

Detran quer avenida no cais

A construção de uma avenida marginal na área em que atualmente está localizado o Porto de Vitória repercutiu positivamente junto ao diretor do Departamento Estadual de Trânsito, capitão Mário Natali, que afirmou "que além da proposta constituir uma excelente idéia, é também uma das melhores alternativas para o tráfego no Centro da Cidade e em suas vias de acesso ao continente na zona Sul".

A solução foi proposta na última segunda-feira pelo secretário dos Serviços Públicos Especiais, Belmiro Teixeira Pimenta, como um possível meio para desafogar o tráfego no centro da cidade e prevê a construção de uma avenida na área que atualmente é ocupada pelo Porto de Vitória, unindo dessa maneira a avenida Marechal

Mascarenhas de Moraes (Beira Mar) à ponte Florentino Avidos e, futuramente à nova ligação com o continente (ponte Artur Gerhard Santos) que está sendo construída.

A avenida Beira Mar é a redefinição dos sistemas de tráfego de Vitória — frisa Natali — pois, a ligando de início a praia do Suá ao centro da Cidade praticamente com inexistência de sinais, possibilita um escoamento muito rápido de veículos em ambos os sentidos. Isto, além da avenida ser uma das mais panorâmicas na área de Vitória.

Com a construção da marginal os veículos que trafegam no sentido norte-sul teriam acesso direto até a Vila Rubim e, não obstante aqueles carros que se dirigem para o Continente tivessem que suportar ainda alguns problemas, em face da ponte Florentino Avidos carecer de espaço

suficiente para dar vazão ao volume de tráfego atual, principalmente nas horas de rush, com a breve conclusão de nova ligação virão melhoramentos que deverão eliminar praticamente os engarrafamentos que frequentemente ocorrem no local — acrescentou o diretor.

De acordo com Natali, a construção da avenida marginal possibilitaria o desvio do tráfego de carros pequenos e particulares em geral da Jerônimo Monteiro para a referida avenida, que poderia ser dotada de mão dupla. Com a liberação da Jerônimo Monteiro para o tráfego único de veículos de transportes coletivos, a massa humana que se utiliza de tal meio para locomover-se teria um espaço muito, maior no centro da cidade, o que favoreceria imensamente aos pedestres em geral.

A316 801

Seplan rejeita projeto

Se depender da Secretaria do Planejamento, a demolição dos armazéns do Porto de Vitória para dar lugar a uma avenida, visando minorar os problemas de trânsito no Centro da Cidade, isto não se realizará, já que segundo o economista Arlindo Vilashi, "tal assunto não está no rol das prioridades".

Além dos obstáculos de ordem técnica, o economista alegou que a construção da nova via resolveria o problema dos congestionamentos de tráfego apenas temporariamente, já que com o crescimento da cidade, aquela artéria também seria insuficiente para atender à demanda.

Ao mesmo tempo, a Administração do Porto de Vitória classificou como sendo "complexa" a efetivação da idéia, tendo no entanto a classificado como "de bom senso". A APV admite a proposição como merecedora de estudos no futuro, se reais condições para sua efetivação se formarem.

PLANEJAMENTO

Na Secretaria do Planejamento, a informação transmitida por Arlindo Vilashi foi de que nenhum estudo foi feito ainda sobre a desativação, do local onde se encontra instalado, para um outro, com a finalidade de fazer passar ali uma avenida.

Segundo o economista, esta não seria uma solução definitiva para o trânsito, já que o número de automóveis cresce, por exemplo, à razão de 500 unidades mensais na Grande Vitória. Estes dados contam apenas os veículos colocados à venda pelos revendedores locais, não computando os que vêm de outros estados ou do interior.

Assim, a construção da nova via apenas adiará uma tomada de posição efetiva para a solução dos problemas existentes, já que se

saturando no futuro, exigiria uma outra medida de parte do Governo. Arlindo Vilashi, através do estudo por ele coordenado e denominado Grande Vitória: Uma Proposta para Ordenamento Urbano, delineia bem a sua opinião sobre o fato.

No estudo, a proposição para a resolução dos problemas do trânsito adquire outras formas, moldadas principalmente na idéia da construção dos Centros de Animação, que sendo instalados em cada bairro ou região administrativa, dispõem de todos os serviços e do comércio que a população, atualmente, só encontra no Centro da Cidade.

