

VIOLÊNCIA NO TRÁNSITO

Em 11 dias, Anel Rodoviário registrou ao menos três acidentes com potencial de gravidade alto. Colisão com caminhão no fim da tarde de ontem ocorreu na temida descida do Betânia

# Tragédias no replay

MARIANA COSTA

O motorista que costuma passar diariamente pelo Anel Rodoviário, em Belo Horizonte, já se acostumou a presenciar acidentes quase diários na via. O mais recente foi registrado ontem, em pleno horário de pico, por volta das 17h30, quando o motorista de um caminhão perdeu o freio do veículo ao passar pela temida descida do Bairro Betânia. Em seguida, o caminhão atingiu um micro-ônibus no sentido Vitória. Com o impacto, o ônibus foi arremessado para a pista do lado contrário. Dessa vez, não houve vítimas graves, mas o trecho que ficou interditado no sentido Espírito Santo, acostumou-se a ser palco de tragédias com mortes, como a ocorrida dia 10 último, quando duas pessoas perderam a vida após uma batida envolvendo quatro caminhões e cinco carros. Levantamento do Comando de Policiamento Rodoviário feito a pedido do Estado de Minas mostra que foram registrados 290 acidentes no local entre 1º de janeiro e 21 de junho deste ano. O dado aponta para média diária de quase dois registros, praticamente 12 desastres a cada semana. O total é até ligeiramente menor do que o registrado no mesmo período de 2021, quando ocorreram 295, mas a quantidade de mortes subiu 30%, passando de 10 para 13.

Isso significa também que cresceu a proporção de óbitos em relação ao total de ocorrências, como um indicativo de aumento na violência das colisões. Se, em 2021, a cada 29,5 acidentes ocorreu uma morte, em média, neste ano, uma pessoa perdeu a vida a cada 22,3 desastres. A tendência de alta se mantém no comparativo com 2020, quando a taxa foi de 23,9 acidentes para cada caso fatal.

**ÁREA DE ESCAPE** Para tentar diminuir essa realidade, a Prefeitura de Belo Horizonte assumiu uma intervenção na qual se considera o trecho mais perigoso da rodovia que corta a capital, a chamada descida do Bairro Betânia, na Região Oeste, onde são frequentes os engavetamentos envolvendo caminhões sem controle e as mortes causadas por eles. Nesse percurso está sendo construída uma área de escape no Km 541, sentido Vitória, que funcionará como um dispositivo de segurança adotado em descidas longas, com o objetivo de proporcionar uma pista lateral onde veículos sem freio ou com problemas podem desacelerar, evitando desastres. A estrutura em concreto é semelhante a uma piscina, com cerca de 100 metros de comprimento e várias camadas de brita e esperas de cerâmica. (Veja arte)

O professor José Elievam Bessa Júnior, do Departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnologia da UFMG, explica que, em caso de perda da capacidade de frenagem, o veículo pode tombor, principalmente em curvas. "Se os freios esquentam muito, o metal presente pode até mudar de estado (passando de sólido a amolecido) e a eficiência do sistema fica comprometida. Assim, se o motorista vem descendo um trecho longo e íngreme, com velocidade alta e apertando os freios e tempo do, pode acontecer de perder o con-

trole do veículo". Nessas condições, segundo o professor, já não há como o motorista reduzir a velocidade. "O próprio peso do caminhão na descida vai empurrar o veículo pra frente, a menos que alguma coisa o faça desacelerar". A situação exige prudência e prudência do condutor, além de certo conhecimento das características do local. "É recomendável que, na descida de um trecho longo e íngreme, sobretudo se o caminhão estiver pesado, o veículo esteja engrenado com uma marcha mais baixa, fazendo com que o próprio motor tire um pouco da sobrecarga dos freios", explica a especialista.

A área de escape ajuda quando a situação sai do controle. Ela, geralmente, é uma rampa subida, porque tem uma componente do peso veicular jogando o veículo para trás, o que ajuda a desacelerá-lo. Mas, o que reduz de fato a velocidade é a caixa com material granular montada para que, quando o caminhão entre nessa área, haja um atrito muito grande. Assim, o veículo para muito rapidamente. Segundo ele, o local da área de escape é calculado geralmente, antes de uma curva. "Ocorre em um ponto crítico em que o motorista atinge uma velocidade tal que pode haver um tombamento ou escorregamento". O professor explica que há locais em que o sistema já opera com êxito há mais de 10 anos, como na BR-376, na Serra do Mar, no Paraná.

**SOMA DE RISCOS** José Elievam explica que a soma de tantos acidentes aconteceu no trecho do Anel Rodoviário no Bairro Betânia, em que a área de escape está sendo construída. De acordo com ele, a pressão de tráfego no local é grande, tanto por parte de veículos leves quanto dos pesados.

"O Anel Rodoviário, hoje, deveria ser tratado como a via urbanizada que é e não como uma via expressa (que indica altas velocidades). Mesmo assim, se as velocidades máximas regulamentadas nas pistas fossem obedecidas, poderia haver redução do número de acidentes", avalia. Ele resalta que os radares eletrônicos na via são um paliativo, porque medem a velocidade de forma pontual, o que não é freio para a imprudência e o desrespeito à sinalização. "Há também uma grande quantidade de gargalos no trecho, que causam diminuição de capacidade e, consequentemente, pontos críticos com uma grande quantidade de troca de faixas. Associado a isso, há um relevo com rampas longas e íngremes em alguns pontos, o que pode propiciar a perda de freios por parte dos caminhões (o que não quer dizer que os veículos leves também não possam provocar acidentes, mas por outras razões)". A região da rodovia no Bairro Betânia, onde o acidente de ontem foi registrado, usa todos esses fatores de risco.

