

PMS	FMLI	TERMIN
BIBLIOTECARIA		
Jornal		
A Tarde		
Data		
30/10/2007		
Caderno	Página	
Salvador	04	
Seção		
Assunto		
Ilha		
(Ilha de Maré)		

TRAVESSIA | Agerba e Prefeitura de Salvador não se entendem sobre a responsabilidade pelas embarcações que fazem o trajeto

Barcos vão para Ilha de Maré lotados e sem fiscalização

FOTOS: FERNANDO VIANA



De 500 a 4 mil moradores e turistas fazem diariamente a travessia São Tomé / Ilha de Maré, com duração média de meia hora, sem equipamentos de segurança e enfrentando superlotação, principalmente aos domingos

MEIRE OLIVEIRA
mroliveira@grupoatarde.com.br

Apesar das águas calmas, passar um dia em Ilha de Maré está longe de ser um passeio tranquilo. A travessia que tem o Terminal Hidroviário de São Tomé de Paripe como ponto de partida oferece riscos aos passageiros que utilizam os barcos que fazem o trajeto – em média, 500 pessoas nos dias úteis e 4 mil no final de semana. Hoje, completado um mês do acidente com o catamarã da empresa Biotur que causou a morte do bioquímico Ananias Bernardino da Silva no percurso Salvador / Morro de São Paulo, a segurança no tráfego marítimo ainda não é prioridade. Para piorar a situação, nem a Prefeitura de Salvador, nem a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba) se responsabilizam pela fiscalização do serviço prestado.

Na travessia São Tomé / Ilha de Maré, as pessoas são obrigadas a fazer a viagem, com duração média de meia hora, sem equipamentos de segurança e enfrentando superlotação. Das dez embarcações observadas pela equipe de A TARDE no último domingo, quatro estavam com excesso de passageiros, nenhuma obedecia a quanti-



dade de tripulantes determinada e tampouco tinha conjunto de primeiros socorros, que é obrigatório em qualquer embarcação com mais de 15 pessoas.

As 12 lanchas (quantidade que pode diminuir, a depender da demanda) só saem do píer de acordo com a lotação, que nem sempre corresponde à capacidade da embarcação. Durante a semana nem tanto, mas no domingo a situação é caótica, principalmente a partir das 13h30, quando muitos estão querendo voltar. Nem todas as lanchas possuem coletes salva-vidas e, para garantir um assento, algumas pessoas ignoram a escada e

sobem pela lateral das lanchas. “Eu já derrubei gente do barco. Estava com minha filha pequena e, no desespero de entrar, quando vi que muita gente não obedecia a fila, puxei um cara e fiz ele cair no mar”, revelou a empresária Maria do Carmo, 47 anos.

A “Valter II”, que tem capacidade para 78 passageiros e três tripulantes, estava navegando com 21 banhistas e dois responsáveis pela condução da lancha. Como se não bastasse, não havia coletes salva-vidas. “Eu não volto nela. Vamos esperar aquela maior e mais nova sair que a gente vai embora. Deus me livre”, disse a mineira em férias na Bahia Jeane Ferreira, 23 anos. A “Maré Mar” comporta 79 passageiros, mas estava com três pessoas a mais e dois tripulantes; a “E eu sei” trouxe de São Tomé oito pessoas além da sua capacidade. A “Berico I”, que saiu de Itamoabo por volta das 15 horas, estava com um passageiro além do limite.

DESCONFIANÇA – Na “Vou com Deus”, embora não se ultrapassasse a capacidade de 78 passageiros, todos os 45 embarcados permaneceram na parte superior do barco durante a viagem. A “Rei Camaçandi III” só não saiu da ilha com excesso de pessoas por causa da desconfiança do condutor. En-

“Só coloque dez, rapaz. Acho que aquele cara de sunga azul é da capitania. Lembra na semana passada quando teve aquela confusão?”

