

Ponte para o amanhã

Afinal desenha-se em definitivo o processo decisório que vai permitir a construção de uma nova ponte no Lago Sul, ligando a QL 26 ao Setor de Clubes, o que atende a uma das mais antigas reivindicações da capital da República, pois a iniciativa interessa não apenas às populações ali residentes, mas a todos os brasilienses. Identificada impropriamente como a terceira ponte do Paranoá, essa obra de arte a ser incorporada ao cotidiano de Brasília exercerá posição dominante na qualidade de vida e no sentido orgânico do planejamento do Plano Piloto, em sua estruturação, sua ocupação e sua utilização.

Constituem grata realidade os usos e os avanços dos espaços situados às margens sul do Lago. Em sua direção desloca-se um dos eixos de expansão do complexo urbano criado pelo talento de Lúcio Costa. A crescente ocupação das terras que se estendem desde as vizinhanças do Aeroporto Internacional de Brasília, até os montantes lindeiros à Barragem do Paranoá, apresenta uma dinâmica acelerada em sua ordenação. Exerce, pois, uma pressão de uso das vias de acesso à região, hoje apresentando problemas de excesso de demanda nas quatro pontes mais utilizadas — a das Garças, Presidente Costa e Silva, a do Bragueto e a do acesso ao Aeroporto — com o fenômeno do congestionamento do trânsito de superfície a causar embarracos à movimentação-diária daqueles que residem na área e dos contingentes que dão suporte de mão-de-obra e de serviços ao dia-a-dia de tão importante setor urbano.

A curto prazo a vida da cidade estará se ressentindo da ausência de mais um módulo viário que ofereça o suporte exigido para comportar a ampliação da demanda. A construção dessa ponte tem

o sentido de urgência, segundo um planejamento para o futuro que deve ser implementado. Ela vem num prazo útil e válido para prestar à população uma serventia que a seu tempo se apresentaria como insubstituível e inadiável.

O noticiário da imprensa sobre a tomada de decisão por parte do Governo do Distrito Federal destaca, com particular ênfase, as preocupações oficiais de consolidar o projeto de construção, cercando-o dos cuidados indispensáveis para situá-lo corretamente no espaço e no tempo. A localização definitiva das duas cabeceiras será medida e avaliada após a conclusão do Relatório de Impacto do Meio Ambiente (Rima) que deverá instruir os estudos referentes à viabilização da obra. Em seguida, começará o desenvolvimento das demais ações, técnicas e administrativas, para a construção da ponte.

Tão logo seja entregue ao uso da população, ver-se-á que a iniciativa do GDF complementa de forma exuberante as projeções políticas, sociais e econômicas decorrentes de sua implantação.

Desde agora o mercado imobiliário vive a euforia da valorização dos espaços urbanos ali situados. Da mesma forma devem ser mobilizados os demais setores que caminham em paralelo com a expansão do uso dos chamados solos criados. A variedade das pressões econômicas vai conferir à construção da ponte uma relevância incomum, vinculada à consolidação de Brasília. Indústria, comércio e serviços serão acionados aceleradamente para dar apoio à revolução imobiliária que a nova obra de arte promoverá no Distrito Federal, em decorrência da harmonia e do equilíbrio do seu crescimento, em razão das providências de correção de seu funcionamento.

29 JUN 1992

CORREIO BRAZILIENSE