

A116632

# O recorde da Fernando Ferrari

A avenida Fernando Ferrari continuará sendo o principal ponto negro do trânsito de Vitória, já que não existem soluções a curto prazo para os problemas existentes no local. As condições do asfalto, as muretas localizadas no centro das pistas e a grande velocidade desenvolvida pelos carros favorecem a ocorrência de muitos incidentes. De janeiro a junho deste ano, foram registrados 143 acidentes, representando uma média mensal de 24 ocorrências.

A avenida Fernando Ferrari detém esse recorde por apresentar o alto índice de 179 Unidades Padrão de Severidade (UPS). Essa medida é utilizada para demonstrar a gravidade dos acidentes ocorridos em pontos críticos do trânsito. A UPS é descoberta através do seguinte sistema: o número de acidentes que causam apenas danos materiais é multiplicado por um; os que provocam ferimentos, por cinco, enquanto os causadores de vítimas fatais são multiplicados por 13.

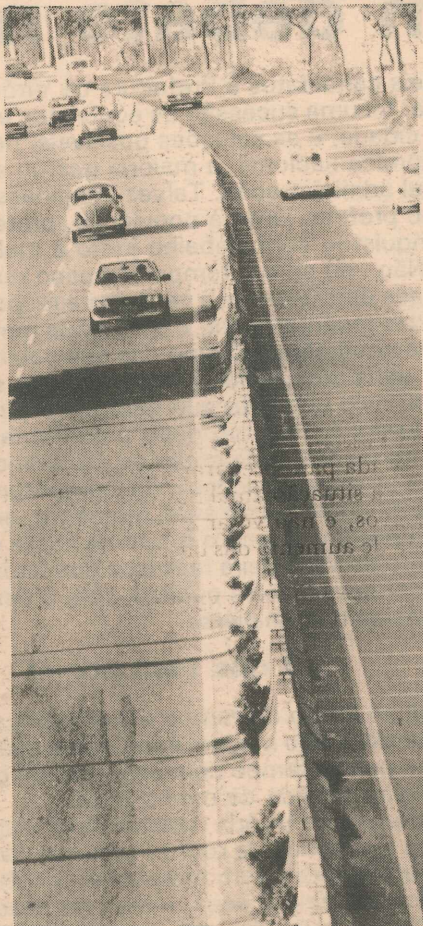
A soma das operações mostra o total de UPS de um ponto negro. De acordo com o Código Nacional de Trânsito, o índice máximo permitido para qualquer via pública brasileira é de 77 UPS. Na Grande Vitória, a avenida Fernando Ferrari perde apenas para a Rodovia Carlos Lindenberg, em Vila Velha, que apresenta 185 unidades.

## PROJETOS

A situação precária do tráfego na Fernando Ferrari fez com que os órgãos responsáveis pelo planejamento, execução e manutenção das vias públicas realizassem apenas discus-

**A média mensal de acidentes registrados na avenida chega a 24. Este ano, só até junho, já são 143**

Romero Mendonça



A avenida é considerada ponto negro

sões sobre os vários problemas do local. A solução nunca é dada, já que existe um "jogo de empurra" entre esses órgãos, para a realização e execução de projetos de alteração do atual quadro da avenida.

No último dia 16 de agosto, o setor de Engenharia de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) enviou à Prefeitura de Vitória um ofício solicitando a realização de um levantamento geométrico da avenida. Através desses estudos, seria possível estudar as alternativas de solução, como por exemplo a fixação ou a retirada das muretas para a construção de um canteiro central. O órgão, entretanto, não recebeu resposta da prefeitura.

O Detran pediu ainda providências em relação à drenagem das pistas, já que é grande o acúmulo de água em dias de chuva, principalmente na curva. A situação favorece a derrapagem dos veículos. Outro problema demonstrado pelo órgão é quanto à não existência de "baías" (acostamentos especiais) nos pontos de ônibus, o que contribui para a ocorrência de colisões. Os coletivos param no meio da pista, e além de inutilizarem parte da avenida são facilmente atingidos pelos motoristas que trafegam distraídos.

O secretário de Obras da Prefeitura, Ademar Bernabé, informou que a prefeitura seria apenas executora de obras na avenida. Para isso, os projetos devem ser encaminhados até à secretaria, para serem estudados e viabilizados os recursos. O secretário informou, no entanto, que a prefeitura não dispõe de recursos para a realização de qualquer obra no local.

## Muretas, as principais acusadas

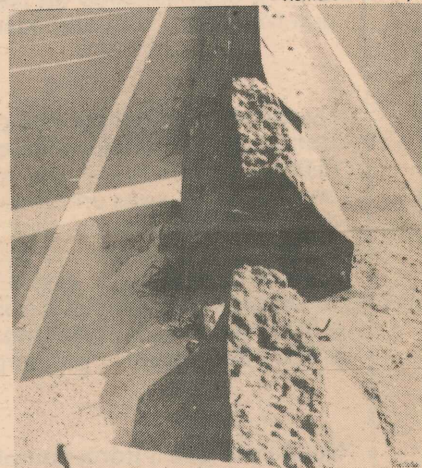
As muretas no meio da avenida Fernando Ferrari apresentam vários riscos aos veículos que trafegam diariamente pelo local. São facilmente deslocadas de seus lugares, em caso de colisões, já que estão soltas sobre o asfalto. A situação favorece o envolvimento de outros carros nos acidentes, além de provocar congestionamentos

Existem cerca de duas mil muretas no trecho entre a ponte da Passagem e o aeroporto Eurico Salles. Apesar de serem de concreto e pesadas — aproximadamente 800 quilos —, as divisórias são constantemente danificadas por veículos. Cerca de 30% delas, instaladas em 1976 na Fernando Ferrari foram danificadas

ou retiradas do local. Não foram substituídas, deixando grandes buracos no local, favorecendo a travessia de pedestres e aumentando o número de atropelamentos.

A idéia da fixação das muretas foi descartada pelo secretário de Obras, Ademar Bernabé. Segundo ele, teria de ser feita um recorte no centro toda a avenida, o que consumiria muitos recursos. Além disso, o secretário lembrou que as muretas não possuem armação de ferro, e ao serem danificadas ficaria ainda mais difícil sua remoção. "O melhor mesmo é a construção de um canteiro central com a proteção de um guard-rail", observou.

Romero Mendonça



As divisórias sofrem com os impactos