

Revitalização da Avenida Iperoig

Ubatuba - SP

Relatório elaborado pela Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura Municipal de Ubatuba – São Paulo em respostas aos questionamentos formulados pelo Conselho Municipal de Turismo (CMT) da Secretaria Municipal de Turismo de Ubatuba. Maio de 2019.

Secretário Municipal:

Antônio César de Lima Abboud

Secretário Adjunto Municipal:

Alanderson Fonseca

Revitalização da Avenida Iperoig

Ubatuba - SP

Ao Conselho Municipal de Turismo (CMT)

Valho-me deste documento para primeiramente cumprimenta-los em nome da Secretaria Municipal de Urbanismo de Ubatuba e em seguida apresentar alguns esclarecimentos aos apontamentos realizados.

Consideramos que Ubatuba deve ser compreendida, apesar de suas diversidades que ultrapassam as da natureza, como única em seus projetos urbanísticos. Para exemplificar não faz sentido algum para nenhum técnico, engenheiro de tráfego ou urbanista o desenho sem racionalidade das vias urbanas que compreendem o eixo turístico das belíssimas orlas por onde a cidade se desenvolveu. Para exemplificar melhor, não existe uma relação lógica funcional e de fluidez entre os duplos sentidos de direção de fluxos com estacionamento de ambos os lados como por exemplo da Avenida Capitão Felipe que permite acesso do trevo de entrada para a orla de Itagua, com largura de leito semelhante a Avenida Iperoig, com um comércio bastante ativo e diversificado que atende à demanda do bairro em relação a Avenida Guarani mais

Apresentamos a seguir trechos do livro Acupuntura Urbana de Jaime Lerner, Arquiteto e Urbanista que participou diretamente dos trabalhos do IPUC (Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba) atuando como Prefeito da cidade, por mais de uma gestão. Recentemente Jaime Lerner foi considerado o segundo mais influente urbanista da atualidade no mundo pela revista americana de planejamento urbano Planetizen.

“Colesterol urbano é o acúmulo, em nossas vias e artérias, do uso excessivo do automóvel”.

O bom colesterol é o uso controlado do carro. E a boa acupuntura é jogar a chave fora por algumas horas”.

Jaime Lerner

estreita (6,50m de largura, sendo 4,00m de leito carroçável e 2,50m de estacionamento) com uma mão única, estacionamento e comércio amplamente diversificado em suas atividades funcionando adequadamente a sua vocação. Da mesma forma não deveria nos parece nada lógico e muito menos funcional ter a Avenida Leovigildo Dias Vieira com seu comércio diversificado, principalmente na atividade gastronômica, bastante ativo com sua mão dupla e estacionamento de ambos os lados, funcionando plenamente bem e a avenida Iperoig com um único sentido de direção de fluxo e uma avenida de largura de 12, 50 m no trecho mais largo e 11,60m em seu trecho mais estreito no decorrer dos seus 680 metros lineares. Percebemos que a avenida Iperoig entrou em processo de decadência e degradação ao descumprir a sua verdadeira história e a sua vocação viária de sempre ter sido mão dupla como as demais vias citadas.

O respeitado urbanista contemporâneo Jan Gehl em seu livro Cidade para as pessoas nos ensina: “Uma característica comum de quase todas as cidades é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratados. Espaço limitado, obstáculos, ruídos, poluição, risco de acidentes e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo.”

Devemos reconsiderar as nossas intenções e não deixar que Ubatuba caminhe na contramão do urbanismo contemporâneo. O aspecto mais importante da revitalização da

“O homem é ator e espectador desse espetáculo diário que é a cidade”.

“ Uma boa acupuntura é ajudar a trazer gente para a rua, criar pontos de encontro e, principalmente, fazer com que cada função catalise bem o encontro entre as pessoas”.

“Quanto mais se entender a cidade, como integração de funções, de renda, de idade, mais encontro, mais vida ela terá”.

