W-3 Norte \leftrightarrow W-3 Sul

Frederico Holanda, professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UnB e que está em Brasília há dois anos e meio, acha que a construção das passagens de nível ligando as W-3 Sul e Norte na altura da Fonte Luminosa terá a desvantagem de invadir radicalmente o espaço verde existente entre a Torre de TV e a Rodoviária, local muito procurado pela população de Brasília aos domingos.

— Quando se fala que Brasília é uma cidade "sem centro", "sem coração", é preciso pensar duas vezes nos efeitos que as intervenções poderão provocar. Prejudicar ainda mais a qualidade dos espaços de convício disponíveis, é coisa que não deve passar pela cabeça de ninguém, diz Frederico Holanda, um pernambucano que, como todo nordestino, foi cedo para o Rio de Janeiro, onde, antes de vir para Brasília - atraído pela arquitetura do Mestre (Oscar Niemeyer) - participou de projetos executados no Grande Rio.

A ligação resolverá problemas do trânsito

Amantino dos Santos

da Editoria de Cidade do Jornal de Brasília

A Administração Elmo Farias iniciou esta semana duas grandes obras que mudarão sensivelmente o sistema viário de Brasilia: ligação da W-3 Sul com a W-3 Norte o Trevo de ligação do SIA e Setor Gráfico com a via que destes setores demanda ao Setor Policial Sul (próximo ao Cemitério).

Estas obras são reclamadas há muito tempo pelo apressado brasiliense, "composto de cabeça, tronco e rodas", que, vez ou outra, tem que enfrentar os congestionamentos e as amarguras do tráfego da mais moderna cidade do mundo. Entretanto, se tudo ocorrer como está previsto, dentro de poucos meses, mais estes problemas serão solucionados.

Estes dois conjuntos de viadutos, bem como outros, são frutos de um estudo de transporte urbano realizado aqui no Distrito Federal pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot), órgão vinculado ao Ministério dos Transportes, que foram sugeridos ao governo local há cerca de dois anos.

Para elaboração destas proposições, o Geipot fez inicialmente uma análise da situação existente nesses locais, constatando-se, por exemplo, que nas proximidades da Torre de TV, os verculos que procedem das vias W-3 não têm oportunidades para ingressar no Eixo Monumental, devido às inadequadas concordâncias efetuadas com pequenos raios de curvatura, e também devido às altas velocidades alcançadas pelos verculos que percorrem o Eixo Monumental, estimulados pela sua própria conformação.

Diante disso, o Geipot fez duas propostas de soluções: uso de sinalização luminosa ou refor-

mulação da geometria do local, apoiando-se basicamente na ligação direta da W-3 Norte com a W-3 Sul e a construção de trevos e acessos que permitam todos os deslocamentos possíveis na área. Esta segunda foi a acatada pelo secretário Sidrio de Vicago a Obres.

Sizínio Galvão, de Viação e Obras.

No atual balão de ligação do SIA, SIG e SPS foram constatadas também várias deficiências do próprio projeto, que provoca os congestionamentos, pois as seções de entrecruzamentos são de dimensões reduzidas, constituindo-se no principal responsável pelos problemas de congestionamen-

O Geipot sugeriu duas alternativas: uma que consistia na introdução de modificações na geometria do local, conjugada com o uso de sinalização luminosa e esta acatada pela SVO, que consiste na substituição do esquema funcional existente por uma solução em passagens de níveis

em forma de trombeta.

Ainda de acordo com estas proposições do Geipot, o Governo do Distrito Federal irá dar início, talvez dentro de uns dois meses, a uma outra grande obra, que é a do trevo do final do Eixo Rodoviário Sul com a via do Setor Policial Sul. Diz o documento do Geipot que " a solução que foi implantada parece acanhada, não satisfazendo o tráfego atual, concentrando em área muito restrita de fluxos importantes, embora houvesse espaço para uma solução mais ampla, tendo em vista a existência de área suficiente".

A solução única apresentada pelo Geipot é uma methor distribuição do tráfego entre todos os ramos de acesso à interseção, da maneira mais direta possível, já que os causadores dos congestionamento e acidentes são, basicamente, o espaço geométrico e seu detalhamento.

