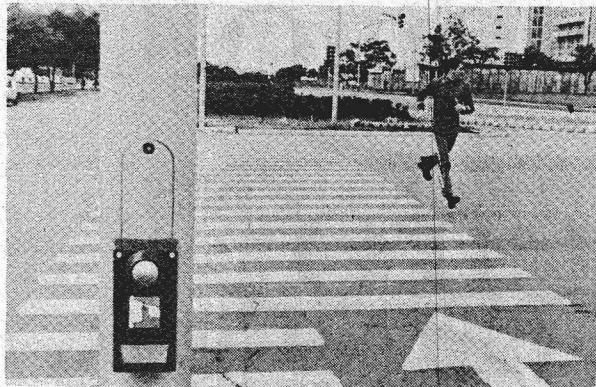
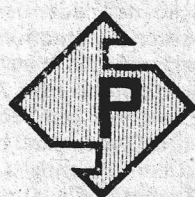




*Neste artigo,
Geraldo Silva faz um
retrospecto dos problemas
que envolveram e ainda
envolvem o trânsito
da Capital da República.
Diz ele, que talvez um
dia os erros do sistema viário
sejam corrigidos, pois
todas as coisas têm seu
tempo, segundo
o tempo que a cada
uma foi prescrito.*

**HÁ CINCO ANOS ESTAMOS COOPERANDO
COM BRASÍLIA, EMBELEZANDO-A
E DANDO-LHE SEGURANÇA COM
NOSSOS PRODUTOS. PORQUE UMA CIDADE
JOVEM, COMO TODAS AS JOVENS,
NECESSITA DE BELEZA E DE SEGURANÇA,
E NISTO NÓS SOMOS TÉCNICOS.**



ESQUADRIAS METÁLICAS PAULISTA LTDA.

C.D.F. 07.005.705-2

C.C.C. 00.091.736/0001

SERRALHERIA PAULISTA

Estruturas Metálicas, Caixilhos de Chapa Dobrada e
Alumínio, Alambrados, Portas de Enrolar e Pantográ-
ficas, Corte e Dobragem de Chapas até 1/8

Fone: 61-3488

FÁBRICA E ESCRITÓRIO:

Q. I. 05 - LOTES 35/37 - TAGUATINGA - D. FEDERAL

A realidade do trânsito no DF

Antes da inauguração de Brasília existia um trânsito misturado entre o meio rural e os canteiros de obras que iam surgindo, uns distanciados dos outros. Depois veio a Cidade Livre, com as suas ruas largas e poeirentas, e com a chegada dos candangos, comerciantes e brasileiros de todos os lados, as autoridades da época iniciaram o disciplinamento do trânsito local. Antes da inauguração da Capital da República, por ser ainda território goiano, existia o D.R.P.B. (Departamento Regional de Polícia de Brasília) com as atribuições de polícia na área, e após a inauguração foi aquele Departamento extinto e todo o pessoal e acervo passou ao antigo D.F.S.P. — Departamento Federal de Segurança Pública, nele integrado a então Divisão de Trânsito, que teve o seu primeiro diretor na pessoa do Delegado Walmoires Victorino Barbosa, exercendo a função até 1964. Além da parte burocrática contava com uma Companhia de Trânsito da Guarda Especial de Brasília. Coube à Divisão de Trânsito do D.F.S.P. o disciplinamento do trânsito na Capital que surgia, com o apoio da NOVACAP, que além de construir a Cidade, dava apoio a todos os órgãos que se instalavam em Brasília. Foram colocadas as placas de sinalização, pinturas de faixas de rolamento, faixas para os pedestres. Hoje o DETRAN que caminha para sua autarquia teve ali o seu início.

SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO

O Sistema viário de Brasília diferente de outros centros foi idealizado para haver uma melhor circulação dos veículos, escoamento fácil, mas em determinados pontos de confluência, houve um garroteamento avenidas com várias pistas de rolamento, como nos eixos rodoviários as quais terminam na estação rodoviária se afunilando.

