

Vias em risco nas estradas de Minas



Em 2023, foram 38.698 desastres, 10.671 deles com mortos e feridos. Taxa de letalidade é maior nas estradas estaduais

MINAS PERDE UMA VIDA A CADA 18 ACIDENTES RODOVIÁRIOS

MATEUS PARREIRAS

Uma pessoa morreu a cada 18,8 batidas, capotamentos, atropelamentos e demais acidentes de trânsito em estradas que cortam Minas Gerais no ano de 2023, índice de 5,32%. A chance de perder a vida ao se envolver em um acidente é maior nas estradas estaduais, com uma morte a cada 14 ocorrências (7,14%), seguido pelas rodovias da União, com um óbito a cada 28 desastres (3,57%) e pelas vias de responsabilidade das prefeituras, onde a cada 70,6 acidentes uma pessoa morreu naquele ano (1,42%). Os dados são da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (Sejusp) de Minas Gerais e foram levantados a pedido da reportagem do Estado de Minas.

Em termos absolutos, o levantamento mostra a ocorrência de 38.698 acidentes em Minas Gerais, o maior número desde 2019. Em 10.671 deles, pessoas ficaram feridas ou morreram, estatística que perde apenas para as de 2019 (12.612). No total, foram 22.508 feridos e 2.055 mortos. O levantamento não distingue quais as rodovias com mais ocorrências e vítimas. Na comparação com 2022, os acidentes subiram 12,4%. As pessoas feridas também foram mais numerosas, com um crescimento de 4,6%. Por outro lado, o número de mortes foi menor, com redução de 2,7% no comparativo dos dois anos.

O relatório de vítimas de acidente

“PODE HAVER OUTROS ACIDENTES REGISTRADOS PELA PRF, QUE NÃO ESTÃO CONTABILIZADOS NESTE LEVANTAMENTO”, AFIRMA A SECRETARIA

de trânsito extraiu dados para as rodovias federais (tanto administradas pela União quanto concedidas ao estado), estaduais e municipais, a partir dos registros de ocorrências feitas pela Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG), perícias e procedimentos da Polícia Civil de Minas Gerais (PCMG), Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (CBMMG) e Sejusp. “Pode haver outros acidentes registrados pela PRF, que não estão contabilizados neste levantamento”, afirma a secretaria. Apesar de alta, a chance de um acidente provocar uma morte em 2023 foi menor que a média de 2019 a 2022, quando uma pessoa perdeu a vida a cada 15,3 batidas, capotamentos, atropelamentos e outros desastres.

Em 2023 as rodovias estaduais continuaram a representar o maior índice



ALEXANDRE GUZASHE/EM/DA PRESS

PISTA ESTREITA E SEM ACOSTAMENTO EXPÕE O RISCO EM TRECHO DE ESTRADA ESTADUAL

de acidentes das estradas mineiras, com 54% da participação nos desastres, contra 38% das federais e 8% das municipais. Comparando-se com a média desde 2019, no entanto, as vias administradas pelo DER-MG e fiscalizadas pela PMMG foram as únicas a diminuir essa participação com relação à média, passando de 57% para 54%, enquanto as vias da União e concedidas ao estado ampliaram sua fatia de acidentes de 36,5% para 38% e as municipais, de 6,5% para 8% no mesmo período.

PRECARIZAÇÃO

Para o médico especialista em Medicina do Tráfego e diretor científico da Associação Mineira de Medicina do Tráfego (Ammetra), Alysson Coimbra, os altos índices de acidentes e mortes desde 2019 não são obra do acaso, mas uma amostra do abandono de todas as políticas públicas de modernização e reformulação das rodovias. “Nós temos rodovias dos anos 1950, 1960 e 1970 e que, nesses últimos anos, as mínimas intervenções que existiam, simplesmente a conservação asfáltica, também foram deixadas de lado. Houve um abandono das interven-

ções, uma precarização da sinalização, ou seja, rodovias que já tinham uma condição de tráfego ruim, pioraram. Portanto, esse aumento desde 2019 é proporcional à falta de intervenções na área viária estadual”, avalia.

