

Apesar dos problemas, o capixaba não utiliza ônibus

Rossini Amaral e
Annie Cicutelli

O capixaba, apesar de gastar cada vez mais com gasolina, enfrentar problemas para estacionar seu carro, se expor ao trânsito tumultuado de Vitória e pelo menos uma vez no dia ficar parado nos engarrafamentos, continua se recusando a usar o transporte coletivo. Algumas pessoas não entendem a razão desse comportamento, mas algumas opiniões dão conta de que o capixaba é extremamente comodista, tem o automóvel como um luxo, fator de status e não como uma necessidade.

Em 1975 começaram a operar na Grande Vitória os ônibus chamados executivos — dotados de certo conforto, e destinados a atrair os proprietários de automóveis. Na capital, nos últimos 90 dias, três novas linhas foram implantadas com este serviço, mas nem assim os motoristas particulares se sensibilizaram. O resultado é que apenas 25 por cento dos lugares oferecidos nos executivos são ocupados em cada viagem, causando constrangimento e frustração aos idealizadores desse tipo de transporte.

Além disso, o motorista particular é obrigado a enfrentar problemas nos estacionamentos particulares e clandestinos, o que onera sensivelmente o orçamento mensal. Em dez bairros da Grande Vitória onde efetuou-se pesquisas, ficou demonstrado que é mais vantajoso economicamente viajar de ônibus (executivo, semi-executivo ou comum) do que de carro próprio, sem levar em consideração a manutenção do veículo, pneus, multas a que podem estar sujeitos, riscos de acidentes e outras consequências.

As explicações dos donos de veículos

— Se tivéssemos uma linha de ônibus executivos do meu bairro para a cidade, eu deixaria meu carro em casa todos os dias, afirmou Naor Grativol, gerente adjunto do Banestes, morador no Ibes, em Vila Velha, que alterna a cada semana com o vizinho o transporte de automóvel de casa para o trabalho e vice-versa, de segunda a sexta-feira.

O carro de Naor é um

Adolfo Ferreira Vieira, chefe de departamento do Banestes, foram favoráveis à adoção de medidas que permitam maior restrição na utilização dos estacionamentos no centro de Vitória. Entretanto, eles ponderaram dizendo que antes desta providência, as autoridades responsáveis deviam melhorar o transporte coletivo comum, "pois este ainda é bastante deficiente, sem condições de atender a demanda de usuário satisfatoriamente".

Onde guardar o automóvel?

Um dos maiores problemas para o motorista capixaba continua sendo a falta de estacionamento. A Fundep e empresas particulares exploram as vagas que existem no centro, cobrando de Cr\$ 5,00 a Cr\$ 10,00, dependendo do automóvel ou do tempo que permanecer. Não existe, em Vitória, estacionamento livre, ou seja, um lugar onde o motorista possa parar sem pagar Fundep, guardador de carro ou particular. Se não optar por uma dessas três, provavelmente será multado pelo Detran.

Os proprietários de estacionamentos particulares reclamam da "falta de liberdade para o motorista capixaba, sendo que a Fundep chegou a fechar algumas ruas, para instalar estacionamento pago". Estas críticas, para os proprietários, são feitas levando-se em consideração que qualquer proprietário de automóvel paga TRU e Imposto de Renda, o que deveria facilitar e contribuir para o aumento das vagas no centro da cidade.

Acreditam também que estacionar na Fundep não é aconselhável, já que esta não oferece as mesmas condições de segurança de seus estacionamentos. Alguns desastres, como batidas em carros parados, podem ocorrer, e apesar da Fundep assegurar o veículo, nestes casos, "o carro nunca ficará o mesmo". Além disso, há o problema de encontrar uma vaga, principalmente no período da tarde, quando o centro fica congestionado de carros parados em estacionamentos da Fundep ou clandestino, onde os lavadores de carro e guardadores, sempre tentam arranjar alguma "vaguinha" para um retardatário.

Aproveitando os preços da Fundep, os guardadores e proprietários de estacionamentos particulares fazem sua própria tabela, sempre com preferências para o freguês acostumado a deixar seu carro, todos os dias, no mesmo local.