Fala do tripulante que assumia o comando do barco Rei de Camaçandi III, último domingo, ao companheiro que cobrava a passagem dos banhistas que voltavam para casa após um dia de praia, por desconfiar que um dos passageiros sentados na proa do barco poderia ser funcionário da Capitania dos Portos fiscalizando as embarcações que fazem a travessia de São Tomé de Paripe-Ilha de Maré I

quanto 26 pessoas esperavam em frente ao Bar Berico, ele alertou o cobrador da lancha. “Só coloque dez, rapaz. Acho que aquele cara de sunga azul é da capitania. Lembra na semana passada quando teve aquela confusão?”

E o perigo não é só a bordo. Os barcos ficam perto da areia e dividem o espaço com os banhistas. Um acidente pode ocorrer por causa das crianças que ficam subindo nos barcos para se jogar no mar. Uma das lanchas teve que ter o motor desligado após a subida de todos os passageiros. A proximidade das embarcações também fez com que a corda da âncora de uma delas ficasse presa na hélice. Foram 20 minutos de espera para que alguém conseguisse desatar o nó.

Ao chegar no píer de São Tomé de Paripe, o problema continua. Só aos gritos e com auxílio de uma buzina os condutores das lanchas conseguem espantar os frequentadores da praia, que utilizam o ponto de parada dos barcos mostrar a habilidade nos saltos ao mar. A escada no final do píer oferece níveis diversos de acordo com a coragem de cada um.

A população também reclama dos horários e destinos das lanchas. “Às vezes, quando quero chegar em casa, salto em outro ponto e pego carona com outro barco”, disse o ambulante Sérgio Márcio Freire. No terminal, há um cartaz com a informação de que há transporte para Itamoabo, Praia Grande, Santana e Botelho. Mas, na maioria das vezes, só é possível chegar até Itamoabo. “Só quem vai para as outras são os moradores. A maioria quer ir para lá por causa da praia, por isso fazemos mais viagem”, disse a atendente.

Segundo o subsecretário Ailton Ferreira, que coordena as Administrações Regionais (AR), a prefeitura paga R\$ 1 por dia por cada um dos 1,1 mil alunos que moram na ilha e estudam no continente e são transportados pelos donos das lanchas. “Com o serviço precário, a prefeitura aluga dois barcos para deslocar os funcionários da Limpeza, Codesal e dos que fazem atendimento médico”.

BIOQUÍMICO – A família do bioquímico Ananias Bernardino da Silva está esperando que o inquérito administrativo seja concluído pela Capitania dos Portos, com previsão para 60 dias, para entrar com ação civil contra a Biotur. “Existe um inquérito no Ministério Público, portanto nós e todos que estavam no catamarã no dia do acidente estamos esperando o resultado da análise da capitania”, disse seu filho Maurício Viana.

Inspeções da Capitania são aleatórias



De 500 a 4 mil moradores e turistas fazem diariamente a travessia São Tomé / Ilha de Maré, com duração média de meia hora, sem equipamentos de segurança e enfrentando superlotação, principalmente aos domingos

MEIRE OLIVEIRA

mroliveira@grupoatarde.com.br

Apesar das águas calmas, passar um dia em Ilha de Maré está longe de ser um passeio tranquilo. A travessia que tem o Terminal Hidroviário de São Tomé de Paripe como ponto de partida oferece riscos aos passageiros que utilizam os barcos que fazem o trajeto – em média, 500 pessoas nos dias úteis e 4 mil no final de semana. Hoje, completado um mês do acidente com o catamarã da empresa Biotur que causou a morte do bioquímico Ananias Bernardino da Silva no percurso Salvador / Morro de São Paulo, a segurança no tráfego marítimo ainda não é prioridade. Para piorar a situação, nem a Prefeitura de Salvador, nem a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba) se responsabilizam pela fiscalização do serviço prestado.

Na travessia São Tomé / Ilha de Maré, as pessoas são obrigadas a fazer a viagem, com duração média de meia hora, sem equipamentos de segurança e enfrentando superlotação. Das dez embarcações observadas pela equipe de A TARDE no último domingo, quatro estavam com excesso de passageiros, nenhuma obedecia a quanti-



dade de tripulantes determinada e tampouco tinha conjunto de primeiros socorros, que é obrigatório em qualquer embarcação com mais de 15 pessoas.

