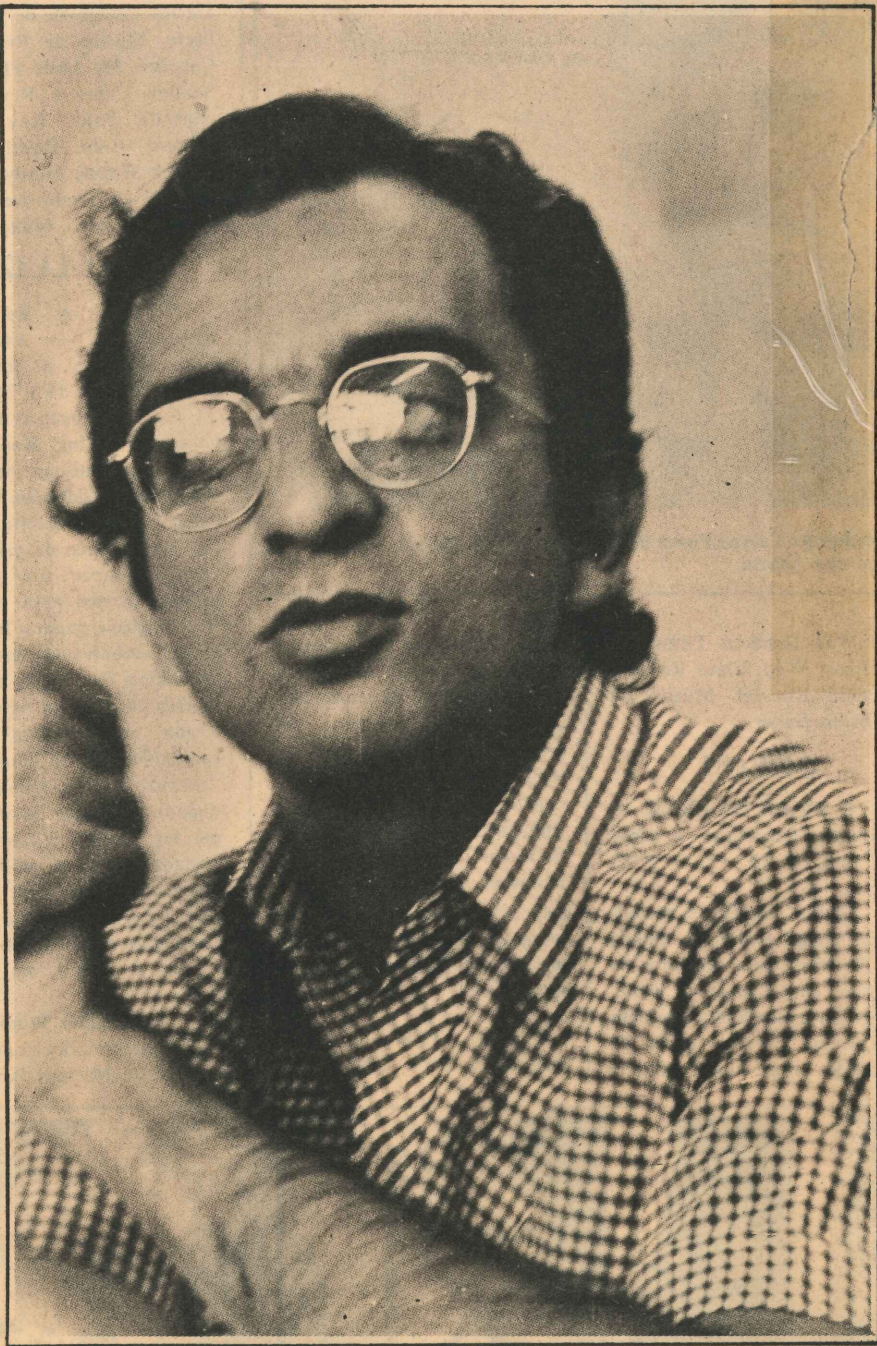


Um técnico capixaba viu na Europa exemplos de infra-estrutura urbana

A convite da Italiimpianti, o diretor-técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi, foi à Europa no mês passado e conta ao repórter Edvaldo dos Anjos o que viu em Taranto, cidade italiana de 150 mil habitantes onde foi implantada uma usina siderúrgica há 12 anos; na Alemanha, Holanda e Suíça, países onde conheceu eficientes sistemas de transporte, problema urbano que afeta enormemente Vitória e Vila Velha, portanto preocupação constante dos técnicos capixabas. Tentando uma comparação, Arlindo diz que, na Itália, os planejadores se preocuparam em criar empregos para os jovens da região que estavam em migração constante para o Norte industrial, enquanto aqui a infra-estrutura terá que ser montada para receber os trabalhadores do interior que serão atraídos pela grande oferta de emprego, o que significa ter os serviços básicos.



Vilaschi: "Senti-me um garoto diante de um autorama"

Taranto, pela Finsider, o mesmo associado do Governo brasileiro no projeto de Tubarão. Essa usina produz atualmente 10 milhões de toneladas por ano, numa linha bastante diversificada e com características apenas semelhantes ao que se pretende implantar em Carapina.

Mas, evidentemente, as realidades são bastante diferentes, como diz Arlindo Vilaschi. Sua viagem teve a vantagem de lhe dar infor-

mações sobre planejamento urbano de infra-estrutura. Segundo explica, de acordo com as informações obtidas junto a técnicos italianos, para evitar a migração de moradores do Sul pobre para o Norte industrial, o Governo da Itália resolveu criar cinco bolsões de emprego na região sulista, um deles em Taranto, com a usina siderúrgica proporcionando 20 mil empregos diretos e mais outro tanto indiretamente, através de indústrias mecânica e de cimento.

