

Trânsito: 43 mortes em 1852 acidentes este ano

Texto de Rossini Amaral
Fotos de César Ignácio
e José A. Magnago

As curvas fechadas e sem sinalização, falta de acostamento lateral, irregularidades de toda espécie no pavimento e imprudência dos motoristas foram as principais causas dos 1.852 acidentes de trânsito na Grande Vitória, com 43 mortes e 636 feridos, nos primeiros 8 meses deste ano. Só na rodovia Carlos Lindenberg, que há vários anos vem liderando as estatísticas de acidentes, morreram 7 pessoas, em 164 acidentes, que fizeram ainda 69 feridos.

O chefe interino da Divisão de Engenharia do Detran, João Carlos Camostrini, apontou como as principais causas dos acidentes "a imprudência e o excesso de velocidade dos motoristas". Contudo, admitiu que a falta de sinalização adequada antes das curvas perigosas, o estado precário das pistas de rolamento e outros fatores concorrem para o aumento do índice de desastres automobilísticos.

Já o secretário de Obras da Prefeitura de Vitória, José Esmeraldo, reconheceu a necessidade urgente de dotar a curva situada na avenida Vitória, no Forte São João, altura do clube Saldanha da Gama, de proteção especial, a fim de ao menos reduzir os acidentes que ali têm ocorrido nos últimos anos, com bastante frequência. Adiantou que vai estudar com os técnicos do Detran providências no sentido de aumentar a segurança do trânsito em vários pontos da cidade considerados de alto risco de acidentes.

O secretário do Interior e dos Transportes, Syro Tedoldi Netto, disse que teme melhorar as condições de tráfego da rodovia Carlos Lindenberg, "porque poderia ser transformada numa verdadeira pista de corrida e aumentar ainda mais o índice de acidentes". Por outro lado, classificou a rodovia José Sette, que liga a BR-262 a Cariacica, como "altamente perigosa, por causa das curvas muito fechadas, pista estreita e falta de acostamento e sinalização". Entretanto, não mencionou qualquer medida para dotá-la de maior segurança, alegando que não existem recursos viabilizados



Na curva do Saldanha todo cuidado é pouco.

pessoas feridas. Aparecem a seguir as avenidas Fernando Ferrari, em Goiabeiras, com 172 acidentes, Jerônimo Monteiro, no entro da capital, com 109, Nossa Senhora da Penha, com 81, Beira-Mar, com 80, Dante Michelini, em Camburi, com 69, rodovia José Sette, com 15, e a Nossa Senhora dos Navegantes, com 37 acidentes.

Neste ano, o mês de julho foi o que apresentou até agora maior número de acidentes, com um total de 248. Entretanto, em maio o índice de mortes e feridos foi maior, respectivamente 10 e 112. A maior parte dos acidentes ocorreu, segundo o Detran, nas noites de sexta-feiras e aos sábados, fato que o órgão aponta como um indício do possível estado de embriaguês dos motoristas, aliado a outros fatores como a falta de sinalização e o estado precário das principais pistas de tráfego.

POUCAS PROVIDÊNCIAS

Ao comentar os índices de acidentes na Grande Vitória, a Divisão de Engenharia do Detran não apresentou um plano de medidas visando solucionar o problema, de maneira geral, sob o argumento de que "não resolveria a conscientização dos motoristas". O órgão, no entanto, também não propõe nenhuma providência no sentido de aumentar a conscientização dos motoristas em relação aos locais de maior risco de acidentes de trânsito.

De acordo com João Carlos Camostrini, chefe interino da

sinalização e o estado do pavimento é por demais precário.

Sobre a avenida Fernando Ferrari, que liga a ponte da Passagem, em Vitória, ao aeroporto de Goiabeiras, a Divisão de Engenharia do Detran alega que os acidentes ali registrados são consequência, principalmente, do excesso de velocidade (o limite máximo é de 60 km/h) e imprudência dos motoristas. Entretanto, admite que aquela pista tem característica — e foi construída com tal objetivo — de uma via expressa, ou seja, de rápido fluxo de veículos. Contudo, reconhece ainda que "pelo volume de tráfego que possui, suas pistas são estreitas" e a sinalização de advertência em número insuficiente.