As 12 lanchas (quantidade que pode diminuir, a depender da demanda) só saem do píer de acordo com a lotação, que nem sempre corresponde à capacidade da embarcação. Durante a semana nem tanto, mas no domingo a situação é caótica, principalmente a partir das 13h30, quando muitos estão querendo voltar. Nem todas as lanchas possuem coletes salva-vidas e, para garantir um assento, algumas pessoas ignoram a escada e

sobem pela lateral das lanchas. “Eu já derrubei gente do barco. Estava com minha filha pequena e, no desespero de entrar, quando vi que muita gente não obedecia a fila, puxei um cara e fiz ele cair no mar”, revelou a empresária Maria do Carmo, 47 anos.

A “Valter II”, que tem capacidade para 78 passageiros e três tripulantes, estava navegando com 21 banhistas e dois responsáveis pela condução da lancha. Como se não bastasse, não havia coletes salva-vidas. “Eu não volto nela. Vamos esperar aquela maior e mais nova sair que a gente vai embora. Deus me livre”, disse a mineira em férias na Bahia Jeane Ferreira, 23 anos. A “Maré Mar” comporta 79 passageiros, mas estava com três pessoas a mais e dois tripulantes; a “E eu sei” trouxe de São Tomé oito pessoas além da sua capacidade. A “Berico I”, que saiu de Itamoabo por volta das 15 horas, estava com um passageiro além do limite.

DESCONFIANÇA – Na “Vou com Deus”, embora não se ultrapassasse a capacidade de 78 passageiros, todos os 45 embarcados permaneceram na parte superior do barco durante a viagem. A “Rei Camacandi III” só não saiu da ilha com excesso de pessoas por causa da desconfiança do condutor. En-

“Só coloque dez, rapaz. Acho que aquele cara de sunga azul é da capitania. Lembra na semana passada quando teve aquela confusão?”

Fala do tripulante que assumia o comando do barco Rei de Camacandi III, último domingo, ao companheiro que cobrava a passagem dos banhistas que voltavam para casa após um dia de praia, por desconfiar que um dos passageiros sentados na proa do barco poderia ser funcionário da Capitania dos Portos fiscalizando as embarcações que fazem a travessia de São Tomé de Paripe-Ilha de Maré I

quanto 26 pessoas esperavam em frente ao Bar Berico, ele alertou o cobrador da lancha. “Só coloque dez, rapaz. Acho que aquele cara de sunga azul é da capitania. Lembra na semana passada quando teve aquela confusão?”

E o perigo não é só a bordo. Os barcos ficam perto da areia e dividem o espaço com os banhistas. Um acidente pode ocorrer por causa das crianças que ficam subindo nos barcos para se jogar no mar. Uma das lanchas teve que ter o motor desligado após a subida de todos os passageiros. A proximidade das embarcações também fez com que a corda da âncora de uma delas ficasse presa na hélice. Foram 20 minutos de espera para que alguém conseguisse desatar o nó.

Ao chegar no píer de São Tomé de Paripe, o problema continua. Só aos gritos e com auxílio de uma buzina os condutores das lanchas conseguem espantar os frequentadores da praia, que utilizam o ponto de parada dos barcos mostrar a habilidade nos saltos ao mar. A escada no final do píer oferece níveis diversos de acordo com a coragem de cada um.

A população também reclama dos horários e destinos das lanchas. “Às vezes, quando quero chegar em casa, salto em outro ponto e pego carona com outro barco”, dis-

se o ambulante Sérgio Márcio Freire. No terminal, há um cartaz com a informação de que há transporte para Itamoabo, Praia Grande, Santana e Botelho. Mas, na maioria das vezes, só é possível chegar até Itamoabo. “Só quem vai para as outras são os moradores. A maioria quer ir para lá por causa da praia, por isso fazemos mais viagem”, disse a atendente.