Mas numa cidade pequena, que não comporta um número muito grande de carros em seu centro, por que os motoristas continuam a vir de carro, se podem deixá-lo em casa? Difícil dizer. Para os proprietários particulares, o capixaba, além de ser comodista, sempre consegue arranjar uma vaga, mesmo que reclame ao ter que pagar. E além do pequeno número de vagas para a quantidade de carros, outro problema preocupa o motorista capixaba: o trânsito.

Mas apesar da criação de ônibus executivos, com muito conforto — incluindo televisão — o motorista continua preferindo vir de carro, apesar de

O Estacionamento Esplanada possui uma tabela de preços, "mais barata que a da Fundep", segundo seu proprietário. De um minuto a quatro horas cobra Cr\$ 10,00; de quatro a oito horas, Cr\$ 20,00; de oito a 12 horas, Cr\$ 30,00; de 12 a 24 horas, Cr\$ 40,00. Pagando por mês durante o dia, o preço cobrado é de Cr\$ 400,00, enquanto à noite, Cr\$ 450,00. Se o carro ficar de dia e à noite, o preço é de Cr\$ 650,00. Para os ônibus, num período de 12 horas, é cobrado Cr\$ 50,00.

O proprietário que possui cinco carros, reclamou da falta de estacionamento. Para ele, é um absurdo que uma pessoa que paga o TRU e Imposto de Renda seja obrigada a deixar o carro em casa porque, ou não acha estacionamento no centro, ou porque não quer pagar o preço da Fundep, "que tomou conta de todas as ruas, fechando algumas".

— A Fundep devia ser criticada porque é um órgão do Governo que cobra Cr\$ 5,00 a 10,00 para que o motorista estacione o carro, enquanto que as ruas são do povo e não deveriam ser pagas. Além disso, não oferece nenhuma segurança: outro dia, um caminhão derrubou toras de madeira em cima de três carros. Mesmo que a Fundep pague, vai demorar de três a quatro meses, e o automóvel nunca mais vai ficar o mesmo".

No Estacionamento Centrauto, o proprietário de um Maverick, Dodge, Opala ou Caravan paga Cr\$ 580,00 por mês para deixar seu carro estacionado; Passat, Corcel e Brasília, Cr\$ 560,00; Volks e Fiat, Cr\$ 540,00; Kombi e outras camionetes, Cr\$ 600,00; Jeep, Cr\$ 580,00. por hora, o preço é de Cr\$ 10,00.

A Vimcap aproveitou a falta de espaço e construiu o edifício garagem Alcyon, na avenida Governador Bley, no centro. Automática, cada vaga está estipulada em aproximadamente, Cr\$ 100 mil, dependendo do proprietário que quiser vendê-la.

No Estacionamento Geraldino Modolo Drumond, o preço cobrado por hora é de Cr\$ 5,00, de acordo com a Fundep que atua na rua, nas proximidades. O preço mensal para o carro que permanece no local durante o dia é de Cr\$ 400,00, sendo o mesmo para o carro que fica à noite. Para aquele que permanece de dia e de noite, o preço é de Cr\$ 500,00; um dia e uma noite, Cr\$ 30,00.

E assim, praticamente não existe estacionamento livre em Vitória. Outro grande problema: os lavadores de carros. Geralmente homens sem nenhuma ins-

Wallace Vieira Borges, recentemente, procura de estacionamento no centro da cidade é muito superior à oferta. Assim, o motorista é obrigado a correr todos os riscos para deixar seu carro em algum lugar da cidade, seja para trabalhar ou tratar de negócios. Ainda que isso possa custar caro, o motorista continua preferindo o transporte coletivo em favor do individual, inclusive os ônibus executivos — com todo o seu conforto.

— Nós não cobramos pelo estacionamento. Os motoristas é que sempre nos dão uma gorjeta de Cr\$ 10,00 ou Cr\$ 5,00 para guardarmos seu automóvel durante um certo tempo. Esta foi a explicação de Edmar do Sacramento, casado, pai de dois filhos, oito anos trabalhando como lavador de carros na General Osório, onde divide o controle de vagas de estacionamento de veículos. Nesta atividade — já trabalhou para a Fundep, "mas não gostei" — ele ganha em média Cr\$ 150,00 por dia, de segunda e sexta-feira.

