

Porto Alegre, de dezembro de 2009

À Empresa Pública de Transporte e Circulação

A comunidade de moradores e comerciantes da Avenida Desembargador André da Rocha vem reconhecer sucessivos acertos da EPTC com respeito à circulação de automóveis em nossa rua. A última mudança realizada, liberação de estacionamento em áreas anteriormente proibidas, entretanto, nos tem causado muitos transtornos. A nosso ver, aumentou em muito o risco de acidentes, entre outras desvantagens. Em alguns casos é tão patente esse último aspecto que podemos dizer: se o risco duplicou, as cautelas dos usuários triplicaram, única explicação para não ocorrerem acidentes a todo momento. Os relatos de “quase isso, quase aquilo” não param de crescer. É hora de prevenção, pedimos.

Em linhas gerais, solicitamos o retorno à situação de estacionamento anterior à última mudança. É a solução mais simples, a mais testada e seguramente a melhor. Reconhecemos a competência da EPTC em assuntos de circulação, porém resulta-lhe muito mais difícil apreender certos aspectos sociais mais sutis, peculiaridades topográficas apenas aparentemente irrelevantes, detalhes às vezes imperceptíveis até a moradores e usuários da via urbana que se estuda. Em nosso caso, vamos relatá-los minuciosamente, para fundamentar com o máximo de critério nosso pedido. Embora reconheçamos o trabalho da EPTC, de sua administração atual, seus dirigentes responsáveis certamente levam em conta que medidas anteriormente tomadas tinham também seus fundamentos, seus propósitos. É impossível colocar todas as vantagens numa só decisão, sabemos. Nesse território, tudo é uma acomodação de vantagens e prejuízos. Alguém aproveitou-se da liberação do estacionamento? Não duvidamos. Mas quantos? Em qual medida? Acarretando quais riscos adicionais? O novo quadro de risco-benefício efetivamente vale a pena? O comparativo “dano social a moradores e comerciantes” versus benefício a “estacionadores” de fato recomenda a mudança?

FUNDAMENTOS

1) RISCOS À INTEGRIDADE FÍSICA E À VIDA HUMANAS

O edifício Solar San Raphael tem frente para a praça Raul Pilla, mas o portão de sua garagem abre-se para a Avenida Desembargador André da Rocha, lado ímpar. A garagem tem 46 boxes. Esses boxes mantêm ocupação plena, uma vez que o edifício tem 74 economias e apenas 46 vagas na garagem. O movimento de entrada e saída de automóveis é intenso. Antes, a parada e o estacionamento junto à calçada entre o portão da garagem e a Avenida João Pessoa, lado ímpar da Des. André da Rocha, eram proibidos. E por uma razão de segurança profundamente justificável: a visão dos motoristas que saíam da garagem com seus automóveis ficava livre dos obstáculos que constituem carros, e sobretudo caminhões, parados naquela área. Havia infratores a essa norma? Sim. Infratores eventuais, a maioria condutores de automóveis. Agora a ocupação é praticamente perene. Camionetas e caminhões passaram também a estacionar por longos períodos ali, impedindo mais ainda a visão. As potenciais vítimas dessa mudança sempre serão, com maior probabilidade, os “motoqueiros”. Isso a EPTC bem pode imaginar. Até que o motorista de um automóvel, saindo da garagem do edifício, possa enxergar algo, o “bico” do carro já quase atravessou a rua: as pistas da Desembargador André da Rocha são estreitas. Não só motocicletas, mas automóveis também costumam fazer a curva, vindos da Salgado Filho ou da Duque de Caxias, entrando na João Pessoa, e dobrando à direita na André da Rocha, em velocidade já de risco, uma vez que a descida forte favorece naturalmente a rapidez. O ímpeto

de “aproveitar o sinal” agrava a situação, especialmente quando não há pedestres à espera de atravessar a rua pela faixa de segurança.

O relevo da microrregião é outro aspecto interessante. Entre o trecho da avenida Osvaldo Aranha (quase ninguém sabe que ali é Osvaldo Aranha) defronte à praça Argentina e a saída da garagem do edifício, há um “calombo” acentuado: o olhar bate no “morro”, exagerando um pouco a situação. Os automóveis, e especialmente as motos, surgem de repente no alto do “calombo”, muitas vezes “aproveitando” o sinal. A situação, diríamos, é permanentemente grávida de dramas. Os moradores do edifício alertam uns aos outros: baixe o vidro e capriche no ouvido, avance com o bico do carro milímetro a milímetro.

A possibilidade de um “motoqueiro” derrapar e cair da moto, sem mesmo colidir com um automóvel que sai da garagem, tomado só pelo receio de isso vir a acontecer, vendo o “bico” do carro avançar, avançar, mesmo que lentamente, já é muito grande. Ensaio disso ocorrem muito frequentemente. Ainda bem que todos, até agora, incruentos. A EPTC precisaria reconhecer que essas manobras de “navegação por ouvido”, de orientação por sonar, fazendo de cada motorista que sai da garagem do edifício um verdadeiro piloto de submarino, têm severas limitações de eficácia na prática: os ruídos na região são variados e provenientes de muitas direções. É compreensível que a audição dos motoristas se confunda. Pedimos circulação baseada na visão. Pedimos o retorno à situação de relativa segurança que tínhamos antes. O espaço para estacionamento de escassamente dois automóveis justificaria o risco acentuado e repetido para tantos cidadãos? Por que apenas outrora a prevenção dos riscos à integridade física, à vida dos cidadãos, era prioritária em relação ao direito de estacionar? Por que agora reverte-se essa precedência de valores? Precisamos meditar muito, EPTC e cidadãos, sobre esse câmbio. Não pedimos conforto ou privilégios para os moradores do edifício Solar San Raphael. Antes de tudo, pedimos proteção à vida de todos aqueles que fazem uso de motocicletas, seja para trabalhar, seja para divertir-se. Se a colisão, naquele local, é entre automóveis, muito transtorno pode desencadear-se, mas a vida e a integridade dos corpos dos condutores envolvidos certamente estarão mais protegidas. Acontecendo acidentes, poderá vir a ser fácil apurar responsabilidades, em processos adequados: as polícias técnicas e os tribunais estão aí para isso. Impossível, entretanto, sempre será ressuscitar falecidos, indenizar à altura a perda de uma só vida humana, fazer rebrotar membros mutilados, recuperar a visão de olhos vazados e assim por diante. Por quais razões, de interesse público, cautelas que já houve deixariam de ser válidas agora?