Jaime Lerner

avenida Iperoig foi resgatar as pessoas, o glamour do local, sua história, respeitando seu entorno e atores presentes neste trecho tão importante da cidade. O pedestre totalmente valorizado em calçadas acessíveis, travessias elevadas e ciclovia que permitem o passeio e o desfrutar da paisagem deste ambiente que compõe a verdadeira história de Ubatuba, de seus prédios históricos, de seu cruzeiro e sitio natural. “(...) a cidade torna-se viva sempre que mais pessoas sintam-se convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” reafirma o urbanista Jan Gehl.

Depois de quase cinquenta anos de negligencia com a dimensão humana, agora no início do século XXI, temos necessidade urgente e vontade crescente de, mais uma vez criar cidades para as pessoas.

A cidade de Ubatuba possui a possibilidade de criar novas rotas alternativas de acessos em seu desenho urbano hipodamico (ortogonal) e com boas avenidas, além da SP55 / BR 101 com a possibilidade de criar novas alças ou rotatórias de acesso além das existentes e uma perimetral se assim convier. Devemos incrementar as ciclovias de acessos dos bairros mais periféricos ao centro da cidade. Estudarmos novas possibilidades será necessário, é preciso a readequação ou revisão na totalidade do plano de mobilidade urbana que não vigorou. No entanto, Ubatuba não pode perder a possibilidade de trabalhar a escala humana, trabalhar as pessoas, o passeio confortável e seguro em seu eixo turístico junto a orla em seu trecho urbanizado. Devemos permitir sempre a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida (PMR) e pessoas com deficiência (PcD) dentro deste contexto, desta revitalização.

Ainda em seu livro A Cidade para as Pessoas, Jan Gehl contribui em seus ensinamentos aplicado na pratica em diversas cidades que atuou “O fato das pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador”.

Respostas as perguntas encaminhadas em Oficio CMT nº 001/2019 :

- 01) Os lagos previstos no memorial são propícios a criação de larvas. mosquiteiras, sendo que desde 2007 o Aedes Aegypti se tornou endêmico. Qual a razão de inclui-los no projeto?

RESPOSTAS:

O número de mortos em acidentes de automóveis desde 2007 até os dias atuais ultrapassam o número de 487.538 pessoas, nem por isto deixamos de ter a fabricação de veículos automotores. A arquitetura paisagística com o uso de água nada tem de relação com o Aedes Aegypti pois utilizamos água em movimento. A doença transmitida pelo tal mosquito está relacionada diretamente ao item de educação, cultura e cuidados em não permitir criadouros, através de zelos. A arquitetura paisagística não pode deixar de utilizar o elemento água por questões ligadas a falta de zelo e de cidadania.

No entanto não há lago nenhum projetado para as etapas de Iperoig. Na maquete eletrônica que é meramente ilustrativa, elaboradas pelos autores do projeto, aparece um espelho d' água que foi almejado em uma etapa inicial onde se pretendia propor um espaço para desenvolvimento de um equipamento cultural. Este projeto foi abortado por falta de recursos.

Teremos a utilização de uma lamina d' água vertical (com a reutilização de água em movimento) que foi mantida na praça dedicada ao povo indígena, na criação de um cenário visual e auditivo para celebrar a história verdadeira dos cinco caciques de Ubatuba: Cunhambebe, Aimberê, Piaçabuçu, Coaguira e Ararai.

02) Os quiosques de vidro necessitarão de uma zeladoria muito eficiente. Quem o fará? Há espaços para novos contratos se nem fiscais temos suficiente?

RESPOSTA:

Não haverá mais quiosques de vidro, separados. nem tão pouco rua deck.

03) A tamanha quantidade de vidros que será utilizado gera um grande risco de acidentes com aves. Isto está sendo levado em conta?

RESPOSTA:

Não haverá vidros em lugar algum do projeto.

04) Ainda falando dos vidros dos quiosques, não há medos com a possibilidade de depredação de material tão frágil?