Um dos principais planejadores do Governo do Espírito Santo, o diretor-técnico da Fundação Jones dos Santos Neves, Arlindo Vilaschi, fez uma "proveitosa viagem" de estudos pela Europa durante o período de 4 a 24 de janeiro passado. A convite da Italiimpianti, grupo ligado ao Instituto de Reconstrução Industrial do Governo italiano, Arlindo afirma que viajou principalmente para conhecer a repercussão, impacto e consequências da implantação de uma usina siderúrgica há 12 anos no Sul da Itália, na cidade de

Historicamente, por uma questão de segurança contra invasões estrangeiras, as cidades no Sul da Itália foram construídas muito próximas uma da outra, permitindo que o agricultor pudesse cumprir a pé e com segurança o caminho de ida e volta entre casa e trabalho. Dessa forma, próximo a Taranto existem cinco cidades com 20, 25 mil habitantes e que já possuem uma infraestrutura suficiente, pois consolidada através de um longo processo de tempo. O que existe nas cidades, numa região de muita tradição, em matéria de serviços atende a seus moradores, que representam o contingente de mão-de-obra da usina de Taranto. Eis aqui a primeira grande diferença.

A Grande Vitória não conta com a infra-estrutura necessária para receber o número de trabalhadores que serão atraídos pelo futuro projeto da Usina de Tubarão, principalmente a engarrafada capital de Vitória.

Sob o aspecto da poluição industrial e suas consequências sobre a qualidade de vida na região e mesmo o impacto causado na agricultura, Arlindo diz ter sido informado de que não houve problemas. A Usina tem modernos equipamentos antipoluitivos e o grau de poluição não chega a preocupar, segundo afirmou. Considerado o quinto centro siderúrgico da Itália, depois de Gênova, Veneza, Milão e Nápoles, Taranto proporcionou empregos aos milhares de jovens que antes se viam obrigados a abandonar a região. Por isso, diz, a implantação da usina não esvaziou a agricultura tradicional, que continua sendo cultivada pelos pais, enquanto os filhos estão na usina, havendo casos, de acordo com o que soube, de pequenos proprietários que deixam com as mulheres a tarefa de cuidar da agricultura e vão trabalhar também na usina. Arlindo afirma que teve oportunidade de visitar as imediações da indústria e constatar a existência de variadas plantações.

