

# Transcol deve ser o meio de transporte do futuro

Cristina D'Ávila

Qual o sistema de transporte de massa mais eficiente para a região da Grande Vitória a partir do ano 2.000? Aeromóvel? Metrô? Veículos leves sobre trilhos movidos a energia elétrica? Estimular o funcionamento das lanchas do Aquaviário, integradas ao sistema Transcol? A maioria dos técnicos capixabas do setor, o Governo do Estado e as cinco prefeituras da Zona Metropolitana não têm um estudo até o momento sobre a questão.

A indicação feita pelo vereador de Vitória Nel Miranda propondo a realização de estudos técnicos e de viabilidade econômica para a implantação do aeromóvel na Capital fez a Prefeitura de Vitória a se dedicar ao tema. O secretário municipal de Transportes, Marcelo Ferraz, ainda sem a conclusão dos estudos em mãos, não descartou a alternativa de transporte do trem — inventado no Brasil, movido a ar e que anda com o passageiro por cima da superfície sem poluir o ar e fazer barulho — na Capital.

Uma forte tendência, porém, sinaliza que os ônibus não serão aposentados tão cedo das ruas que cortam a Grande Vitória devido ao elevado investimento para se implantar outro modelo de transporte. Um desafio para o futuro — longe de ser vencido na prática ainda nos dias de hoje — é garantir um transporte de passageiro sobre rodas de boa qualidade e com passagem barata.

Uma comparação preliminar entre o sistema Transcol da Grande Vitória das linhas intermunicipais com o transporte urbano de Curitiba — cidade pioneira no Bra-



Foto Gildo Loyola

O sistema Transcol da Grande Vitória necessita de muitas alterações para que possa atender à população com qualidade e uma passagem barata

## Sistema de ônibus em Curitiba é modelo

O modelo de transporte coletivo de Curitiba é famoso não só no Brasil. O Transcol da Grande Vitória, quando começou a ser implantado a partir de 89, baseou-se na experiência iniciada lá com linhas integradas através de terminais e tarifa única. As melhorias implantadas na capital do Paraná pela Prefeitura mostram que o Espírito Santo tem muito a avançar nesta área. O diretor de Operações de Urbanização da Curitiba S.A. (Urbes), Euclides Rozani, atribui o sucesso à decisão política de se encarar os ônibus como "prioridade absoluta".

Rozani defende a rede integrada de transporte coletivo por entender que ela possibilita muitas opções de deslocamentos e pagamento de uma só passagem. Se lá o sistema fosse do tipo convencional, a passagem cairia em torno de 40% de seu valor atual (Cr\$ 30,00), mas a maioria dos passageiros voltaria a pagar mais de uma passagem para se deslocar de um bairro a outro da capital curitibana.

A gerência do sistema de transporte integrado de Curitiba é feita pela Urbes, empresa ligada à Prefeitura, cujo papel é semelhante ao da Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb), subordinada ao Governo do Espírito Santo. Lá as linhas de ônibus têm o itinerário limitado à Capital, ao contrário do que acontece aqui com o sistema Transcol em que os cinco municípios da Grande Vitória são unidos pela tarifa única.

A idéia da Prefeitura de Curitiba é oferecer um transporte com regularidade, conforto e segurança, de forma que o dono de automóvel se desloque para o centro da cidade de ônibus para não congestionar o trânsito. Como os ônibus são priorizados no trânsito, ao longo de 62 quilômetros de pista os coletivos percorrem pela canaleta, uma faixa exclusiva para o veículo que o separa dos demais carros por um meio-fio. Além disso, existem lá quase cinco quilômetros de ruas, onde só é permitida a passagem dos ônibus.

Um sistema de semáforo vem

sendo testado em Curitiba, onde um sensor eletrônico, semelhante a um radar, é acionado com a passagem do ônibus a uma distância determinada do sinal, privilegiando a passagem do coletivo. Rozani disse que este mecanismo favorece o cumprimento do quadro de horários e aumenta a confiança do passageiro no serviço.

De acordo com o diretor de Planejamento da Urbes, a maioria da frota tem catraca eletrônica instalada. Em Curitiba, Rozani disse que 70% dos passageiros usam as fichas metálicas nas catracas, enquanto o restante faz pagamento ao cobrador. O curioso é que 4 mil cobradores não foram dispensados, disse ele. A explicação é que o custo para implantar o sistema de vendas de fichas é alto e a Urbes optou por não demitir os trocadores agora devido à crise econômica atravessada pelo país.

### Receita aplicada

A receita do sistema de transporte municipal da cidade de Curitiba é administrada pela Urbes. Euclides Rozani contou que as em-

presas de ônibus são pagas pela Urbes com base no quilômetro rodado e uma carência de 10 dias. Este esquema propicia ao poder público aplicar a receita diária do serviço, usufruindo dos rendimentos.

