

Travessia do Canal de São Sebastião

Autoria: Leonardo, **SOBRENOME**; Neves

1.Resumo

Este artigo analisa o problema de mobilidade urbana referente a travessia do canal de São Sebastião realizada pelas balsas da (Dersa) - Desenvolvimento Rodoviário S/A. Busca estudar e achar soluções plausíveis para a diminuição das grandes filas de espera para embarcar na balsa, melhorias na logística da Dersa e analisa a viabilidade de uma ponte conectando Ilhabela à São Sebastião.

2.Palavras-chave : Ilhabela1. Ponte2. Travessia3. Fila4. Balsa5.

3.Abstract:

This article analyzes the problem of urban mobility referring to the crossing of the São Sebastião canal carried out by the Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S/A. It seeks to study and find plausible solutions for the reduction of the large waiting lines to embark on the ferry, improvements in logistics Of Dersa and analyzes the feasibility of a bridge connecting Ilhabela to São Sebastião.

4.Keyworld: Ilhabela1. Bridge2. Crossing3. Lines4. Ferry5.

5.Introdução:

O município de Ilhabela localiza-se no litoral norte do estado de São Paulo, Brasil Ele é relativamente pequeno com um uma população estimada de 32.782(IBGE,2016) e uma área da unidade territorial de 247,515 quilômetros quadrados (IBGE,2016). Mas o seu tamanho não tem nada a ver com sua beleza e atração turística, ele é um dos principais destinos turísticos do Brasil, contendo a 9º praia mais bonita do Brasil conhecida como Bonete elegida pelo jornal americano The Guardian (The Guardian ,2009). Para se chegar ao município é preciso atravessar o canal de São Sebastião, embarcando pela balsa da empresa DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A.

O meio de acesso a Ilhabela por via da balsa apresenta diversas limitações, como a gigantesca fila da balsa. Essas filas são geradas por baixa qualidade de manutenção das balsas feitas pela Dersa, falta de balsas, logística e

gerenciamento falho e tecnologias desatualizadas utilizadas no embarque e desembarque de passageiros.

6.Objetivos:

Venho por meio desse trabalho estudar possibilidades plausíveis para o grande problema de mobilidade urbana e suas consequências que cercam Ilhabela e a travessia do canal de São Sebastião.

Estudar a viabilidade de uma ponte ligando São Sebastião e Ilhabela em seu âmbito econômico.

7. Metodologia:

Trata-se de um estudo empírico sobre o transporte por meio de balsas no canal de São Sebastião e a viabilidade de uma ponte para ligar Ilhabela ao continente, para qual foi empregado dados primários do período de 2017 a 2017, e secundários de 2007 a 2017. As estimativas populacionais foram obtidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE,2016) ; os dados sobre o Parque Estadual de Ilhabela do texto “Proteção da fauna em áreas Metropolitana”(Person,2004);os dados primários foram com uma série de entrevistas feitas em Ilhabela com entrevistados que atendem um conhecimento básico e avançado sobre o serviço de travessia oferecido pela Dersa no canal de São Sebastião e um conhecimento geral de Ilhabela e , assim , fazer um levantamento das principais queixas dos usuários da balsa ,definir quais são os problemas técnicos nesse serviço de travessia e a viabilidade de uma ponte. As entrevistas foram recolhidas conforme definido por Mattar (2005).

Observar o estado das balsas, seu funcionamento e analisar possíveis alvos de melhorias.

O canal de São Sebastião tem 25 km de extensão, 2km de largura no ponto mais próximo de Ilhabela – São Sebastião e 7 km no ponto mais longe e a sua profundidade máxima em torno de 40 metros de profundidade (Oliveira ,2007).

8. Resultados:

Através de 30 entrevistas feitas nos dias 19 e 20 de maio de 2017 para os moradores de Ilhabela, foi possível encontrar diversos problemas na travessia.

1. Ao perguntar aos entrevistados se já ficaram impossibilitados de usar a balsa por alguma razão, 18 dentre os 30 entrevistados disseram que já ficaram pelo menos uma vez “preso” em São Sebastião ou em Ilhabela, decorrente da paralização da balsa devido fortes rajadas de vento (ventos com mais de 39 quilômetros por hora. 2. Quando questionados sobre qual seria o maior tempo de permanência na fila da balsa 3 entrevistados responderam 11 horas ou mais de permanência na fila; 5 deles responderam entre 7 a 9 horas de espera; 8 deles responderam entre 6 a 7 horas; 5 responderam 4 horas de espera, 9 disseram que ficaram até 3 horas esperando para entrar na balsa.

Ao analisa o píer atracação das balsas, foi possível perceber que estava em estado bem precário, dificultando o embarque e desembarque das balsas, e assim, aumentando a fila de espera. Foi observado que mesmo com uma fila de mais de 3 horas de espera, apenas 4 balsas estavam em funcionamento, sendo que Dersa conta com 6 balsas que estão prontas para serem usadas na travessia.

