

Trânsito: uma proposta para Brasília

Sueli Santos

Estudo dos Transportes Urbanos do Distrito Federal - 1º Programa TOPICS - é o título do trabalho elaborado por engenheiros de tráfego do GEIPOT, que oferece sugestões e alternativas para a solução dos problemas oriundos da circulação de veículos em Brasília. Referido órgão do Ministério dos Transportes procedeu a minucioso esquema, que chamou de Programa de Melhoramentos a Curto Prazo da Capacidade das Vias e Segurança, em que se ocupa dos planos diretores das áreas metropolitanas, no setor de transportes

E, para a perfeita execução do Plano proposto, os engenheiros do GEIPOT, dividiram o trabalho assim: Identificação de Pontos Críticos; Levantamento de Informações; Causas Imediatas; Soluções alternativas que não exerçam influência no Plano de Longo Prazo. O estudo, segundo os técnicos, visa principalmente, sintetizar recomendações, deixando de incluir metodologia e a massa de informações levantadas para sua realização.

O agravamento, que já de algum tempo se tem verificado na circulação urbana de Brasília, evidenciado de modo mais sensível nos últimos anos, ressalta a necessidade de elaboração imediata do Estudo de Transportes Urbanos. Análise técnica e bem detalhada das operações de tráfego em Brasília, leva ao reconhecimento da intenção dos idealizadores da Capital, de que os transportes urbanos mais distantes se realizassem fundamentalmente através de um sistema

Troncal-Rápido-Eixo Rodoviário, Eixo Monumental, que receberia correntes de tráfego afluentes, do Sistema Coletor e do Local. Tendo em vista a grandeza com que foi projetado o primeiro, admite-se que soluções equivalentes devam ser encontradas para o todo, devendo, pois, evitar-se pontos de estrangulamentos localizados no Trevo da Trigem - Interseção localizada no final do Eixo Rodoviário Sul, e das pistas de tráfego local Leste e Oeste; transferência de Eixo - acessos de passageiros de nível do Eixo Rodoviário Sul para as pistas de tráfego local Leste e Oeste, em frente às Superquadras 110 e 210; Balão do Aeroporto-Trevo localizado no Balão do Aeroporto; Praça da Torre de TV; Praça do Buriti; Setor Bancário Sul.

No sistema local, os pontos observados como críticos, merecendo estudo são os da Rua da Igrejinha, do Balão da S2; Acesso à UNB; Interseção SIA-SIG e o túnel do Itamarati. Reconhecendo-se

que realmente um sistema troncal deva apresentar características de tráfego rápido, concluiu-se pela conveniência que interseções desse sistema, preferencialmente, oferecendo condições de fluência ao tráfego sem interferência de outras correntes ou espera. E subentende-se logo que as alternativas mais recomendadas para compor o mesmo, serão de custos iniciais mais elevados.

ANÁLISE DO EXISTENTE

A interseção no final do Eixo Rodoviário Sul e das pistas de tráfego Local Leste e Oeste, assume grande importância por se tratar de um dos locais onde se dá a transição entre Eixo Rodoviário e os Eixos Locais Leste e Oeste, coincidente com a interseção com a ligação L-4/Setor de Áreas Especiais por onde trafegam a maioria dos veículos provenientes de Brasília. Ceilândia, Taguatinga, Guará, Núcleo Bandeirante, Cruzeiro, além do proveniente do Aeroporto, da Gama, Goiânia, e Eixo Belo Horizonte-Brasília. A alternativa encontrada pelos engenheiros procura distribuir o tráfego entre todos os ramos de acesso à interseção, da maneira mais direta possível, com prioridade aos movimentos mais exigidos, sem o bloqueio de qualquer movimento. Esta preocupação é ainda mais importante pelo fato de que esta interseção distribui o crescente tráfego proveniente da maioria das cidades-satélites e destinado ao Plano Piloto de Brasília.

Complementando a solução apresentada pela equipe técnica do Ministério dos Transportes, a opção por uma sinalização horizontal e vertical, deverá orientar os fluxos de tráfego de modo a que os veículos se utilizem da interseção com a maior eficiência e segurança.

COMÉRCIO

Para os engenheiros do GEIPOT, o grande problema do comércio local reside na distorção nos tipos de comércio que se localizam nesses trechos. E explicam: afirmando que ao invés de funcionar como um comércio local, de vizinhança, para fornecimento dos moradores das quadras contíguas e que para tal, não dependeriam de automóveis nem de estacionamento, apresenta diversificação que implica no atendimento de freguesia mais distanciada e que se serve de condução própria em grande número de casos, criando problemas de estacionamento junto a esses pontos, que interfere com o tráfego que vem dos Eixos com destino às moradias.