O aumento do número de acidentes, principalmente com mortes, na avenida Dante Michelini, em Camburi, foi considerado como uma consequência normal após a interdição de uma das pistas, com 3 faixas de tráfego, para que a Prefeitura de Vitória realizasse as obras, em execução, de aterro na praia. A Divisão de Engenharia do Detran citou que fez um projeto de sinalização para o local, visando oferecer segurança ao trânsito de mão dupla em uma só pista, mas os resultados não foram satisfatórios, sendo necessária a adoção de três reforços na sinalização.

Para reduzir o número de acidentes na avenida Jerônimo Monteiro, no centro da capital, a Divisão de Engenharia do Detran sugeriu a extensão do gradil separando a pista de rolamento das calçadas de pedestres. O

Eis os locais mais perigosos

Como evitar colisões entre veículos, capotagens, derrapagens ou reduzir a velocidade nos pontos mais perigosos do trânsito da Grande Vitória, embora não haja por parte do Detran sinalização eficiente? A seguir estão indicados os locais onde os motoristas devem ter maiores cuidados ao dirigir, visando propiciar maior segurança do trânsito e reduzir as elevadas taxas de acidentes.

Na rodovia Carlos Lindenberg o estado do pavimento asfáltico é precário, com muitos buracos em toda a extensão. Não há acostamentos laterais, e tampouco sinalização de qualquer espécie. O motorista deve dirigir com maior cuidado nos cruzamentos situados na altura da Pepsi-Cola, na entrada de Cobilândia e no sinal luminoso existente no acesso ao bairro do Ibes, pois nesses locais são comuns os acidentes. A velocidade não deve exceder aos 60 quilômetros/hora, principalmente nas curvas próximas do posto de Polícia de Trânsito, no bairro Alecrim, e da fábrica de chocolates Garoto, no bairro da Glória (esta no sentido Vila Velha-Vitória).

Em Cariacica, todo cuidado do motorista ao trafegar pela rodovia José Sette é pouco, principalmente nas curvas do Tucum, perto do bairro Itacibá, em frente ao hospital Adauro Botelho, no bairro de Santana de Cima, e especialmente na altura do parque de exposições da Zebulândia, entre os bairros de Itacibá e Itaquari. A velocidade máxima deve ser de 60 quilômetros/hora, pois a rodovia não dispõe de nenhuma sinalização, a pista é estreita, não há acostamentos e à noite as condições de visibilidade são bastante precárias.

Para quem trafegar na rua Humaitá em direção à rua da Laje, em Itaquari, Cariacica, que possibilita a saída da parte alta do bairro em direção à BR-262, em Jardim América, deve ter todo cuidado com as curvas fechadas e perigosas que existem em todo o trecho. A exemplo de outras, aquela via não possui sinalização para alertar os motoristas sobre os riscos de acidentes e, além disso, também não possui acostamentos. A pavimentação apresenta inúmeras saliências e buracos, tornando o trânsito bastante perigoso.

Em Vitória, na curva situada perto da 2ª ponte, quem sai de Jardim América em direção à capital deve reduzir a velocidade para 20 ou 30 quilômetros/hora — a melhor solução para evitar a surpresa de se deparar com o perigo que representa aquela curva, em frente ao terminal rodoviário da Ilha do Príncipe. Ali já ocorreram vários acidentes, e nem por isso existe sinalização adequada visando alertar os motoristas sobre o perigo.

Um dos pontos mais perigosos do trânsito de Vitória, a curva situada ao lado do clube Saldanha da Gama, no Forte São João, é, talvez, a que exige dos motoristas maiores cuidados, já que o pavimento sofre uma inclinação no mesmo sentido da curva, o que facilita o capotamento do veículo no caso de qualquer imprudência. A velocidade naquela área deve ser reduzida a um mínimo de 40 quilômetros/hora, embora não exista qualquer tipo de sinalização neste sentido.



A entrada do Ibes, em Vila Velha, é perigosa.

