

Rodoviária sofre modificações

Para descongestionar terminal, SSP transferirá ônibus interurbanos para a estação ferroviária

Os ônibus interurbanos que estacionam na Estação Rodoviária de Brasília, fazem linhas para as mais diferentes cidades do País, até o final deste semestre, deverão ser transferidos para a Estação Ferroviária Monumental de Brasília - ainda não utilizada - que será transformada num terminal rododotferroviário.

A informação foi prestada, ontem, pelo Secretário de Serviços Públicos, José Geraldo Maciel, que anunciou para terça-feira a assinatura de um "termo de intenções" entre a Secretaria de Serviços Públicos, Rede Ferroviária Federal e Departamento Nacional de Estradas de Rodagens (DNER), após quatro meses de estudos entre estes órgãos, visando ao imediato aproveitamento da Estação Ferroviária localizada no extremo do Eixo Monumental, próximo ao Cruzeiro Velho.

A transferência dos ônibus interurbanos e a conseqüente transformação da Estação Ferroviária Monumental de Brasília, segundo José Geraldo Maciel, visa a descongestionar a atual Estação Rodoviária que, nos horários de rush dos veículos que fazem o transporte coletivo urbano, fica totalmente sobrecarregada em sua área externa, enquanto, no seu interior, o reduzido número de ônibus interestaduais deixa enorme área ociosa.

Dessa maneira, argumenta o Secretário de Serviços Públicos, que após ser firmado o "termo de intenções", um convênio como DNER e a Rede Ferroviária Federal evitará que uma nova Estação Rodoviária seja construída, importando todo o investimento em apenas 120 milhões de cruzeiros.

Além disso, acrescenta que a criação do terminal rododotferroviário prevê, na sua plena utilização certa capacidade de ociosa, justificando mais ainda a idéia e beneficiam, desde o início, os passageiros do transporte coletivo urbano que, atualmente, fazendo o uso diário de ônibus, vivem um desconforto não merecido.

Ainda que o "termo de intenções" venha a ser assinado na terça-feira, credenciando, o Secretário de Serviços Públicos, José Geraldo Maciel, o superintendente Regional da Rede Ferroviária Federal de Belo Horizonte, Júlio

Ribeiro Gontijo e o diretor de Transportes do DNER, Hélio Saerpi, para discutir e detalhar as condições para realização das obras, já se sabe que o DNER financiará 40 milhões de cruzeiros, ficando o restante a ser liberado por órgãos próprios do Ministério dos Transportes, entre os quais a EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - além da Secretaria de Serviços Públicos do GDF e a Rede, que entra com as instalações implantadas.

No documento a ser assinado, procedendo o convênio, já fica definido que a transformação da estação em terminal rododotferroviário, terá cinco itens principais, sendo: 1º) urbanização da área; 2º) realização de obras para captação de águas pluviais; 3º) instalação de bombas para rede de esgotos; 4º) conclusão da cobertura da atual estação ferroviária; 5) adaptação de determinadas áreas de serviços, como guichês, escada rolante (agora tem só uma), instalação de sinalização (comunicação visual) etc.

Sobre o convênio a ser firmado, sabe-se que já existe em forma de minuta, restando, para sua total definição, a discussão de detalhes de menor importância que, em nada, alterarão a sua estrutura principal.

Na defesa da idéia de retirada dos ônibus da atual Estação Rodoviária de Brasília, o Secretário Geraldo Maciel, lembra que, com isto, o Governo se desincumbirá do investimento que seria necessário para a construção de uma nova estação, sem se falar na economia de combustível para muitos ônibus urbanos que deixarão de dar a atual e necessária volta ao redor da Estação, para dirigir-se às cidades - satélites ou Plano Piloto, passando a sair diretamente do Eixo Rodoviário. Ao lado disso, destaca o descongestionamento que se dará àquela área.

Depois de afirmar que a assinatura do "termo de intenções" e, posteriormente, do convênio, se deve ao entrosamento existente entre os vários órgãos do Governo envolvidos, José Geraldo Maciel, disse que os estudos preliminares já realizados permitem admitir que os recursos a serem alocados - 120 milhões - serão suficientes para o empreendimento.

