

Mobilidade urbana

Limitada entre os morros e o mar, Vitória dispõe de uma rede viária difícil de ser expandida. Não fossem iniciativas como os aterros da Av. Beira-Mar (1951) e da Enseada do Suá (1971), obras que possibilitaram a mais importante expansão do sistema viário da capital, a cidade já teria parado. Transcorrido mais de meio século da construção da Av. Beira-Mar, e, após o seu prosseguimento pela Enseada do Suá, nenhuma outra medida consistente foi adotada em favor do tráfego de Vitória. Salvo o alargamento de algumas vias já existentes e a construção da Ponte Ayrton Senna, o sistema viário permanece praticamente o mesmo. E de lá para cá, o crescimento da frota de veículos superou todas as projeções.

Recentemente, com a falta de vagas para veículos na Praia do Canto, a prefeitura propôs a implantação do estacionamento rotativo. A avaliação desta medida nos remete a uma reflexão acerca desse bairro. Urbanisticamente bem concebido, com ruas largas e um traçado simples e funcional, foi planejado por Saturnino de Brito, um engenheiro que soube enxergar muito além do seu tempo. E o que aconteceu com a Praia do Canto ao longo dos anos? Lamentavelmente, o plano urbanístico original foi muito violado.

A principal vantagem do bairro – ruas largas com capacidade de absorver o aumento progressivo do tráfego – foi anulada com uma profusão de obstruções no sistema viário: proliferação de rotatórias, estreitamento dos cruzamentos (para aumento desnecessário das calçadas) e uma infinidade de canteiros e canteirinhos inúteis; tudo isso servindo para complicar e emperrar ainda mais o trânsito. Saturnino

de Brito estaria certamente decepcionado.

A Praia do Canto, por ser um bairro bem planejado, funcionaria muito melhor se tivessem respeitado o seu projeto original e, simplesmente, adotado o sentido único de tráfego. A mão única, que prevalece em cidades do mundo inteiro, traria grandes vantagens para todos, moradores, comerciantes, motoristas e pedestres: maior fluidez para o tráfego; eliminação dos condenáveis semáforos de três tempos, represadores de tráfego, que só existem em razão da mão dupla (para permitir a conversão à esquerda) e um perigo para o pedestre; e, ainda, condições favoráveis para a criação de mais vagas a 45 graus, possibilitando o adiamento do rotativo.

O município da Serra, ao optar pelo assessoramento do renomado urbanista Jaime Lerner e ao decidir pela mudança para mão única na Avenida Central de Laranjeiras, partiu na frente com relação à mobilidade. Vitória, além do aquaviário, corredores para ônibus, VLT – que vão demorar – precisa de soluções urgentes, simples e de baixo custo, como fez Curitiba, que extinguiu a mão dupla e é um exemplo de funcionalidade.

A adoção da mão única na Praia do Canto serviria de modelo para outras regiões da cidade, com ganhos para toda a coletividade. A capital não pode mais se curvar diante de motoristas inconformados em contornar um quarteirão, impedindo a melhoria do tráfego. Vitória não pode continuar na contramão da mobilidade urbana.

■ ■ Luiz Carlos Menezes é engenheiro, empresário e conselheiro do PDU de Vitória.