

Luiz Carlos Menezes

É engenheiro, empresário e conselheiro do PDU de Vitória

/// A Terceira Ponte dispõe de uma plataforma de concreto com largura suficiente para comportar seis faixas de tráfego urbano sem alargamento

Travessia estressante

A travessia da Terceira Ponte, mais do que o exercício do direito de ir e vir, constitui hoje uma imprescindível necessidade diária de uma grande parte da população de Vila Velha. Uma população obrigada a enfrentar, na ida e volta do trabalho, os insuportáveis engarrafamentos diários na ponte e seus acessos. São quase 200 mil pessoas sofrendo o transtorno e o estresse decorrentes desse problema e esperando ansiosamente por uma solução. A opção por outro trajeto, através da Rodovia Lindenberg e Segunda Ponte mostra-se ainda pior, pois esta ponte também apresenta grandes engarrafamentos diários.

Nesses últimos 20 anos, como engenheiro e estudioso da mobilidade urbana, tenho contribuído, de forma espontânea, com propostas para melhoria do tráfego. Várias dessas propostas foram aceitas e implantadas. No início do ano passado, diante do vertiginoso aumento do tráfego na Terceira Ponte, fiz um estudo para dotá-la de seis faixas de tráfego.

Constatee que a ponte foi projetada dentro dos padrões adotados nas autoestradas – que permitem altas velocidades – e, por isso, dispõe de uma

plataforma de concreto com largura suficiente para comportar seis faixas de tráfego urbano, em condições similares às da Reta da Penha. Este estudo, que entreguei ao governo do Estado, consiste basicamente na substituição da mediana e do guarda-corpo de concreto por proteções metálicas (para se ganhar espaço) e a redução das faixas de tráfego para as larguras adotadas em vias urbanas. Uma obra de execução rápida, de baixo custo, com menos transtorno para os usuários e que contempla também uma proteção lateral com 1,80m de altura para evitar suicídios. Teríamos as mesmas condições da Ponte Rio-Niterói que, recentemente, passou de seis para oito faixas sem alargamento da ponte. Assim, a meu ver, não faz sentido a alternativa de cinco faixas, conforme divulgado pelo governo.

Anos atrás, apresentei também o estudo de uma alternativa viária para a Praça do Cauê, na qual procurei conciliar a evidente necessidade de uma ligação direta para a ponte com a revitalização daquele logradouro, hoje desprezado. Consiste em uma suave elevação da pista ao cruzar a praça e o redesenho daquele espaço público, criando-se duas novas praças interligadas através de uma passagem de pedestres sob a pista elevada. A área cedida para a pista seria recuperada com a ocupação das ruas do entorno pelas novas praças. Uma solução similar – e com um bom resultado – pode ser vista no acesso à ponte de Guarapari, no bairro Muquiçaba.