

① Diário

23 | 6 | 77

AJ11.183

Belmiro quer ordenar o uso do solo

Durante a palestra que proferiu no “Seminário de Desenvolvimento Urbano Integrado”, que se realiza entre as prefeituras que compõem a Grande Vitória, o secretário do Interior e Transportes, Belmiro Teixeira Pimenta, destacou a necessidade de ser adotada uma cuidadosa atenção ao uso do solo, para impedir o parcelamento da terra de forma desarticulada. Belmiro falou sobre “Transporte como fator de Ordenamento e Desenvolvimento Urbano”, na Câmara Municipal de Vitória. Na sua opinião, torna-se necessária a elaboração e implementação de um plano diretor de transporte da aglomeração urbana da Grande Vitória, compatibilizado e integrado organicamente ao planejamento regional. (Leia na página 3).

Grande Vitória terá plano direto de transportes

— É necessária a elaboração e a implementação de um plano-diretor de transportes da Aglomeração Urbana da Grande Vitória, compatibilizado e integrado organicamente ao planejamento regional, disse ontem o secretário do Interior e Transportes, Belmiro Teixeira, ao falar no “Seminário de Desenvolvimento Urbano Integrado”, para os prefeitos da Grande Vitória.

“Transporte como Fator de Ordenamento e Desenvolvimento Urbano” mostrou também que “cuidadosa atenção deve ser dedicada ao uso do solo. Não se deve admitir o parcelamento da terra de forma desarticulada, que representa apenas a satisfação da ganância de alguns”.

Ele responsabilizou o indisciplinado uso do solo como fator de demanda de transportes. “Cada um desses loteamentos assume a função de centro de pressões, a reclamar e exigir serviços públicos que, realizados, acabam por beneficiar os vazios deixados, gerando uma valorização artificialmente provocada. Valorização que não beneficia o poder público e sim uns poucos privilegiados que recebem obras e serviços às custas dos tributos de todos”.

— Pior ainda. O poder público é o agente primeiro da valorização do solo e também sua primeira vítima, quando se vê na contingência de expropriar, a preços de mercado, terras para a execução de outras obras públicas”, considerou o secretário.

A PALESTRA

— Normalmente — considerou — o desenvolvimento das cidades se faz em função da existência de serviços públicos básicos, particularmente do transporte. A maior ocupação do solo ocorre à medida em que se tornam mais fáceis as condições de acesso a uma área.

E continua: “O transporte urbano, além de permitir o deslocamento de passageiros e cargas, condiciona a organização especial de todas as atividades dentro da cidade”.

Segundo ele, “na aglomeração da Grande Vitória observa-se a influência de dois fatores principais responsáveis pela estruturação de seu espaço urbano: a condicionante topográfica e a condicionante de acessibilidade”.

Depois de historiar o crescimento da região, exemplificou o caso da inter-relação acesso viário/ocupação do solo, no processo de conurbação da área da Grande Vitória através da BR-262, como fator de incorporação de áreas de Cariacica, BR-101 Norte, permitindo o preenchimento do vazio entre Vitória e Serra: a antiga linha de bondes Paul-Vila Velha e a Rodovia Carlos Lindenberg, possibilitando a absorção de Vila Velha.

— Ao constatar que a disponibilidade de transporte influencia as decisões dos habitantes urbanos para efeito de localização residencial e de trabalho ou negócios, deve o planejador fixar uma política de transportes que permita o melhor aproveitamento dos recursos naturais, a redução dos custos de produção, enfim, que facilite, de qualquer forma, a movimentação de pessoas e de bens, em relação a tempos e custos de viagens.

Depois dessa consideração, descreveu a disponibilidade do sistema viário da região da Grande Vitória — rodoviário, ferroviário, aeroviário e aquaviário, apresentando as proposições da Fundação Jones dos Santos Neves para sua melhor utilização.

— Não se pode desprezar a infra-estrutura viária já existente. E ela, sem dúvida, recomenda a utilização, por bastante tempo ainda, do ônibus como modalidade principal de transporte coletivo, sem prejuízo da adoção de outras modalidades, como o pré-metrô e, principalmente, o sistema aquaviário.

Considera ainda que “associando-se à racional utilização das vias urbanas com melhor padronização e mais eficiente operação dos ônibus, alcançaremos uma das mais indicadas opções para corredores de transportes de média densidade”.

— Mas a isso ainda deveremos acrescentar uma outra preocupação, sob pena de serem baldados todos os esforços dirigidos para o descongestionamento do transporte de massas! A demanda de transportes é função do uso da terra, uma vez que deste são gerados os fluxos que caracterizam a demanda; para atendê-la são ofertados novos serviços de transportes e melhoradas as condições de acesso a novas áreas. Por sua vez, estas ganham valor e um novo uso de terra se origina, se medidas disciplinadoras não ocorrerem a tempo. Em consequência, a nova facilidade de transporte é imediatamente superada e um nível baixo de serviço decorre daí.