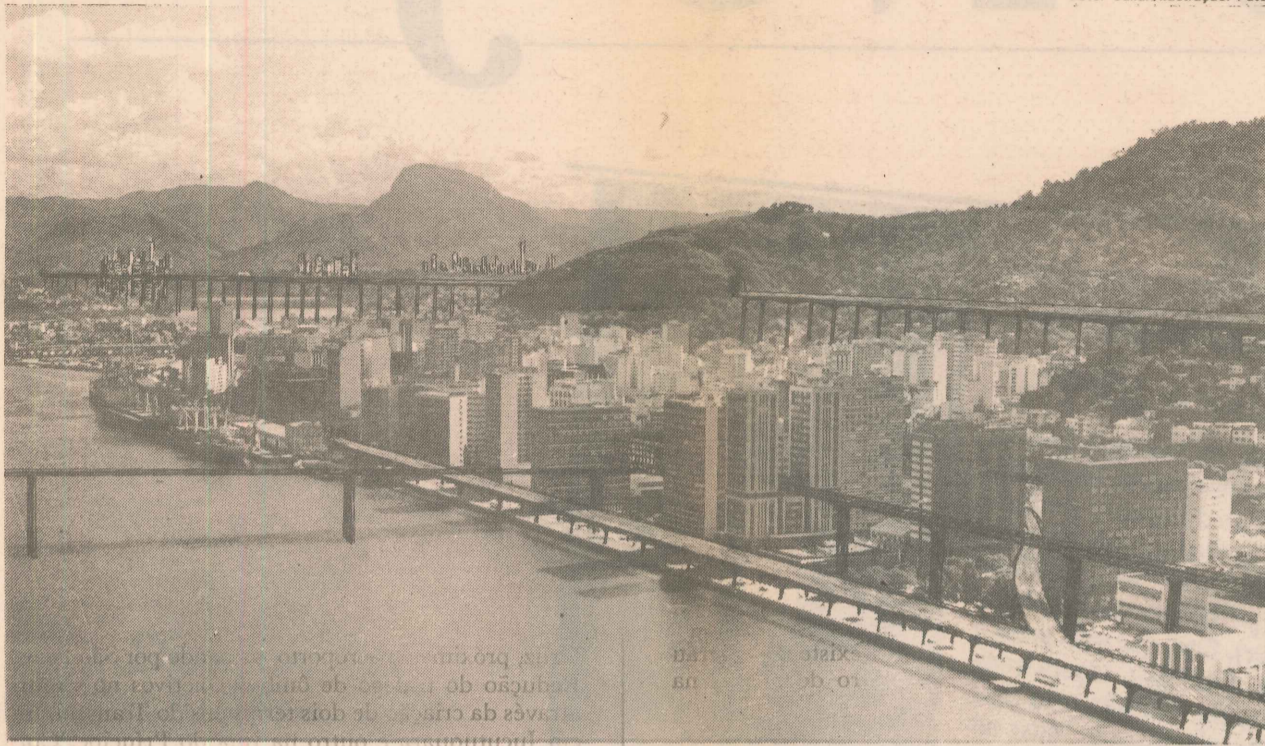


CONGESTIONAMENTO TEM

Foto: Calieri/Ilustração: Peter



Durante 20 anos diversos projetos mirabolantes foram elaborados para descongestionar o Centro de Vitória

Retirada do porto foi cogitada

No início da década de 80 surgiu o projeto de Aglomerados Urbanos (Aglurb) organizado por órgãos governamentais. Durante as discussões chegou-se a discutir a duplicação da avenida Beira Mar com a remoção dos armazéns da Codesa. O projeto acabou caindo no esquecimento.

O ex-secretário de obras do prefeito Carlito Von Schilgen, José Esmeraldo de Freitas, afirma que muitos projetos que hoje parecem faraônicos

amanhã poderão ser considerados essenciais.

Ele acredita por exemplo que os elevados podem ser a solução para o trânsito do centro. Esmeraldo continua sustentando a construção de um deles no trecho que vai dos Correios na avenida Jerônimo Monteiro até a Ilha do Príncipe.

