

Vitória

PMS	FMLF	GERIN
BIBLIOTECA		
Jornal	A TARDE	
Data	14/07/03	
Caderno	PÁGINA	
2002	7	
Seção		
Assunto	Baixo	

Corredor da Vitória pede passagem

Engarrafamentos são o maior problema da histórica área, marco da arquitetura do final do século XIX em Salvador

MARY WEINSTEIN

“A Vitória é linda, adoro essa rua. Mas, está sempre engarrafada. O problema é que o tempo todo tem carro entrando ou saindo de cada edifício. Ó praí ó!”, aponta Lucinha Mascarenhas, coreógrafa, que mora na Graça, e teve que assistir, em ponto morto, a um Hillux da Toyota aguardar um portão eletrônico ser aberto, já no começo da avenida.

Sem pressa, o possante carro preto saiu da posição atravessada na pista e deslizou para dentro de um edifício cheio de esquadrias de alumínio, vidro fumê e tudo o que os decoradores gostam de colocar em suas criações hoje em dia. Através da janela fechada do carro, um cachorro de raça verificava a cena bizarra – coisa de novela. Irritou-se Lucinha, reolocando em movimento seu Fiat Uno, para alguns metros depois ter que esperar novamente que a mesma manobra fosse feita por outro morador de outro prédio. Atrás dela, uma fila de carros acompanhava o ritmo lento imposto a quem resolve passar pelo Corredor (até parece ser chamada assim por ironia).

O adensamento demográfico apenas reforça a proposta de dar um tempo para a Vitória. E um espaço, também. O bairro surgiu a partir da expansão urbana do final do século XIX, assim como em outras metrópoles, como Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, dentre outras. Para contar a história de todas elas sobrou unicamente o trecho que liga o Campo Grande à Graça e à Ladeira da Barra, em Salvador.

As casas sanitárias eram um novo estilo, europeu com certeza, em contraponto às que permaneceram no Pelourinho e adjacências. A Vitória e a Graça

foram povoadas, especialmente, depois de um surto de cólera. O testemunho dessa época, no caso da Vitória, mereceu notificação de tombamento, finalmente liberada pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), no mês passado, depois de cinco anos de pedida e esperada pelo Sinarq (Sindicato dos Arquitetos e Urbanistas).

Esse tempo gasto em considerações sobre a instrução do processo foi o suficiente para que pelo menos uma dezena de novos empreendimentos de prédios residenciais fossem concretizados ou conseguissem alvarás para serem edificadas.

TRÂNSITO – “Para aumentar a densidade de ocupação, a infraestrutura disponível, particularmente a viária, tem que ser repensada. A Vitória concentra um grande número de centros educacionais e culturais – escolas, teatros e museus. É um corredor bastante complexo. Isso gera muito trânsito. O fato de você densificar tem que ser avaliado do ponto de vista de todas as demandas”, explica Ana Fernandes, diretora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia.

“Jogar 40 domicílios na área da Vitória e Graça é complicado porque ali tem problemas de tráfego, de estrutura. Cada vez que se verticaliza ali, os problemas são multiplicados”, diz Eugênio de Ávila Lins, professor da Faculdade de Arquitetura da Ufba. “A Vitória está saturada”, resume Luiz Antônio Fernandes, professor da mesma escola, referindo-se ao número de equipamentos e edifícios já instalados.

“Esses prédios têm até seis vagas na garagem. Não vejo o problema de engarrafamento na



Edifício Morada dos Cardeais encontra saída para engarrafamento pela Avenida Contorno

Vitória, só quando tem festa de 2 de Julho, Carnaval. É um local com qualidade de vida excepcional pra se morar”, diverge o arquiteto Ivan Smarceviski, acostumado a assinar projetos para prédios luxuosos da iniciativa privada na área.

Além de centros culturais, a Vitória tem três hotéis, duas farmácias, três estacionamentos, uma escola pública e outra privada, uma faculdade, armazéns, salões de beleza, dentre outros pontos comerciais. O Instituto de Cultura Brasil-Alemanha (Icba) e o Museu Geológico, onde também funciona um ci-

nema, têm estacionamento próprio. O Acbeu, não, assim como o Museu Carlos Costa Pinto e o Museu de Arte da Bahia.

PRATELEIRAS – A perceptível expansão na atual Vitória foi elevada em prateleiras. Está no alto de espigões enfileirados proporcionando aos que moram nela uma vida em outro nível. Os moradores da Vitória são, em sua maioria, donos de veículos. Não ficam obrigados a andar a pé e a tropeçar nas pedras portuguesas descaixadas e esquecidas nos passeios, as quais acabam desconcentrando o pobre pedestre

de fruir a beleza das árvores e dos casarões centenários que margeiam a avenida. Os mais observadores percebem que para solucionar problemas tão elementares bastava bater o martelo (nas pedras) e limpar a área.

As árvores deixaram de ser molestadas desde que a Coelba colocou uma rede elétrica de proteção não vulnerável a galhos que interrompiam o fornecimento de energia. Os casarões também estão prestes a serem definitivamente protegidos pelas especificações do tombamento.

Quem só anda de carro também não vê o lixo largado e pro-

curado avidamente por catadores famintos. Mas, sente os buracos no asfalto. Os contrastes na rua onde o metro quadrado é um dos mais caros da cidade são inevitavelmente enfatizados ao se ouvir dos pedintes “um auxílio pelo amor de Deus pra um café”.

Também é frequente que os pedestres tenham que apressar ou retardar o passo para não colidir ou ser atropelado pelos carros que entram ou saem das garagens sem verificar se o caminho está livre. Os motoristas, às vezes, parecem nem perceber que o passeio é público, ao contrário de seus apartamentos e garagens, e que é preciso ter cuidado e atenção na hora de passar por cima dele antes de ganhar o asfalto. A preferencial nos passeios é de quem anda a pé, dizem o senso comum e as leis de trânsito.

APARTAMENTOS – Ao todo na Vitória existem 47 edifícios. Na margem do lado da encosta, estão 33 deles. Os mais antigos, como o Maísa, com mais de 50 anos, oferece, a cada um dos seus 13 apartamentos, duas vagas de garagem. O Queen Elisabeth tem 20 apartamentos e o número de vagas para cada um deles varia. Já o Federico Fellini, recentemente concluído, reserva quatro vagas para cada um dos apartamentos, um por andar.

O Morada dos Cardeais, liberado para ser construído no ano passado, quando a notificação de tombamento continuava parada no Departamento de Proteção (Deprot) do Iphan em Brasília, conseguiu permissão para construir um acesso pela Avenida Contorno, e já começou a fazer uma política de boa vizinhança com quem mora por lá. Distribuiu cestas básicas e pretende criar projetos sociais para a comunidade.