ESTADO DE MINAS

Publicado em 04/04/2023 - 05:55

BH é a 4ª capital com mais mortes de ciclistas

Óbito no sábado traz à tona quadro trágico para BH: taxa de óbitos em desastres com adeptos do pedal na cidade e seu entorno é a 4ª maior entre metrópoles brasileiras

Capital fatal para ciclistas

MATEUS PARREIRAS

A comoção pela morte do ciclista belo-horizontino Eduardo Lobato, de 41 anos, atingido por um motorista embriagado de 55, na manhã de sábado (1º/4), na BR-040, é ainda mais profunda entre quem pedala em Belo Horizonte. Uma dor que se multiplica entre adeptos das bicicletas na cidade, que é a quarta grande capital brasileira no ranking das que registraram maior número de mortes de ciclistas – ainda em alta nos últimos anos – e a segunda que mais interna feridos desse meio de transporte, a pior da Região Sudeste nos dois quesitos. De acordo com dados do Ministério da Saúde (confira o quadro), a taxa de mortes de ciclistas em BH foi de 0,55 por 100 mil habitantes em 2021, último dado consolidado disponível, abaixo apenas de Goiânia, Curitiba e Recife. Diante dos números, a Prefeitura de Belo Horizonte garante que vem investindo em ciclovias – atualmente são 105 quilômetros destinados a essa finalidade – e que mantém constante diálogo com representantes de ciclistas para definir ações que visem à segurança (**leia mais nesta página**).

Os dados do Ministério da Saúde foram filtrados pelas capitais nacionais de tráfego mais adensado, com população superior a 1 milhão de habitantes, e refletem também atendimentos a pessoas de suas regiões metropolitanas levadas para os hospitais referência. A taxa de mortes em relação à população foi maior em Belo Horizonte do que no Rio de Janeiro (0,11) e São Paulo (0,05), por exemplo.

Ao todo, foram registrados 14 óbitos de condutores de bicicleta na capital mineira em 2021. Entre as causas das mortes que puderam ser verificadas, 42,8% ocorreram após o ciclista colidir contra carros de passeio, 28,6% das vítimas perderam a vida se acidentando contra ônibus, e o mesmo percentual, de 28,6%, representa as colisões contra objetos fixos ou parados, muitas vezes após desvios para evitar trombar em outros veículos no trânsito e que terminam em batidas contra postes, meios-fios, por exemplo. Ou mesmo em veículos estacionados nas vias.

E essa é uma estatística que tem piorado com o tempo. Isso fica claro quando se compara os resultados de 2021 com a taxa de mortes dos 10 anos anteriores – de 2011 a 2020 –, que foi de 0,53, e a média de uma década atrás, que foi de 13,4 mortes todos os anos. Em 2020, foram 13 óbitos. O ano com mais mortes foi 2011, quando 20 ciclistas perderam suas vidas no trânsito da capital mineira.

INTERNAÇÃO As taxas de internações de ciclistas acidentados por 100 mil habitantes são expressivamente altas em Belo Horizonte na comparação com as demais capitais brasileiras com população superior a 1 milhão de habitantes, pessoas acidentadas que precisaram de internação são expressivamente altas em BH figura com o segundo pior lugar nacional, com taxa de 22,5 internados por ano, entre 2011 e janeiro de 2023, de acordo com números dos hospitais que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

FOTOS: LEANDRO COURI/EM/DA PRESS

Bicicleta passa na via onde Eduardo Lobato foi atingido na manhã de sábado em mais uma tragédia como as que mataram 14 pessoas em BH somente em 2021

A média é de 566,3 internações por ano, ou 1,6 ciclista todos os dias – há casos de atendimentos de emergência e de internações de retornos em tratamentos continuados. Nesse ranking negativo, BH só perde para Goiânia, com taxa de 24,2 internações por 100 mil habitantes, ficando à frente de São Paulo (5,3), em sexto lugar, e do Rio de Janeiro (2,5), que está em oitavo nessa listagem.