Já o secretário de Planejamento do ex-prefeito Hermes Laranja, Salomão Carasso, acha que a solução para

o tráfego no centro não está no subterrâneo, no ar ou através dos morros, e sim na água.

Ele defende o fortalecimento do Transporte Aquaviário com a criação de linhas de lanchas integradas aos ônibus. "A tecnologia oferece muitos recursos e no futuro poderíamos chegar até à instalação de linhas de lanchas que iriam até a um terminal na praia de Camburi", confia.

Pique é mais intenso às 18 horas

No período de maior tráfego, que vai das 18 às 19 horas, quase mil ônibus das frotas municipal e intermunicipal estão circulando em linhas que passam pelo centro de Vitória. Esse acúmulo de coletivos atrapalha ainda mais o tráfego devido às paradas nos pontos de ônibus.

"Na prática hoje já existem em algumas avenidas principais como a Jerônimo Monteiro, duas faixas para os ônibus: uma central e outra à direita onde param para recolher os passageiros", analisa o secretário de Transportes

da Prefeitura de Vitória, João Batista Canholato.

TERMINAIS

Para reduzir o número de coletivos a prefeitura e o Detran estão estudando a criação de dois terminais para o sistema Transcol: um em Jucutuquara e outro na Ilha do Príncipe.

Com esse sistema o passageiro viria dos bairros em ônibus comuns, saltaria nos terminais e entraria sem pagar nada nos ônibus do Transcol que vem pela Avenida Vitória e pela segunda

ponte.

Os demais ônibus estariam assim proibidos de passar pelo centro da cidade. A supervisora da área de engenharia do Detran, Maria Heloísa Nogueira disse que o projeto ainda vai demorar para sair do papel.

Eduardo Azevedo, diretor de Operações da Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb), que controla o sistema Transcol, disse que ainda não recebeu informações sobre o projeto mas acredita que a princípio ele vai proporcionar mais economia para o usuário.

Acidentes passam de 700 só no primeiro semestre

Só esse ano mais de 700 acidentes foram registrados no centro de Vitória principalmente ao excesso de veículos que trafegam nas ruas e avenidas. Esse número representa 35% do total de acidentes que aconteceram até o mês de maio na capital do Estado.

As causas mais comuns dos acidentes são o desrespeito à margem de segurança entre um veículo e o outro e a mudança brusca de faixa pelos motoristas sem prestar atenção nos outros carros.

Só em maio ocorreram 151 aciden-

tes no centro que vão desde uma simples colisão até ocorrências graves envolvendo vários veículos. Não há registros de mortes porque as estatísticas se misturam com os acidentes que ocorrem na capital de um modo em geral.

O excesso de velocidade também é um fator importante para a ocorrência de acidentes. A lei determina uma velocidade máxima de 60 quilômetros por hora mas segundo os guardas de trânsito é comum motoristas dirigirem a mais de 80 e até 100 km/h nas avenidas Jerônimo Monteiro e Princesa Isabel, as

principais do centro da cidade. Na Presidente Vargas, a velocidade é menor.

Apenas 15 policiais por turno fazem a vigilância do tráfego da capital e o comandante da Companhia de Trânsito da Polícia Militar, Capitão de Angeli, admite que esse número é insuficiente.

"O ideal é que houvesse um guarda em cada cruzamento perigoso mas não disponho de efetivo suficiente", explicou. Ele considera o centro da cidade o local de maior risco para motoristas e pedestres.

"Muitos motoristas acham que apenas ligar a seta (sinal de que o carro vai mudar de direção) significa que têm o direito de mudar de faixa na hora em que bem entendem. Outros dirigem com a dianteira colada na traseira do veículo da frente sem se preocupar com freadas bruscas", explicou.

