

DF

18 JAN 1991

# Cauma muda Eixão

*Conselho aprova construção de canteiro de 1,5 metro na faixa central das pistas*

Dida Sampaio

O Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente (Cauma) aprovou ontem, como medida emergencial, a construção de um canteiro central em toda extensão (14 quilômetros) do Eixão. O governador Joaquim Roriz, que presidiu a reunião do Cauma, disse que as obras serão executadas "no menor espaço de tempo possível". O projeto é do secretário de Desenvolvimento Urbano, Newton de Castro, e já havia sido discutido em reuniões anteriores do Cauma.

Ainda como medida emergencial, foi aprovada a inversão do sentido dos itinerários dos ônibus urbanos que trafegam pelo Eixão Oeste, que será feita paralelamente à construção do canteiro central. Esta proposta, elaborada pela arquiteta Maria Elisa Costa, filha do urbanista Lúcio Costa, envolve a desativação dos pontos de ônibus utilizados atualmente e a ativação das paradas do Eixão Oeste que estão localizadas ao lado das passagens subterrâneas.

A construção do canteiro e a inversão do sentido dos itinerários dos ônibus têm como objetivo reduzir o número de acidentes registrados no Eixão Norte e Sul, principalmente atropelamentos. "A proximidade entre o ponto de ônibus e as passagens subterrâneas incentivará as pessoas a usarem as passagens ao invés de se arriscarem, atravessando o Eixo", disse Maria Elisa Costa.

O Cauma decidiu colocar em prática a sugestão da arquiteta por um período experimental, ainda não estabelecido. As alterações de pistas — o trajeto dos ônibus não mudam, apenas passarão de um Eixão para outro — exigirão estudos a serem feitos de imediato pelo Departamento de Transportes Urbanos (DTU).

## Canteiro

O projeto de Newton de Castro envolve a construção de um canteiro com 1,5 metro de altura em toda extensão dos Eixos Sul e Norte, com obstáculos que impedirão a passa-

gem de pedestres e com espaços, nos pontos de maior fluxo, para travessia. Nas laterais do Eixão serão construídas calçadas, destinadas à prática de Cooper, para evitar que os praticantes desse esporte se arrisquem usando a faixa central.

"Na verdade este canteiro central já existe, mas de maneira imaginária, sendo representado pela faixa central, não utilizada pelos veículos", explicou Castro. Na sua opinião, o canteiro, sem ferir o projeto arquitetônico de Brasília, será um "inibidor natural" para o excesso de velocidade. Ele lembrou que, hoje, um motorista faz o percurso da Rodoviária, localizada entre o Eixão Norte e Sul, até o final da autopista em três minutos, a uma velocidade média de 120 quilômetros por hora, quando seria possível fazer em seis minutos, a 80 quilômetros, velocidade máxima permitida nas rodovias.

## Passagens

Além da construção do canteiro e das calçadas laterais, será desenvolvido um projeto de revitalização das passagens subterrâneas, hoje subutilizadas na Asa Sul. As do Eixão Norte foram soterradas para impedir que migrantes sem teto as transformassem em abrigo. O projeto de Newton de Castro prevê a construção de galerias, a exemplo da existente na passagem que liga o SCS ao SBS, na altura do prédio do Banco do Brasil, com comércio. "Com isso, vamos desenvolver um processo de educação do pedestre, que hoje só utiliza a passagem do Banco do Brasil", concluiu.

Devido aos inúmeros acidentes graves que ocorrem no Eixão, o Instituto de Arquitetos do Brasil-DF (IAB) realizou em 1989 um concurso para a escolha de propostas para dar maior segurança aos pedestres que atravessam o Eixão. Uma das propostas vencedoras, que passou a ser defendida pelo IAB, estabelecia a construção de um canteiro central nos 14 quilômetros de extensão do Eixão.



Com 14 quilômetros de extensão, de Norte a Sul, o Eixão sofre modificações com a construção do canteiro central e calçadas