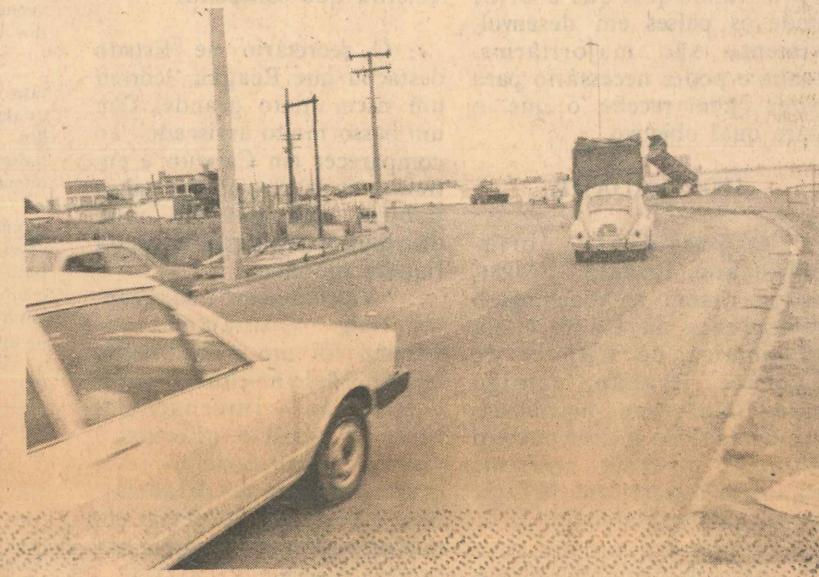
Outro local que requer maior precaução dos motoristas, tendo em vista os inúmeros acidentes já registrados, está na avenida Beira-Mar, na curva abaixo do clube Saldanha da Gama. A pista naquele local sofre uma inclinação em direção ao mar, exigindo a diminuição da velocidade para 40 ou 60 quilômetros/hora, a fim de evitar o des controle da direção e, consequentemente, o acidente. A Prefeitura de Vitória instalou na lateral da pista uma proteção metálica para evitar a precipitação de veículos dentro do canal, mas a sinalização de advertência sobre o perigo que representa a curva continuou ultradeiciente.

Tradicionalmente, a avenida Fernando Ferrari tem sido uma das pistas mais perigosas ao trânsito de veículos, principalmente após a instalação das muretas de cimento que separam as duas pistas de tráfego. Contudo, falta sinalização advertindo os motoristas sobre os cuidados a

serem tomados, bem como os pontos de maior risco de acidentes. A velocidade máxima permitida deveria ser, em condições normais de tráfego, de 80 quilômetros/hora, já que tem características de via expressa. Mas nas circunstâncias atuais, recomenda-se uma velocidade média de 60 quilômetros/hora.

Enquanto durar a interdição de uma pista da avenida Dante Michelini, em Camburi, os motoristas deverão trafegar com o máximo de cautela, já que o trânsito se processa em mão-dupla e os riscos de acidentes, notadamente nas proximidades da ponte, são bastante grandes.

Idênticas recomendações se fariam em relação às avenidas Nossa Senhora da Penha, na confluência com a rua Desembargador Santos Neves, na Praia do Canto, e na Avenida Nossa Senhora dos Navegantes, sob o vão de acesso da terceira ponte, onde existe uma rótula que torna perigoso o trânsito de veículos.



Na Dante Micheline os acidentes são frequentes.

alta de sinalização adequada antes das curvas perigosas, o estado precário das pistas de rolamento e outros fatores concorrem para o aumento do índice de desastres automobilísticos.

Já o secretário de Obras da Prefeitura de Vitória, José Esmeraldo, reconheceu a necessidade urgente de dotar a curva situada na avenida Vitória, no Forte São João, altura do clube Saldanha da Gama, de proteção especial, a fim de ao menos reduzir os acidentes que ali têm ocorrido nos últimos anos, com bastante frequência. Adiantou que vai estudar com os técnicos do Detran providências no sentido de aumentar a segurança do trânsito em vários pontos da cidade considerados de alto risco de acidentes.