Túneis, elevados, estações subterrâneas, viadutos, projetados para resolver o afunilamento do tráfego no Centro de Vitória continuam com estudos engavetados, à exceção do Transcol que visa reduzir o fluxo de ônibus

Luciano Rangel

O trânsito do centro de Vitória é um desafio constante para os nervos de pedestres e motoristas além de ser um dos locais onde há cerca de 20 anos ocorre o maior número de acidentes na capital. Nesse período já se pensou em praticamente tudo para tentar solucionar o problema: Túneis nos morros da capital, elevados e viadutos sobre as avenidas e até metrô e estações subterrâneas.

Por falta de dinheiro ou sobra de bom senso as grandes obras acabaram engavetadas mas como o problema do estrangulamento do trânsito no centro da capital persiste, a lembrança de velhos projetos acaba vindo à tona.

Durante a semana o tráfego intenso de veículos, que se deslocam principalmente da Serra em direção aos municípios de Cariacica e Viana revela que o centro de Vitória ainda é o principal corredor de escoamento para automóveis e ônibus.

Apesar da legislação municipal, que impede o tráfego de caminhões pesados pelas ruas do centro da capital, muitos veículos de grande porte desafiam a lei e tulmutuam ainda mais o tráfego.

TÚNEL

Quem, no passado, já teve a chance de solucionar

o problema lamenta que suas idéias não tenham sido aprovadas: "Se o túnel sob o Morro da Fonte Grande (da Televisão) tivesse sido construído quando foi idealizado no início da década de 70 esse problema hoje não existiria", garante Olavo Machado que trabalhou como secretário de obras de 1975 a 1979.

Pelo projeto original o túnel começaria em um trecho próximo ao terminal rodoviário da Ilha do Príncipe e iria desembocar no bairro de Fradinhos próximo à avenida Maruípe. Com o viaduto de acesso, a obra alcançaria uma extensão de quase cinco quilômetros.

"A idéia era boa mas acabou arquivada porque prejudicaria o projeto de construção da terceira ponte que hoje liga os municípios de Vitória a Vila Velha", explicou Olavo.

Outro projeto que ele defendeu como secretário foi a construção de estações subterrâneas sob as praças da cidade. "O procedimento é mais simples do que parece e foi muito utilizado na Europa. Retira-se os monumentos das praças, constrói-se o estacionamento e depois a praça é reconstruída", assinalou.

Sua idéia era fazer estações desse tipo em várias praças da cidade principalmente na cidade alta, próximo à Catedral Metropolitana.



Antonio Moreira

O tráfego de ônibus reduz a margem de segurança

SOLUÇÕES CARAS

Nova rodovia do contorno é saída

Uma nova rodovia fazendo o contorno de Vitória passando por Santo Antônio e pelos bairros de São Pedro e Maria Ortiz, e desembocando próximo ao aeroporto é umas das alternativas que estão sendo estudadas pela Prefeitura Municipal de Vitória para tentar resolver o estrangulamento do trânsito no Centro da capital.

Essa rodovia seria paralela à Serafim Derenzi que é considerada sinuosa demais. Com a nova estrada a prefeitura acredita que os veículos que fazem a rota que vai de Viana e Cariacica até o pólo industrial da Serra teriam uma alternativa mais rápida do que passar pelo Centro.

Os estudos do projeto ainda estão sendo iniciados e o secretário de Planejamento, Fernando Bettarello, informou que não há confirmação

sobre sua viabilidade porque é preciso levar em conta seus custos e o impacto ambiental e habitacional que a nova estrada traria.

Segundo a prefeitura a intenção é reduzir o número de veículos que passam pelo Centro, seguindo a iniciativa criada pela Terceira Ponte que permite aos motoristas irem de Vila Velha à Serra sem passar pela área central.

Bettarello adiantou que não há no momento recursos para realização de obras de grande porte: "Além do mais é preciso pensar no impacto que elevados, pontes e túneis trazem sobre o planejamento urbano e a arquitetura da cidade", explicou.

"No início dos anos 80 chegou-se a comentar até a duplicação da das Mascarenhas de Moraes (Beira-Mar) e Presidente Vargas com a derrubada dos armazéns da Codesa.