Para situar mais uma diferença de realidades, Arlindo Villaschi cita um dado: em Taranto, a taxa de crescimento anual é de 0,8 % numa tendência de controle que se verifica em quase toda a Europa, o que dá

mais segurança aos planejamentos, enquanto na Grande Vitória esse crescimento é 7,2% ao ano. Como planejar com pouca verba e tanto problemas? — parece se perguntar o diretor-técnico da FJSN.

Em Taranto, que conta com um porto tradicional, a usina está localizada a seis quilômetros do centro e isso não causa nenhum problema à vida da cidade, proporcionando, pelo contrário, muitos empregos, num investimento de dois bilhões de dólares. O único ponto negativo percebido por Arlindo no projeto, admitido pelos próprios italianos, e que poderá servir de subsídio nos planejamentos da Fundação Jones dos Santos e do Governo de uma maneira geral sobre Tubarão, é a criação de um núcleo residencial específico para os técnicos da usina, o que impede sua integração na comunidade, podendo resultar em inadaptação total. Embora reafirme sempre a impossibilidade de se comparar realidades, Arlindo Vilaschi diz que os italianos não deixaram de encontrar dificuldades para a implantação da usina — “no início também tiveram que construir uma ponte nova”, mas que a ênfase principal na preparação da infraestrutura foi dada à circulação dos trabalhadores. Ou seja: milhares de pessoas teriam que diariamente ir e voltar da usina e era preciso pensar muito bem no que isso representava. Aliás, Arlindo afirma que hoje, para os planejadores europeus, o transporte é considerado um dos principais serviços, assim como água e luz, considerando sua presença fundamental e diária na vida das pessoas. O transporte é usado para tudo na vida moderna e isso foi um dos aspectos que mais lhe chamou a atenção durante a viagem.

Arlindo acredita que tudo lhe serviu como experiência. “Conhecimento é processo e os projetos nascem da experiência de cada técnico”. Não é possível, por exemplo, comenta, se exigir que depois dessa viagem já possa imediatamente elaborar um plano de infraestrutura para a implantação da Usina Siderúrgica de Tubarão. “Mas a experiência foi enriquecedora”.

Arlindo visitou, também, em

viagem de estudos, a Alemanha, Suíça e Holanda, além de, por conta própria, França e Inglaterra. No primeiro país, visitou em Hamburgo um programa de cooperação técnica que existe entre os governos alemão e brasileiro (capixaba) e conheceu um integradíssimo sistema de transporte, coordenado por nove empresas de um grupo ligado à prefeitura, incluindo os sistemas ferroviário, aquaviário, metrô e rodoviário. Esse grupo cuida de toda a ação na área do transporte, planeja tudo, inclusive a cobrança de tarifas, que é feito por zonas da cidade, com a compra de bilhetes por região e por tempo. Não existe trocador. Parte-se do princípio, como afirma Arlindo, de que todo mundo é honesto, mas funciona regularmente uma fiscalização que pode surpreender os mais “sabidos”. Arlindo comenta: “Diante de toda aquela eficiência, senti-me um garoto em frente de um autorama”.

Um problema verificado por ele em Hamburgo é a tendência em se criar na periferia parques de estacionamento. Lá também, considerando a eficiência do transporte coletivo, o estacionamento é pago e segue diversos critérios: por hora, por dia, há áreas totalmente proibidas. Apesar do estímulo ao uso do transporte coletivo, Arlindo Vilaschi diz que um número considerável de pessoas continua se utilizando de carros particulares. Em Paris, por exemplo, constatou um grande número de carros particulares no engarrafado trânsito da capital francesa. Chega até, com certo receio, a arriscar uma opinião, com base no que lhe disseram brasileiros residentes em Paris: assim como nós o francês também vê no carro um símbolo de status. Um tema, evidentemente, para ampla discussão.

Na Suíça, conheceu o chamado sistema de metrô de superfície, “espécie de bonde elétrico mais sofisticado, oferecendo toda estabilidade e conforto, principalmente aos passageiros mais idosos”. E na Holanda, Arlindo Vilaschi visitou o sistema aquaviário, que utiliza estreitos canais, sem problemas de marés, mais para fins turísticos. Tudo muito eficiente, constatou Arlindo.