Embora afirmasse que não cobra o estacionamento, revelou que "muitos motoristas deixam o carro aqui, pedem pra gente vigiar e depois não querem dar um centavo. Não tem problema. A gente marca o carro deles e depois vamos à forra, não deixando o carro estacionar outras vezes".

Na praça que circunda a Catedral de Vitória, sob o viaduto da ladeira Caramuru, na Esplanada Capixaba e em outros pontos da cidade, onde o Detran considera o estacionamento livre, os guardadores ou lavadores de carros substituem, de certa forma, a principal atividade da Fundep: controle e cobrança do estacionamento. Estima-se que aproximadamente 200 vagas estão sob o domínio desse pessoal, dando origem a problemas cada vez maiores aos motoristas que por qualquer motivo deixam de usar os ônibus como meio de transporte.

Por que os motoristas preferem, então, o seu próprio transporte e não por ônibus? As respostas dadas até agora variam muito, de pessoa para pessoa. Contudo, a mais satisfatória diz respeito ao ainda precário serviço oferecido pelo transporte coletivo. Mesmo os ônibus executivos demoram muito para passar nos pontos de embarque e desembarque, não oferecendo uma confiabilidade de horários, talvez em virtudes dos frequentes engarrafamentos do trânsito, que não retém os veículos menores mas todos de um modo geral.

Além do problema do horário, argumenta-se que os executivos são veículos

Executivo dá prejuízo

Uma pesquisa feita junto às empresas que operam com ônibus executivos na Grande Vitória, serviço que teve início em 1975, demonstrou que os donos de automóveis — para quem este transporte está voltado, não se motivaram ainda a utilizá-lo, apesar do preço atual da gasolina (Cr\$ 6,30 o litro). Os próprios empresários afirmam ignorar os motivos da pouca aceitação desse novo transporte, considerado "necessário na situação de hoje, mas até agora inviável economicamente".

Os primeiros executivos, com poltronas reclináveis, música, luz direcional, ar condicionado e número de passageiros limitado à quantidade de lugares oferecidos, começou na Grande Vitória em julho de 1975, operando na linha de Praia da Costa a Vitória. Este meio de transporte para os motoristas, se comparado com o uso do automóvel, mostra-se claramente mais barato, benéfico às condições do trânsito — "quanto menos carros em circulação melhor a fluidez do tráfego". Entretanto, o aproveitamento dos executivos em operação não supera ainda 25 por cento, o que tem provocado certa intranquilidade a seus idealizadores.

Por que os donos de automóveis se negam a usar os ônibus executivos? Nenhum empresário conseguiu dar resposta satisfatória para esta pergunta, embora, todos, e não só eles, sejam unânimes em afirmar ser estes veículos a alternativa mais viável, no momento, para economizar gasolina, evitar os desgastes dos carros particulares nos engarrafamentos, e até mesmo o desgaste nervoso e psicológico que ocorre no trânsito tumultuado.

Quem se dirige de automóvel de Vila Velha para Vitória todos os dias, enfrenta as mesmas dificuldades que no interior dos ônibus executivos ou semi-executivos — estes iguais aos comuns, mas com a diferença de só transportar passageiros sentados e com preço da tarifa 100 por cento superior aos tradicionais, ou seja Cr\$ 3,60. De fato, quem trafega neste percurso de carro próprio estará pagando ao final, da viagem, do dia, da semana ou do mês, mais caro que se utilizasse o transporte coletivo, seja qualquer deles.

O proprietário da Viação Alvorada, Claudionor Lorenzutti, ao explicar o aproveitamento de seus ônibus executivos pelos usuários, não conseguiu esconder um certo pessimismo em relação à situação. "Não sei até agora o que acontece com a demanda de usuários, mas

enquanto são oferecidos entre 800 a 1.000 lugares no mesmo período.

