

Vitória, capital que não saiu do esboço de projeto

Cyro Denaday

Garagens subterrâneas nas praças do centro e um estaleiro naval na metade da praia de Camburi são inviáveis

A19296 Dinah Lopes

Imagine Vitória cortada por bondes e bicicletas. Um túnel ligando o Forte São João a Santo Antônio. Pense ainda numa rua bem no local onde está o Porto de Vitória. Imagine também um imenso aterro com área de lazer junto à avenida Beira-Mar, entre o terminal aquaviário e a ilha da Fumaça.

Esta Vitória existe, só que no papel. Volta dos bondes, ciclovias, aterros, túnel são projetos que nunca saíram das gavetas. Alguns por serem inviáveis, outros por serem absurdos, caso do aterro na Beira-Mar, projetado pelo falecido arquiteto Beбето Viváqua no governo de José Moraes, em meados desta década.

A gritaria dos ecologistas foi tão grande que o projeto ficou na gaveta. O mesmo destino teve a proposta do estaleiro de reparos navais em Camburi, quando o governador do Estado era Arthur Carlos Gerhardt, em meados da década de 70.

Metade da praia seria comprometida com o estaleiro, que atenderia aos navios ancorados nos portos de Tubarão e Vitória. Daquela vez não foram os ecologistas que impediram sua realização. Nem poderiam, era a época da ditadura.

O obstáculo veio do outro lado do Oceano Atlântico. Graças à Revolução dos Cravos, em Portugal, a idéia não saiu do papel. A firma contratada para



Nos lugar dos armazéns do Porto de Vitória haveria ruas e estacionamento.

executá-la era portuguesa e ficou impedida de trabalhar, com a Revolução.

TÚNEL

A construção de um túnel de Fradinhos a Santo Antônio parecia possível para o engenheiro Olavo Machado, ex-secretário de vários prefeitos de Vitória. A proposta era diminuir o fluxo de veículos nas duas únicas artérias do centro. Levantada em meados da década de 70, a idéia esbarrou na falta de recursos.

A transferência do porto de Vitória para a região de Aribiri, em Vila Velha, foi outra tentativa inútil. O ex-prefeito Hermes Laranja, com o apoio do então governador Gérson Camata, chegou a defender a retirada de alguns armazéns, pa-

ra dar lugar à abertura de uma rua, áreas de lazer e estacionamentos. A diretoria do porto embargou o início das obras com uma ação na Justiça.

Outro projeto audacioso de Hermes Laranja foi a construção de garagens subterrâneas no centro. As empresas arca-riam com obras em terrenos municipais e explorariam as garagens durante 20 anos, transferindo-as depois para o município.

O projeto reservou justamente as praças do centro para o empreendimento: João Clímaco, Ubaldo Ramallete, Getúlio Vargas, Misael Pena e Dom Luiz Scortegagna. Resultado: Hermes viu mais uma de suas idéias serem derrotadas, desta vez pela Câmara de Vereadores. O projeto foi arquivado.

Teleférico é viável

A instalação de um teleférico no Morro da Fonte Grande é um dos projetos passíveis de realização, se a PMV conseguir recursos. O órgão já solicitou à bancada federal do PT a articulação de verbas.

São necessários US\$ 450 mil (NCz\$ 1,9521 milhão) para toda a implantação do Pólo Turístico e Ecológico da Fonte Grande. A idéia é fazer da região um parque para lazer, turismo e pesquisa.

O projeto prevê também a construção de: um centro ecológico, um parque de ciências, um museu ecológico, um viveiro de essências nativas e um mirante com restaurante.

A PMV quer criar também um sistema de proteção à fauna e flora, promover o desenvolvimento da pesquisa científica e desenvolver trabalhos de educação conservacionista.

Um dos últimos resquícios de Mata Atlântica no Estado, o Morro da Fonte Grande oferece uma magnífica vista da cidade e abriga animais em extinção: cutias, pacas, preás, tatus, sabiás, juritis, pica-paus, gaviões, beija-flores e outros.

RECURSOS

A falta de recursos é a principal razão para o engavetamento de muitos projetos, alega o secretário de Obras da PMV, Kléber Frizzera. Ele acha estimulante fazer projetos, mesmo que sejam inviabilizados por falta de verbas ou não atenderem à população. "É uma forma de pensar no futuro", resume.

Para o professor do curso de especialização de políticas públicas da Ufes Roberto Garcia Simões, a maioria dos projetos para Vitória tem como lógica a valorização do carro e não do cidadão.

Até o porto, afirma, veio para tornar a cidade efetivamente uma capital, pois estudos finais do século passado indicavam a região de Vila Velha como a mais viável tecnicamente para sua instalação.

Bonde para desobstruir centro

Nem só de carro se locomove o homem. Bicycletas e bondes também podem ser utilizados; mas, por falta de vontade de alguns, nunca saíram do papel para as ruas. Enquanto isto, a maioria da população capixaba espreme-se em ônibus e a minoria usa folgadoamente os carros.

Um professor do curso de especialização de políticas públicas da Ufes, Roberto Garcia Simões, diz que os carros transportam 20% da população e ocupam 80% do espaço. Por isso, de vez em quando, bondes e ciclovias são lembrados mas não passam de projetos de desobstrução do centro.

Na administração de Hermes Laranja, a Prefeitura de Vitória (PMV) chegou a assinar um convênio com a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) para elaborar um projeto preliminar de transporte de massa para a capital, segundo o ex-secretário municipal de planejamento, Salomão Michael Carasso.

A PMV contratou a empresa de consultoria Figueiredo Ferraz, que fez um estudo da demanda na cidade e sugeriu a volta dos bondes. O traçado seria o mesmo das antigas linhas, entre a Praia do Canto, Jucutuquara e Santo Antônio, passando pelo centro.

Mas vieram a crise econômica do País, o empobrecimento dos municípios e a mudança de prefeitos. E a volta dos bondes não passou de uma idéia na cabeça e um projeto na mão — ou

na gaveta. Ficou apenas a lembrança de quem um dia já os viu circular pela cidade.

BICICLETA

As bicycletas também têm tido várias propostas para sua utilização na cidade. A mais recente foi a defesa de implantação de ciclovias pelo Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória, integrante do projeto Aglomerados Urbanos (Aglurb-GV).

O documento foi elaborado por uma equipe de técnicos do Instituto Jones dos Santos Neves em 1987, através de convênio assinado entre o governo do Estado e a EBTU.

Numa pesquisa em 12.500 domicílios da Grande Vitória, ficou evidenciado que apenas 17% dos entrevistados utilizam bicycletas como meio de transporte. As maiores incidências são em Vila Velha (23%) e Serra (22%).

O município de Vitória, apesar de deter 30% do número de bicycletas, tem um dos mais baixos índices de utilização. A explicação está na saturação do sistema viário da cidade, fazendo com que os moradores usem mais os ônibus e os carros.

Na época do estudo a coordenadora do projeto sobre ciclovias, Luciene Maria Esteves Viana, falou da necessidade de implantar espaços e equipamentos para circulação e estacionamento de bicycletas, mostrando que só assim é possível incentivar o uso deste veículo.