

RESSURREIÇÃO

Ano começa com promessa de se criar uma nova via W3

Retirada de oficinas, limpeza e a reabertura de banheiros na lista

Priscila Machado

A avenida já foi considerada a mais importante da cidade. As lojas mais chiques, os melhores bares e restaurantes estavam lá. A W3 era ponto de encontro dos brasilienses. Entretanto, com a criação do Centro Comercial Gilberto Salomão, no Lago Sul, em 1967, e com a inauguração do primeiro shopping center de Brasília, o Conjunto Nacional, em 1971, a avenida começou a perder a função comercial. Pouco a pouco, a W3 entrou em decadência.

Hoje, são muitos os problemas encontrados nos 13 quilômetros de avenida, que passa pelas asas Norte e Sul de Brasília. Marquises em mau estado, pichações nas fachadas das lojas, sujeira, calçadas quebradas e banheiros públicos fechados ilustram o empobrecimento da via.

A presidente do Conselho Comunitário de Brasília, Heliete Bastos, reclama da situação de abandono da avenida e diz que falta policiamento na área.

— Estão previstos dois postos policiais na W3. Mesmo que sejam criados, ainda seriam insuficientes, o número deveria ser maior. É preciso também colocar câmeras de vigilância e estimular os comerciantes a cuidarem da estética da avenida — afirma.

Retirada de comércio das 700

Heliete reclama também do desvio de função das casas das quadras 700 da Asa Sul. Pelo projeto original de Brasília, o espaço é exclusivamente residencial. Porém, estabelecimentos comerciais como pousadas e salões de beleza funcionam na área, graças a omissão do estado, que nunca combateu a atividade irregular.

Agora, o GDF promete retirar de lá os estabelecimentos comerciais, que não têm alvará e fun-

cionam, na maior parte, graças a liminares da Justiça.

O administrador de Brasília, Ricardo Pires, disse que no ano que vem o governo quer retirar também as oficinas que funcionam também irregularmente na W3 Norte. Com isso, os estabelecimentos comerciais localizados nas 700 da Asa Sul seriam transferidos para as 700 da Asa Norte, onde o projeto urbanístico de Brasília permite o comércio.

Em 2008, a Administração de Brasília promete também reabrir os banheiros públicos da W3. Será realizada licitação para contratar empresas que administrarão os banheiros. O administrador garante também a criação de seis postos policiais, na W3 Sul e Norte.

Veículo Leve Sobre Trilhos

O governo acredita que a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na W3 será um fator primordial para a revitalização da avenida. Mas nem todos concordam com o projeto, considerado caro e arriscado.

Pela proposta, as árvores e os estacionamentos do canteiro central da avenida W3 serão retirados para dar lugar aos trilhos do metrô de superfície, que utilizará energia elétrica via postes e fios.

A ideia é que o metrô leve sobre trilhos diminua em 30% o número de carros que circulam diariamente pela W3, ajudando dessa forma a combater os congestionamentos e a poluição. Atualmente, passam pela avenida W3 Sul, a cada dia, 60 mil carros e 800 ônibus, em 150 linhas diferentes.

O trem de superfície terá capacidade de transportar 120 mil passageiros por dia. O valor da passagem será o mesmo do ônibus. A ideia é que, com o tempo, os ônibus que passam pela W3 sejam substituídos pelo metrô de superfície.

A primeira etapa das obras para



PICHACOES E SUJEIRA— falta de fiscalização e desatenção do poder público contribuíram para a deterioração



CALÇADA DEPRIDADA— ao longo dos anos não houve manutenção da rua

implantação do VLT está prevista para começar em março de 2008. Serão investidos R\$ 512 milhões para implantar trilhos do Terminal do Metrô da Asa Sul até a 502 Norte. A previsão é que este trecho fique pronto em 2010.

A segunda etapa das obras ligará o Aeroporto de Brasília a W3 Sul e a terceira etapa abrangerá toda a W3 Norte.

VLT também recebe críticas

Na opinião do diretor de Patrimônio Histórico e Artístico do DF, José Carlos Coutinho, o VLT é um sistema caro, definitivo e que não conterà o fluxo de veículos na W3 e nem ajudará a revitalizar a avenida. Para ele, o governo do DF não deve superestimar a capacidade do VLT.

— E se não der certo? A rua terá sido reformulada a alto custo. É uma

obra caríssima, com infra-estrutura toda importada, em que se pagam royalties. Se a ideia é promover movimento na avenida, pode se fazer isso de outra maneira, com microônibus, que não precisam reformular a avenida — disse.

Para Coutinho, o uso de microônibus é uma ideia simples, que diminuiria o fluxo de veículos na avenida e ao mesmo tempo aumentaria o número de pessoas que passam na W3. Ele cita o exemplo da cidade de Leeds, na Inglaterra. Lá, os carros não podem circular pelo centro.

— A tendência das grandes cidades hoje é evitar automóveis. Em Leeds, a pessoa deixa o carro estacionado na periferia e vira pedestre no centro da cidade. O preço do microônibus já está incluído no preço do estacionamento. Aqui no Brasil, temos o caso de Curitiba. Lá, não precisou nem de metrô nem de

“Estão previstos dois postos policiais na W3. Mesmo que sejam criados, ainda seriam insuficientes. É preciso colocar câmeras de vigilância e estimular os comerciantes a cuidarem da estética da avenida

Heliete Bastos
presidente do Conselho Comunitário de Brasília

VLT. Só do sistema de ônibus, muito bem bolado. Um exemplo de técnicas convencionais, simples, e bem administradas — comentou.

Para Coutinho, a W3 não será revitalizada só por um sistema de transporte. A avenida perdeu a função urbana que tinha.

— O VLT é uma solução simplista. É preciso um estudo em profundidade. A questão é que hoje a W3 tem funções urbanas diferentes. Brasília tem dois milhões de habitantes e inúmeros pontos de comércio na cidade. Como retornar esse comércio para a W3? Dificilmente isso será feito de uma ponta a outra da W3. É preciso uma reformulação completa. Honestamente, não sei como fazer a avenida reviver — disse ele.

Coutinho afirma, porém, que a revitalização começa antes de tudo, com calçadas decentes e uma avenida limpa. É o que se promete fazer.