O diretor científico da Ammetra afirma que o DER-MG precisaria de atualizar suas concepções e ações para trazer melhorias e mais segurança nas estradas estaduais. “Temos um departamento estadual que ainda parece de modernização quanto às suas intervenções, na parte do maquinário e treinamento. Isso mostra que o Estado não conta com os mecanismos para gerir adequadamente e intervir nas dimensões extremas de malha que ele possui. Não é por acaso que em 2023 os acidentes foram maiores nas rodovias estaduais. Elas estão numa condição de conservação ruim ou péssima. Não existe nenhuma intervenção quanto à ampliação das faixas de rolamento, duplicação. Esses números mostram que a alta dessas ocorrências está relacionada ao aumento do transporte rodoviário de cargas”, conclui Coimbra.

LEIA MAIS NAS PÁGINAS 30 E 31



Intensa circulação de veículos de carga sobrecarrega o tráfego e vicia multiplicador de acidentes, diz especialista



FLUXO DE ALTO RISCO NAS SINUOSAS ESTRADAS ESTADUAIS

MATEUS PARREIRAS E CATERINE GUZASHE

DESASTRES E VÍTIMAS

| Modalidade | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| DESASTRES | | | | | |
| Estaduais | 38.698 | 34.512 | 32.100 | 30.100 | 28.500 |
| Federais | 16.500 | 15.200 | 14.100 | 13.500 | 12.800 |
| Municipais | 6.198 | 5.112 | 4.900 | 4.500 | 4.200 |
| VÍTIMAS | | | | | |
| Estaduais | 10.671 | 9.800 | 9.200 | 8.800 | 8.500 |
| Federais | 4.200 | 3.800 | 3.500 | 3.200 | 3.000 |
| Municipais | 1.471 | 1.200 | 1.100 | 1.000 | 950 |

de acidentes em estradas estaduais, com um óbito a cada 14 ocorrências. O levantamento também mostra que a chance de perder a vida ao se envolver em um acidente é maior nas estradas estaduais, com uma morte a cada 14 ocorrências (7,14%), seguido pelas rodovias da União, com um óbito a cada 28 desastres (3,57%) e pelas vias de responsabilidade das prefeituras, onde a cada 70,6 acidentes uma pessoa morreu naquele ano (1,42%).



SEM ESPAÇO PARA ACOSTAMENTO E ÀS MARGENS DE ZONAS RURAIS, AS ESTRADAS OFERECEM PERIGO TAMBÉM DE ATROPELAMENTO PARA QUEM PRECISA PASSAR A PÉ POR ELAS

NA SEGUNDA-FEIRA PASSADA (26/02), A REPORTAGEM DO EM MOSTROU OS PERIGOS DE VIAS SINUOSAS, MUITAS DELAS NA ÁREA DA GRANDE BH E NO CINTURÃO METROPOLITANO, ONDE O VOLUME ELEVADO DE VEÍCULOS DE CARGA E PASSAGEIROS CONCORRE COM AQUELES DE PASSEIO

De acordo com os dados do VMDAT, publicados em 2020, nas rodovias do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), dos 10 segmentos com maior fluxo de veículos quatro são da MG-010, sendo os três primeiros e o quinto mais movimentados. O trecho entre Venda Nova (Viaduto Vilarinho) e a MG-433 (acesso a Santa Luzia) é o de maior concentração veicular, com média de 43.921 unidades por dia. Em seguida, vem o segmento do acesso a Santa Luzia até o entroncamento com a MG-424 (para Pedro Leopoldo), com 37.080 veículos, e o que dá acesso a Vespasiano, com 21.419.

Na sequência, vêm a MG-459, entre Ouro Fino e Monte Sião, com 16.306 veículos diários em média; a MG-010 (Vespasiano-Confins), com 16.228; MG-459 (Pouso Alegre), com 15.987; MG-050 (Divinópolis), com 15.567; MG-424 (Venda Nova - São José da Lapa), com 15.219; MG-424 (Dr. Lund-Confins), com 15.070; e a LMG-806 (Justino-Présidio Dutra Ladeira).

Na segunda-feira passada (26/02), a reportagem do EM mostrou os perigos de vias sinuosas, muitas delas na área da Grande BH e no Cinturão Metropolitano, onde um grande volume de veículos de carga e passageiros concorre com aqueles de passeio. É o caso de vias com muitos registros de acidentes e mortes, como a MG-435 (Caeté-BR-381), MG-020 (Santa Luzia-Taquaraçu), MG-432 (Ribeirão das Neves-Esmeraldas) e a MG-270 (Carmópolis-Entre Rios). A mesma fonte de dados do DER-MG mostra que entre as rodovias estaduais há 12 onde o fluxo de veículos de carga supera o de passageiros e de passeio: MG-135, MG-187, MG-188, MG-190, MG-251, MG-342, MG-352, MG-354, MG-424, MG-439, MG-491 e a AMG-900.