RESPOSTA:

Não haverá vidros em lugar algum do projeto.

05) Há previsão de um escoamento eficiente para a água da chuva na ciclovia nova?

RESPOSTA:

A Secretaria de Obras vem acompanhando os trabalhos da construtora responsável pela obra e confirma a inclinação correta para o escoamento de águas pluviais. Percebe-se que com as chuvas fortes que ocorreram não houve acúmulo de águas de chuvas no trecho já executado.

06) Com o excesso de brando (*) mostrado na apresentação, corre-se o risco de se “ferir a vista” com excesso de luminosidade. Há a possibilidade de se integrar as estruturas mais ao azul do mar?

RESPOSTA:

Não entendi muito bem a questão, mas acredito que a pergunta partiu da luminosidade da maquete eletrônica que se baseia na luz do sol, pois ela é executada na luz do dia. Trata-se de uma ilustração, não se deve acreditar em uma maquete que tem por objetivo transmitir um conceito, inicial de um projeto, ou em estudo preliminar. Devemos, no entanto, informar que a avenida receberá iluminação ornamental urbana o que evitará a péssima frequência, a insegurança e o consumo de drogas e vandalismo. Todas as cidades almejam a boa iluminação pública e as iluminações que valorizam os cenários históricos e ambientais. Cabe ressaltar que estamos falando de iluminação urbana, em áreas urbanizadas que hoje estão degradadas em meio a tanta escuridão.

07) Pelo projeto apresentado, existe pouca sombra. Palmeiras variadas são maravilhosas, mas pouco sombreiam. Pediríamos outras plantas de rápido crescimento, especialmente frutíferas e floríferas.

RESPOSTA:

Apesar de poucas espécies serem nativas no local e com a presença de várias espécies exóticas, incluindo coqueiros da Bahia, Chapéu de sol, Flamboyant e outras, tivemos o cuidado de não retirar nenhuma espécie do ambiente. Apenas duas serão relocadas. A ciclovia deverá “serpentejar” no local cumprindo o seu papel de passeio e contemplação de todas as belezas do entorno de Iperoig.

Foram propostos Jerivás no canteiro central, por ser nativo e para marcar verticalmente, formando uma perspectiva na extensão da avenida.

Não há impedimento algum de plantarmos espécies frutíferas para atrair pássaros (pitangueiras, Cambuci, acerola, araçá que são espécies nativas de restinga) e de floradas formando alamedas ao longo do jardim já composto de Iperoig, só não poderá ocorrer no canteiro central que também deverá ter a posteriori forrações previstas com floradas e folhagens.

08) Havia sido nos dito que a 1ª fase da obra não mexeria com a rua, ou qualquer mudança de mão. Seria apenas para alterações da ciclovia e calçada da praia. No entanto, fala-se agora em se mexer nas mãos da avenida Iperoig também. Perguntamos: Já há verba para quais fases da obra? O que realmente engloba a 1ª e a 2ª fase?

RESPOSTA:

Há verbas para as duas fases, sendo a primeira referente ao DADETUR 2017 e a segunda referente ao DADETUR 2018

Compreendem a Etapa 01:

- ✓ Ciclovia,
- ✓ Calçada para Pedestres com espaços amplos para convívios,
- ✓ Iluminação da orla,
- ✓ Iluminação do canteiro central com lâmpadas de led's
- ✓ Paisagismo canteiro central.

Etapa 02:

- ✓ Alteração do espaço dos artesãos (marquise em reelaboração)
- ✓ Espaço para o povo indígena com memorial histórico aos cinco caciques, onde os historiadores irão contar a verdadeira história de cada um deles. (local da atual cobertura e instalações precárias da feira dos artesãos).
- ✓ Revitalização e valorização do Cruzeiro com iluminação cênica.
- ✓ Revitalização do Farol
- ✓ Reformulação do desenho da praça de eventos (piso)
- ✓ Melhorias ao playground (API) e ATI (academia para idosos)

- 09) Vamos ter obra durante a temporada?
Qual é o prazo de entrega de obras atual?

