

## Arlindo Villaschi

É professor de Economia na Ufes

/// O crescimento acelerado e a dinâmica social da Grande Vitória indicam que seriam necessários novos exercícios políticos em nome da qualidade da metrópole

# Afeto e efetividade

Pensar e agir sobre uma realidade urbana comum a cinco municípios fazem parte da agenda política e técnica capixaba desde os anos 1960. São exemplo a constituição da Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória no governado Dias Lopes; e da Fundação Jones dos Santos Neves pelo governador Elcio Álvares.

Daí um processo de pensar técnico com apoio político voltado para a constituição de uma Grande Vitória que se preparava para hospedar uma intensa industrialização e dinamização de serviços. E que também buscava assegurar qualidade de vida para quem nela morasse e trabalhasse. Estudos e projetos foram preparados com o objetivo de valorizar a dimensão humana e cultural no processo de crescimento acelerado de Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana. Isso, tendo como pano de fundo que o todo metropolitano era maior que a soma das partes municipais.

Dentre esses estudos e projetos, destaque para o Plano Diretor de Vitória (PDU) e o que traçou linhas gerais para o sistema integrado de transportes de passageiros (PAITT). Concebidos em

suas linhas gerais no final dos anos 1970, o PDU tinha como objetivo maior ordenar o crescimento da capital. O PAITT buscava facilitar a circulação de pessoas entre os cinco municípios e como diretriz maior instrumentalizar a desconcentração de serviços por espaços nos municípios vizinhos à capital.

O crescimento acelerado e a dinâmica social da Grande Vitória nessas últimas quatro décadas indicam que seriam oportunos e necessários novos exercícios políticos e técnicos de se pensar e agir em nome da qualidade da metrópole capixaba. Qualidade de vida que se expressa na forma e no conteúdo como a cidade facilita a interação entre pessoas; suas relações com as paisagens natural e construída; a mobilidade delas em percursos casa-trabalho-estudo-lazer etc.

A busca de contemplar essas e outras dimensões de urbanidade dispensa obras de alto custo. Por isso, a crise fiscal pela qual passam União, Estados e municípios deve ser evitada como desculpa pela falta de ação. Ampliar e renovar espaços públicos que facilitam o convívio social e a circulação de pessoas podem ser de baixo custo. Além de custarem pouco, praças, calçadas, cicloviárias, faixas exclusivas para ônibus e táxis, por exemplo, têm impacto rápido na qualidade de vida das pessoas e tornam a cidade mais afetiva socialmente e efetiva economicamente.

Afeto social e efetividade econômica alcançáveis com projetos simples.