E como solução, os engenheiros propõem a adoção de sinalização luminosa, como alternativa mais prática e conveniente. Inicialmente porque atenderia às necessidades do local, permitindo os movimentos desejados com modificações de pouca monta no traçado. Depois, atendendo a uma exigência pregressa, esta solução poderia ser repartida ou não, dependendo das exigências de volume de tráfego em cada local. Através da sinalização luminosa, poderia se conseguir melhor canalização do tráfego, bem como a sua distribuição ordenada nos diversos ramos sinalizados, atendendo-se prioritariamente os movimentos mais desejados. As linhas de canalização introduzidas nestes locais,

ofereceriam segurança no tráfego, separando movimentos que se realizam simultaneamente.

NOS BALÕES

O comportamento de fluxo contínuo do tráfego, é uma característica que não se verifica no local; pelo contrário, os movimentos se realizam na forma de cruzamento, marcados pelo congestionamento nas horas de "rush", que se alternam com vazios, em certos momentos, resultando em escoamento acentuadamente descontínuo. Diante desses fatos, a solução apresentada pelos técnicos reside na canalização do tráfego e da sinalização luminosa.

TRANSFERÊNCIA

A possibilidade de transferência entre as laterais e a central do Eixo Rodoviário, foi criada depois da inauguração da Capital Federal, com a execução das ligações entre aquelas vias e a implantação dos retornos nas laterais. Para os engenheiros, nota-se certa deficiência no esquema implantado, especialmente pela existência de ponto de interseção onde convergem pelo menos três fluxos com visibilidades restritas. Em determinadas seções, onde ocorrem entrecruzamentos simples, esses se realizam em pequenos comprimentos, e em condições de visibilidade não muito adequadas: os "grêides e raios de curvatura" foram dimensionados, segundo as explicações dos técnicos, "de forma não muito rigorosa". Prá eles, "a operação de tráfego no local realiza-se precariamente, devido à existência de um posto de abastecimento localizado imediatamente à frente da ligação com a lateral Oeste".

Como solução, apresentam a possibilidade de eliminar o posto de abastecimento e possivelmente, evitar o ponto de convergência tripla. A Praça da Torre de TV, também um dos locais estudados pela equipe técnica do GEIPOT é, como se sabe, principal ligação entre as vias de serviço W/3 Norte e W/3 Sul, através do Eixo Monumental, não oferece, segundo os técnicos, condições de segurança para a fluência do tráfego. Os veículos que procedem da W/3 não têm oportunidade para entrar no Eixo Monumental, devido às inadequadas concordâncias efetuadas com pequenos raios de curvatura, e também devido às altas velocidades alcançadas dos veículos que percorrem o Eixo Monumental, estimulados por sua própria conformação. Notando-se que o grande número de faixas do Eixo Monumental, induz os veículos a uma passagem imediata para o lado oposto.

A solução para esse problema, para os engenheiros, está justamente na sinalização. Propõem um tipo de sinalização do conjunto do Eixo Monumental, de modo a que se obtenham um fluxo contínuo de tráfego.

Neste modo, qualquer veículo que ao sair de sua posição (parado) em qualquer sinal do Eixo Monumental e atingir a velocidade de 60 quilômetros por hora, não torna mais e parar em outro sinal do Eixo. A sinalização nesse local distribui e ordena todo o tráfego de modo que se possa obter bons níveis de serviço, permitindo toda a fluência de tráfego desta interseção.