RESPOSTA:

Esta informação está diretamente ligada a Secretaria Municipal de Obras e depende das medições para pagamentos que são enviadas aos técnicos do DADETUR. Apesar do cronograma físico financeiro estar em pleno andamento, todos possuem a nítida certeza que a obra da primeira etapa não deverá ultrapassar ou coincidir com a temporada, juntamente com a sequência da segunda etapa. Reforçamos que uma revitalização deste porte possui um controle maior da Secretaria de Obras, de seus engenheiros e dos técnicos do DADETUR, tudo devidamente documentado pelo convênio estabelecido com o Governo do Estado de São Paulo (ex: cronogramas, etc).

- 10) A engenheira de trânsito que fez o laudo endossando o projeto da avenida Iperoig esteve no município para realizar o trabalho? Ou fez a distância? Se afirmativo, quando esteve no Município? Realizou medições de fluxo, contagens, etc. Onde estão os números?

RESPOSTA:

Normalmente, um profissional responde por seus atos e por suas responsabilidades técnicas, perguntas como estas pode gerar questionamentos e dúvidas sobre a habilidade e competências do profissional envolvido e



Avenida Iperoig, sua história e o sentido em mão dupla.

Fotos Odaury Carneiro



Odaury Carneiro
Revitalização da Avenida Iperoig - documentação da obra

até mesmo de seu caráter ao tratar do assunto com tão pouco zelo e a distância. O Laudo ou um contra laudo técnico deve ser elaborado por **convicção** adquirido através da análise e pelos conhecimentos técnicos adquiridos. Esta dúvida deverá ser encaminhada ao profissional que confeccionou o laudo ou contra laudo apresentado que poderá tomar as devidas medidas de defesa de seu trabalho questionado, inclusive judicialmente se assim achar conveniente.

Por fim, finalizo que entendemos que a avenida Iperoig e todos os seus edifícios e equipamentos históricos tombados presentes no entorno imediato, seus cenários naturais devem também ser apreciado e analisado sobre os olhares dos pedestres, dos ciclistas, também dos estacionamentos, do ordenamento de uso e despoluições visuais.

11) A que benefícios fiscais se refere a engenheira em seu laudo conclusivo?

RESPOSTA:

Normalmente, as pessoas podem apresentar soluções, ou estudos de casos como formas de ilustrações de um pensamento, de uma ideia ou de um modelo para trazer evidencias em seu teor técnico que de maneira alguma deve trabalhar com suposições ou invenções. A Engenheira que apresentou o laudo ou contra laudo, provavelmente assim quis demonstrar pois alguns municípios poderiam gerar incentivos fiscais para aqueles que melhorassem suas instalações com acessibilidade, tipologias, códigos de posturas, atividades sócio culturais, etc. No entanto este tipo de incentivo fiscais ou benefícios nos municípios do Brasil precisariam ser muito bem justificados, não são proibidos, mas precisam ser demonstrados de onde sairiam tais recursos para uma ação de incentivo ou benefícios fiscais.

Reforço que estamos interpretando a lógica do texto referente ao laudo da engenheira de trafego que assina com o seu CREA a autenticidade do documento. Acredito que este questionamento poderá ser realizado para autora do laudo ou contra laudo.

12) A Engenheira não se manifesta em relação ao canteiro central, o que parece no laudo do Engenheiro Horácio Figueira como inadequado (pequeno o suficiente para não abrigar com segurança um carrinho de bebê ou uma bicicleta). Qual a largura do canteiro central?