Analisando a menor distância entre Ilhabela e São Sebastião, a profundidade do canal e o grande fluxo de navios petroleiros, cargueiros e veleiros foi possível concluir que para a construção de uma ponte ligando esses dois municípios seria necessária uma ponte de mais de 70 metros de altura acima da lamina de água, e 40 metros abaixo delas, totalizando mais de 110 metros de altura. Ela também precisaria ter mais de 2 quilômetros de extensão. Ao comparar o preço para fazer uma obra dessa magnitude e a sua manutenção com o orçamento de Ilhabela, foi possível concluir que a sua construção seria economicamente inviável.

9.Considerações:

Com as entrevistas foi possível verificar o grande problema de mobilidade urbana referente a entrada e saída de Ilhabela. Mesmo a fila da travessia apresentando longas horas de espera, a Dersa ainda opta por não usar todas as suas balsas e assim contribuindo para o aumento de tal.

Pelas observações das técnicas de atracação da balsa, é possível perceber que uma leve mudança para o estilo de atracação em gavetas economizaria muito tempo e seria possível o funcionamento da balsa mesmo com ventos fortes.

As embarcações precisam ser renovadas e revisadas periodicamente, e a empresa que faz isso demanda valores impraticáveis pelo mercado. Além disso, a Dersa tem problemas de logística. Eles não acompanham a demanda hoteleira em Ilhabela para saber qual a necessidade de balsas em operação. Uma integração entre os pedágios da Rodovia Dos Tamoios e a secretaria de turismo de Ilhabela iria permitir à Dersa adequar sua operação conforme a demanda esperada (reservas nos hotéis) e a demanda com 2 horas de antecedência (pedágios). Se utilizar softwares de inteligência artificial, daria contar os carros pelas câmeras e combinar isso com a demanda de balsas necessárias. É uma solução simples e barata, mas que exige que a Dersa saia do comodismo que está presente na maioria das instituições públicas.

Outra solução seria privatizar a travessia a fim de que uma empresa decente vivesse o serviço. Pode-se observar o exemplo da linha amarela no metrô de São Paulo, que é uma linha privatizada e tem um desempenho veementemente superior às outras linhas do metrô. Pois o nível de corrupção é bem menor.

A construção de uma ponte ligando Ilhabela não seria viável por uma série de motivos. Hoje Ilhabela é considerada o Município que mais preservou a Mata Atlântica (Person) em todo o país. Isso devido a várias políticas ambientais municipais. A construção de uma ponte ligando o Município de Ilhabela a São Sebastião causaria de cara um aumento de pessoas a Ilha que por si só já gera impacto.

O impacto começa com o lixo que deixam na Ilha e os habitantes pagamos a conta, visto que o mesmo é transportado por caminhões para um aterro sanitário distante de Ilhabela e viajam mais de 150 km. Hoje temos mais de 30 toneladas de lixo que saem da Ilhabela diariamente isso equivale a um gasto superior a dois milhões de reais por ano. Esse volume dobra na temporada o que é um transtorno. Agora imagine se a Ilha estiver sempre cheia o que vai acontecer com os rastros ambientais que esses turistas vão deixar.

Além do lixo tem a questão do impacto nas Matas. Só de entrar na Mata Atlântica já estamos causando impacto, agora imagine em bandos, as aves e bichos que lá vivem vão migrar, muitas das plantas que são endêmicas vão estar fadado ao desaparecimento.

E por último e não menos importante está o grau de segurança do Município, o número de homicídios e roubos em Caraguatatuba no ano de 2015 foi de 32, em contrapartida Ilhabela foi de três, e acredito que a dificuldade da travessia está entre os responsáveis por esse índice baixo.

Referências:

McOwan, Gavin . Top 10 beaches in Brazil. The **Guardian, London** ,15 de abr. 2009. Disponível em <
<https://www.theguardian.com/travel/2009/apr/15/beach-brazil-top-10>>. Acesso em :18 mai .2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística., 2016. Disponível em <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=352040>>. Acesso em: 20 mai .2017.

Person, Giselda. **Proteção da fauna em áreas Metropolitana**.2004. 2 f. Dissertação (Biologia). Disponível em <http://www.centrodememoria.unicamp.br/sarao/revista28/sarao_ol_texto1.htm>. Acesso em: 20 mai .2017.

Oliveira, Marques. DINÂMICA SAZONAL DAS MASSAS DE ÁGUA NO CANAL DE SÃO SEBASTIÃO (SE BRASIL) DE março DE 2005 A maio DE 2006. 2007. Disponível em:
<<http://www.usp.br/cbm/ctenophora/refs/oliveira&marques2007colacmar>>. Acesso em: 20 mai .2017.

