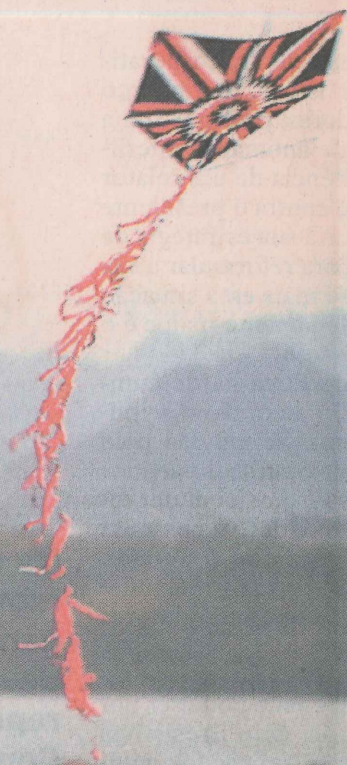


A/20015

PLANEJAMENTO A IDÉIA É EXPANDIR A CIDADE, EVITANDO A CONCENTRAÇÃO EM REGIÕES QUE HOJE JÁ SE ENCONTRAM SATURADAS

O futuro de Vitória passa por São Pedro



BUCOLISMO. A região, que já foi o lixão da cidade, hoje está em expansão. A beleza do local fica por conta da faixa de manguezal preservado. FOTO: CHICO GUEDES

A prefeitura vai direcionar obras no valor de R\$ 150 milhões para a região

ELAINE VIEIRA
evieira@redegazeta.com.br

Passado o início das obras da Fernando Ferrari e da Ponte de Camburi, Vitória vai passar por um novo ciclo de desenvolvimento, que além da melhoria no trânsito vai incentivar investimentos na área que já foi a mais marginalizada da Capital, a Grande São Pedro.

Em agosto, será entregue um

estudo que viabiliza a duplicação da Rodovia Serafim Derenzi, principal acesso a bairros como São Pedro, Ilha das Caieiras, Comdusa, Santos Reis, São José, Santo André, Redenção, Conquista, Nova Palestina e Resistência, e que concentra mais de 7.500 domicílios.

A região, que já foi o lixão da cidade, foi ocupada por cerca de 40 famílias no final da década de 70, passou por trans-

formações e já assiste ao incremento dos pequenos comércios ao longo da rodovia.

“Além de facilitar o fluxo de transportes na região, as obras vão melhorar a qualidade de vida de quem mora lá – facilitando a integração com outras áreas da Capital e gerando empregos – além de possibilitar novos investimentos imobiliários”, destaca o secretário municipal de Desenvolvimento da Cidade, Kléber Frizzera.

Para o consultor imobiliário Moacyr Netto, as obras não vão mudar o perfil da região. “A infra-estrutura vai atrair mais gente das classes C e D.

Grandes loteamentos e até condomínios horizontais devem se instalar nessa área, com conforto e preços acessíveis”.

Segundo Frizzera, esse projeto será o mais complexo investimento da prefeitura. “Serão, em média, R\$ 150 milhões. A estruturação da cidade é importante para que ela possa abrigar os investimentos e as pessoas que estão chegando”.

DINHEIRO. Uma vez concluído o estudo, será elaborado um projeto, para dar início à fase de licitação e captação de recursos para a obra, que deve durar três ou quatro anos.

Kléber acredita que o acesso à região Norte de Vitória estará garantido com o fim das obras de duplicação da Fernando Ferrari e da reforma da Ponte de Camburi.

“Nosso desafio seguinte será a entrada Sul da Capital. Temos que redefinir o traçado entre a Rodoviária e o início da Segunda Ponte, além de regularizar a ocupação da região da Vila Rubim”, cita.

Com esses investimentos, a prefeitura pretende incentivar a utilização de áreas vazias da Capital por investidores privados, para evitar a concentração exagerada nas regiões nobres.

Vitória (ES), domingo
24 de junho de 2007
Editora: **Cintia B. Alves**
calves@redegazeta.com.br
Tel.: 3321-8446

ANÁLISE

Martha Machado Campos

Planejar é preciso

As cidades crescem mais rápido do que os projetos públicos conseguem alcançar. Há 50 anos estamos fazendo adaptações das antigas estruturas, construídas sem planejamento. Essa, aliás, é a palavra de ordem para o poder público quando se fala em obras e em sistemas de transporte. É preciso planejar as obras para que elas absorvam o tráfego futuro, não apenas a demanda de hoje. Temos que investir em boas ciclovias, calçadas, além do transporte coletivo, para diminuir a frota de carros.

Martha Machado Campos é urbanista e professora da Ufes

Empresas já estudam a área para construir

Mesmo antes das obras, um outro bairro pode surgir na região. A empresa paulista Inpar já encaminhou à prefeitura um pedido de aprovação para a construção de 3 mil casas em um loteamento no terreno da desativada Pedreira Rio Doce, com cerca de 900 mil metros quadrados. Para o secretário de Desenvolvimento da Cidade Kléber Frizzera, a área deve abrigar casas de padrão médio. O consultor Moacyr Netto aposta em condomínios fechados, de classe média, em outros terrenos, nos moldes dos de Laranjeiras, Serra.