Na Viação Grande Vitória, que inaugurou seu serviço de transporte executivo há menos de um mês, a situação não é diferente, mas nem o gerente nem o diretor da empresa arriscou-se a fornecer dados, provavelmente pessimistas. Segundo eles, somente "num espaço de três a quatro meses será possível a gente saber se este serviço é viável ou não. No momento qualquer prognóstico é prematuro".

Sem contar com ar condicionado, que só existe nos executivos que fazem a linha Praia da Costa-Centro, os novos ônibus da Grande Vitória, em número de quatro, têm inclusive televisão, capacidade para 41 passageiros sentados e operam no trajeto de Santo Antônio-Ilha do Boi, em Vitória. Cada veículo custou em torno de Cr\$ 600 mil, investimento sem prazo previsto para ser reposto.

Embora os responsáveis pela empresa Grande Vitória não quisessem revelar nada sobre a aceitação dos executivos pelos usuários, algumas pessoas que se dizem utilizá-los vez por outra garantiram que em cada viagem a média de passageiros transportados não supera a dez. Caso os dados sejam verdadeiros, cada ônibus rende em média 50 cruzeiros. Comparando este valor à cobrança de uma corrida de táxi no mesmo percurso — ou seja de Santo Antônio a Ilha do Boi, o dono do táxi certamente teria melhor resultado, observadas as devidas proporções.

Da mesma maneira que a Alvorada e a Viação Grande Vitória, os executivos da Paratodos que operam há pouco mais de três meses na linha Aeroporto-Parque Moscoso, não conseguiram conquistar a preferência dos donos de automóvel da zona Norte de Vitória. O gerente da empresa, Evandro Lopes da Silva, falou sobre o assunto demonstrando inclusive uma certa frustração. Cada coletivo conta com 39 lugares, fazendo 9 viagens por dia. Entretanto, somente 29 por cento dos lugares oferecidos durante o mês são ocupados atualmente, frustrando completamente as previsões feitas anteriormente, que estimavam pelo menos 60 por cento de aproveitamento.

Segundo Evandro Lopes, a Fundep, que criou o transporte executivo em Vitória, no decorrer deste ano tem dado todo apoio às empresas que operam com este tipo de serviço. Contudo, "a situação não

O carro de Naor é um Volkswagen, e nele geralmente são transportados uma semana sim outra não somente duas pessoas (o dono e uma carona). Usando o carro alternadamente com o vizinho, Naor diz economizar 50 por cento em relação ao que gastaria diariamente, caso o seu único meio de transporte fosse seu próprio carro. Com este raciocínio ele assegura estar atendendo à campanha do transporte solidário do Governo, e contribuindo para a racionalização do consumo de combustível.

Por outro lado, Aureo Martins Ferreira, morador em Campo Grande, dono de um automóvel Opala, confessa que "não anda de ônibus para nada, e muito menos da carona". Para ele "tudo isto é uma questão de ter dinheiro. E isto eu tenho, pelo menos para abastecer meu carro toda a vez que o tanque estiver vazio, e não faço nem conta de quanto gasto por semana ou por mês". Sua tese sobre a campanha de racionalização é a seguinte: "O carro existe, está aí ao alcance de todos, é uma necessidade. Com ele a gente economiza mais tempo que em ônibus, e tempo é dinheiro. Então eu estou certo".

Tanto para Naor que se dirige de casa para o trabalho revezando o automóvel com o vizinho a cada semana, como para Martins Ferreira, o grande problema que existe é o trânsito. "É encontrar com facilidade uma vaga para estacionar o carro". Ambos têm outro ponto em comum: não programam suas atividades no sentido de atender à campanha de racionalização do combustível, mas de acordo com suas próprias conveniências.

Preocupado em economizar sua renda, Naor Grativol explicou que só não deixa de usar o automóvel para deslocar-se de casa ao trabalho e vice-versa porque onde mora (Ibes) não é servido por ônibus executivo, e os coletivos comuns atendem muito mal.

Ao contrário de Aureo Martins Ferreira, Naor Grativol e também

demandam de usuário satisfatoriamente".

