

13/02/2016 o Dia: do Serviço de Assistência Religiosa do Exército Brasileiro, de Santa Ermelinda, de Santo Estevão de Rieti, de São Benigno de Todi, de São Martiniano, Mundial do Rio.

Desde 1.986, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP), adotou uma medida de engenharia de tráfego para aumentar a capacidade de fluxo das vias, isto é uma ou duas faixas, dependendo do local, do sentido da via bairro centro (manhã e do sentido centro bairro (tarde) segregada e invertida para atender o sentido de maior demanda de tráfego. O funcionamento aparentemente simples. Consiste em inverter o sentido de circulação (modo de direção) em determinados horários, normalmente das 06:00 às 09:00 hs e das 17:00 às 20:00h. A CET-SP monta e desmonta mais de 15 faixas reversíveis sendo cinco destas, exclusivamente para ônibus com a inversão começando às 05:00 às 08:30 hs e das 15:30 às 20:00 hs.

São montadas e desmontadas um total de aproximadamente 30 quilômetros dessas faixas de segunda a sexta feira. Até bem pouco tempo atrás, essa operação era feita com picapes dotadas de cambota tendo um operador sentado na tampa da cambota colocando ou retirando os cones. Alguns acidentes aconteceram, pois era necessário curvar o corpo principalmente na hora de desmontar, retirar os cones. Como esse tipo de veículo aberto, o agente ficava totalmente exposto às intempéries do tempo. Sol, chuva, calor, frio e ainda correndo outros riscos principalmente em situação de tempestade.

Para evitar maiores danos para as duas partes a empresa, em 2007, adquiriu furgões tipo Sprinter adaptadas com assento e toldo para o conforto dos agentes treinados para o trabalho, sem contar que esse tipo de veículo tem como característica portas corrediças dos dois lados o que facilita muito a montagem e desmontagem do sistema.

A aquisição desses veículos faz parte de uma série de ações de melhoria que a CET vem adotando na operação, entre as quais: adoção de Procedimentos Operacionais Padrão, com regras para manuseio dos materiais; sistema de revezamento dos agentes na distribuição dos cones na via; disposição do material na viatura; veículo de proteção para cada viatura com material de canalização; bloqueios em pontos específicos a fim de garantir a segurança das equipes na desativação das faixas, além da especificação de materiais de canalização, que levou à padronização e aquisição de cones mais leves e flexíveis.

A implantação das faixas reversíveis é uma medida de engenharia de tráfego importante para a redução dos congestionamentos na cidade de São Paulo. Estudo da CET aponta que a faixa reversível da Avenida Radial Leste diminuiu a lentidão na via em 18 km no pico da manhã enquanto que no pico da tarde a redução é de 7,5 km, contribuindo para a fluidez do tráfego em corredores estratégicos da cidade como: Rua da Consolação, avenidas Rebouças, Paulista, Dr. Arnaldo, Francisco Matarazzo e Elevado Costa e Silva (fonte: CET-SP).

No Distrito Federal, esse fenômeno não está longe de acontecer, isto acontece pela manhã e à tarde tudo pela falta de planejamento e descaso das autoridades competentes. Muitas conversões em nóel (no mesmo nóel da via) o que dificulta e acaba congestionando o trânsito e o afunilamento de uma avenida de mais de quatro faixas de rolamento para apenas duas, pois existe um viaduto que não foi projetado para receber mais duas ou três faixas.

A BR040 conhecida como via que corta o DF e cidades do entorno, foi totalmente reformulada no trecho asa norte/asa sul com faixa segregada para o coletivo no centro entre as duas pistas e com passarelas e retorno por baixo da via ou a área eliminando, assim, os perigosos retornos em nóel. Essa obra do DNIT foi executada no tempo certo, mas com o mesmo descuido ou falta de visão futura. São tem uma faixa de rolamento exclusiva para os ônibus. Daqui a cinco anos esse projeto terá que ser

revisto ou elaborar um mega projeto como um anel viário que contorne o DF para que cargas pesadas não cruzem Brasília desafogando o trânsito.

Estamos muito aquém das modernidades vistas em outros países. Já existem máquinas que deslocam new jersey (blocos de concreto) para segregar faixas das rodovias de grande movimento onde existem de quatro a seis faixas de cada lado que fazem a interligação dos grandes centros industriais e comerciais. Valeria muito a pena repensar a nossa engenharia de trânsito. Estamos atrasados pelo menos 30 anos nessa área com relação aos outros países mais desenvolvidos. Só depende de vontade porque dinheiro para tal fim existe.

[www.naganuma.com.br](http://www.naganuma.com.br) [mn@naganuma.com.br](mailto:mn@naganuma.com.br) Twitter - @mtnaganuma