A pergunta inicial a ser formulada é: que problemas esse complexo de viadutos irá resolver? Tendo por objetivo central ligar as avenidas W-3 Norte e Sul por baixo do Eixo Monumental e os acessos reciprocos entre este eixo e aquelas avenidas, pressupõe se que o atual sistema é insatisfatório.

Analisando esse entroncamento do sistema viário do Plano Piloto, antes da colocação dos sinais luminosos hoje instalados, o Geipot, em trabalho recente, ("Estudo de transportes urbanos do Distrito Federal — 1º. Programa Topics", Geipot, Ministério dos Transportes), utilizando dados de 1973, identificou alguns aspectos críticos no local que reclamavam por uma melhoria urgente. O número de acientes, com e sem vítima, denunciava a precariedade das condições de segurança para a fluência do tráfego. O referido estudo apresentava duas alternativas de solução.

A primeira não utilizava passagens em desnível (viadutos), resolvendo o problema com sinalização vertical e horizontal (e pequenas modificações no desenho das vias). Era a solução mais econômica e, a nosso ver, resolveria os conflitos antes existentes, fruto quer da pequena distância disponível para a mudança de faixas por parte dos veículos, quer da total ausência de proteção para o pedestre que pretendesse cruzar qualquer das vias em questão. Solução muito semelhante a essa primeira alternativa foi efetivamente implantada e tudo indica que seu resultados são satisfatórios.

A segunda alternativa era muito sofisticada e se aproximava bastante da solução que agora o GDF pretende implantar. Não provocaria a retenção de veículos por sinais luminosos, proporcionando todas as facilidades para as entradas a esquerda e direita, através de passagens em desnível e faixas de aceleração e desaceleração.

Nossa preocupação é que, sendo extremamente cara, a solução proposta atende a um número de veículos que efetivamente não deverá ocorrer nos canais de circulação em questão, pelo menos a curto e médio prazos, além de ter efeitos indesejáveis na qualidade do espaço urbano da área. Por outro lado, que será do investimento recentemente realizado em sinais, postes, fios, escavações, quando da implantação da primeira alternativa, e que perderá inteiramente a razão de ser, com a construção dos viadutos?

Vejamos os efeitos indesejáveis a que nos referíamos. Examinando a capacidade do sistema que se implantaria, verifica-se que o mesmo poderia absorver, nas quatro direções, até 32.000 veículos por hora (um total de 16 faixas de rolamento, ao máximo de dois mil veículos/ hora por faixa). Parece que tal não ocorreria, ou

melhor, não devesse ocorrer. Primeiro, porque não se deve, a estas alturas, numa área central de cidade como é o caso, criar facilidades para a vasão de um número tão alto de veículos. Estariam, inclusive, sendo contrariadas todas as recomendações do Governo Federal no sentido de dar prioridade, nos centros urbanos (particularmente nas áreas centrais das cidades) ao transporte coletivo em detrimento do automóvel particular. Além dos atuais problemas de consumo de combustivel, sabe-se da discrepância entre a quantidade de espaço urbano que uma e outra forma de transporte de pessoas demanda. Facilitar mais o acesso do veículo particular aos centros urbanos, pela ampliação da infra-estrutura viária é uma política comprovadamente suicida: não se rompe nunca o círculo vicioso, em que, havendo mais espaço, haverá mais veículos, que por seu lado, demandarão mais espaço. As condições ambientais dos centros urbanos vão assim se deteriorando a olhos vistos.

Segundo, porque somente através de transformações radicais no uso do solo da área, principalmente nas vias W-3 Norte e Sul, poderia ser gerado um fluxo tão alto de veículos. Estas transformações, as quais nos parecem que somente a longo prazo deverão ocorrer, consistem num incremento significativo das atividades comerciais e de serviços naquelas avenidas.

Ainda, para que pudesse haver um alto fluxo de veículos, sem prejuízo da circulação de pedestres entre os dois lados da via, ter-se-ia de: ou criar um solo artificial elevado para o pedestre (a exemplo de várias cidades novas européias), ou rebaixar a W-3 ao longo de todo o seu leito. Sem isso, a interrupção necessária do fluxo pelo sistema de sinais luminosos (aliás em final de instalação), reduz este fluxo a níveis perfeitamente compatíveis com a solução ao nível do solo hoje já em funcionamento no encontro com o Eixo Monumental.