O secretário do Interior e dos Transportes, Syro Tedoldi Netto, disse que teme melhorar as condições de tráfego da rodovia Carlos Lindenberg, "porque poderia ser transformada numa verdadeira pista de corrida e aumentar ainda mais o índice de acidentes". Por outro lado, classificou a rodovia José Sette, que liga a BR-262 a Cariacica, como "altamente perigosa, por causa das curvas muito fechadas, pista estreita e falta de acostamento e sinalização". Entretanto, não mencionou qualquer medida para dotá-la de maior segurança, alegando que não existem recursos viabilizados com este objetivo.

COMPARAÇÃO

Considerando que este ano a média mensal é de 200 acidentes automobilísticos na Grande Vitória e 5 mortes, até dezembro próximo os desastres de trânsito poderão somar 2.400, com 60 mortes e 948 pessoas feridas. Em relação ao ano passado, está sendo registrada uma pequena diminuição nos números, atribuída à menor utilização dos veículos em decorrência do preço cada vez maior do litro da gasolina.

De acordo com a Divisão de Estatísticas do Detran, em 1980 foram registrados na Grande Vitória 2.642 acidentes de trânsito, com 79 mortes e 922 feridos. A rodovia Carlos Lindenberg, que liga o bairro de São Torquato ao centro de Vila Velha, mais uma vez liderou a estatística, apresentando 282 acidentes, 16 mortes e 127 feridos.

No ano passado, a avenida Vitória — que vai do Forte São João à Praia do Suá — esteve em 2º lugar na estatística de acidentes do Detran, registrando 203 acidentes, com 4 mortes e 54

Senhora da Penha, com 81, Beira-Mar, com 80, Dante Michelini, em Camburi, com 69, rodovia José Sette, com 15, e a Nossa Senhora dos Navegantes, com 37 acidentes.

Neste ano, o mês de julho foi o que apresentou até agora maior número de acidentes, com um total de 248. Entretanto, em maio o índice de mortes e feridos foi maior, respectivamente 10 e 112. A maior parte dos acidentes ocorreu, segundo o Detran, nas noites de sexta-feiras e aos sábados, fato que o órgão aponta como um indício do possível estado de embriaguês dos motoristas, aliado a outros fatores como a falta de sinalização e o estado precário das principais pistas de tráfego.

POUCAS PROVIDÊNCIAS

Ao comentar os índices de acidentes na Grande Vitória, a Divisão de Engenharia do Detran não apresentou um plano de medidas visando solucionar o problema, de maneira geral, sob o argumento de que "não resolveria a conscientização dos motoristas". O órgão, no entanto, também não propõe nenhuma providência no sentido de aumentar a conscientização dos motoristas em relação aos locais de maior risco de acidentes de trânsito.

De acordo com João Carlos Campostrini, chefe interino da Divisão de Engenharia de Trânsito, as providências do Detran se limitam a uma reavaliação da sinalização existente no centro da capital, com introdução de sinais luminosos e placas mais modernas, e, pela primeira vez, instalação de sinalização indicativa.

Contra-argumentando a necessidade de maior número de placas de sinalização, advertido os motoristas sobre as vias que representam maior perigo de acidentes, inclusive com base nas estatísticas do órgão, João Carlos Campostrini disse que a desobediência à sinalização é muito grande. "Por exemplo, todo motorista deveria saber que no perímetro urbano a velocidade máxima permitida é de 60 quilômetros/hora, mas normalmente excedem a esse limite".

Na rodovia Carlos Lindenberg, cuja responsabilidade pela manutenção é do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), o Detran possui um projeto de remodelação da sinalização luminosa e dotação de horizontal e vertical. Muito embora aquela pista seja considerada das mais perigosas, tendo por isso recebido o apelido de **rodovia da morte**, praticamente não existe nenhuma

Passagem, em Vitória, ao aeroporto de Goiabeiras, a Divisão de Engenharia do Detran alega que os acidentes ali registrados são consequência, principalmente, do excesso de velocidade (o limite máximo é de 60 km/h) e imprudência dos motoristas. Entretanto, admite que aquela pista tem característica — e foi construída com tal objetivo — de uma via expressa, ou seja, de rápido fluxo de veículos. Contudo, reconhece ainda que "pelo volume de tráfego que possui, suas pistas são estreitas" e a sinalização de advertência em número insuficiente.