Quanto aos problemas do trânsito, Naor entende que a solução não depende exclusivamente dos motoristas deixarem seus carros em casa e utilizarem os ônibus, mas sim de um eficiente sistema viário. "O que existe não tem capacidade para atender à atual demanda de automóveis", e salientou que outra necessidade "seria uma melhor utilização da baía de Vitória, por onde grande parte da população de Vila Velha se deslocaria para a capital."

Adolfo Vieira mora em Bento Ferreira, e disse que não usa seu automóvel há cerca de três anos para deslocar-se de casa ao trabalho e vice-versa. "Muito antes da iniciada a campanha de racionalização do consumo de combustível, eu já racionalizava e ainda continuo". Contou que começou usando os ônibus comuns — "até hoje oferecendo precárias condições de atendimento" — e tão logo foi implantada uma linha de executivos passando pelo seu bairro ele a aderiu.

Adolfo gasta por dia Cr\$ 20,00 em transporte, e confessa que se utilizasse seu automóvel, gastaria muito mais. Porém ele não sabe quanto economiza deixando o carro em casa e usando o transporte de massa. O mesmo se diz de Naor Grativol, apesar de usar seu Voks alternadamente com o vizinho. Para Martins, no entanto, sua aversão ao ônibus é fato consumado, como pode se interpretar de suas declarações.

Para Adolfo Vieira, a política de racionalização é válida, mas se esbarra "no motorista egoísta, que é o capixaba". Em sua opinião, o automóvel "deveria ser considerado como um objeto de extrema necessidade, mas nunca como luxo ou fator de comodismo como vem ocorrendo". "Eu só utilizo meu carro aos sábados e domingos, e quando preciso ir à farmácia ou supermercados; não venho ao centro da cidade para evitar problemas do trânsito".

televisão — o motorista continua preferindo vir de carro, apesar de ignorar — ou às vezes saber — que o custo, no final do mês, cresce consideravelmente quando utiliza seu próprio meio de transporte. O motorista faz as contas levando em consideração apenas o gasto da gasolina, sem pensar nos gastos de pneu, óleo, manutenção, freios, etc. E nos possíveis arranhões e batidas que poderão ocorrer no centro da cidade, "uma selva" para muitos deles.

Nos grandes centros, como Rio e São Paulo, muitos deles já chegaram a esta conclusão e começam a preferir o transporte coletivo e os ônibus executivos, evitando outros gastos, principalmente com o estacionamento. Levaram também em consideração o trânsito, que são obrigados a enfrentar. Vitória é talvez uma das poucas cidades do país onde o aumento da gasolina não influi no índice de vendas de automóveis nas revendedoras; onde o aumento da gasolina não influi na diminuição do uso do automóvel; onde a campanha de transporte solidário não deu os resultados previstos pelo Governo.

grande problema: os lavadores de carros. Geralmente homens sem nenhuma instrução para lidar com o grande público, defendem o argumento, certo ou não, de estar lutando pela sobrevivência. Quem se utiliza dos estacionamentos clandestinos — as chamadas áreas livres para o Detran, ou paga Cr\$ 5,00 por cada período de duas horas — o mesmo preço cobrado pela Fundep — ou pode ter seu automóvel com a pintura arranhada, a porta arrombada e outros danos, sem contar os impropérios que pode ouvir dos lavadores.

Somente num trecho da rua General Osório, em frente ao Centro de Saúde, quatro lavadores de carros controlam aproximadamente 30 vagas de estacionamento, incluindo-se aí alguns veículos que aguardam a vez ficando mais de uma hora em fila dupla. Não é raro acontecer de um motorista confiar nas promessas de um desses guardadores de carros e depois tomar conhecimento de que seu automóvel foi multado por estar estacionado em situação irregular: fila dupla é o exemplo mais comum.

Como já disse o diretor da Fundep,

Além do problema do horário, argumenta-se que os executivos são veículos lentos e geralmente fazem inúmeras paradas num percurso relativamente pequeno, passam em locais onde normalmente uma pessoa com seu automóvel não teria necessidade de passar para tornar a viagem mais rápida, enfrentam os mesmos problemas de engarrafamento que os automóveis, e em consequência gastam o mesmo tempo para vencer um mesmo percurso com trânsito congestionado.