Quando se procura saber dos motivos que mais levaram a internações de ciclistas nos hospitais do SUS da capital mineira – responsáveis também por grande parte do atendimento da Grande BH –, aparecem em primeiro lugar as batidas contra motocicletas, com 57,4% das causas determinadas. Em seguida, os traumatismos por colisão com objetos fixos ou parados, como postes ou veículos estacionados, responderam por 20,4%. Na terceira posição, aparecem as batidas contra automóveis de passeio, com 13%, sendo 12,8% pulverizado em várias outras causas.

SINALIZAÇÃO Um dos coletivos de ciclistas belo-horizontinos com maior atuação em Belo Horizonte, justamente na preparação do ciclista para circular seguindo as regras de trânsito e de prevenção de acidentes, a Bike Anjos BH indica ser possível pedalar atualmente na capital mineira sem correr sérios riscos simplesmente com a observação da sinalização e respeito a todos os meios de transporte, incluindo as bicicletas.

" Não considero arriscado pedalar em BH, contanto que ambas as partes (motoristas de automotores e ciclistas) se respeitem", afirma Javert Denilson Bastos, de 56, que se desloca sobre duas rodas há 40 anos na cidade e nos últimos 10 integra o movimento Bike Anjos BH.

Na visão dele, os maiores perigos para os ciclistas que trafegam em BH são a falta de sinalizações de trânsito específicas e o desrespeito dos motoristas de carros, ônibus, caminhões e motocicletas. Entre as situações de risco cotidianas, ele cita o desrespeito ao distanciamento. "Pela legislação de trânsito, o motorista que passar por um ciclista tem que manter uma distância de 1,5 metro. E isso não acontece sempre. Outra situação é a conversão dos veículos automotores para virar numa rua. Costumamos dar sinal para entrar e alguns motoristas querem fazer a curva junto com a gente. Isso acaba nos 'fechando'", observa Javert.

VÍTIMAS SOBRE DUAS RODAS

Taxa de acidentes com ciclistas por 100 mil em capitais com mais de 1 milhão de habitantes

Local	MORTES 2021	MORTES/MÉDIA 2011-2020	INTERNAÇÕES/MÉDIA 2011 a 2023*
Belém	0,2	0,13	0,08
Belo Horizonte	**0,55**	**0,53**	**22,45**
Curitiba	1,07	0,98	7,57
Fortaleza	0,29	0,35	11,7
Goiânia	1,36	1,91	24,19
Maceió	0,09	0,47	0,67
Manaus	0,04	0,15	0,1
Porto Alegre	0,4	0,49	5,65
Recife	0,78	1,16	3,48
Rio de Janeiro	0,11	0,14	2,56
Salvador	0,24	0,18	1,6
São Luís	0,45	0,33	0,97
São Paulo	0,05	0,28	5,3

*Janeiro a janeiro
Fonte: Ministério da Saúde

Prefeitura projeta mais 74km de ciclovias

A capital mineira conta hoje com 105 quilômetros de ciclovias e continua investindo nesse tipo de solução, informa a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por meio de nota. De acordo com a administração municipal, outros 74km de projetos executivos já estão aptos para serem implantados e vão fazer a ligação com trechos já existentes, além de alimentar a rede de transporte público, ampliando a integração entre os modais ônibus e bicicleta. Atualmente, em oito regionais da cidade há rotas de ciclovias implantadas.

Segundo a nota , para 2023 estão previstos novos 18km, nas regiões de Venda Nova, Pampulha e área central. "Cabe citar a ciclovia na Avenida Afonso Pena, a ser implantada em conjunto com as faixas exclusivas para o transporte coletivo. No portal da Prefeitura há informações das ciclovias implantadas, planejadas e a quilometragem", diz o texto.