O valor dos insumos (diesel, pneus e outros) são corrigidos automaticamente no custo do quilômetro rodado pago às empresas, sem que a tarifa tenha que subir por este motivo. Lá o reajuste tarifário só acontece quando o caixa da Urbes "zera", o que normalmente vem acontecendo com a periodicidade mensal. Quando isto ocorre, é enviada uma planilha técnica ao prefeito, que autoriza o aumento da passagem. O poder público em Curitiba não subsidia o transporte e a tarifa não é política.

O "ligeirinho" é um tipo de ônibus expresso que não tem roleta. O passageiro para viajar no "ligeirinho" só tem acesso ao carro numa estação em formato de tubo, onde existe uma roleta instalada para ser feito o pagamento da passagem.

## Centro deverá manter perfil

O superintendente do Instituto, Jones dos Santos Neves (IJSN) Antônio Marcos de Carvalho Machado, analisa como "desaconselhável" e "extemporâneos" possíveis investimentos no centro de Vitória que venham alterar o perfil daquela região, muito congestionada hoje por causa das vias estreitas de acesso. Ele alega que a migração das atividades da área central da cidade para a Zona Norte é um indicador para o poder público de que os problemas atuais verificados tendem a ser estabilizados no futuro, sendo transferidos para outra área.

Baseado nesse raciocínio, Antônio Marcos defende que as intervenções no centro de Vitória sejam "amenas", restringindo-se a melhorias no sistema de semáforos, reorganizações dos pontos de ônibus, por exemplo. O mais recente programa de trabalho do IJSN, visando à melhoria do transporte e do trânsito na Grande Vitória, não prevê alterações do modelo de transporte de massa, feito pelos ônibus hoje para outra alternativa.

## Governo mostra os obstáculos

A topografia diferenciada, a ocupação do solo de forma descontínua provocando o surgimento de grandes vazios, e o fato do projeto Transcol na Grande Vitória estar incompleto, com 70% do que foi planejado realizado na prática, foram apresentados pela Secretaria de Transportes e Obras Públicas do Governo do Estado e a Companhia dos Transportes Urbanos (Ceturb) para explicar a enorme distância que separa o sistema de transporte municipal de Curitiba e o intermunicipal na zona metropolitana capixaba.

O diretor de Planejamento da Ceturb, Luiz Otávio, contou que faltam ainda ser realizadas obras essenciais ao funcionamento integral do projeto Transcol na Grande Vitória, como a pavimentação de 70 quilômetros de vias, além da construção do terminal de Campo Grande. Há mais de dois anos o Transcol deveria ter concluí-



ba — cidade pioneira no Brasil a implantar desde 1974 o modelo francês de linhas de ônibus integradas por terminais com tarifa única — mostra que o Estado capixaba está muito distante dos avanços alcançados pelo transporte de passageiro da Capital paranaense. O Transcol lá não se faz apenas com terminais, pavimentação e asfaltamento de vias e compra de ônibus do tipo padron.

Resguardadas as características específicas e o estágio diferenciado de funcionamento dos dois serviços de transportes, Curitiba, com quase o dobro da frota de ônibus circulante (1.600 carros) na Grande Vitória (870 veículos), tem uma passagem ainda mais barata (CR\$ 30,00) em relação à daqui (CR\$ 35,00).

# Aeromóvel é alternativa para ano 2000

O aeromóvel é um sistema de transporte inventado no Brasil e movido a ar, que faz sucesso no exterior. Há cinco anos, o aeromóvel funciona em Jakarta, Indonésia. Numa linha com três quilômetros de extensão, o trem transporta 12 mil pessoas. A tecnologia está interessando europeus e norte-americanos porque o custo do sistema é quatro vezes menor do que dos ônibus, como alegam, o que resulta numa passagem mais barata.

No Brasil, este meio de transporte é pouco conhecido. Criado há 10 anos, até agora só foi utilizado numa linha experimental de pouco mais de um quilômetro em Porto Alegre. Agora o prefeito da cidade, Tarso Genro, decidiu ampliar a extensão da linha-piloto para três quilômetros, ligando o centro da capital a um bairro. Outra cidade que pretende adotar o serviço é Blumenau.

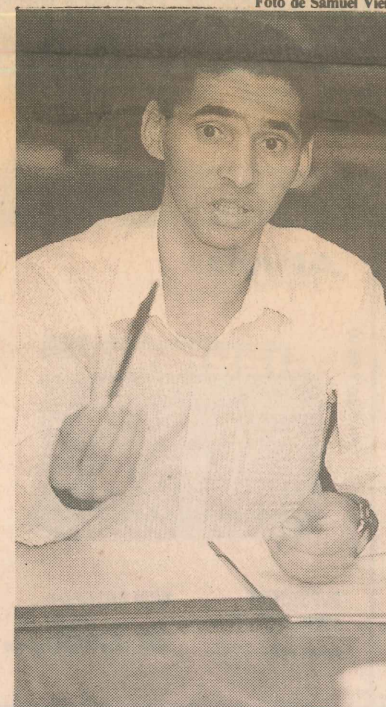
O aeromóvel tem capacidade

para transportar 300 pessoas. Ele é muito parecido com o metrô, mas tem, pelo menos, duas diferenças. Uma: é um trem de passageiro que anda por cima da superfície (sobre viadutos). A outra: é inteiramente movido a ar. O aeromóvel funciona como um barco à vela. Só que a vela fica embaixo do veículo, dentro de um duto por onde passa um vento muito forte a cerca de 60 quilômetros por hora. O vento empurra a vela que movimenta o trem. Para provocar o vento é preciso apenas um motor simples, como o de um carro, por exemplo.