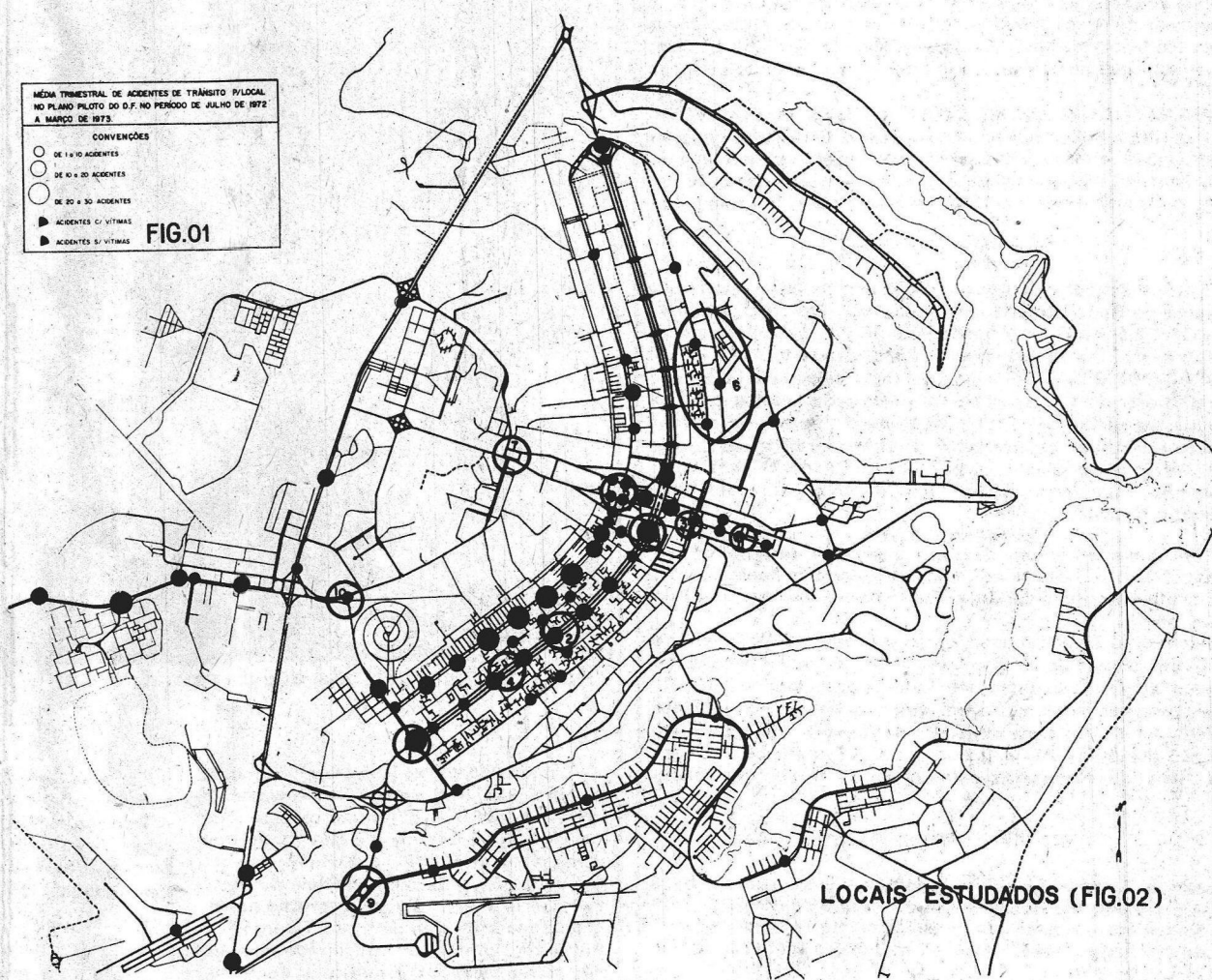
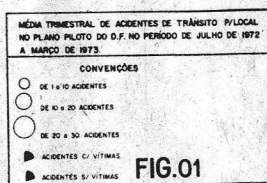
UNB

A área que foi delimitada para estudo, compreende as vias que possibilitem o acesso à Universidade de Brasília, através da L/2 Norte. A L/2 Norte, embora com dimensões que permitem acomodar três faixas de tráfego, caracteriza-se como uma via não dividida, com tráfego em dois sentidos. Nesse trecho, durante a fase de estudos, os técnicos observaram que dois mil veículos por hora, trafegam por ali, diariamente, e propuseram, como solução imediata e eficaz, a duplicação da pista, inicialmente. Depois, argumentaram que existem vários entrecruzamentos pelos veículos que trafegam na L/2 Norte, os originados da Universidade, da região de clubes e entrecruadas, que demandam à L/2 e vice-versa, e os veículos que se utilizam do retorno.

O canteiro entre as duas pistas foi dimensionado para evitar desapropriações, embora, atendendo os critérios geométricos do tráfego. E a grande interferência no fluxo originado na UNB e clubes com a principal corrente de tráfego, poderia ser, segundo os técnicos, facilmente eliminada, através de sinalização luminosa.

BURITI

Configurada geometri-



camente como um retângulo, a Praça do Buriti funciona como uma rótula, em torno da qual movimenta-se um elevado número de veículos cujas trajetórias nesta área de interseção resultam em grandes percursos, sem que se alcance satisfação de qualidade, no que se refere ao comportamento da corrente do tráfego. Para os engenheiros, "a situação existente não funciona adequadamente para o desenvolvimento do tráfego, embora ainda esteja longe de ser al-