Dessa forma, haveria um desincentivo para que a grande maioria das pessoas fosse até a Cidade e lá utilizasse as vantagens que ela apresenta, como a centralização das lojas, dos cinemas, farmácias, bancos, escolas e toda uma gama de necessidades vivenciais. Isto poderia ser encontrado dentro da própria região habitacional.

Vilashi apontou como um grande obstáculo para a efetivação da nova avenida a inexistência de um local para onde pudesse ser transferido o porto. Isto, além da agravante que ele fará parte do programa governamental de Corredores de Exportação, que escoará parte da produção agrícola e industrial de grande parte do Brasil.

PORTO

Já a Administração do Porto de Vitória, remetando a idéia recentemente avivada pelo secretário dos Serviços Públicos Especiais da construção da nova via, disse que tal plano vem sendo debatido desde o governo de Cristiano Dias Lopes.

Naquela época teria sido emitida uma opinião evidenciando a necessidade de se

realizar um prolongamento da avenida Beira Mar por onde passa hoje o cais do Porto de Vitória. Isso determinaria também uma duplicação daquela artéria e formando uma perimetral ao longo de todo o contorno da ilha.

No governo de Artur Carlos Gerhardt Santos, o projeto Capuaba tomou corpo e começou a ser desenvolvido, ocasionando nova série de debates sobre o assunto. Na época, pretendeu-se prolongar o futuro Porto de Capuaba e levar para o lado de Vila Velha o atual Porto de Vitória.

Atualmente a APV só vê uma possibilidade para a concretização da proposta, que será aberta após a conclusão do superporto de Praia Mole, em Ubu, para onde deverá ser transferido o terminal de descarga da Usiminas, que é instalado em Paul. E seria para aquela área que poderia ser transferido o Porto de Vitória.

A viabilidade desta idéia é, entretanto, coroada de questionamentos, que surgem naturalmente ao se imaginar a transferência de toda uma área portuária para um outro local. Um dos pontos a ser considerado é, sem dúvida o do espaço que seria gasto para nova instalação. Seria a área pretendida do lado de Paul suficiente para acomodar a faixa de quase 800 metros do porto?

Ao mesmo tempo, seria aquele bairro propício à efetivação da idéia? Tais questionamentos levam a um outro, naturalmente relacionado com a desfiguração do Penedo. Se fosse decidida a mudança das instalações e se Paul não servisse como local, o primeiro espaço que poderia ser aberto estaria, sem dúvida, situado nos contrafortes daquela rocha, que por sinal já sofreram os efeitos da dinamitação, para dar lugar ao terminal ferroviário do Porto de Capuaba.

Natali dá apoio à Fundep

"Considerando como primordial o espaço reservado para o ser humano, o Detran tem como prioridade servir ao pedestre e, dessa forma, incentivar, por todos os meios, melhoramentos nos serviços de transportes coletivos". A afirmação é do capitão Mário Natali, diretor do Detran, ao esclarecer, ontem, que o Detran apoiará a medida recentemente tomada pela Fundep, que visa uma intensificação na criação de áreas de estacionamento pago, esperando com isso que grande número de veículos que se utilizam das áreas de livre estacionamento, deixem vazio o centro da cidade.

Quando se tem em mãos estatísticas que afirmam ser de 1,3 pessoa em média, o número de passageiros por cada veículo

particular, estamos em frente de uma realidade lamentável, pois em consequência do comodismo de grande parte de proprietários de veículos, os próprios habitantes estão sendo privados de um espaço vital. Por isso, e também pelas razões econômicas, sou totalmente favorável ao transporte carona, que no Brasil precisa ser urgentemente incrementado, disse o capitão Natali.

Além da criação das novas áreas pagas, a Fundep poderá também criar nos próximos dias o estacionamento progressivo, em que os proprietários de veículos pagam mais, de acordo com o tempo que utilizarem a vaga de estacionamento.

A respeito das valas que a Telest vem

abrindo por toda a cidade, o diretor do Detran esclareceu que "compete ao órgão somente fiscalizar se as obras estão sendo efetuadas com a devida e prévia sinalização, para evitar assim quaisquer transtornos que venham a ocorrer em relação ao trânsito nesses locais".

— Existe todo um planejamento prévio entre o Detran e a Telest, para que qualquer vala seja aberta em Vitória, afirma Natali, "embora a população às vezes tenha que enfrentar alguns problemas em face dos trabalhos que são efetuados em plena rua pela Telest. Mas, de qualquer forma, os serviços que estão sendo feitos atualmente pela Telest deverão servir à população por um grande período de tempo e precisavam ser feitos algum dia".