Obras desse tipo não podem ser realizadas sem uma grande discussão com a comunidade", advertiu o secretário.

A prioridade são as pequenas obras e entre elas a prefeitura pensa ainda em reforçar a sinalização das ruas e avenidas da capital.

Nas proximidades do Palácio Anchieta o sentido do tráfego vai ser reformulado para permitir que os caminhões que saem do porto façam o retorno imediato em direção à segunda ponte sem ter que fazer o contorno pelas avenidas do Centro como ocorre hoje.

Os pontos de ônibus localizados em frente ao Palácio Anchieta também poderão ser transferidos para uma nova calçada a ser construída em frente aos armazéns da Codesa onde hoje existe um degrau de quase um metro de altura, na calçada.

Garagens verticais são poucas

Nenhum novo prédio garagem foi construído no centro de Vitória nos últimos 10 anos apesar da implantação do Plano Diretor Urbano da capital em 1984. O PDU estabeleceu isenção por 10 anos do Imposto Predial e territorial Urbano (IPTU) e Imposto sobre Serviços (ISS) para os prédios-garagens construídos na área da esplanada capixaba e da Ilha do Príncipe.

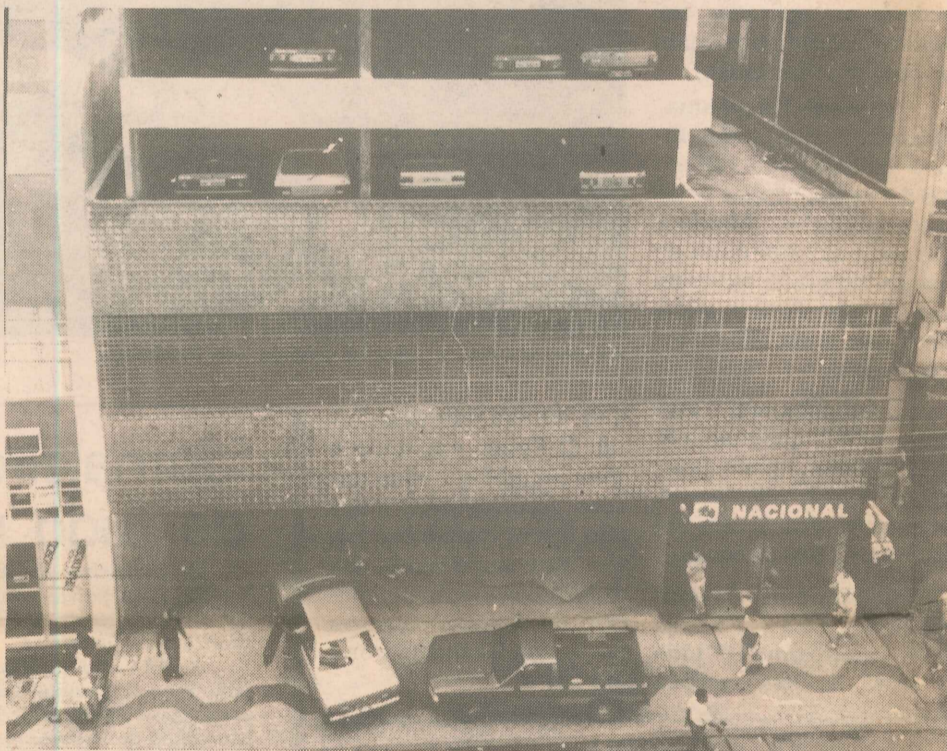
Hoje existem apenas cinco prédios-garagens funcionando no centro de Vitória, com uma capacidade de 1.057 vagas. O grande número de carros estacionados nas ruas da capital reduz o espaço das ruas e dificulta o tráfego.

Os pontos mais saturados pelo grande número de carros estacionados na rua estão localizados principalmente na cidade alta, na área compreendida entre o Tribunal de Justiça, a Assembleia Legislativa o Palácio Anchieta e a Catedral Metropolitana de Vitória.