2) DANOS SOCIAIS

A Avenida Desembargador André da Rocha, especialmente em seu lado ímpar, é uma via essencialmente comercial. Há uma livraria no 49, uma padaria no 65, uma lan-house no 71, uma lavanderia no 77, uma lancheria no 117, um hotel no 131, um cabeleireiro no 143, uma copiadora no 161, uma papelaria no 167, um revendedor de água mineral no 175, um restaurante no 187 além de outros pequenos empreendedores, costureiras (duas), barbeiro, oficina de consertos de eletrodomésticos e aparelhos eletrônicos etc. Todos térreos. A maioria dependendo fortemente do recebimento de compras trazidas por caminhões, furgões, vans, e do envio de seus produtos também por esse tipo de veículos. A mudança do regime de estacionamento na Des. André da Rocha provocou um “desequilíbrio ecológico” surpreendente. O caminhão do gás, o entregador de bebidas, o entregador de farinha para a padaria, o “estacionador irregular que atrapalhava menos por ocasião de suas compras”, foram surpreendidos, da noite para o dia, com problemas inteiramente insuperáveis. Quem vinha de automóvel até a padaria (ou passava de automóvel por ali), por exemplo, parava uns minutinhos na área de parada permitida mas estacionamento proibido, esperava o(a) companheiro(a) ao

lado fazer compras rápidas, e logo partia. Agora há uma barreira de carros legalmente estacionados, permanentemente erguida entre o cliente e a padaria. A propagação dos danos assume aspectos curiosos e imprevistos. Como alternativa à impossibilidade de aproximar-se da padaria, motoristas compradores param seus carros, frequentemente, à frente do portão da garagem do edifício. Isso cria não só problemas aos moradores que querem sair de automóvel (há pelo menos seis médicos morando no edifício, um deles obstetra e o outro cirurgião geral, a todo momento sendo chamados às pressas; um automóvel bloqueando a saída da garagem pode ter implicações sérias à vida de alguém, nesses casos); o bloqueio do portão da garagem também atrapalha o fluxo de veículos na André da Rocha, quando os motoristas moradores do edifício necessitam guardar seus carros de volta em seus boxes. Diante da impossibilidade de entrar em suas garagens, esses moradores são forçados a ficar esperando pela retirada do veículo bloqueador ou a tomarem a decisão de desistir de guardar seus carros naquele momento. Enquanto isso a fila de carros na André da Rocha vai aumentando. A única solução disponível é fazer uma longa volta pelo centro da cidade, para não criar problemas ao trânsito mais ainda (e também para fugir de protestos nem sempre educados, por parte dos demais motoristas que esperam a solução do impasse). Relembramos: a pista da André da Rocha, lado ímpar, é bem estreita. Dois automóveis paralelos obstruem-na integralmente. E não é só o problema da padaria ou o da livraria. Táxis, automóveis particulares, todos usam a saída da garagem como único ponto disponível para embarque e desembarque de passageiros: na prática não há outra escolha. É proibido isso? Sim. Não deveria ser desse modo, pela lei escrita, mas é precisamente assim que as coisas se dão na prática. O planejamento da circulação deveria encarar a desejabilidade da obediência às leis mas também a realidade das infrações inevitáveis. Por sabedoria, a norma não deveria praticamente impelir o cidadão à sua infração. Desses aspectos todos citados é de que é feito o mundo real. As perdas de clientes da padaria, da livraria, as dificuldades dos entregadores, seriam irrelevantes perante os ganhos dos “estacionadores”? Especialmente quando há ruas laterais apropriadas ao estacionamento, além de uma grande quantidade de garagens privadas cobrando preços mais acessíveis que as do centro da cidade? Gostaríamos de discutir aspectos sociais com a EPTC, fatores que ultrapassam o transporte e a circulação: vida e sustento das pessoas. Os comerciantes da André da Rocha não têm o poderio econômico dos conglomerados de shopping centers, para construir grandiosos pátios de estacionamento. Planejam seus negócios, investiram ali, tendo em vista uma realidade que lhes parecia imune a mudanças tão radicais.

3) PELO MENOS

Reivindicamos, pelo menos, a proibição de estacionamento na Desembargador André da Rocha, lado ímpar, entre a João Pessoa e o portão da garagem do Edifício Solar San Raphael (melhor seria proibição de parada e de estacionamento) e o estabelecimento de uma área de carga e descarga englobando ininterruptamente a totalidade da frente da Livraria Espírita (número 49) e a totalidade da frente da Padaria Big Bem (número 65). A comunidade espera tais medidas por parte da EPTC, com urgência, para minorar riscos à vida humana, bem como prejuízos econômicos previsíveis de materializar-se no período das festas de Natal e do Ano Novo.