

Recomendações técnicas do Geipot para o sistema viário de Brasília

DIÁRIO DE BRASÍLIA

24 DEZ 1975

Em cumprimento da primeira etapa dos trabalhos que estão sendo desenvolvidos pelo Geipot, até março do próximo ano, o Governo do Distrito Federal estará de posse de uma série de recomendações técnicas para promover diversas modificações no sistema viário desta Capital e no tráfego de veículos e pedestres, numa busca para se determinar o melhor no setor para Brasília.

A informação é da Assessoria de Transportes Urbanos do Geipot, empresa vinculada ao Ministério dos Transportes, responsável pela elaboração do Plano Diretor, destinado a sanar os vários problemas existentes nos transportes e no setor viário desta Capital. Essas recomendações, segundo informaram encontram-se em fase final de estudos e integram uma pesquisa global, inclusive domiciliar que já foram concluídas obtendo boa receptividade junto ao público.

Essas recomendações encontram-se em fase final de estudos e integram uma pesquisa global, inclusive domiciliar que será concluída dentro de aproximadamente dez dias e cuja receptividade, por parte do público foi das melhores.

O objetivo é melhorar, a curto prazo, o equipamento já existente, de maneira que ao final, com a conclusão do plano sua implantação seja gradativa, sendo tais melhoramentos de caráter unicamente de mudança estrutural, sem o envolvimento de recursos financeiros vultosos.

Dessa forma, acham-se em preparação para testes inúmeras idéias figurando, como principais, aquelas que atingirão diretamente os pedestres, segundo o assessor de Transportes Urbanos do Geipot, o elemento prioritário de todo o esquema.

Pretendemos sugerir ao Governo do Distrito Federal a implantação de uma extensa rede de passarelas para os transeuntes, evitando os pontos de estrangulação e os locais conflitantes através de sofisticados sistemas de sinalização e até mesmo de criação de passagens que evitem o contato entre pedestres e veículos.

Através da pesquisa domiciliar em realização no Distrito Federal o Geipot já tem condições de determinar os locais de maior fluxo de pessoas que se locomovem a pé, inclusive do modo como gostariam de fazê-lo. Assim poderão ser tomadas medidas que impliquem até mesmo no fechamento de determinadas áreas ao tráfego de veículos, criando condições de locomoção ideais aos pedestres, proporcionando, naqueles locais pontos de reuniões no aspecto sócio-cultural.

Não podemos determinar, ainda, qual ou quais seriam essas áreas, figurando, como uma das mais prováveis, o Setor Comercial Sul, que, no caso, estaria vedado ao tráfego, de automóveis, criando-se áreas de esta-

cionamento na sua periferia. Assim sendo, um dos nossos objetivos é desencorajar o uso de carros nas áreas centrais, e estabelecendo um sistema de transportes coletivos de alta confiabilidade, de grande conforto e mobilidade. Algumas áreas de estacionamento poderão ser mantidas, mas desde que dentro de um sistema de alta rotatividade, seja pela cobrança, seja pela proibição pura e simples da longa permanência do veículo no local.

Nas recomendações do Geipot, as quais serão ainda testadas e submetidas a processamento através de computador, figura o remanejamento do tráfego nas entrequadradas, criando-se um sistema de mão única para veículos, incentivando o maior uso de eixo rodoviário, buscando com isso diminuir o conflito viário registrado naqueles locais atualmente.

Nossa maior ênfase, depois de proporcionarmos melhores condições aos pedestres, é para o transporte coletivo, onde trataremos de criar opções de locomoção no Plano Piloto e incentivando as pessoas a deixarem seus carros em casa. Para isso, o transporte coletivo terá que aliar conforto, rapidez e manobrabilidade no tráfego, podendo-se, para obter tais requisitos, lançar-se mão dos microônibus.

Essa preocupação se estenderá também às cidades-satélites, cuja ligação com o centro deverá ser feita nos mesmos moldes, isto é, conforto e rapidez, principalmente, o que poderá ser obtido com a destinação de pistas e vias especiais para o tráfego daqueles veículos, tanto no percurso de ligação quanto no nos de distribuição, já dentro do Plano Piloto.

Tal sistema, segundo o assessor de Transportes Urbanos, do Geipot, redundará num menor tempo de viagem e até mesmo maior conforto, pois outros mecanismos seriam adotados para tal, como o sistema de cobrança de passagens, que terá que ser mais racional evitando-se a formação de filas e demora nas paradas, que deverão por seu turno, dispor de maior conforto para os usuários.

Essas recomendações que serão encaminhadas às autoridades locais até março, ou mais tardar, início de abril, poderão ser implantadas imediatamente, tendo em vista o baixo custo dos serviços necessários à sua concretização, já que demandarão, geralmente, em mudança de placas e pintura de faixas. O restante do Plano, cuja elaboração demorará ainda cerca de dois anos e pouco, e de implantação mais cara e demorada, virá depois, gradativamente.

Assim, conclui, buscaremos mostrar ao Governo local os caminhos adequados para a resolução dos problemas que afetam o seu sistema de transporte, o seu plano viário, apresentando soluções a curto prazo e de baixo custo, mas de inquestionável importância para a comunidade.