Reforma rumo ao crescimento

As obras da Rodovia Serafim Derenzi serão mais complexas que a duplicação da Avenida Fernando Ferrari. O desafio é mexer na via sem alterar muito a localização das casas, que são bem próximas às margens da rodovia. Confira:

Para evitar um grande número de desapropriações, a prefeitura vai investir em túneis e elevados. O principal objetivo é diminuir distâncias e eliminar voltas desnecessárias

Entre as hipóteses, estão a construção de túneis cortando a pedra do maciço central para ligar os bairros da região

1 O primeiro, ligaria São Pedro III até a região da Pedreira do Rio Doce

2 Em São Pedro I, também chamado São José, haveria um outro túnel

A região tem alguns pontos críticos para os quais ainda não há alternativas. São eles:

- 1 A saída de Santo Antônio para Cariacica, incluindo a passagem pelo Santuário de Santo Antônio, que forma um gargalo
- 2 O trecho entre Resistência e São Pedro I, por ser muito povoado, com casas e comércio à beira da rodovia
- 3 Entre os pontos mais simples para a duplicação estão a região da Pedreira Rio Doce, que tem muita área livre, e a região da Faesa, onde há um alargamento da via



A Gazeta - Ed. de Arte - Genildo

Rodovia pode desafogar trânsito

A via será uma alternativa para quem transita entre as regiões Norte e Sul da Ilha de Vitória

A nova Serafim Derenzi pode se transformar em uma importante ligação entre as regiões Norte e Sul da Ilha de Vitória e com os municípios de Cariacica e Viana.

Um estudo do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (Nau) da Ufes detectou que, de 2002 a 2006, o fluxo de veículos que se concentrava nas avenidas Fernando Ferrari e Reta da Penha se deslocou para a região Noroeste, ocu-

pando a Avenida Maruípe e a Rodovia Serafim Derenzi.

Para o urbanista André Abe, o potencial é grande, principalmente se a 4ª Ponte – estudada pelo governo estadual para ligar os bairros de Santo Antônio, em Vitória, a Porto de Santana, em Cariacica – for concretizada.

Essa nova via poderia desafogar o trânsito que liga os dois municípios, por onde passam mais de 2.100 veículos/hora.

“Também seria necessário um bom projeto social, para impedir a ocupação dos morros ao redor das entradas da ponte e para garantir a segurança, já que essa nova rota também facilitaria o trânsito de bandidos”, pondera André.

Moradores ainda não foram consultados sobre as obras

Eles temem que os bairros diminuam e que o comércio local seja afetado

Os moradores da região ainda não foram consultados sobre a duplicação da rodovia. Eles temem a desapropriação dos terrenos – muitos sem escritura – e a supervalorização dos imóveis na região.

“Uma investimento desse vai atrair mais construções na região, mas falta infraestrutura para isso. Hoje, só em

Nova Palestina, mais de 40 manilhas jogam esgoto no manguezal”, adiciona o presidente da associação de moradores do bairro, Sebastião Rodrigues.

O maior receio do presidente de São José, Artur Pereira Silva Filho, é a diminuição dos bairros e que a duplicação da rodovia atinja o comércio da região, que se concentra na beira da estrada.

Os moradores já apresentaram a possibilidade de se construir um elevado beirando o manguezal, como via alternativa à Serafim Derenzi. “Não seria necessário aterrar o mangue e também não pre-

cisaríamos mexer na estrutura das casas”, explica Artur.

Para o secretário Kléber Frizzera, essa não é uma alternativa viável. “Queremos deixar o manguezal exclusivamente para o lazer dos moradores. Ao construir uma via lá, estaríamos empurrando o fluxo para áreas que hoje são preservadas, além de criar um deslocamento maior”, analisa.

Para o urbanista e professor da Ufes André Abe, as obras são necessárias, mas “é preciso traçar políticas sociais, para que a especulação não expulse os moradores antigos da região”.

Obras determinam o desenvolvimento das cidades

Com planejamento de eixos viários e urbanos, a prefeitura consegue direcionar a urbanização

O desenvolvimento pelo qual passará a região da Grande São Pedro com a duplicação da Rodovia Serafim Derenzi é muito parecido com o de outras áreas da Região Metropolitana, impulsionadas pelas obras públicas.

“O sistema de transporte, incluindo a malha viária, é um dos principais responsáveis pela configuração dos territó-

rios. Quando optamos por construir avenidas no litoral, estamos empurrando o progresso para essa área. Foi assim que se deu em Vitória, por exemplo”, destaca a arquiteta e professora do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (Nau) da Ufes Martha Machado Campos.

Da mesma forma, as regras de ocupação das prefeituras também são responsáveis pelo desenho da cidade. Basta ver o novo Plano Diretor Urbano (PDU), que favorece o crescimento de determinadas áreas, como Bento Ferreira, em detrimento de outras, já esgotadas, como

Praia do Canto.

Também foram as obras públicas – como os aterros da década de 70, que unificaram as várias praias que hoje formam a Praia do Canto – as responsáveis pela forma como se deu o desenvolvimento de Vitória.

O próprio bairro São Pedro, por onde começou a ocupação da região Noroeste, surgiu com o lançamento do lixo no manguezal promovido pela prefeitura. Foi em cima desse aterro que cerca de 40 famílias instalaram seus barcos e iniciaram a construção do bairro no meio do manguezal.