Quanto ao transporte solidário, este ainda não existe na Grande Vitória, contrariando as recomendações dos responsáveis pela política de racionalização do consumo de combustível. Os dados estatísticos que existem revelam que a média de passageiros nos automóveis que entram ou saem na capital pela ponte Florentino Avidos não chega a dois, enquanto nos ônibus comuns o aproveitamento, nos horários de rush principalmente, atinge o ponto máximo. Tudo isso mostra que o capixaba não gosta de andar de ônibus (quem tem seu próprio carro) e tampouco de dar carona.

pessimismo em relação à situação. "Não sei até agora o que acontece com o dono de automóvel capixaba. Talvez seja egoísmo, ou comodismo. O certo, ao que parece, é que falta uma conscientização popular de valorização do transporte coletivo, e que isto os motoristas continuam usando seus próprios carros de casa para o trabalho e vice-versa".

No trajeto da Praia da Costa ao centro de Vitória, estão em operação cinco ônibus executivos, de segunda a sábado. A passagem custa Cr\$ 6,85, e dos 41 lugares oferecidos em cada viagem apenas uma média de 10 são ocupados, representando um índice de aproveitamento médio de 25 por cento. Nem todos os usuários desses ônibus possuem carros, conforme apurou-se e estes utilizam este meio de transporte geralmente nos horários de rush do trânsito, ou seja, quando os ônibus comuns (mais baratos) passam nos pontos de embarque e desembarque superlotados.

Dados fornecidos por Claudionor Lorenzutti indicam que os executivos da linha Praia da Costa-Centro transportam por dia uma média de 200 a 300 passageiros,

deste ano tem dado todo apoio às empresas que operam com este tipo de serviço. Contudo, "a situação não se modificou, praticamente", acentuou. A causa do problema, de acordo com o gerente da Paratodos, tem sua origem "na falta conscientização dos motoristas, sobre a necessidade de economizar combustível, deixando o automóvel em casa e aderindo ao transporte coletivo, o que daria como consequência melhores condições do trânsito".

Nenhuma das empresas que operam com executivos na Grande Vitória descobriram, até agora, a fórmula capaz de melhorar o aproveitamento desses ônibus. A viação Alvorada é um exemplo disso, já que iniciou este serviço em 1975 e ainda espera por maior aceitação por parte dos proprietários de carros.

Na tentativa de estimular o uso dos executivos, o gerente da Paratodos explicou que colocou em circulação os seis ônibus adquiridos para este serviço — um devia ser reserva dos demais, "a fim de oferecer maior confiabilidade de horário aos usuários". O ônibus que passava num determinado ponto de 10 em 10 minutos passou a passar em menor tempo, explicou.

Gasto com carro particular é muito elevado

O motorista capixaba, sem o saber, gasta quase o triplo quando vem de carro à cidade, segundo pesquisa realizada com 10 principais bairros da Grande Vitória: Vila Velha, Praia da Costa, Ibes, Novo México, Praia do Suá, Praia do Canto, Jardim da Penha, Jardim Camburi, Campus e Santo Antônio. Entretanto, nas despesas de carro, não foram considerados os gastos com manutenção, lavagem, óleo, pneus e outros, que aumentam ainda mais, no final do mês, o total, em cruzeiros, gasto para fazer o trajeto diário do centro a qualquer um destes bairros, localizados, no máximo a 17 quilômetros da Praça Oito.

Os moradores de alguns bairros chegam, inclusive, a gastar mais mensalmente vindo à cidade de ônibus executivos que de carro. Isto porque a distância é muito pequena e esta opção não chega a ser viável economicamente. Entretanto, o capixaba poderia economizar mais se preferisse, seguindo a Campanha de Racionalização do Governo, trocando sua viagem de carro ao centro pelos ônibus comuns.

Para muitos, entretanto, isto será impossível enquanto as viagens não colocarem mais ônibus comuns em suas linhas. O capixaba, apesar dos constantes aumentos de gasolina, continua preferindo usar seu carro, apesar do estacionamento pago, alegando que o número de ônibus é limitado e tem que ficar às vezes, mais de 40 minutos esperando no ponto. Sem falar em lotação esgotada que, apesar de ser uma "aventura", contribui para que a cidade seja invadida diariamente por milhares de carros.