RESPOSTA:

Informamos que a proposta é para o ordenamento espacial, algo que hoje nada consta na avenida, principalmente no que tange a travessia segura dos pedestres (incluindo as pessoas com deficiência - PcD e as pessoas com mobilidade reduzida PMR). Desta forma a travessia será realizada em faixas de pedestres específicas ao longo de toda a avenida, elevadas o que significa estar no mesmo nível do canteiro central nestes trechos seguros e confortáveis para a travessia de pedestres. As larguras do canteiro central totalizam 1.80m incluindo suas sarjetas de 0.30 de segurança ou calhas para onde houver a passagem de água (drenagem pluvial) das faixas elevadas e 1.20m para o paisagismo. Os canteiros receberam paisagismo com forrações e gramados, além da iluminação pública adequada em LED e os nativos jerivás para demarcar uma perspectiva (marco vertical) adequada para o cenário urbano.

13) Na iminência da volta da mão dupla, no sentido Itagua – Perequê, haverá conversão a esquerda permitida em quais ruas? Com semáforo? Em quantos estágios? Lembrando que no pré-projeto apresentado, havia um canteiro central contínuo que não permitia conversões a esquerda, inclusive na Avenida Conceição, que dá acesso a Santa Casa isso foi mudado?

Informamos que no urbanismo moderno e contemporâneo, aprendemos dia a dia através das literaturas e com os estudos de casos que avenidas ou vias que possuem muitas interrupções prejudicam a fluidez dos veículos, das pessoas, bicicletas e demais modais possíveis. São conflitantes. Não é de se estranhar que a cidade de Brasília, cidade projetada e construída para os automóveis, não possuam esquinas e os cruzamentos são grandes retornos. É óbvio que a Avenida Iperoig possui um movimento e uma escala muito menor em suas dimensões, apenas 680 metros, trata-se de uma avenida importante e de um eixo turístico. Esta avenida não tem intenção alguma de grande fluidez de automóveis velozes, de grandes veículos, não será jamais um eixo expresso e sim voltada a escala das pessoas, distantes do que propunha as cidades modernistas criadas nos anos 50. Quando maior as avenidas em suas dimensões, maiores serão as quantidades de automóveis e congestionamentos, não adianta somente alargar, porque jamais serão atingidos bons resultados para a escala humana e o término de imensos congestionamentos.

Sobre questão da Santa Casa informamos que as maiorias dos casos de trajetos de uma ambulância não transitam na própria orla a partir da Leovigildo, o que não significa que não possa ocorrer uma necessidade de urgência, neste caso, quando houver, será permitido um dispositivo de acesso conforme outros advindos de outras ruas nos dias atuais, para acessar a Santa Casa. Nada será alterado, pois a cidade de Ubatuba possui leis que regulamentam os percursos de emergência independente de alguns sentidos de trânsitos. Nos dias atuais os maiores fluxos de chegada a Santa Casa são advindos das vias paralelas, coletoras como por exemplo a Avenida Rio Grande do Sul.

Sobre outros aspectos, cabe a verificação e entendimento com o projeto encaminhado em anexo realizado com as sinalizações. Será preciso ter a vontade de compreender o projeto e de entender de fato que nada será alterado, apenas ordenado em favor dos humanos e suas escalas de convívio, boas compras e passeios a pé. Haverá um único semáforo com apenas dois estágios, verificar projeto.

14) No projeto que foi apresentado primeiramente pelo senhor Abboud, são previstas duas faixas de tráfego para cada lado, com cinco metros para abrigar as duas faixas. Resulta, portanto, 2,50 m para cada faixa que segundo o engenheiro Horácio Figueira só é utilizado em situações extremas em interseções semaforizadas com tráfego congestionado de forma permanente. Porque vamos reconstruir uma avenida forçando uma mão dupla onde a faixa de tráfego terá uma medida que colocará nossa população em risco, aumentando o número de acidentes e mortes?