O consumo de energia e combustível é insignificante. A velocidade do tem é controlada por uma central de comandos. O sistema é apontado como seguro e até hoje não foi verificado nenhum acidente com o trem. O aeromóvel está disputando concorrência em Indianapolis e Atlanta nos Estados Unidos. A vantagem do sistema é que a poluição do ar é zero, assim como a sonora.

O vereador de Vitória, Nene Miranda, vê o aeromóvel como "altamente viável" diante do que ele chamou de "afunilamento" do centro da capital com vias estreitas e poucas opções de escoamento do tráfego. "É uma solução de primeiro mundo. Vai embelezar Vitória, apertada entre o ar e a montanha, e revitalizar o centro da cidade por ser um serviço rápido, fácil e limpo além de promover o turismo".

Nene Miranda informou que o custo da implantação do sistema de aeromóvel gira em torno de US\$ 5 milhões (CR\$ 415 milhões), por quilômetro hoje. Ele pretende trazer o inventor desta tecnologia, o gaúcho Oscar Coester, ao Espírito Santo para debater o sistema com os vereadores, a Prefeitura e a Associação de Comerciantes. A idéia inicial de Nene é construir uma linha de aeromóvel ligando a rodoviária ao terminal Dom Bosco.



Ferraz vai analisar aeromóvel

Foto de Nestor Müller



O alto preço da passagem é justificado como necessário para cobrir os custos da manutenção do sistema

## Diferenças das duas cidades

Itens	Capixaba	Curitibano
Nº de ônibus	870 carros	1.600 carros
Nº de linhas	139	270
Idade média da frota de ônibus	5,9 anos	3 anos
Passageiros transportados/mês	10.000.000	28.000.000
Extensão do itinerário mais longo	67,9 Km	47 Km
Nº de terminais	6 (incluindo o Dom Bosco)	20
Nº de empresas	10	10
Tarifa única	CR\$ 35,00	CR\$ 30,00
Linhas	Intermunicipais (ligam municípios da Grande Vitória)	Municipais (ligam bairros da capital)
Período de início da implantação do serviço	1989	1974
Índice de passageiro/Km	1,6	3,8
Receita arrecadada pelos ônibus	Administrada pelas empresas. A remuneração de cada firma é feita com base no Km rodado	Administrada pela Prefeitura. A remuneração é feita com base no Km rodado
Cálculo do valor da passagem	Não é definido pela planilha técnica da Ceturb há um ano	É definido pela planilha técnica da Urbes — Urbanização Curitiba S/A

Há mais de dois anos o Transcol deveria ter concluído a primeira etapa, mas dificuldades na obtenção de recursos junto ao Governo Federal trouxeram, na opinião de Luiz Otávio, um sério transtorno para 60 mil passageiros de Cariacica e Viana, obrigados a pagar mais de uma passagem de CR\$ 35,00 para fazer a travessia entre dois municípios.

O problema mais grave, porém, para a Ceturb é o preço alto da tarifa. Esta não é uma questão enfrentada somente pelo sistema Transcol, de acordo com Luiz Otávio, mas de amplitude nacional hoje. Até mesmo em Curitiba, onde a frota de ônibus é maior que a do sistema intermunicipal da Grande Vitória, a tarifa — embora inferior (CR\$ 30,00) à daqui — é considerada alta naquela capital, segundo o diretor. Ele vê como uma vantagem Curitiba ser uma cidade bem planejada e a ocupação das áreas continua, o que possibilita que os ônibus não andem vazios por longos trechos, como acontece aqui. O índice de passageiro por quilômetro em Curitiba é de 3,8 enquanto nas linhas intermunicipais da Grande Vitória é de 1,6. Luiz Otávio acredita que um transporte coletivo de boa qualidade e barato depende hoje da melhoria das condições sociais e econômicas do país.

A Ceturb explicou que não adotou o sistema de receita pública utilizado para remunerar as empresas de ônibus em Curitiba porque o Estado corre o risco de, a qualquer momento, se ver obrigado a subsidiar o serviço, o que ainda não aconteceu em Curitiba, mas ocorreu em Brasília e em São Paulo que passaram a adotar a opção escolhida pela Ceturb.

A Ceturb teme que o sistema de Curitiba seja um prêmio à ineficiência, uma vez que a empresa, remunerada também como aqui, com base no quilômetro rodado, cumpra as viagens planejadas, porém, passe a "queimar" os pontos, deixando os passageiros para trás.