

Os equívocos da Barra



Cristina Aragón

Arquiteta e analista de transporte e trânsito

Impactada com a indignação de um mestre em patrimônio histórico, que declarou não suportar mais conviver com as mudanças implantadas na Barra, soube que a prefeitura pretende "resolver" o problema do bairro construindo estacionamento mediante desapropriação.

Segundo divulgado, a inspiração do projeto tem base nas ideias do genial arquiteto Jan Gehl, cujo trabalho transformou ambientes hostis voltados para automóveis em locais cheios de vida e valorizados. Algumas questões no projeto Barra, a meu ver, passam longe do que recomendaria o professor Gehl. Uma delas é que não houve participação da comunidade local, seja na área de moradia, na de comércio ou na de serviços. O Estatuto da Cidade obriga a participação da sociedade nos projetos urbanos, cujos processos diferem bastante de apresentações de power point e computação gráfica em megareuniões.

O transporte público foi relegado ao que "sobrou" das intervenções, vide ruas Afonso Celso e Miguel Burnier. Pontos de ônibus e calçadas são caóticos e inóspitos aos pedestres. Dá a impressão que houve uma preocupação em "higienizar" a orla marítima, com a eliminação dos coletivos que ali trafegavam. Não existiu o estudo de impacto de vizinhança (EIV), que deveria ter acontecido durante a elaboração do projeto e precedido a realização das obras, resultando na bancarrota de várias atividades comerciais e de serviços e na insatisfação dos moradores. Não houve oferecimento de alternativas referentes às restrições de estacionamento. Os sistemas ciclovitários também não foram tratados de forma adequada. A oferta de mobiliário urbano e de vegetação é pobre e ineficiente.

Se aberto o diálogo com moradores e comerciantes da região, poderia ser repensada a possibilidade da volta do trânsito de passagem na avenida Oceânica, em uma faixa, incluindo ônibus, permitindo o estacionamento em um

dos lados. A Afonso Celso, caracterizada por um comércio diversificado, pequenos restaurantes, costureiras, mercadinhos, pousadas, salões de beleza, boutiques e moradores, poderia passar a também operar com uma faixa de tráfego, com estacionamento regulamentado e consequente ampliação de calçadas e implantação de ciclovia. De igual modo, o mar de asfalto existente na Miguel Burnier poderia dar lugar à ampliação de calçadas, ciclovia e tratamento digno dos pontos de ônibus. A avenida Oceânica, ainda que em frente ao mar e com a recente implantação de calçada, durante os dias úteis é estéril e desconfortável aos pedestres, não só em função do sol ou vento, como também pelos espaços "mortos", que são os fundos de bancos, do centro de triagem dos correios, de fundo de terreno usado como estacionamento. Aí, sim, vale desapropriação e/ou negociação, no sentido de que ali se implantem centros culturais, áreas de exposição, feira permanente de arte e artesanato de livros, antiguidades, espaços para apresentação de artistas de rua etc. Nada muito difícil, considerando as atuais políticas de investimento em cultura que os mesmos bancos e correios já patrocinam.

Gastar dinheiro público na construção de estacionamento é a manutenção de um equívoco que, ao longo de décadas, vem priorizando investimentos para transporte privado. Somente para casos de integração modal que favoreça a migração do transporte individual para o coletivo, medidas como essa poderiam ser aceitas. Cabe à prefeitura regulamentar o estacionamento nas vias públicas, que são muitas e que, se bem equacionadas, atenderão à demanda existente. A Barra não é maquete. Espaço compartilhado vai além da troca de piso e de postes. Se o objetivo é "devolver a cidade às pessoas", antes de tudo é preciso ouvir, envolver, consultar e, principalmente, rever as inconsistências do projeto.

PMS / FMLF
BIBLIOTECA

Jornal: *A Tarde*

Data: *14/05/15*

Caderno: *A* Página: *3*

Seção:

Assunto: *BARRA*

Bavaro