O único projeto para tentar solucionar o problema são os estacionamentos pagos que criariam 500 vagas rotativas diariamente entre as avenidas Princesa Isabel e Marechal Mascarenhas de Moraes (Beira Mar).

O projeto está tramitando em regime de urgência na Câmara de Vitória e segundo a Secretaria de Planejamento não há empecilhos legais para sua implantação.

A prefeitura tem condições de implantar os estacionamentos até duas semanas após a sua aprovação. Inicialmente o preço do estacionamento seria de Cr\$ 250,00 por hora.



Há 10 anos não são construídos edifícios-garagens no Centro

CADEIRAS FIXAS E GIRATÓRIAS

MÓVEIS P/ESCRITÓRIO NA ILHA TEM

FREEZER PROSDCIMO 355 LITROS
FREEZER PROSDCIMO 450 LITROS

ARQUIVO DE AÇO

VENTILADOR DE TETO COMERCIAL

ESTANTE DE AÇO

ILHA DOS MÓVEIS
Máquinas, Móveis e Acessórios
Av. Alexandre Buaiz, 336 — Ilha do Príncipe —
TEL: 222-8218 E 339-1215

O que já se pensou em fazer no Centro

- Túnel ligando a ilha do príncipe ao bairro de Fradinhos. Pelo projeto os veículos sairiam da Segunda Ponte, pegariam um viaduto, entrariam no túnel escavado no morro da televisão e sairiam na avenida Maruípe. A idéia, concebida no início da década de 70, foi engavetada por falta de verbas.
- Estacionamentos subterrâneos sob as praças do centro da cidade. As praças seriam temporariamente removidas para as escavações e depois dos estacionamentos prontos elas seriam reconstruídas novamente. Também do início dos anos 70 ele foi engavetado por falta de dinheiro.
- Duplicação da Avenida Beira Mar com a remoção dos armazéns do Porto de Vitória. A idéia surgiu durante as discussões do projeto de Aglomerados Urbanos (Aglurb) no início da década de 80 e acabou esquecido.
- Construção de elevados sobre a avenida Jerônimo Monteiro e chegando até a Ilha do Príncipe. Também da década de 80, não foi para a frente por falta de verbas.

O que se pensa em fazer hoje

- Construção de uma nova estrada do contorno ligando o bairro de Santo Antônio à BR-101, em Maria Ortiz, próximo ao aeroporto, passando por São Pedro.
- Redução do tráfego de ônibus coletivos no Centro através da criação de dois terminais do Transcol, um em Jucutuquara e outro na Ilha do Príncipe. Com esse projeto apenas os ônibus do Transcol passariam pelo Centro da capital.

As precauções para o trânsito do Centro

- Dirija defensivamente prestando bastante atenção nos outros veículos.
- Mantenha uma distância segura em relação ao veículo que está na sua frente. Se ele frear bruscamente você terá tempo para desviar-se.
- Não basta dar a seta para passar de uma faixa para outra no trânsito. Veja se a faixa está livre. O motorista que vem atrás pode estar desatento, não perceber seu sinal e provocar acidente.
- A velocidade máxima permitida em áreas urbanas como o Centro da cidade é de 60 quilômetros por hora. Não ultrapasse essa velocidade mesmo que aparentemente as pistas estejam livres.
- Procure esperar 15 minutos após o fim do seu expediente antes de sair à rua com seu carro. Das 18 às 19 horas o Centro fica com suas ruas e avenidas superlotadas e assim você estará colaborando para evitar o engarrafamento.

SENAI

ESPÍRITO SANTO

Centro Técnico de Instrumentação Industrial Arivaldo Fontes CURSO ESPECIAL DE MICROCOMPUTADOR

Período do curso: 24/06 a 09/07/91
Carga horária: 84 horas
Horário: 7h30min - 11h30min/13h30min - 16h30min
Período de Matrícula: 17/06 a 20/06/91

Maiores Informações: Telefone 325.0255, ramal 68.

FINDES
CINDES
SESI
SENAI
IEL/IDEIES

SISTEMA FINDES/CINDES
Mantido e Administrado pelo Empresário