RESPOSTA:

Esta pergunta não demonstra conhecimento técnico em sua formulação de questão pois de maneira quase afirmativa manifestam conclusões em seus conceitos, independente de um equívoco, antes mesmo da própria resposta. Esta exemplificado no próprio percurso das próprias orlas de Ubatuba que as mesmas possuem situações idênticas as provocadas pela pergunta no que tange os sentidos da avenida Iperoig. São de certas maneiras confusas porque ora são mão duplas, ora são mão únicas e com larguras diferentes e fluxos também. Carros em alta velocidades após percorrer determinados trechos em busca de vagas, tornam

violentes as possibilidades de atropelamentos, riscos de acidentes e mortes como menciona a pergunta de aspectos duvidosos em sua formulação. A avenida Iperoig é extremamente perigosa para a travessia de pedestres, aliás estes não são sequer pensados corretamente no traçado que previu calçadas largas, mas não garantiu segurança de travessias e bom convívio como nos períodos que a avenida já foi mão dupla. Devemos ressaltar que a avenida Iperoig nasceu mão dupla e assim permaneceu nos seus glamoures históricos de boa frequência. Ubatuba assim como as demais cidades devem repensar urgentemente suas vagas de estacionamentos e promover o incentivo das implantações de estacionamentos mesmo que particulares para que os automóveis sejam literalmente guardados e que os pedestres ganhem as calçadas.

Sobre a questão da largura, o próprio engenheiro apontou a possibilidade pois são cinco metros em que em alguns pontos poderá pode permitir a ultrapassagem segura com o uso dos 2,50m. O leito carroçável possui cinco metros para cada sentido de mão ou trajeto.

Se houver a divisão em 2,50m cabe informar de modo análogo que seria permitido para cada sentido de rua que dois automóveis de passeio de maiores portes, pudessem abrir as duas portas e trafegassem um ao lado do outro, totalizando quatro automóveis, dois de cada lado com todas as portas abertas. Algo não imaginável e impossível de ocorrer, valendo apenas como exemplificação dos fatos. Há segurança nos percursos normais dos automóveis, não será permitido de forma alguma grande velocidade. Caminhões e grandes veículos de carga e descarga não devem e nem teriam o porquê de transitar na Avenida Iperoig, apenas em horários específicos para carga e descarga a ser devidamente regulamentado e fiscalizado pela Secretaria de Segurança e Transito do Município. A cidade deve ordenar seu funcionamento e permitir o melhor uso dos pedestres e ciclistas em suas orlas e percursos turísticos nos trechos urbanizados juntos as praias e ao centro histórico.

- 15) A largura da faixa não permitiria a criação de eventual faixa de espera para conversão a esquerda, com segurança. Com isto, todos os veículos

quando não encontrarem vaga para estacionar no trecho desejado seriam obrigados a andar a avenida Iperoig para retornar ao ponto desejado e caso também não encontrem vagas, acabarão desistindo de procurar o que tenderá a levar os clientes para outros lugares para consumir, indo contra o objetivo do projeto de reurbanização. Parece adequada a mudança?

RESPOSTA:

Esta pergunta é uma descrição exata do que hoje já ocorre na avenida Iperoig, onde o motorista deve seguir toda a Avenida paralela, ou seja a avenida Salvador Correia sentido Itaguá para retornar pela Avenida Guarani na busca de uma vaga. Ora, senhores, queremos ordenar os fluxos sem tirar nem pôr, mas permitindo que as pessoas atravessem em faixas elevadas, que o automóvel ande com velocidade reduzida e que os fluxos permitam que as pessoas se vejam e passei pelos prédios históricos de Ubatuba. Já dizia a arquiteta modernista Lina Bo Bardi: “Não vamos mudar nada, mas vamos mudar tudo” quando se tratar da escala humana, apenas isto. Foi criado um ótimo estacionamento que garantem as vagas existentes na avenida Iperoig nos dias atuais.

Não existem conversões apontadas, pois estamos em uma avenida de pequena extensão e com bons acessos, como sempre foi. Verificar o projeto em anexo.

- 16) O engenheiro H. Figueira afirma com todas as letras que a alteração da mão única para mão dupla não é recomendada pois vai aumentar a probabilidade de gerar situações de riscos e acidentes, indo inclusive contra os resultados positivos conforme o INFOSIGA, no período de 2015 a agosto de 2-17. Parece adequada a mudança.

