resistirá.

### TARIFAS SOBEM

Se nisto ainda não ocorreu uma catástrofe, por outro lado os preços dos ônibus estão disparando de forma a dar inveja aos índices de inflação. Pensa-se agora em um aumento em torno de 25 a 30%. Com um pouco de aritmética vê-se que um ônibus que serve um bairro um pouco mais afastado do centro (Bairro República, Jardim Camburi, etc...) custará em torno de cinco cruzeiros (hoje custa quatro). Vila Velha, Praia da Costa e outros ônibus desta natureza talvez passem para sete cruzeiros — meio caminho para se chegar, em breve, aos dez cruzeiros. Para se ter uma idéia do que isto representa, no início do ano para se ir de Vila Velha ao Bairro República gastavam-se seis cruzeiros e trinta centavos no máximo (2,80 mais 3,50); agora, se realmente este aumento se tornar realida-

**Vale a pena andar de ônibus em Vitória? Depender do transporte coletivo não é fácil.**

de, gastar-se-ão doze cruzeiros. Ou seja, em um ano, um aumento nos transportes de quase cem por cento. E quem disse que a inflação está a 75%? Para os empresários de transporte urbano, estes aumentos nas tarifas sequer refletem a real situação. Segundo eles, para que as empresas deixassem de ter os prejuízos que estão tendo agora, eram necessários aumentos bem maiores. Lorensuti exemplifica dizendo que em fevereiro pagava por um litro de óleo diesel quatro cruzeiros; hoje paga 11,55 cruzeiros. E conclui dizendo que o repasse desses aumentos do combustível para o consumidor só podem ser contidos com o subsídio. Mas do jeito que vai, quem em breve precisará de subsídio é o próprio povo brasileiro. Subsídio para sobreviver.