DISTANCIAS

As distâncias dos bairros, anotadas no quadro, é resultante

do trajeto feito saindo da Praça Oito, no centro. Para calcular praia do Suá-Praça Oito, passou-se pela avenida Beira Mar, até chegar no cruzamento com a avenida César Hilal. Para a Praia do Canto, foi calculada saindo da Praça Oito, passando pela Beira Mar, aterro da Cumdusa, até a ponte na Praia de Camburi. Para calcular a distância até Jardim da Penha, usou-se o mesmo trajeto, sendo o mesmo para Jardim Camburi e Campus. As distâncias de Vila Velha, Praia da Costa, Ibes e Novo México, foram fornecidas por Claudionor Lorenzutti, proprietário da Viação Alvorada.

Para os cálculos dos gastos por semana, levou-se em consideração que esta tem cinco dias, excetuando-se sábados e domingos. O mesmo foi feito para calcular os gastos mensais, multiplicando-se o preço da passagem por quatro (número de viagens que uma pessoa faz, saindo de manhã, voltando para o almoço, saindo à tarde e voltando à noite), e em seguida por 22, número de dias num mês (com exceção de quatro sábados e qua-

tro domingos). O mesmo foi feito para os cálculos dos ônibus executivos e semi-executivos.

Para os gastos que um carro faz para vir ao centro, saindo de cada um dos 10 bairros, os cálculos foram feitos multiplicando-se a distância de cada um deles por quatro (duas idas e duas voltas, devido, ao horário do almoço), em seguida por cinco (dias da semana). Para o mês, multiplicou-se o resultado de "m dia por 22 (número de dias num mês). Assim, obteve-se o total de quilômetros que um motorista faz por semana e por mês.

Para se saber quanto gasta em gasolina, numa semana, levou-se em consideração que, em média, um carro faz 10 quilômetros por litro de gasolina. Se um carro faz 10 quilômetros por litro, quantos litros gastará para fazer "x" quilômetros? Depois de dividir a quilometragem de uma semana por 10 (número de quilômetros que um carro faz, em média), multiplicou-se o resultado pelo valor de um litro de gasolina (Cr\$ 6,30) para se saber o quanto um motorista gastará. O mesmo foi feito para se saber o gasto mensal.

Pode-se verificar, assim, que o motorista capixaba, talvez inconscientemente, está usando seu carro contra si mesmo, aumentando seu orçamento mensal por não preferir o transporte coletivo. As razões para isto, ninguém sabe. Talvez seja a falta de conforto dos ônibus comuns, o excesso de passageiros em certos horários, a demora de sua chegada nos pontos, o excesso de velocidade, etc...

Difícil seria afirmar porque a campanha de transporte solidário não foi aceita em Vitória. É comum vários carros virem ao centro com apenas um passageiro — o motorista — e passar por pontos cheios sem dar carona. Difícil também seria afirmar porque o capixaba, considerado como um povo, no seu geral, de baixo poder aquisitivo, prefere ter um gasto quase triplo ao que poderia ter, se viesse de ônibus. Não se pode esquecer que um automóvel, além da gasolina, precisa de óleo, pneus, manutenção, lavagem, lubrificação, e pagar estacionamento no centro, onde não existe uma área livre. Aos gastos normais, portan-

to, deve-se acrescentar ainda Cr\$ 20,00 — em média — por dia, para que o motorista possa estacionar, nem sempre perto do seu local de trabalho.

Há também o problema do congestionamento do trânsito, ocasionado pelo excesso de carros que estão no centro. E, como todos sabem, este contribui ainda mais para o aumento do consumo de gasolina, óleo, freios, etc.

DESPESAS

O morador de Vila Velha paga Cr\$ 1,80 por passagens. Num dia, Cr\$ 7,20; numa semana, Cr\$ 36,00; e por mês Cr\$ 158,40. Para vir de carro, pagará por semana Cr\$ 195,00 para fazer um trajeto de 310 quilômetros; e por mês Cr\$ 846,72. De executivo, pagará por semana Cr\$ 136,00 e por mês Cr\$ 598,40, de semi-executivo, Cr\$ 72,00 por semana e Cr\$ 316,80 por mês.

