

Norte-Sul: uma estrada para salvar dois bairros

0 m² mais barato da orla. Compare.

Garante
Construtora
Valorização garantida. Satisfação permanente.
200-4433

Pupa Gatti

Completo, o trecho da Rodovia Norte-Sul que corta o bairro Jardim Camburi tem 3.300 metros de extensão. Mas um terço desta estrada, pouco mais de um quilômetro, anda em compasso de espera para trocar o barro pelo asfalto. Com as obras paralisadas desde dezembro de 1992, as 15 mil famílias do bairro de Fátima – os primeiros moradores a se beneficiarem com a conclusão do trabalho – se armam de paciência e esperança. Quem sabe, um dia, vão poder andar na rua sem tropeçar nos caminhões carregados de pedras, sendo mais comuns os que transportam mármore, granito e combustíveis. E mais: chegar mais cedo no emprego, sair mais tarde da praia e ter a certeza de que o ônibus vai parar na porta da escola do filho.

Mil e poucos metros fazem uma diferença de milhões para muita gente. Há dois anos, o líder comunitário do Bairro de Fátima, Paulo César Gama, já apregoava a solução: “O problema vai ser resolvido quando a Norte-Sul estiver concluída”. O empresário José Maria Vivacqua, dono da Imobiliária Camburi e de boa parte das terras da região, doou ao município de Vitória a área com o terreno onde foi traçada a nova estrada. Com poucas palavras, ele sentenciou: “Esta é a principal estrada



A terraplanagem e aterro foram concluídos no ano passado, quando as obras foram paralisadas por falta de recursos

da para o município de Vitória”, resume. “Todo o tráfego da região vai passar por ali. É um crime o que estão fazendo com a estrada, com a paralisação das obras e a deterioração do que já foi feito. Mas, se houver vontade política, a obra acaba em três meses. Isto é vital para Vitória”, enfatiza. Segundo estudos da Prefeitura Municipal de Vitória, o fluxo de veículos na avenida Fernando Ferrari poderia ser reduzido em até 25%, reduzindo significativamente os assustadores índices de acidentes que ocorrem naquela via.

Sem verbás

Terraplanagem concluída, aterro pronto, desnível acertado, falta drenagem, pavimentação, obras complementares de acesso e sinalização para o trecho ficar pronto. A última estimativa

de custo limitava a obra a aproximadamente R\$ 1 milhão. Um custo insignificante, na opinião de alguns moradores, considerando o que ela representa em termos de ganho para a população da Serra e de Vitória. Quem depende de ônibus, sabe o que é passar pelo Bairro de Fátima de segunda a sexta-feira, entre 16 e 18 horas. Um sufoco.

Para o diretor do DER, engenheiro Mauro Leite Teixeira, “a coisa não evoluiu muito”. Surpreso, confessa que soube através da imprensa “que representantes da Prefeitura de Vitória andaram me procurando interessados em assumir a conclusão da obra. Mas oficialmente não recebi nada”, assegurava ele na semana passada. O Estado, garante, não possui verba para bancar os serviços. O que foi executado até agora, insiste, foi feito com recursos

da Vale do Rio Doce. “Sinalizamos que víamos com simpatia tal atitude e estamos dispostos a procurar a Vale para novos contatos, reconhecendo a importância do trecho para a cidade”, completa Mauro Leite.

Curioso é que existe um convênio assinado entre a Companhia Vale do Rio Doce, Prefeitura Municipal de Vitória e Governo do Estado do Espírito Santo, onde cada um se compromete a pagar um terço da obra total. Ou seja, 33% para cada administração. “O governo tem que nos propor um convênio, nos mesmos moldes do que foi feito na Vila Rubim”, fala Luiz Paulo Velozo Lucas, secretário de Planejamento da Prefeitura de Vitória. “Pela primeira vez um município destinou recursos para o Estado. Estamos dispostos a assumir um tre-

cho da Rodovia Norte-Sul, na medida em que o Governo fizer o restante. A parte mais cara, a terraplanagem, está pronta. Falta só a pavimentação”, garante o secretário.

