

Uma nova 'Rodovia da Morte' no mapa de Minas

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

Anuário da corporação indica trecho entre a Zona da Mata e o Noroeste do estado como o que teve a maior proporção de óbitos em relação ao volume de acidentes no país em 2021

Dados da PRF fazem da BR-040 nova 'Rodovia da Morte' em MG

MATEUS PEREIRAS

A violência que se esconde por trás de curvas e em meio às áreas industriais conturbadas que tornam temida e famosa a BR-381, na saída para o Espírito Santo, em Minas Gerais, para também sobre a BR-040, transferindo o macabro título de 'Rodovia da Morte' para o trecho entre Simão Pereira, na Zona da Mata, quase divisa com o Rio de Janeiro, e Paracatu, Noroeste de Minas, próximo divisa com Goiás. O segmento de 850 quilômetros da estrada que liga a capital fluminense ao Distrito Federal, passando por Belo Horizonte, mata uma pessoa a cada 12 acidentes registrados em um trajeto de curvas fechadas, asfalto escorregadio, trechos sem acostamento e palco de muita imprudência como mostra a reportagem do Estado de Minas.

Com base nessa escala de letalidade nas ocorrências, a BR-381, nos 900 quilômetros entre Extrema (sul de Minas, divisa com São Paulo) e Mantena (Região Sudeste, divisa com o Espírito Santo), seria a quinta pior estrada do Brasil, com 147 batidas, capotamentos, atropelamentos e outros desastres a cada óbito registrado. Os dados fazem parte do Anuário Estatístico 2021 da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Na escala de letalidade por trecho (veja quadro), o Paraná tem a segunda pior rodovia, a BR-376, com um caso fatal a cada 13,2 acidentes, e a terceira, a BR-277 (13,68 desastres por óbito). O Rio de Janeiro aparece em seguida nos levantamentos da PRF, com a BR-116, que registra uma vida perdida a cada 13,72 ocorrências.

Com base nos números, a equipe do EM percorreu trechos da BR-040 e constatou inúmeros obstáculos e armadilhas nos dois sentidos da rodovia que partem da capital mineira, situações que ajudam a explicar o potencial de letalidade dos desastres na estrada. Na



Trechos de pistas simples propícios a colisões frontais, abusos e acostamentos inexistentes ou degradados ajudam a explicar a letalidade da 040

saída para Brasília, o tráfego pesado e marca em bairros populosos da Grande BH, especialmente em Contagem e Ribeirão das Neves, que misturam fluxo urbano entre os transportes pesados de cargas, além dos de passageiros e de viagens.

Nesse percurso, com as fortes curvas que marcam o início do trecho em milhas de acostamento que foram engolidas por erosões continuam como armadilhas à espera de reparos. Mas a principal reclamação dos motoristas até Sete Lagoas, a 70 quilômetros de Belo Horizonte, é sobre a pista escorregadia e a perda de aderência de pneus e rodas de caminhões e de caminhões destinados às siderurgias, o que termina com carros e caminhões sofrendo derrapagens e acidentando fora da pista ou na valeta central que separam as duas mãos de direção.

A TODO VAPOR Já na saída para o Rio de Janeiro, o principal desafio para condutores e pedestres em região também densamente povoada é o tráfego pesado e rápido de carretas e caminhonetes de mineração

O CAMINHO DO RISCO

Onde os desastres resultam proporcionalmente em mais vítimas nos BRs em 2021

Rodovia/Estado	Mortos	Acidentes	1 morte a cada...
BR-040/MG	145	1.752	12,08 ocidentes
BR-376/PR	125	1.654	13,23 ocidentes
BR-277/PR	141	1.929	13,68 ocidentes
BR-116/RJ	103	1.414	13,72 ocidentes
BR-381/MG	162	2.388	14,74 ocidentes
BR-116/SP	173	3.099	17,91 ocidentes
BR-101/SC	129	4.094	31,73 ocidentes

BRs com mais acidentes

BR/Estado	Acidentes
BR-101/SC	4.094
BR-116/SP	3.099
BR-381/MG	2.388
BR-277/PR	1.929
BR-040/MG	1.752

BRs com mais mortos

BR/Estado	Mortos
BR-116/SP	173
BR-381/MG	162
BR-101/BA	153
BR-040/MG	145
BR-277/PR	141

nizam manobras arriscadas e desrespeito à velocidade máxima regulamentada. O uso de um radar remoto é suficiente para deixar claro que os veículos que mais transgridem os limites são prestadores de serviços em carretas das minas e frostas em picapes terceirizadas para mineradoras.