O da Praia da Costa, que paga Cr\$ 2,10 por passagem, terá um gasto semanal de Cr\$ 42,00, mensal de Cr\$ 184,80; de carro, sobe para Cr\$ 214,20 por semana e para Cr\$ 942,48 por mês. De executivo, o preço será o mesmo

para Vila Velha. De semi-executivo, pagará Cr\$ 84,00 por semana e Cr\$ 369,60 por mês.

O do Ibes, cuja passagem custa Cr\$ 1,60, pagará Cr\$ 32,00 por semana e Cr\$ 140,80 por mês. De carro, o custo será de Cr\$ 111,20 por semana e de Cr\$ 670,80 por mês. O de Novo México, que paga Cr\$ 1,90 de passagem, pagará Cr\$ 38,00 por semana e Cr\$ 167,20 por mês. Vindo de carro para o Centro da Cidade, pagará Cr\$ 214,20 por semana e Cr\$ 942,48 por mês. Com apenas ônibus semi-executivos — tarifa A —, o preço é de Cr\$ 84,00 por semana e Cr\$ 369,60 por mês.

Os moradores da Praia do Suá e Santo Antônio, cuja passagem cobrada é de Cr\$ 1,00, pagarão Cr\$ 20,00 por semana e Cr\$ 88,00 por mês para vir de ônibus. Os da Praia do Suá, entretanto, para vir de carro, pagarão Cr\$ 63,00 por semana e Cr\$ 277,20 por mês; enquanto os de Santo Antônio pagarão Cr\$ 50,40 e Cr\$ 224,28. De executivos, pagarão Cr\$ 100,00 e Cr\$ 440,00.

Na Praia do Canto, o morador que vier de ônibus, cuja passagem é de Cr\$ 1,20, pagará Cr\$ 24,00 por semana e Cr\$ 105,60 por mês; de carro, as despesas subirão para Cr\$ 88,20 por semana e Cr\$ 388,08 por mês. De ônibus executivos, o total será de Cr\$ 100,00 por semana e Cr\$ 440,00 por mês.

Os de Jardim da Penha, Jardim Camburi e Campus, que pagam Cr\$ 1,50 de passagem, no final de semana terão gasto Cr\$ 30,00 e de mês Cr\$ 132,00. Entretanto, o morador de Jardim da Penha, de carro, terá um gasto Cr\$ 126,00 por semana e Cr\$ 554,40; o de Jardim Camburi, Cr\$ 189,00 por semana e Cr\$ 841,60 por mês; e o que for para o Campus gastará Cr\$ 126,00 por semana e Cr\$ 554,40 por mês. De executivo, pagará Cr\$ 100,00 por semana e Cr\$ 440,00 por mês.

	Distâncias (em km) saindo da Praça 8	ônibus (Cr\$)		carro* (Cr\$)		executivos (Cr\$)		semi-executivos (Cr\$)	
		p/ semana	p/ mês	p/ semana	p/ mês	p/ semana	p/ mês	p/ semana	p/ mês
Vila Velha	15,5	36	158,40	195,30	846,72	136,00	598,40	72,00	316,80
P. da Costa	17	42	184,80	214,20	942,48	136,00	598,40	84,00	369,60
Ibes	12	32	140,80	111,20	670,28	—	—	—	—
N. México	17	38	167,20	214,20	942,48	—	—	84,00	369,60
P. do Suá	5	20	88,00	63,00	277,20	100,00	440,00	—	—
P. do Canto	7	24	105,60	88,20	388,08	100,00	440,00	—	—
J. da Penha	10	30	132,00	126,00	554,40	100,00	440,00	—	—
J. Camburi	15	30	132,00	189,00	841,60	—	—	—	—
Campus	10	30	132,00	126,00	554,40	100,00	440,00	—	—
S. Antônio	4	20	88,00	50,40	224,28	100,00	440,00	—	—

* Nas despesas com o carro, não se considerou gastos com estacionamento, óleo, pneus, etc...