

# Arquiteto quer ruas de Vitória sem automóveis

Al17024

O arquiteto Cesar Tanure Romano vai propor ao Governo do Estado o aproveitamento de um plano que muda radicalmente o comportamento da vida do centro de Vitória. O projeto preconiza a devolução dos espaços da cidade a seus habitantes, mediante a extinção das áreas de estacionamento de veículos, transformação de parte da avenida Jerônimo Monteiro em passeio para os pedestres, transferência do poder político e administrativo do Estado para a periferia da Capital, mudança total na circulação dos veículos, inclusive com a criação de um único corredor de tráfego, utilização de ônibus elétricos para não haver problema de poluição sonora e ambiental e condições necessárias que assegurem às pessoas a utilização de ruas hoje movimentadas sem riscos de atropelamentos.

Ao comentar seu plano de "humanização" de Vitória, o arquiteto parte do princípio de que ela cresceu a tal ponto que seus habitantes perderam o controle do que nela ocorre. Defende também o argumento de que o comportamento atual da cidade "é absurdo", pois os espaços antes reservados exclusivamente aos moradores foram tomados pelos veículos. No seu entender, a população está vivendo momentos de agressividade, não tendo qualquer participação na depredação do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico que ocorre em diferentes pontos da cidade. Cesar Romano propõe a divisão da região em setores, cada qual fiscalizado por grupos comunitários.

## OBJETIVOS

Cesar Romano, ao observar o traçado do sistema viário de Vitória, concluiu que as ruas do centro surgiram para que as pessoas pudessem sair de suas casas e se comunicarem entre si. "Não são ruas projetadas mas sim modeladas". Levando este aspecto em consideração, ele propõe a preservação do local de moradia, do patrimônio cultural, histórico, paisagístico, artístico e arqueológico.

Pensa ele em conseguir descobrir o sentimento cívico e comunitário, e também humanizar as pessoas de modo a que elas possam decidir sobre a construção ou destruição de um imóvel; criar o espírito de vizinhança entre a população, "de modo a acabar com o isolamento nos apartamentos e casas" e melhorar a qualidade de vida com moradores da cidade, dando a eles condições de segurança para circular nas ruas próximas de suas residências sem risco de atropelamentos por veículos.

De acordo com o plano do arquiteto, a região da Esplanada Capixaba deveria ter características de comércio massificado; a Cidade Alta com funções histórica, cultural e religiosa; a Vila Rubim, artesanato, hospitalar e residencial; o Parque Moscoso, educacional e residencial, enquanto que a avenida Jerônimo Monteiro — atualmente o principal eixo de tráfego da cidade — em tradicional ponto de encontro comercial.

Nas vias secundárias de circulação de veículos, Cesar Romano propõe a instalação de lugar para sentar, mesas nas calçadas (fez referência ao Bar Santos, na Vila Rubim), áreas de lazer, pouca circulação de veículos — menos ruído e poluição e mais segurança —, artes nas ruas, exposições culturais, segurança no andar, parar e conversar, teatro livre, mais verde, retirada do asfalto e colocação de paralelepípedos nas ruas.

Preconiza também a divisão da cidade em áreas distintas, onde, em cada uma, haveria grupos de trabalho para pesquisa do acervo cultural, para fazer propostas, discutir, executar e fiscalizar os bens públicos e privados. Ao defender o zoneamento da cidade, Cesar Romano pretende despertar nas pessoas a possibilidade de participação cívica no destino do seu patrimônio ambiental, com a redução do âmbito de suas responsabilidades

atuais para com a cidade. "É preciso despertar nas pessoas que residem e trabalham nestas áreas uma consciência de valorização de sua forma de viver".

Conhecedor dos problemas do trânsito de Vitória, pois já foi diretor do Detran, César Romano é contra as passarelas de pedestres, as quais, na sua opinião, "são mais uma peça nesse processo de desumanização que a cidade está sofrendo". E faz um alerta: "Estão descaracterizando a cidade do que ela teve de mais autêntico. Mas se enganam" — advertiu — "porque essas medidas são sempre paliativas, e nada mais fazem do que prolongar a agonia dos aglomerados urbanos na forma em que eles foram concebidos".

## MUDANÇA TOTAL

Sob o argumento de que seu plano não implica em grandes investimentos, e algumas das proposições feitas poderão ser adotadas por etapas, o arquiteto Cesar Romano aponta a necessidade de completa alteração na circulação dos veículos. Inclusive, em seu trabalho, ele prevê a desativação do Porto de Vitória, e seu aproveitamento como corredor de tráfego, fazendo a ligação entre os extremos sul e norte da cidade.

Dentre as mudanças que propõe, estão a desativação da avenida Jerônimo Monteiro como um dos principais eixos de tráfego. Esta via, na sua opinião, deveria ser destinada exclusivamente aos transeuntes, no trecho compreendido entre os Correios e o hotel Tabajara, ficando a parte restante para a movimentação de veículos em mão dupla até a Esplanada Capixaba.

O plano restringe totalmente as áreas hoje destinadas a estacionamento de veículos, pois, no entender do arquiteto, Vitória tem o privilégio de contar com o sistema aquaviário, que poderá substituir o transporte individual. Da mesma forma, ele propõe que a Cidade Alta não continue sendo área de escoamento do trânsito, mas de utilização quase que exclusiva dos seus habitantes ou visitantes. A rua Gama Rosa, por exemplo, hoje bastante movimentada, teria o fluxo de carros bastante restrito.

Romano defende a criação de um corredor de tráfego, com utilização das avenidas Elias Miguel (na Vila Rubim), Getúlio Vargas e Beira-Mar ("é um absurdo a forma como se vem utilizando esta pista"), no sentido da zona sul para o norte. Para acesso a um trecho da avenida Jerônimo Monteiro, Cidade Alta e a área da rua Sete de Setembro, o arquiteto fez um novo traçado sobre como as vias poderiam ser utilizadas.

Quanto ao tráfego no sentido da zona norte, para a sul, Cesar Romano propõe a utilização das avenidas Princesa Isabel, Governador Bley e um trecho da Getúlio Vargas, em sentido contrário do que é feito atualmente. Dessa forma, o motorista que se dirigisse de Jucutuquara com destino a Vila Velha ou Cariacica não usaria a Jerônimo Monteiro em nenhum momento.

No trajeto da zona norte para a sul, Cesar Romano confessou ter deparado com um único problema para escoamento do tráfego. Assim, propõe a utilização de um trecho da Getúlio Vargas em mão dupla, entre a praça Oito de Setembro e altura da escadaria de acesso ao Palácio Anchieta, onde os veículos tomariam rumo à avenida Florentino Avidos, por onde trafegariam até a avenida Pedro Nolasco, na Vila Rubim, de onde alcançariam a nova pista do aterro da Comdusa, na Ilha do Príncipe, e daí a segunda ponte.

Para utilização desse projeto, Cesar Romano considerou a pequena largura da avenida Getúlio Vargas, no trecho entre os prédios da administração do Porto de Vitória e o das Repartições Públicas, muito estreito para o movimento do trânsito em mão-dupla.