Em trecho de seis quilômetros entre Nova Lima, Itabrito e Brumadinho, em 10 minutos foram registrados 46 veículos excedendo o limite de 80km/h e ultrapassando a tolerância de 88km/h, no fim da manhã de uma terça-feira. O mais veloz deles foi uma caminhonete com adesivação reflexiva e as bandeiras exigidas para ingressar na mineração, que marcou 134km/h, excedendo em 67,5% o máximo permitido para a via.

No mesmo dia, um apito grave de buzina ao longe chamou a atenção para duas carretas trafegando no sentido BH do trecho. Uma delas precisou entrar bruscamente na pista da direita, se-

guida de outra, coberta por pó de minério, que a ultrapassou sem esforço pela esquerda, marcando 128km/h, 50% a mais que o limite naquele trecho da estrada mais letal do Brasil em 2021.

Em baixa velocidade devido às condições dos acessos e à falta de acostamentos, veículos que vêm de vias secundárias também representam ameaça quando se arriscam em manobras perigosas. É comum também observar motociclistas fazendo retornos pelos cantos centrais que separam os fluxos de direção da 040, aproveitando-se de estreitas janelas de oportunidade entre o tráfego veloz.

MOTORISTA QUASE ENTRA NA ESTATÍSTICA

Na BR-040, as péssimas condições dos terrenos usados como acostamento onde essas estruturas não existem também trazem momentos de tensão, em que a diferença entre o sucesso da manobra e um desastre podem estar em detalhes muitas vezes não controlados pelos condutores. Em um desses espaços, em Brumadinho, um velho Fiat Uno teve dificuldades para sair do acostamento deteriorado e entrar na pista de sentido Rio de Janeiro.

Depois de vários minutos – pelo menos 10 –, com pescoço torcido, rosto virado e os olhos quase fechados pelo reflexo do sol, o condutor enfim viu uma chance de entrar na rodovia. Mas ao acelerar o carro foi freado quando as rodas da frente caíram em um buraco escavado pelas chuvas antes da pista de asfalto. Ele acelerou, mas sua única via de fuga recebeu um impacto, desta vez do deslize lateral entre o asfalto e a terra erodida, obrigando o homem a exigir mais do pedal do acelerador. Com os caminhões e carros já muito próximos, de consequente enfim ganhar velocidade e seguir viagem antes de se tornar mais um número nas estatísticas.



Adriano, que teve veículo danificado, critica postura de carreteiros, enquanto o caminhoneiro Thiago fala da imprudência de motoristas de carro. Operador de guincho Adauri vê perigo para todos nas pistas



O preço de se arriscar

Pelo direito de percorrer o trecho de 850 quilômetros da BR-040 entre Simão Pereira e Paracatu em direção ao Rio de Janeiro, o motorista desembolsa R\$ 64,80 apenas em pedágio – praticamente R\$ 130 se fizer o percurso em ida e volta. Concessionária que administra o trecho de 771 quilômetros entre João Pinheiro e Juiz de Fora, com nove praças de cobrança no percurso e tarifa de R\$ 8,50 para veículos comuns em cada uma delas, a Via-040 deixa claro que, devido ao processo de devolução do segmento, não fará mais obras de duplicação, mantendo os 189 quilômetros duplos existentes (24,5% da estrada).

A concessionária sustenta que houve redução dos acidentes e mortes desde que iniciou sua administração, com queda de óbitos de 178 antes de sua gestão, em 2013, para 117, em 2021 (o Anuário Estatístico da PRF considera 145). De acordo com a empresa, vêm sendo realizadas melhorias no pavimento, na sinalização horizontal e vertical, nos sistemas de drenagem, implantação de defensas metálicas e barreiras de concreto, além da ampliação da capacidade do sistema viário, como implantação de passarelas e duplicação de trechos, "que proporcionam condições mais seguras para os usuários".

