

Parceria inédita com jornal dá voz ao povo

O projeto *Brasília Nossa Cidade*, uma iniciativa do Jornal de Brasília em parceria com a Federação do Comércio do Distrito Federal, chegou a sua terceira etapa. A iniciativa, pioneira na capital por partir de um veículo de comunicação, vem obtendo apoio e adesão de entidades, políticos, empresários e principalmente da população, que se viu pela primeira vez em condições de falar abertamente sobre os principais problemas da cidade e que, por consequência, são seus também.

O êxito do projeto, de acordo com Luiz Fernando Rocha Lima, diretor-geral do jornal, está se consolidando nesse aspecto. "Nossa parceria está dando oportunidade para o povo se manifestar em relação ao que acredita que está errado e pode ser mudado", afirma. Para ele, o *Brasília Nossa Cidade* está se tornando a voz do povo junto ao Governo do Distrito Federal.

Assim aconteceu nos dois primeiros foros, que discutiram o turismo de eventos e os 39 anos de Brasília, respectivamente. Nesse terceiro painel foi discutida a revitali-

zação urbana da W3 Sul, com base em projeto de lei nº 1.780, de 25 de novembro de 1997, de autoria do então deputado distrital e hoje senador, Luiz Estevão.

Com 38 anos, a avenida, que já foi referência comercial obrigatória no Plano Piloto, ocupa atualmente um lugar desprivilegiado na cidade, de esquecimento total. Os motivos apontados pela população, pelos comerciantes, das de Brasília são vários. Iluminação, segurança, árvores e principalmente estacionamentos estão entre eles.

Depois de viver tempos de glória e de cair em um ostracismo absoluto, a W3, uma das principais e mais charmosas vias públicas de Brasília, parece que vai voltar a respirar e a ocupar seu lugar merecido dentro da Capital. Para tanto, é preciso acreditar que as mudanças vão sair do papel para tornarem realidade. Esse foi o objetivo do debate que reuniu representantes do Governo do Distrito Federal e empresariado local. Todos são unânimes: a saúde da W3 precisa de cuidados urgentes. (L.L.)

Fotos: Humberto Pradera



Lojas fechadas: um retrato da crise no comércio da avenida

EMPRESÁRIOS, POLÍTICOS E AUTORIDADES DEFENDEM AS MUDANÇAS

Sérgio Koffes, presidente da Fecomércio - Recente pesquisa do Instituto Fecomércio aponta a situação da W3. Imóveis:

próprios (29%), alugados (60%), outros (11%). Por segmento: Comércio varejista (16,93%), serviços (13,40%), autônomos (11,29%), indústria (9,25% - incluindo manutenção de automóveis e indústria de panificação), agência de automóveis (6,7%), hotéis e restaurantes (6,17%), material de construção (4,23%), ensino (4,06%). Um total de 576 empresas.



Luiz Fernando Rocha Lima, diretor-geral do Jornal de Brasília - O jornal, por meio dessa parceria com o Sistema

Federação do Comércio, quer demonstrar, cada vez mais, essa disposição de estar lado a lado com os interesses da cidade. Eu acho que a discussão da W3 Sul foi um tema feliz e nesse fórum vai ter com certeza seus caminhos delineados. Caminhos que trarão as luzes e condições efetivas de viabilização e restabelecimento dos dias de glória que a avenida já teve em seu passado.



Ivelise Longhi, secretária de Desenvolvimento Urbano e Habitação do DF - Nos anos 80, a gente percebe quando

começa a surgir no Brasil a idéia dos shoppings, que reforçou o esvaziamento das atividades comerciais da W3. Também no momento em que passamos a cortar a W3 com semáforos, nós prejudicamos o acesso às lojas, porque as pessoas passam, vêm a loja e têm a maior dificuldade para chegar a ela. Então você vai até o balão do comércio local para poder voltar e aí você já desistiu e vai para outra área.



Hely Walter Couto, prefeito da W3 Sul - A nossa reivindicação na W3 é para o que for possível. Quando aceitei o cargo,

fizemos três solicitações imediatas: a poda das árvores da avenida no canteiro central, o estacionamento e a iluminação. A poda e a iluminação foram feitas, mas infelizmente os estacionamentos não foram concluídos. O governador prometeu que ia dar início o mais rápido possível ao trabalho na W3. No nosso projeto está o estacionamento em frente às lojas, com a criação de mais de 3.000 vagas, e a praça 21 de abril, na 708.



Almir Maia, diretor do Detran - Nós temos hoje um fluxo de 2.500 veículos na W3 por hora em cada sentido e 180 ônibus por hora em horário de pico.

Na W2, são 530 veículos e 21 caminhões circulando por hora. Com relação aos estacionamentos, há na W3 700 vagas no canteiro central, o que sobrou depois de tantas mudanças. Temos 136 vagas em cada um dos seis bolsões de estacionamento. Vale dizer que 50% desses bolsões permanecem vagos, porque as pessoas não gostam de parar longe, se pudessem entrariam nas lojas de carro.



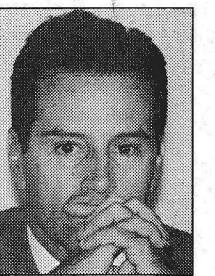
Marcos Arruda, administrador de Brasília - Esse projeto já existe desde 97 e mostra que há apoio institucional, legal e político,

legitimado pela Câmara Distrital. Pelas palavras do senador, temos também o aval do aspecto urbanístico e de tombamento do arquiteto Oscar Niemeyer. No âmbito da nossa administração, desde já, nos colocamos prontos a colaborar para participarmos principalmente dos levantamentos sócio-econômicos, na identificação de alvarás de funcionamentos para adequação às normas, no apoio logístico no grande projeto arquitetônico e urbanístico.



Luiz Estevão, senador - É impressionante que poucas pessoas têm a capacidade de pintar um quadro. Mas todas as pessoas têm a capacidade de destruí-lo. Ou seja, a criação é uma tarefa acessível a poucos e a destruição, infelizmente, não.

Em relação à W3, o que aconteceu foi exatamente a capacidade de que os governos têm de não construir, mas de destruir aquilo que foi feito. E eu falo aqui do fim da década de 60 e início de 70, quando se iniciou de forma deliberada, não foi um acidente, não foi por acaso o projeto de acabar com a W3.



Tadeu Filippelli, secretário de Obras - A inversão do sentido do trânsito na W2 Sul, que está sendo cuidadosa-

mente preparada e será executada pelo Detran, é um dos instrumentos com os quais pretendemos levar adiante o projeto de revitalização de toda a W3 Sul, que teve um papel muito importante no dia-a-dia de Brasília. De antemão, podemos imaginar que a inversão do trânsito vai facilitar o acesso ao comércio da avenida, além de reduzir as distâncias a serem percorridas pelos motoristas.