O maior movimento é o da MG-251, que no trecho entre a BR-116 e a entrada para Águas Vermelhas e no segmento entre Laje Velha e Água Boa concentra mais de 83% de seu movimento nos veículos de carga.

O terceiro trecho com mais caminhões e carretas é no colar metropolitano de Belo Horizonte, na MG-424, entre Sete Lagoas e Prudente de Moraes, passando de 78% de movimento de cargas.

OUTRO LADO

O Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG) e a Secretaria de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias (Seinfra) são os responsáveis pela infraestrutura e conservação da malha rodoviária estadual e concedida. Segundo o DER-MG, para implantar as rodovias estaduais, os técnicos levam em consideração o objetivo principal da via, condições climáticas, hidrológicas, do solo e relevo, bem como o orçamento e o tráfego. A sinalização horizontal e vertical orienta a uma condução compatível.

"Respeitar a velocidade é essencial para prevenir e evitar acidentes. As medidas adotadas para a redução dos acidentes nos pontos críticos vão desde campanhas educativas, reforço da sinalização até a implantação de radar para controlar o excesso de velocidade. Nos locais onde os radares foram instalados pelo DER-MG, os acidentes se reduziram a nível próximo de zero", informou o departamento.

No momento, o DER-MG informou ter 699 radares instalados em 22.627 quilômetros de rodovias pavimentadas. "Menos de 1% dos motoristas que passam por um radar são multados. Para controlar o excesso de peso, um dos fatores que causam desgaste precoce do pavimento e acidentes pelo fato de o veículo de carga não conseguir realizar a frenagem de modo adequado, o DER-MG tem 35 praças de pesagem em operação em locais estratégicos. Este número deve ser ampliado para 50 nos próximos três anos", informa o DER-MG.

Sobre os trechos referidos pela reportagem e que são de responsabilidade do

DER-MG, o departamento informou sobre ações específicas. A MG-270 (Carmópolis / Entre Rios de Minas), MG-187 (MG-230/BR-262), MG-188 (Unai - Paracatu - Patrocínio), MG-190 (Coromandel - Monte Carmelo - Irai - Nova Ponte - Sacramento) e MG-439 (Pains /BR-354) fazem parte do programa de conservação rotineira do DER-MG com tapa-buracos, roçada, sinalização horizontal e vertical, além de alguns tipos de problemas em pontes e pontos com erosões, informou. "A MG-424 vai passar por um processo de recuperação funcional do pavimento e, em seguida, será concessionada".

Na BR-459, a concessionária recuperou 118 quilômetros de pavimento e implantou nova sinalização horizontal. A rodovia recebeu 1.938 placas, 47,8 mil taxas refletivas e 303,7 metros de defensas metálicas. "O trecho concedido da MG-190, entre Romaria e Nova Ponte, passou por limpeza e tapa-buracos. Mais de 35 quilômetros de ações no pavimento da MG-290, com 45 quilômetros de sinalização horizontal e 80 placas. A partir de 2025, terão início as obras para aumento da capacidade das rodovias, como a implementação de terceiras faixas, implantação de trevos, entre outras", informa o DER-MG.

Na MG-050, que é concedida e conta com cobrança de pedágio em Divinópolis, a concessionária afirma ter investido R\$ 222 milhões em duplicação (17,4km): interseção com pistas duplas; nova ponte sobre o Rio Para; três viadutos para retorno e dois acessos de nível; nova ponte sobre o Rio Itapeçerica; quatro passagens inferiores; interseção em dois níveis com duas passagens inferiores; novo viaduto e alargamento antigo; passagem superior para retornos operacionais. "A realização dessas e outras melhorias no trecho são constantes e fizeram com que os índices de acidentes fossem reduzidos, ao longo dos anos, em 40%, em comparação com 2008, no início da concessão", informou o DER-MG. ■

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

Seção: Gerais **Página:** 29, 30 e 31