

Estacionamentos subterrâneos: mais problemas do que solução

Frederico Flósculo Pinheiro Barreto
professor da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da UnB

A NOTÍCIA DE QUE O GDF prepara uma ampla intervenção no Plano Piloto de Brasília com o objetivo de criar estacionamentos subterrâneos nos Setores de Comércio Local da Superquadras deve ser recebida de forma crítica.

Há uma enorme variedade de problemas a serem criados – bem mais graves e mais difíceis de posteriormente contornar do que os problemas que pretende resolver – e que não resolverá, com certeza.

a) as únicas áreas onde se pode fazer estacionamentos subterrâneos capazes de atender ao mesmo número de carros que se aglomera ao longo dos atuais estacionamentos em superfície dos Setores de Comércio Local se localiza entre as fachadas de fundo das lojas e a faixa verde das Superquadras (outra alternativa seria a própria via de acesso, mas isso não está a ser cogitado, conforme o noticiado);

b) para que automóveis entrem nesses – e saiam desses – espaços, as áreas verdes da Superquadras que ficam entre o eixinho W e a via W1 (SCLs 100), entre a via W1 e W2 (SCLs 300), entre o eixinho L e a via L1 (SCLs 200) e entre a via L1 e a

via L2 (SCLs 400) terão que ser radicalmente modificadas: amplas rampas de automóveis deverão sair dessas vias para os espaços escavados em subsolo;

c) essas construções em subsolo envolvem necessariamente poderosos arrimos, pois, de um lado, há as construções comerciais existentes, do outro, blocos de Superquadras, cujas fundações e respectivos estacionamentos em subsolo deverão ser cuidadosamente isolados – um trabalho tecnologicamente simples, mas uma obra muito cara, se for realmente bem feita;

d) essas construções em subsolo envolvem necessariamente a solução de problemas importantes de impermeabilização do solo, e de drenagem de águas de superfície, pluviais e freáticas – também tecnologicamente simples, mas muito caras, se bem feitas, em toda a extensão; de qualquer forma, são quase 8 mil m², em cada superquadra, subtraídos ao seu papel de absorção das águas da chuva: Brasília ficará mais parecida com os piores aspectos de grandes cidades mal planejadas, como São Paulo e Rio de Janeiro, as grandes alagadas;

e) o gerenciamento dessas garagens não será feito pelo GDF, com absoluta certeza. O custo de cada um desses estacionamentos (com 400 vagas cada, com cerca de 18 m², incluin-

do a pista interna, por vaga, num total de 7.200 m², num custo de construção de R\$ 2.500 por m²) é de R\$ 18 milhões, se feito com um mínimo de qualidade estrutural, de ventilação e drenagem; se o governo cobrar a sua locação a preço de “aluguel barato”, deverá receber dos concessionários, os empresários que gerenciarão esses estacionamentos, entre 6% e 10% do valor da obra, por ano; resumindo os cálculos (com uma expectativa extremamente otimista de rotati-

tes (onde os motoristas brigam, mas “se viram”, pois são eles que andam de carro, e devem pagar o ônus da máquina individual), e afugenta uma fração (difícil de avaliar qual seja) de freqüentadores, que estacionarão no interior das Superquadras.

g) Além disso, não transparece no projeto uma avaliação adequada do real funcionamento dos Setores de Comércio Local – em especial o problema da carga e descarga. Essa solução exige, necessariamente, docas de carga e descarga, ou piorará tremendamente a situação atual, em que caminhões de abastecimento obstruem a via de acesso e as vagas, nas operações de carga e descarga; com certeza, mais área verde das Superquadras vai responder por essa magnífica idéia do governo.

h) Ou seja: o GDF vai investir uma fábula (há cerca de 120 desses estacionamentos a construir, num total de R\$ 2 bilhões), vai ficar no prejuízo, mas quem vai pagar mesmo o pato serão os moradores das Superquadras.

i) Entre os poucos aspectos positivos, a bem da verdade, podemos citar: esses estacionamentos são uma forma acaciana, exagerada e despropositada, de eliminar as invasões de área pública que os comerciantes de Brasília, os donos e locatários das lojas, perpetram, sobre a área pública defronte à cinta ver-

de das Superquadras;

j) O mesmo efeito colateral ocorre sobre as invasões nas áreas verdes extremas, no final “superior” e “inferior” de cada Setor de Comércio Local: as muitas invasões terão que sair, por força da construção do estacionamento.

k) Não haveria uma forma mais prudente, inteligente, madura e legalmente afirmativa, de erradicar as invasões de área pública pelos comerciantes e de melhorar o transporte público, com efeitos que atingem toda a cidade, e toda a população, notoriamente mais sustentáveis?

Conclusão: Oscar Niemeyer vai completar 100 anos, e as pessoas que o cercam – e o assediam – não param de abusar de sua imensa autoridade moral e artística.

Notoriamente, Oscar Niemeyer se entrega cegamente aos amigos. Parem de enganar o grande arquiteto, e de torná-lo um ventriloquo de interesses menores. A minha pessoal sensação é de que precisamos resgatar Oscar Niemeyer de seus seqüestadores intelectuais e morais. Essa idéia dos estacionamentos subterrâneos coloca o venerável Oscar totalmente fora de seu campo de competência (a arquitetura) e o compromete com um investimento que, envergonhará a cidade.

Parem de enganar o grande arquiteto, e de torná-lo um ventriloquo de interesses menores

vidade de 2 mil veículos por dia, 220 dias por ano), o valor do aluguel da vaga não poderá ser inferior a R\$ 2,50, podendo atingir R\$ 5, a depender do subsídio governamental – isso para o concessionário conseguir reunir algo como R\$ 200 mil, por ano, para todas as despesas de sua operação. Isso é sustentável, em todos os casos?

f) Não é sustentável, e as pessoas estacionarão aonde? Nas Superquadras. O projeto dos estacionamentos elimina os espaços de estacionamento existen-