

# Trafegar na BR-101 Norte é viver uma aventura

06

AD14463

Danilo Salvadeo

Linhares (Sucursal) — Trafegar pelos 280 quilômetros da rodovia BR-101 Norte, entre Vitória e a divisa com a Bahia, é viver uma aventura de morte a cada sete quilômetros percorridos, devido à precária situação da mais importante estrada federal que corta o Espírito Santo. Os motoristas de caminhão abandonaram as viagens noturnas, em sua maioria, e os de ônibus não seguiram o exemplo porque são obrigados a cumprir horários. A sensação de quem viaja à noite pela 101 é a mesma experimentada pelos praticantes de rally, porque não sabem a surpresa que reserva cada curva ou lombada. Em comum, a rodovia tem em sua extensão asfalto deteriorado, buracos, falta de acostamento, placas de sinalização escondidas pelo matagal ou perfuradas a tiros, pontes e viadutos sem as proteções laterais e absoluta ausência de sinalização vertical e horizontal, fazendo até das viagens diurnas, com chuva, um tormento para o motorista.

Dois deputados federais — Uldurico Pinto, do extremo Sul da Bahia, e Ethevalda Grassi, de Linhares — fizeram um levantamento e denunciaram na Câmara que 90% das obras previstas no orçamento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) não são objeto de licitação pública há mais de cinco anos e as empreiteiras nunca terminam suas obras, para não se arrisquem a perder dinheiro certo do órgão todo ano, e utilizam material de baixa qualidade no recapeamento asfáltico e construção de rodovias, formando estradas descartáveis, projetadas para durarem, no máximo cinco anos.

## Culpados

De quem é a culpa pelo estado crítico da rodovia? Questionam os motoristas reunidos no Posto Gaúcha, em Linhares, ao mesmo tempo em que dão a resposta: o Governo federal, que continua irresponsavelmente matando pessoas

inocentes, não só na BR-101, mas em qualquer outra rodovia brasileira, impunemente, num total descaço pela vida do cidadão que paga seus impostos e só quer como retorno uma estrada em boas condições de tráfego. Os mais esclarecidos argumentam que o Brasil tem seu orçamento determinado pelas empreiteiras, que manipulam à sua vontade o tipo de material empregado nas vias e o prazo de sua conclusão.

Quem lucra com essa situação são os donos de oficinas mecânicas e até os advogados que acionam a União, com o a valiosa tese de que as vítimas morreram devido ao péssimo estado da rodovia. Nos últimos dez anos, cresceu em 90% o número de oficinas surgidas ao longo da rodovia BR-101. Em Fundão, uma delas mantém à vista, numa perigosa curva, um carro-guincho com o propaganda dos serviços prestados, representando um trágico símbolo para quem trafega pela rodovia.

## Ônibus

Os proprietários das empresas de ônibus São Geraldo, Itapemirim e Águia Branca, às vezes decidem bancar do próprio bolso o recapeamento asfáltico dos pontos críticos da 101, enviando equipes próprias e asfalto comprado com recurso das empresas. A medida sai mais barata que os gastos com remendo de pneus, troca de amortecedores e reforma de eixos. Segundo estatísticas do DNER, o trecho Norte da rodovia BR-101 tem pelo menos 32 pontos negros (locais em que são registrados de cinco a dez acidentes por ano).

A BR-101, tanto no sentido Vitória a Salvador quanto Vitória a Rio de Janeiro, é considerada pelo DNER como uma das cinco piores rodovias brasileiras (as outras são as BR's 116, 153, 381 e 040). No ano passado, o DNER registrou no trecho entre Vitória e a divisa com a Bahia, quase 600 acidentes, com 40 mortes.

Foto de Chico Guedes



O mau estado de pontes e estradas ameaça a segurança do motorista

## Reparos custarão 1,8 trilhão

Linhares (Sucursal) — No levantamento feito pelos deputados Uldurico Pinto e Ethevalda Grassi, se conclui que as técnicas de fazer estradas evoluíram muito pouco no Brasil, que vai gastar Cr\$ 1,8 trilhão para remendar as rodovias em pior estado. Enquanto na Europa as estradas são projetadas para durar 40 anos sem reparos, no Brasil o tempo de durabilidade das rodovias mal chega aos dez anos, devido à não adição de compostos sintéticos de borracha ao asfalto.

Se estes compostos fossem adicionados ao asfalto utilizado nas rodovias brasileiras, diminuiriam a

formação de trilhas provocadas pelo impacto das rodas e as lombadas criadas por caminhões que trafegam com peso acima do normal. O piso se deforma quando sob pressão, mas acaba retomando a forma original quando o peso sobre ele é aliviado. O Brasil somente daqui há dois anos estará testando estes compostos em suas rodovias.

Um estudo feito pela Viação Itapemirim mostrou que a vida útil de um ônibus que trafega em boas estradas pode chegar a sete anos. Um outro que rode em estradas esburacadas como a BR-101 Norte estará transformado em sucata em menos de quatro anos.

## Qualidade das estradas

Brasil	Estados Unidos	Europa
Durabilidade: 10 anos	Durabilidade: 20 anos	Durabilidade: 40 anos
Asfalto: 10 centímetros	Asfalto: 10 centímetros	Asfalto: 8cm
Solo com brita: 40 cm		
	Concreto: 30 cm	Concreto: 25 cm
		Cascalho: 25 cm
		Separação asfalto: 10 cm
		Solo tratado: 18 cm
Solo compactado: 60 cm	Solo compactado: 90 cm	

## Os trechos mais perigosos

### Trechos mais perigosos da BR-101 Norte

- Travessia de Linhares — Km 143 ao 150
- Travessia de João Neiva — Km 202 ao 204
- Acesso à Serra — Km 253 ao 257
- Travessia do Civit — Km 258 ao 262
- Fábrica Ornato — Km 263 ao 265
- Carapina — Km 266 ao 269
- Rodovia do Contorno de Vitória — Km 289 a 293
- Serra de Pedro Canário — Km 46 ao 48
- Trevos de Sayonara e Braço do Rio — Km 57 ao 63
- Trevo de Conceição da Barra — Km 67
- Travessia de São Mateus — Km 70 ao 75
- Ponte de Barra Seca — Km 108