RESPOSTA:

O engenheiro de trafego contratado por empresários, membros do Conselho de Turismo apresentou um determinado laudo técnico, por sua vez, a Secretaria de Turismo do Município de Ubatuba naquele mesmo período, também resolveu averiguar os fatos e apresentou um contra laudo. Elaborado por uma também engenheira de trafego, ambos com as mesmas competências,

atitudes e habilidades. O projeto que apresentamos possui um aspecto que amplia as condicionantes, além do tráfego de automóveis, pois mais uma vez afirmamos que queremos trabalhar com a escala humana, com o ordenamento do fluxo, respeitando o entorno histórico. O automóvel não deve ser estimulado a circular em alta velocidade, pois isto não define fluidez. As vidas quanto mais largas forem construídas, mais automóveis ela terá, as compras acontecem quando as pessoas andam a pé, é preciso o convívio de pessoas principalmente em um cenário histórico e natural que a cidade de Ubatuba possui neste sítio urbano.

A engenharia de tráfego devem dialogar entre laudos e contra laudos e atender as necessidade das demandas de cidade para as pessoas, chega de pensar apenas para o automóvel. A mudança é adequada e Ubatuba não deve andar na contramão do urbanismo mundial contemporâneo.

Sabemos o que estamos propondo, pois trata-se de uma revitalização. Não fomos nós que criamos a Avenida Iperoig com seu sentido em duas mãos, ela já nasceu assim.

- 17) A Avenida já enfrenta diversos problemas de alagamento em alguns trechos, devido à ineficiente rede coletora de águas pluviais, que só existe uma das margens da Avenida. A construção de um canteiro central acabaria represando a água em um dos lados da via, fazendo com que fosse necessário construir uma outra galeria ou alguma outra solução.

RESPOSTA:

Esta pergunta deverá ser direcionada a Secretaria de obras, o projeto prevê em suas justificativas que seja efetuada todos os trabalhos referentes a drenagem pluvial. A avenida já possui boa parte desta drenagem executada como aponta a própria questão. Os engenheiros responsáveis e a construtora poderão responder com maior precisão pela execução da obra. O canteiro central também contribui para a drenagem do local em dias de chuvas, já que não possuirá pavimentos em sua totalidade.

- 18) A entrada principal para o centro da cidade é feita pela Av. Professor Thomaz Galhardo. Grande parte dos veículos que segue esta via pretende acessar a populosa praia do Perequê-açu acessando a Av. Iperoig em seu sentido único à esquerda. Na eventual volta da mão dupla, haverá uma possibilidade de conversão à esquerda para quem vem da via Thomaz Galhardo, ou o motorista será obrigado a virar à direita e ir até a Rua Liberdade se utilizar da rotatória para seguir ao Perequê-açu?

RESPOSTA:

Sim haverá a possibilidade conforme demonstrada em projeto, trata-se de um semáforo de dois estágios um para os dois sentidos da Iperoig e outro para o acesso da Professor Thomaz Galhardo. Com ordenamento e segurança para o pedestre atravessar e os automóveis tomarem as direções desejadas conforme já explicada em questão anterior.

- 19) Estão cientes de que o conselho não aprovou a volta da mão dupla em hipótese nenhuma? Aprovou apenas o pré-projeto por celeridade, onde a Prefeitura assumiu o compromisso de manda-lo de volta para o Conselho para aprova-lo definitivamente no futuro, algo que não aconteceu.

RESPOSTA:

Salvo melhor juízo, pelo nosso entendimento, a atribuição do Conselho Municipal de Turismo é apenas a aprovação **do assunto** que sera destinado a verba do DADETUR, até mesmo porque entre o momento do projeto e da sua execução poderá haver diversas modificações, inclusive por solicitações do próprio DADETUR. Assim sendo, seria impossível apresentar um projeto definitivo no momento almejado, pois temos prazos técnicos para conceber e detalhar o mesmo