Brasília, imaginemos, era uma folha de papel em branco, onde o arquiteto deu os traços que bem quis, não lhe faltou liberdade para fazer o que quisesse. Traçou e outros executaram. Em muitos casos os traços custaram caro na execução, pouco importava ao arquiteto, ele queria era sua projeção como profissional. Então teve o arquiteto grandeza nas linhas, mas quando chegou a hora de executar custava dinheiro, e daí as muitas distorções, porque entrou a miopia. Miopia de quem executou. Economia, pressa de cumprir a missão. Brasília tinha que ser inaugurada, o tempo se esgotava. As edificações já prontas, não se poderia jamais construir vagas para garagens, não poderia mais se alargar as ruas, não se poderia mais (salvo se quiser gastar muito agora) alargar os trevos, cujos raios foram mal dimensionados. Mas como há milênios o ECLESIASTES já dizia que "todas as coisas têm o seu tempo, e todas elas passam debaixo do céu, segundo o tempo que a cada uma foi prescrito. Há tempo de plantar, tempo de arrancar o que se plantou". Talvez um dia o que ficou errado no sistema viário de Brasília chegue o seu tempo de mudar, e claro, mudar para melhor. E por falar em sistema viário, a pior desgraça que se fez em Brasília foi a criação de cruzamentos na avenida W-3 Sul, pois a nosso ver cruzamentos já existiam em Brasília e dos piores, como ainda existem em torno da estação rodoviária. A circulação em Brasília ainda é fácil, mas aumenta dia-a-dia a insegurança. O pedestre não tem vez. E quem é o pedestre? Somos todos nós — Ao deixarmos o veículo estacionado num lado da rua, somos pedestres. A imaginação, a coragem a a rapidez dos administradores devem estar diante para dar aos pedestres de Brasília uma solução definitiva.

ESTACIONAMENTO

No futuro, o Maltusianismo, significará mais do que escassez de alimentos significará escassez de espaço. E o espaço em Brasília, teria sido bem aproveitado; aí chegamos num círculo vicioso, na questão do trânsito, pois com o veículo automotor o homem, as civilizações esticaram as suas pernas, em compridando as cidades, as rodovias, para a transa das riquezas, o turismo, o lazer, tudo enfim. Mas, e o estacionamento? — É um desafio à administração e à imaginação. Pois bem, as cidades estão sendo infestadas de veículos, e se um dia o Governo tivesse que estabelecer quotas para fabricação de automóveis, seria um clamor social, porque as indústrias teriam que — dispensar milhares de operários, técnicos; as indústrias satélites das automobilísticas teriam que diminuir o seu ritmo, o governo diminuiria sua arrecadação, enfim, não seria a solução do momento.

— Um sistema de transporte coletivo adequado para atender aos funcionários que demandam a Esplanada dos Ministérios, porque na Capital da República a maior clientela é de funcionários públicos, poderia reduzir muito a caminhada em carros particulares. Linhas que atendessem as Superquadras entre si e delas para as repartições.

Uma sugestão: estacionamento pago após 30 minutos de estacionamento nas ruas comerciais das superquadras. Assim muitos teriam chance de estacionar para suas atividades.

TRABALHO CONJUNTO

Entrosamento de quem trabalha na mesma área ou áreas afins. Belo exemplo no Brasil, o Estado Maior das Forças Armadas, ação de conjunto, soma de esforços, é o que poderia acontecer com o assunto trânsito. Quem construiu a cidade foi a Novacap, a continuadora da filosofia no sistema viário é Arquitetura e Urbanismo, de lá até hoje, quando se trata de cortar uma avenida, modificar uma esquina, fazer um novo trevo nunca são chamados para informarem sobre as outras faces do problema, setores como a polícia militar, o Detran, a Codeplan. Pois no trinômio homem-veículo, há muita coisa

a examinar antes de se por em prática alguma coisa feita num só Gabinete. O Arquiteto dá os seus traços, o engenheiro calcula o constrói, mas quem passa o dia todo na rua vendo a ação dos homens, os motoristas e pedestres, é o policial. E esse nunca é chamado para dar palpite. Ainda temos outro elemento de valor para o planejamento na área do trânsito: o setor de perícia, o Instituto Nacional de Criminalística, ou o Instituto de Criminalística de Brasília, que possuem cientificamente, as causas dos acidentes de trânsito. Quanto seria feito em benefício da cidade, se engenheiros, policiais, peritos, administradores e arquitetos estivessem sempre em torno de uma mesma mesa.

LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Já temos a necessidade, o que interesse é ação, é o melhor cumprimento dela. Observe-se que as distâncias entre leis de trânsito estão diminuindo no tempo tal o desafio da problemática do trânsito no Brasil, em 1941 e 10. Código Nacional de Trânsito, baixado pelo Dec. Lei no. 3651, de 25 de setembro daquele ano;

Em 1966, pela Lei no. 5.108, de 21 de Setembro de 1966, vinte e anos depois; em seguida o Código é modificado pelo Decreto Lei no. 237, de 28 de Fevereiro de 1967, regulamentado pelo Decreto no. 62.127, de 16 de janeiro de 1968, e no momento trabalhos já estão sendo realizados para modificar o atual Código Nacional de Trânsito. Passados pois um pouco mais de oito anos. A problemática do trânsito cresce geometricamente enquanto a legislação e as administrações do trânsito acompanham lentamente, ficam logo de calças curtas. E o problema agora já interessa à Federação, e novos instrumentos são criados na Administração das Áreas Metropolitanas.

EDUCAÇÃO E REPRESSÃO DE TRÂNSITO

Muito se poderia falar sobre o assunto. O problema está no homem, pois que na trilogia do acidente, o homem é responsável, no mundo inteiro, por 99,6% pelos acidentes automobilísticos, a máquina por 0,3% e o meio (as pistas e outros fatores) por 0,1%. Os americanos, sempre atentos para o custo dos acidentes, já calcularam em 80 a 100 dólares cada acidente. Todos os produtos de tecnologia, da civilização do conforto entraram para a Família, e também o automóvel, mas as Famílias não se apercebem que guardam uma onça em casa, que precisa ser domada, que causa contúndia.

Quanto à educação de trânsito, acredito que só através de uma ação conjunta com uma política e uma doutrina definidas, sistematizadas, para se atingir em extensão e profundidade. E aí está o Conselho Nacional de Trânsito, cabeça do sistema, é só prestigiá-lo, fortalecê-lo, e lhe dar meios para comandar o sistema, composto dos Conselhos estaduais de Trânsito e dos Departamentos de Trânsito.

Quanto à repressão dos infratores do Código Nacional de Trânsito, esta deve correr paralela a uma campanha de educação de trânsito. E não reprimir só por reprimir, e se o fizer que seja dentro de uma linha pedagógica. Só medidas restritivas pouco adiantam. Oremédio está na educação. Pois, a

máquina não tem ódio, não fica bêbada, e só o homem tem subjetividade. Acredito que nas equipes de trabalho, seja de qualquer nível, deveriam ter bons profissionais de Psicologia, Psiquiatria e ainda Sistema Viário e administração.

As avenidas e logradouros de Brasília foram dimensionados com pobreza. Uma esplanada dos Ministérios dá uma sensação de amplitude e largueza, é verdade, lindo para cartão postal, mas quando o homem entra em cena, tudo é acanhado: os blocos dos ministérios são minúsculos, todos precisando de anexos, e sempre os mais distantes possíveis, garagens distantes, estacionamentos pequenos. Uma praça dos Três Poderes, pequena hoje para uma grande concentração automobilística, assim é junto ao comércio, junto às quadras.

As pistas de acesso às superquadras (chamadas eixinhos) não têm faixas de aceleração e desaceleração, nos pontos dos ônibus e nas entradas das entrequadras comerciais, daí o garroteamento, a quebra do fluxo de tráfego, dois a três ônibus se apertando num minúsculo ponto de ônibus (eu não disse abrigo de ônibus — pois os existentes não abrigam ninguém, só obrigam a esperar o ônibus).

Um Departamento de Trânsito sofre terrivelmente quando, por falta de entrosamento e compreensão da extensão do problema, se permite a construção de uma Universidade, como a UDF, junto à área residencial, e sem perspectiva de uma ampliação de área de estacionamento. E ao lado da UDF, estão outros institutos de ensino. E outros casos estão aí, é só passar pela cidade e ver. Sociólogos. Poderiam dar uma grande contribuição ao se elaborarem as leis, os planos, e inclusive o acompanhamento da execução para corrigir os desvios.

Em matéria de trânsito há muita coisa a se chegar a um consenso entre os legisladores, os planejadores, os homens de estado-maior, e os executores, pois, por exemplo: um quilômetro por hora por velocidade excessiva para quem pretende dirigir em meio da multidão. Já um quilômetro por minuto, em uma auto estrada, chega muitas vezes constituir marcha vagarosa.

A atual administração do DF parece estar mais atenta, na solução do problema do trânsito do Distrito Federal, pelo menos na modificação do sistema viário, e muito válida a transformação do Detran em autarquia, pois na sua direção está um técnico competente.

Geraldo Silva
Ex-Diretor de Trânsito e
do Contram.