Segundo o subsecretário Ailton Ferreira, que coordena as Administrações Regionais (AR), a prefeitura paga R\$ 1 por dia por cada um dos 1,1 mil alunos que moram na ilha e estudam no continente e são transportados pelos donos das lanchas. “Com o serviço precário, a prefeitura aluga dois barcos para deslocar os funcionários da Limpurb, Codesal e dos que fazem atendimento médico”.

BIOQUÍMICO – A família do bioquímico Ananias Bernardino da Silva está esperando que o inquérito administrativo seja concluído pela Capitania dos Portos, com previsão para 60 dias, para entrar com ação civil contra a Biotur. “Existe um inquérito no Ministério Público, portanto nós e todos que estavam no catamarã no dia do acidente estamos esperando o resultado da análise da capitania”, disse seu filho Maurício Viana.

Inspeções da Capitania são aleatórias

Dos três órgãos consultados, apenas a Capitania dos Portos admitiu que tem responsabilidade sobre um dos aspectos da travessia. A capitania responde pela estrutura das embarcações, quantidade de passageiros transportados e existência de equipamentos de segurança. No que diz respeito ao ordenamento da área, como a determinação da quantidade de barcos que fazem o trajeto e fiscalização da travessia, começa o jogo de empurra. A Agerba diz que é com a prefeitura, e a prefeitura diz que é com a Agerba.

Diante da indefinição, cabe à população se proteger como pode ao arriscar a vida em barcos que não oferecem itens básicos de segurança. Morando em Santana há mais de 20 anos, o pedreiro Joel Lima, 35 anos, já passou situações complicadas. “Já tive dar todo o dinheiro da quinzena para trazer minha filha

para o médico. O cara só ia sair com a lotação”.

O subsecretário para Assuntos de Centralização (setor que coordena as Administrações Regionais – AR), Ailton Ferreira, além de afirmar que a Agerba que deve monitorar o sistema, admitiu que falta organização. “A gente tenta orientar, solicita, mas ele não está com vontade, boa parte dos barcos ficam ancorados em São Tomé o dia inteiro. A Agerba, que dá concessão para exploração do terminal, não age com rigidez”.

Em contrapartida, o diretor de qualidade de serviços do órgão, Rondon Brandão, afirma que a área em questão não está sob influência da reguladora do sistema. “Nós só administramos o terminal localizado em Botelho

(um dos pontos de Ilha de Maré). Não podemos interferir no Terminal de São Tomé de Paripe, que deve ser vistoriado pelo poder municipal. Cuidamos do transporte intermunicipal”.

A última inspeção realizada pela Capitania dos Portos ocorreu no dia 19 de dezembro do ano passado, após a reclamação de um usuário. No relatório, os técnicos não verificaram a denúncia de excesso de passageiros. Mas a inspeção aconteceu em uma terça-feira, quando o movimento não pode ser comparado ao visto nos finais de semana. Aos sábados e domingos, além dos moradores do local, milhares de pessoas optam por curtir o dia de sol em um dos vários pontos da ilha.

Segundo o capitão-dos-portos da Bahia Miranda de Souza, a Marinha cumpre a função de coibir as irregularidades na travessia. Antes de liberar a

embarcação para trafegar, é feita a vistoria para observar a existência de equipamentos de segurança, condições da estrutura física e capacidade de cada uma. “As inspeções (para avaliar a manutenção das obrigatoriedades) nos terminais são periódicas e aleatórias e ocorrem antes de a lancha sair e quando ela retorna”.

Na oportunidade, é verificada a quantidade de salva-vidas (que deve ser a mesma de passageiros e mais 10% desse número de tamanho infantil), de bóias circulares (de uma a três dependendo da embarcação) e bomba de esgoto (usada para retirar excesso água do barco). As multas variam entre R\$ 40 e R\$ 3.200 ou perda definitiva ou temporária da habilitação. Primeiro é feita a notificação, que pode ser contestada em 30 dias. Após julgamento, ocorre o cancelamento da ocorrência ou o pagamento de multa.



No domingo, A TARDE flagrou barcos com poucos coletes salva-vidas