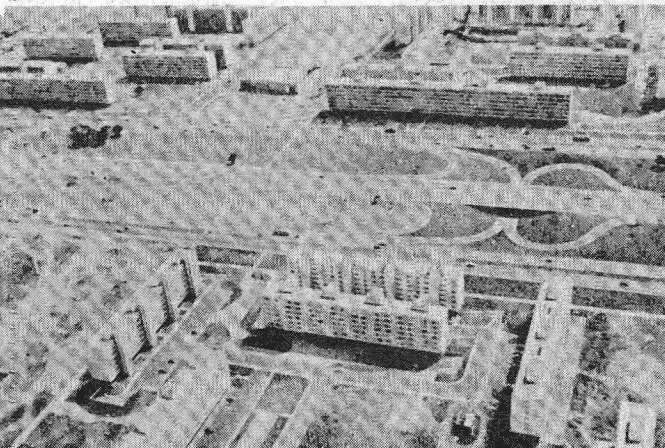
cançada a sua capacidade". O próprio caráter da Praça, se for bem observado, como espaço nobre que abriga a sede do Governo local, merece tratamento de conjunto que lhe dê mais ênfase como tal, mas é evidente que a função de distribuidor de tráfego está lhe fazendo séria concorrência. Em vista disso, para resguardar esse aspecto de equilíbrio entre o formal e o funcional, proceder um estudo para reformulação da área, só se faz aceitável se, dentro de medidas de caráter

temporário, que visem melhorar propriamente as condições para um estacionamento mais espontâneo e seguro do tráfego no local.

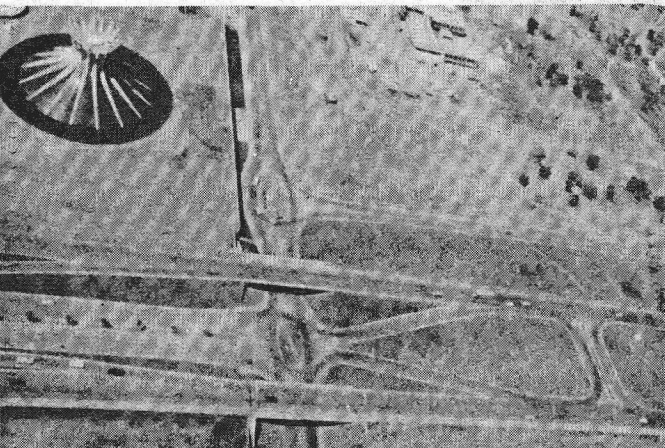
No decorrer do estudo, os técnicos observaram que o principal problema mesmo, é o dos entrecruzamentos diminutos. E a colocação de sinalização adequada à área, complementam o estudo e sua execução é recomendada ressaltando-se o fato de que a solução é temporária, projetada para atender à si-

tuação existente e conservar o aspecto formal da praça que abriga a sede do Governo do Distrito Federal.

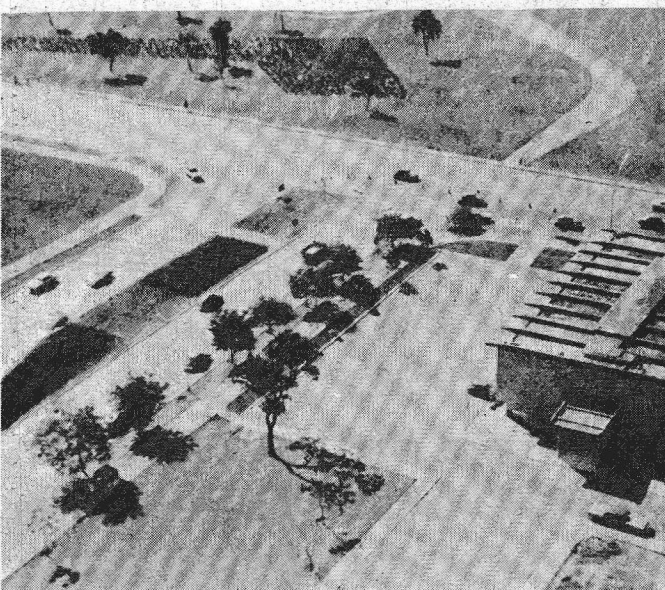
Foram essas as áreas que técnicos e engenheiros do Ministério dos Transportes consideraram prioritárias no estudo para solução dos problemas de tráfego no Distrito Federal. Vários outros locais foram estudados, mas esses parecem ser os que apresentam maiores problemas, dada a ênfase que procuram dar.



A possibilidade de transferência entre as laterais e a central do Eixo Rodoviário, foi criada depois da inauguração da Capital Federal



A principal ligação entre as vias de serviço W/3 Norte e Sul, através do Eixo Monumental, segundo os técnicos, não oferece condições de segurança



Os balões, segundo os técnicos do GEIPOT, apresentam escoamento descontínuo e incorreto