Movimento é de 300 mil pessoas

Inaugurada no dia 12 de setembro de 1960, a Estação Rodoviária de Brasília está sendo utilizada, diariamente, por mais de 300 mil pessoas, em uma área de 26 mil metros quadrados, num alvoroço que perdura praticamente as 24 horas do dia, na mistura de ônibus interestaduais e urbanos, táxis e carros particulares.

A medida que se discute se ela está obsoleta, ou não, o certo é que, há alguns dias atrás, surgiu um impasse entre o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e a Administração da Estação Rodoviária, quando esta queria reduzir o número de boxes de embarque e desembarque dos ônibus interestaduais.

Paralelamente a isso constata-se que a Estação Rodoviária, hoje, está transformada praticamente em setor comercial, abrigando 57 unidades comerciais: três restaurantes, lanchonetes, pastelarias, tabacarias, banca de jornais e revistas, transportadoras de cargas, guichês para venda de passagens, farmácias, bombonieres etc, encurtando o espaço, a

cada dia, para a formação de filas de passageiros no retorno as suas residências.

Desde o início do mês de dezembro do ano passado, os ônibus "executivos" deixaram de circular na plataforma inferior da Estação. Passaram a ter ponto final na Galeria dos Estados, junto ao Teatro Nacional, Conjunto Nacional, Setor Bancário Norte e nos Setores de Diversões. A intenção era descongestionar o tráfego para as linhas convencionais de ônibus urbanos.

Isso, porém, não evitou que duas pessoas morressem atropeladas no pátio inferior da Estação Rodoviária. O denso tráfego, a presença de milhares de pessoas sem qualquer impedimento de circular entre os veículos provocaram os acidentes.

A realidade mostra que as 301 mil pessoas que circulam pela Estação, todo dia, segundo dados de junho de 1979, fornecidos pela Administração da Estação Rodoviária, estão sofrendo uma série de problemas, precisando, de alguma maneira, de uma solução urgente para suas dificuldades.

Nova mudança no projeto original

LUIS JOCA

A transferência dos ônibus interurbanos da atual Estação Rodoviária de Brasília para a Estação Ferroviária Monumental, a ser transformada em terminal rododotferroviário, deverá provocar um clima de polêmica na cidade.

A par das justificativas da Secretaria de Serviços Públicos do Governo do Distrito Federal, alegando perfeita racionalidade na idéia, não-tardará uma posição dos arquitetos não ligados ao projeto que se elabora há quatro meses. De início, basta saber que a nova idéia não consta do projeto de Oscar Niemeyer e Lúcio Costa, pelo contrário, altera a intenção. Se muitos já estão insatisfeitos com outras alterações, desta vez, deverá haver discussão.

Enquanto surge a alegativa de necessidade de descongestionar a atual Estação Rodoviária e, inclusive, economizar combustível, o projeto de Brasília, segundo a argumentação de Lúcio Costa e Niemeyer, prevê a existência, separadamente, de uma Estação Ferroviária e uma Rodoviária Interurbana, e, a certa altura do detalhamento da idéia, dizem, sobre esta última que "na parte central da plataforma, porém, disposto lateralmente, acha-se o saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurante etc, construção baixa, ligada por escadas-rolantes ao hall inferior de

embarque, separado por envidracamento do cais propriamente dito "e acrescenta que "o sistema de mão-única obriga os ônibus na saída, a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista ao Eixo Monumental da cidade, antes de entrar no eixo rodoviário/residencial - e despedida psicologicamente desejável".

Disposta a posição da Secretaria de Serviços Públicos, calcada na intenção de criar melhores condições para as dezenas de milhares de passageiros de ônibus urbanos, que se utilizam, diariamente, e mais de uma vez, daquele terminal rodoviário, criando novas condições para uma menor parte que se utiliza de ônibus interurbanos, fica clara a área de definição. Surgirão os que defendem a intocabilidade do projeto de Niemeyer e Lúcio, e aqueles que dirão que os tempos são outros e a cidade que foi construída para 500 mil habitantes, terá que se alterar para admitir os mais de um milhão de habitantes que abriga - por enquanto.

Outra fonte de argumento, sem dúvida, partirá "da falta de planejamento" e que a construção da atual e ociosa Estação Ferroviária de Brasília, foi um exagero, caso contrário, agora, não comportaria a transformação em Terminal Rododotferroviário.

Parece que, independente da posição de quem quer que seja, estão abertas as discussões.