Segundo a concessionária, "mais de 1.800 quilômetros de pavimento foram recuperados, feitos 46.000 metros de sistemas de drenagem, instalações ou substituídas 29.500 placas,

mais de 330 taludes recuperados", entre outras intervenções. Já a Concer, que administra o trecho entre Juiz de Fora e Rio de Janeiro e cobra tarifa mais cara – R\$ 12,60 – afirma que os 180 quilômetros sob sua responsabilidade são duplicados, incluindo os 54 quilômetros do trecho mineiro, que abrangem Juiz de Fora, Matias Barbosa e Simão Pereira. Acrescenta que a rodovia é devidamente sinalizada e conta com monitoramento remoto e presencial por meio de inspetores, 24 horas por dia. "A Gerência de Operação da concessionária endossa a avaliação da Polícia Rodoviária Federal e de outros organismos, de que a imprudência, a imperícia e a negligência respondem por número expressivo das ocorrências de trânsito registradas em rodovias federais", conclui.

Porém, os dados mostram que a situação não mudou. O trecho de 850 quilômetros da BR-040 entre Simão Pereira e Paracatu em direção ao Rio de Janeiro, o motorista desembolsa R\$ 64,80 apenas em pedágio – praticamente R\$ 130 se fizer o percurso em ida e volta. Concessionária que administra o trecho de 771 quilômetros entre João Pinheiro e Juiz de Fora, com nove praças de cobrança no percurso e tarifa de R\$ 8,50 para veículos comuns em cada uma delas, a Via-040 deixa claro que, devido ao processo de devolução do segmento, não fará mais obras de duplicação, mantendo os 189 quilômetros duplos existentes (24,5% da estrada).



Radar mostra carretas pesadas ultrapassando em 50% o limite de velocidade fixado próximo a Nova Lima

Problemas da estrutura das pistas à imprudência

Os perigos que levaram muitas famílias a chorar as vítimas do segmento mineiro da BR-040, a mais letal do país segundo a PRF, com um morto a cada 12 acidentes, são também parte das histórias acumuladas pelo operador de guincho Adauri Barbosa, de 50 anos, 33 deles ocorrendo vítimas de desastres e panes na rodovia entre BH e o Rio, "o que tinha de ser feito era um traçado novo. A duplicação que fizeram nos anos 1990 e 2000 engoliu os canteiros e acostamentos para fazer mais uma pista. Uma falsa duplicação, que não resolveu os problemas", critica o motorista baseado em Congonhas, na Região Central.

Para ele, os segmentos mais perigosos no trecho em que trabalha são as fortes descidas com curvas longas e fechadas, como a Curva da Celulina (em Itabrito) e a do Pines (Bairro de Congonhas). "Ali, já ocorreram desastres com muitos mortos envolvendo diversos caminhões e carros. As carretas pe-

sadas vão ficando, mas o freio esquentado muito e quando os outros carros reduzem, vão sendo arrastados e o caminhoneiro não dá mais conta de virar. Vai tombando com carga e levando tudo o que tem na frente", conta.

CRÍTICAS TROCADAS O carro do operador de produção Adriano Reis Amaral, de 34, não resistiu a uma das armadilhas da BR-040 em mais uma de suas viagens de BH, onde mora, para o sítio em Entre Rios de Minas. "Isso estava com problemas e agora quebro o leque. Meu irmão veio me ajudar a trocar. Tem lugar que ainda tem muitos buracos, apesar de taparem muitos", disse. Para ele, o mais perigoso é a alta velocidade das carretas e veículos de mineração. "Carreteiro não respeita os limites e está sempre com pressa. Quer colar na traseira do carro 1.0 e não está nem aí: se ficar na frente, passa por cima. Vejo muita imprudência, o risco

de muita gente entrando e saindo de via vicinal, e em Congonhas ainda tem um trecho que se afunila de repente, e quem não conhece pode se acidentar", alerta o operador.

Já o caminhoneiro de Barbacena Thiago Martins, de 36, vê mais imprudência dos condutores de veículos leves durante suas viagens entre Belo Horizonte e Juiz de Fora, trecho em que transporta cimento e argamassa. "Depois dos radares, as pessoas aceleraram demais. Ai não conseguem fazer as curvas. Quando chove é ainda pior, se serenar, eu até espero para viajar. Os carros pequenos são os piores. Um amigo fratrou na clarifícua e o braço agora, quando um desses motoristas não conseguiu fazer a curva, reduziu na frente dele e teve de tirar a carreta e tomar para não matar a família", conta. "As pessoas deveriam ter mais consciência e respeitar os limites. Se andassem dentro da lei, não teriam problemas", afirma.

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

Seção: Gerais **Página:** 11