Ainda segundo a administração municipal, "a BHTrans mantém diálogo com os ciclistas por meio do grupo GT Pedala, formado pelo poder público e sociedade civil, para discutir e acompanhar a implantação de ações na cidade que visam garantir a segurança dos ciclistas". Ainda segundo o texto, durante as reuniões são discutidas as melhores rotas a serem viabilizadas, sendo apontados, inclusive, locais que precisam de melhorias visando ao aumento da segurança. Entre esses, a administração municipal cita a atual revitalização na ciclovia da Orla da Pampulha, " intervenção sugerida pelos ciclistas que foi implementada pela Prefeitura de Belo Horizonte".

Embriaguez pode ter sido o gatilho do desastre, aponta PRF

O fator embriaguez pode ter sido o principal componente do desastre que vitimou o representante de indústria farmacêutica Eduardo Lobato, de 41 anos, na manhã de sábado (1º/4). O caso segue sendo investigado pela Polícia Civil, que conduziu para a prisão o motorista de 55 anos detido com sinais de embriaguez depois de atingir o ciclista na altura do Km 563 da BR-040, perto do trevo de Ouro Preto, em Nova Lima, na Grande BH. Ele teve registro de entrada no Presídio de Nova Lima e permanecia preso até o fim da tarde de ontem, segundo a Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (Sejusp).

Segundo informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o trecho onde ocorreu a tragédia não tem registro de mortes desde janeiro de 2020, o que reforça a hipótese de que o consumo de álcool seja a causa do desastre. Naquele quilômetro, de acordo com as estatísticas da corporação, ocorreram no período referido 16 acidentes envolvendo 20 veículos e 32 pessoas. Dessas, 13 motoristas e passageiros acabaram se ferindo levemente e outras cinco pessoas com gravidade, com 10 indivíduos ilesos e quatro em situação ignorada.

A hipótese é reforçada por um dos amigos de Eduardo Lobato, o também ciclista esportista Carlos Roberto de Diniz Paiva, conhecido no meio como Beto Paiva, de 45, ex-jogador de futebol. "O acidente do Edu ocorreu como foram muitos antes dele e poderão continuar sendo se as autoridades não tomarem medidas. Conosco, que somos atletas de alta performance, pedalar tem de ser nas estradas, porque nas ciclovias não podemos rodar acima de 30km/h. E é sempre no período das 5h às 8h, de sábado ou domingo, que ocorrem esses desastres, com gente embriagada voltando das festas. Isso tinha de ser policiado, a polícia precisava reprimir (com ênfase) nesse horário", afirma.

De acordo com Beto, na semana anterior à tragédia, Eduardo estava pedalando com ele e os dois conversavam justamente sobre a morte de amigos. "A gente estava falando justamente da perda de outro amigo, em um acidente de avião. Desta vez ele estava pedalando com dois outros atletas, mas poderia ser comigo, ou poderia ser eu o morto e o Edu falando sobre mim, por isso precisamos mudar com urgência essa situação", defende. Eduardo era casado, residente no Bairro Ouro Preto, na Região da Pampulha, e, segundo a família, tinha o sonho de se tornar pai neste ano.

Peça da bicicleta de Eduardo Lobato, que morreu após ser atingido por veículo de passeio dirigido por homem com sinais de embriaguez na BR-040, no sábado: caso segue em investigação

Ontem à tarde, ciclistas foram vistos novamente pedalando ao lado dos destroços da bicicleta de Eduardo que ficaram pelo asfalto, sem qualquer vigilância ou sinalização extra, em meio ao tráfego rápido de carros e sobretudo de carretas de mineradoras. "Acredito ser necessário mudanças sérias para a conscientização dos motoristas de não consumir bebidas alcoólicas e depois dirigir um veículo automotor. Outra mudança seria a oferta de cursos de reciclagem para motoristas e fazê-los entender que a bicicleta também faz parte do trânsito das grandes cidades", sugere o integrante do grupo Bike Anjo de BH, Javert Denilson Bastos. (MP)

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

Seção: Gerais **Pagina:** 9

Copyright © Clipclap 2025.