Para o professor, as ações para reduzir a gravidade dos acidentes devem continuar, "como o aumento e a tecnologia da fiscalização, a redução da velocidade regulamentar e a implementação de dispositivos como a área de escape, passarelas etc."

COMO FUNCIONA A ÁREA DE ESCAPE

A estrutura de concreto funciona como um dispositivo de segurança na lateral da pista principal e é instalada em trechos de longas descidas. Se o veículo perder o freio, a estrutura serve de apoio para o condutor desviar e evitar acidentes.

O MECANISMO

É semelhante a uma piscina de concreto, tem cerca de 100 metros de comprimento e várias camadas de brita. O equipamento é preenchido com pequenas esferas feitas de argila expandida, que ajudam a reduzir a velocidade do veículo que acessa o local.



FOTOS: MARCOS VIEIRA/IM/BA PRESS



Cena do local do acidente em que caminhão perdeu freio ao passar pela temida descida do Bairro Betânia e bateu em micro-ônibus. Felizmente, ninguém ficou gravemente ferido

SP/ISSOS



Com a batida, o Anel ficou interditado no sentido Espírito Santo e os reflexos foram sentidos também em direção ao Rio de Janeiro

## Promessa de conclusão ainda para este mês

A Prefeitura de BH sustenta, em nota, que a área de escape no Anel Rodoviário deve ficar pronta no fim do mês, embora destaque que a rodovia é área de atuação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). "A prefeitura tentou nos últimos anos trazer para o município a gestão da área, mas não

obteve êxito. Em um esforço de acordo, atualmente a PBH está investindo na construção da área de escape. O projeto contempla a construção de uma travessia subterrânea sob o Anel Rodoviário (drenagem profunda) e também a execução de descida d'água em degraus (drenagem superficial), para direc-

cionamento adequado das águas pluviais, além da estrutura de concreto (com argila expandida), dispositivo de segurança que efetivamente reduz a velocidade dos veículos." As obras começaram em outubro de 2021 e após interrupção por causa do período chuvoso, cerca de 65% dos serviços estão

prontos, de acordo com a prefeitura. Faltam a pavimentação, acabamento em parte das estruturas de concreto, serviços de pintura, iluminação e sinalização, bem como a drenagem. Segundo o município, essa etapa está sendo executada dentro do orçamento inicial previsto, de aproximadamente R\$ 3,5 milhões.

VEJA A SEGUIR, OS ACIDENTES FATAIS REGISTRADOS NESTE ANO:

- **11/1** – Um motorista de ônibus de 58 anos morreu após ser atropelado por um carro, às 7h15h. O acidente aconteceu no Km 463. O ônibus freado havia saído de Brasília com destino a Guarani, no Espírito Santo, e parou em Belo Horizonte para a troca de condutor. O motorista aguardava a chegada de um carro de aplicativo, quando um veículo desgovernado, que estava na pista principal do Anel no sentido Vitória, atravessou o canteiro, passou para a marginal e o atropelou.
- **5/1** – A vítima foi o motorista de um micro-ônibus suplementar que morreu após o veículo capotar no Km 464,

- próximo ao Viaduto São Francisco, na Região Noroeste de Belo Horizonte. O acidente aconteceu por volta das 20h30. Segundo o Corpo de Bombeiros, o passageiro morreu no sentido Vitória quando colidiu com a mureta central e tombou. O motorista foi arremessado para fora do micro-ônibus.
- **23/1** – Era madrugada quando um jovem de 19 anos morreu após capotar o carro que conduzia, na altura do Km 534, sentido Vitória, no Bairro Santa Maria. A suspeita é de que ele estivesse em alta velocidade.
- **25/2** – Um motociclista de 31 anos perdeu o controle do veículo na altura do Km 458. O condutor caiu e foi

- atingido por uma carreta. Morreu em seguida.
- **9/3** – Uma adolescente que estava na garupa de uma motocicleta morreu em acidente no Km 533, às 6h. O condutor, de 21 anos, foi socorrido pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu).
- **26/3** – Uma mulher de 40 anos foi vítima de atropelamento, às 4h40, no Km 464, na altura do Bairro São Francisco, na região do Pampulha. Segundo a Polícia Militar Rodoviária, após o acidente, o motorista do veículo fugiu do local.
- **17/4** – Uma morte registrada após acidente ocorrido às 21h45 no Km 472.

- **11/4** – Uma morte registrada após acidente ocorrido às 18h20 no Km 459.
- **7/5** – Uma morte registrada após acidente ocorrido às 13h30 no Km 469. A vítima tinha menos de 24 anos.
- **8/6** – Um carro e uma motocicleta bateram no sentido Rio de Janeiro, no Km 537, na altura do Bairro Betânia, na Região Oeste de Belo Horizonte. Em seguida, o piloto e o garupa da moto foram arremessados por um caminhão, que não conseguiu desviar. Segundo a Polícia Militar Rodoviária (PMRV), o motorista do caminhão contou que não viu o acidente, somente ouviu um barulho estranho e parou, quando viu

- que tinha atingido os vitimas.
- **10/6** – Dois homens morreram em um acidente envolvendo uma carreta, um caminhão, um reboque e cinco carros, no altura do Km 538, também próximo ao Bairro Betânia. Douglas Ferreira de Castilho, de 52 anos, conhecido como "Tuca", era presidente da quadrilha de festa junina Pé Rachado. Ele estava indo montar a estrutura para um evento quando se envolveu no acidente. A segunda vítima era o publicitário Paulo Silva, de 61, proprietário da Dominio Publico Comunicação. Um caminhão de cerveja perdeu o freio ao avistar um acidente e atingiu outros veículos.

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

**Seção:** Gerais **Página:** 11