

## **Operação corrida na Ricardo Paranhos**

A polêmica sobre a prática de cooper na Alameda Ricardo Paranhos pode resultar em política pública inédita e saudável para a cidade de Goiânia. A exemplo de milhares de cidades brasileiras e de outros continentes, Goiânia pode aderir ao movimento de ocupação das vias públicas por pedestres, desportistas, ciclistas e artistas de rua em dias e horários pré-definidos.

Além de humanizar e democratizar a ocupação do espaço público, resolveria a questão que atualmente aflige usuários daquela via, garantindo aos motoristas e pedestres a sua utilização compartilhada. A experiência poderia se estender para a Avenida Goiás Norte, onde também se pratica cooper diariamente, e a Avenida 85 aos domingos, esta em caráter exclusivo para os praticantes.

Há meios técnicos disponíveis para isso e a legislação de trânsito não impede tal iniciativa, ao contrário, prescreve em seu favor. O Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as Resoluções 160/04 e 195/06, e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, elaborado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), em vigência desde 2007, prevêem sinalização adequada, permanente e temporária, que pode bem ser utilizada para pacificar a relação conflitante nas ruas e avenidas da cidade.

A Agência Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade (AMT) possui um quadro de excelentes engenheiros de trânsito, conta com quase duas centenas de agentes de trânsito, e poderia desenvolver essa experiência tão exitosa em outras cidades. Sua área educacional retomaria as atividades cidadãs, atuando na conscientização dos usuários da Ricardo Paranhos e esclarecendo as vantagens da inovadora política de mobilidade. O momento é oportuno, uma oportunidade para otimizar a referida via que ainda não está tecnicamente saturada.

É necessário recompor as interseções que foram transformadas em estacionamentos, limitados por calotas pré-moldadas (tartarugas); remover os ordenadores de fluxos (tachões), cuja finalidade não é funcionar como redutor de velocidade, como está; e exercer fiscalização permanente, de modo a coibir irregularidades na ocupação das calçadas. Mas como poderiam os praticantes de cooper e os automóveis utilizarem a via com segurança, tolerância e harmonia? Simples, bastando operacionalizá-la com recursos de sinalização e humanos.

Existem ao alcance da AMT os dispositivos de uso temporário, cujas finalidades destinam-se a alertar os motoristas em situações especiais, bloqueando e/ou canalizando seus fluxos. Cones, cilindros, balizadores, fitas zebreadas e cavaletes apropriados podem ser instalados em caráter temporário para proteger os pedestres.

Há também a sinalização permanente vertical de advertência, a placa A-32a (trânsito de pedestres) e as especiais orientativas para pedestres. Estão especificadas lá no referido Anexo II do CTB e podem ser utilizadas para administrar os conflitos.

Ganha a cidade, por irmanar-se a políticas sustentáveis; ganham os pedestres praticantes de cooper e o motorista, que conduzirá o seu auto com mais segurança. Democraticamente, pedestres e motoristas utilizariam o espaço viário pelo princípio compartilhado.

Goiânia já é uma respeitável senhora de 76 anos de idade e passa da hora de compreender que ainda pode inovar em favor de uma mobilidade pacificada, moderna e politicamente correta. Que surjam outras avenidas (ou alamedas) Ricardo Paranhos.

Antenor Pinheiro é jornalista e presidente do Conselho Estadual de Trânsito de Goiás (Cetran-GO) [perito@antenorpinheiro.com](mailto:perito@antenorpinheiro.com)