Orlando Eller, assessor de comunicação da Vale, dá à empresa o papel “de mera repassadora de recursos”. E explica. “A Vale tem o RTRI – Reserva para Desenvolvimento de Regiões Influentes, uma espécie de fundo de reserva que destina recursos para várias áreas sociais, como saúde e saneamento. Houve uma liberação de recursos que foi utilizada em outras áreas. Recentemente, a Vale colocou quase R\$ 4 bilhões nas mãos do Governo para a saúde. Mas a verba, para ser liberada, deve respeitar o projeto de aplicação”, explica.

Parceria

Na implantação do trecho, um terço da obra foi financiada pela CVRD. Grande parte de seus funcionários mora em Carapina e o acesso à Companhia Siderúrgica de Tubarão e ao porto de Tubarão, além das usinas de pelotização, fica assim bem mais fácil. Em abril e agosto do ano passado, o Governo do Estado anunciou a retomada das obras com a liberação de aproximadamente R\$ 800 mil por parte da Vale, na forma de antecipação da receita. Isso acabou não ocorrendo, pois havia impedimento legal por parte do Governo de fazer antecipação da Receita.

O deputado estadual Sérgio Vidigal, morador antigo da Serra, não tem dúvidas. “A obra é muito importante. Vai reduzir a distância entre Bairro de Fátima e Camburi. Hoje, o trânsito passa todo por dentro do bairro. Com a rodovia isso não vai mais acontecer. Está faltando o acesso definitivo que reduzirá os acidentes, a poluição no bairro, melhorando significativamente a qualidade de vida. Os usuários do sistema Transcol, por exemplo, são os primeiros a ganhar. Hoje, tanto quem usa o Terminal de Carapina quanto o Terminal de Laranjeiras se vê às voltas com um trânsito caótico. “Em lugar de pas-

sar por todo o Bairro de Fátima, o ônibus vai descer direto para a Dante Michelini. Vai ser uma economia de, pelo menos, dez minutos”, anota o deputado. “O mais caro já foi feito: a terraplanagem. Agora as prefeituras deveriam fazer uma parceria, pois a estrada facilita até o acesso à Terceira Ponte, beneficiando também o acesso aos balneários da Serra, além do bairro Jardim Camburi, certamente o único com possibilidade de expansão na Capital capixaba”, completa o parlamentar.

Apesar do Código Nacional de Tráfego deixar clara a proibição do tráfego pesado no perímetro urbano, no Bairro de Fátima a lei fica à margem das calçadas. Os casos de atropelamento são frequentes na região. Uma reclamação comum aos que têm filhos nas escolas, refere-se ao itinerário dos ônibus. Nenhuma das linhas que servem ao bairro têm comunicação direta com a Avenida Vitória, onde se localizam os colégios Estadual, Saleasiano e Escola Técnica Federal.

Com a mudança do trânsito na região Norte, a cidade vai ganhar muito mais agilidade, de acordo com técnicos da Secretaria de Transporte. O tráfego de fim de semana, também, quando muitas pessoas se dirigem para as praias de Manguinhos, Jacaraípe e Nova Almeida, vai fluir com muito mais facilidade. O projeto original prevê uma avenida com quatro pistas, duas em cada sentido, com um canteiro gramado no centro, separando as pistas. Outra previsão segura como consequência da conclusão das obras será a expansão natural do bairro de Jardim Camburi para as margens da nova rodovia, numa primeira etapa, e posteriormente, o crescimento do bairro e do vizinho Fátima, até as margens da BR-101 e da pista do aeroporto. Trata-se da última grande área edificável do município de Vitória, que permanece à espera das negociações entre o DER-ES e a Prefeitura de Vitória para a conclusão da ligação entre a Rodovia Norte-Sul e a avenida Dante Michelini, em Camburi.

Foto de Robson Maia