Aquelas transformações que citamos, (rebaixamento do leito da via ou criação do solo artificial) teriam de ocorrer na W-3 para que o complexo de viadutos no Eixo Monumental fosse coerente com o conjunto.

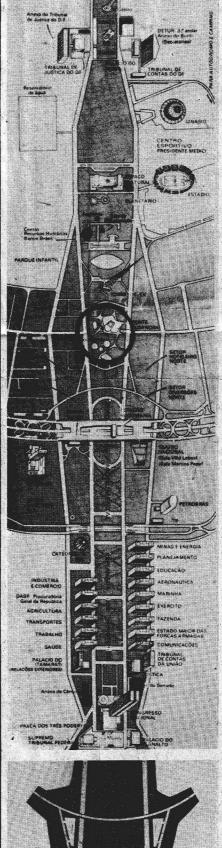
Elas pertencem entretanto quase ao terreno da utopia, consideradas todas as demais prioridades a serem levadas em conta em Brasília.

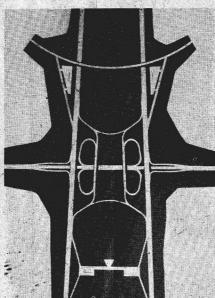
No trabalho do Geipot, observa-se ainda que a segunda alternativa permitiria o fluxo continuo no Eixo Monumental. Para que isso pudesse ocorrer, sem ilhar os setores centrais da cidade, seria preciso que se criassem passagens de pedestres ligando os setores hoteleiros, de diversões e o parque central defronte da Torre, entre si, de forma a não se perder a organicidade do conjunto. A setorização que se observa no centro de Brasília, fruto das grandes vias de fluxo contínuo, ilhando os grandes conjuntos de edifícios de hotéis, escritórios. comércio, diversões, etc., é profundamente indesejável e não deve ser ainda mais reforçada.

Outro aspecto refere-se ao próprio Parque entre as duas grandes pistas do Eixo Monumental, a Torre de TV e a Plataforma Rodoviária. Qualquer solução viária que venha a ser aí implantada não pode desconsiderar a grande importância desse espaço livre no próprio coração da cidade. Hoje já se verifica como esse local é intensamente utilizado, no tempo livre da população, desde a Torre até a Plataforma Rodoviária. Qualquer medida deveria se preocupar mais na intensificação de seu uso do que na sua destruição, ou ainda no seu seccionamento radical, como o fará o conjunto de "pernas de trevo" proposto.

O espaço do Parque é de capital importância para a integração entre a Plataforma Rodoviária, os setores Norte e Sul de hotéis, diversões, comércio e escritórios e a praça da Torre de TV. Neste espaço, com o benefício das magníficas vistas que se descortinam em 'direção à Esplanada dos Ministérios e ao Lago, e beneficiado ainda pela vizinhança de equipamentos tão centrais como os citados, há as melhores condições para o desenvolvimento de atividades de convívio e lazer urbano.

Essas observações têm por objetivo chamar a atenção para os resultados negativos que podem advir de uma intervenção tão radical como a que se pretende fazer na área central de Brasília. Quando se fala que Brasília é uma cidade "sem centro", "sem coração", é preciso pensar duas vezes nos efeitos que as intervenções a serem concretizadas exatamente em sua área central poderão provocar. Prejudicar mais ainda a qualidade dos espaços de convívio disponíveis, é coisa que não deve passar pela cabeça de ninguém.





Inicialmente a ligação seria feita pela superficie. Por isto foram colocados os sinais. Agora ela será por baixo. Fica melhor. Mas, e os custos?

A COBEMEL - COMÉRCIO DE BEBIDAS MENEZES LTDA,



assinou contrato com a Rádio Independência de Brasília, para o patrocinio exclusivo, da abertura do Carnaval 75, em Brasília. Na foto, o Sr. José Ileno Mendes de Menezes, Diretor Presidente da CO-BEMEL-Representante e Distribuidora da Aguardente Caranguejo, Sandálias Dupé e Cerveja Port, em nome dos quais será feita a cobertura radiofônica. A direita o Sr. Décio Silveira, Diretor da Agência de Promoções do mesmo nome e o sr. Carlos Benedito, Diretor da Rádio Independência de Brasília.