O aumento do número de acidentes, principalmente com mortes, na avenida Dante Michelini, em Camburi, foi considerado como uma consequência normal após a interdição de uma das pistas, com 3 faixas de tráfego, para que a Prefeitura de Vitória realizasse as obras, em execução, de aterro na praia. A Divisão de Engenharia do Detran citou que fez um projeto de sinalização para o local, visando oferecer segurança ao trânsito de mão dupla em uma só pista, mas os resultados não foram satisfatórios, sendo necessária a adoção de três reforços na sinalização.

Para reduzir o número de acidentes na avenida Jerônimo Monteiro, no centro da capital, a Divisão de Engenharia do Detran sugeriu a extensão do gradil separando a pista de rolamento das calçadas de pedestres. O órgão considera que os desastres naquela pista são caracterizados principalmente por atropelamentos.

Por outro lado, o secretário do Interior e dos Transportes, Syro Tedoldi Neto, informou que está aguardando da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) a liberação de Cr\$ 30 milhões para a recuperação da pavimentação da rodovia Carlos Lindenberg, em Vila Velha, visando proporcionar maior segurança ao trânsito de veículos. Quanto a sinalização luminosa, vertical e horizontal, disse que o Detran deverá iniciar estes serviços a curto prazo, inclusive dotando os meios-fios de pastilhas fosforescentes para aumentar a visibilidade durante a noite.

Consultado sobre as providências que poderiam ser adotadas para reduzir os acidentes que ocorrem na curva situada logo após a saída da ponte do Príncipe, em frente à rodoviária, Syro Tedoldi disse que todo aquele sistema viário foi entregue à responsabilidade da Prefeitura de Vitória. O secretário municipal de Obras, José Esmeraldo, disse que vai estudar uma solução para o local.

torista ao trafegar pela rodovia José Sette é pouco, principalmente nas curvas do Tucum, perto do bairro Itacibá, em frente ao hospital Aduato Botelho, no bairro de Santana de Cima, e especialmente na altura do parque de exposições da Zebulândia, entre os bairros de Itacibá e Itaquari. A velocidade máxima deve ser de 60 quilômetros/hora, pois a rodovia não dispõe de nenhuma sinalização, a pista é estreita, não há acostamentos e à noite as condições de visibilidade são bastante precárias.

Para quem trafegar na rua Humaitá em direção à rua da Laje, em Itaquari, Cariacica, que possibilita a saída da parte alta do bairro em direção à BR-262, em Jardim América, deve ter todo cuidado com as curvas fechadas e perigosas que existem em todo o trecho. A exemplo de outras, aquela via não possui sinalização para alertar os motoristas sobre os riscos de acidentes e, além disso, também não possui acostamentos. A pavimentação apresenta inúmeras saliências e buracos, tornando o trânsito bastante perigoso.

Em Vitória, na curva situada perto da 2ª ponte, quem sai de Jardim América em direção à capital deve reduzir a velocidade para 20 ou 30 quilômetros/hora — a melhor solução para evitar a surpresa de se deparar com o perigo que representa aquela curva, em frente ao terminal rodoviário da Ilha do Príncipe. Ali já ocorreram vários acidentes, e nem por isso existe sinalização adequada visando alertar os motoristas sobre o perigo.

Um dos pontos mais perigosos do trânsito de Vitória, a curva situada ao lado do clube Saldanha da Gama, no Forte São João, é, talvez, a que exige dos motoristas maiores cuidados, já que o pavimento sofre uma inclinação no mesmo sentido da curva, o que facilita o capotamento do veículo no caso de qualquer imprudência. A velocidade naquela área deve ser reduzida a um mínimo de 40 quilômetros/hora, embora não exista qualquer tipo de sinalização neste sentido.

Outro local que requer maior precaução dos motoristas, tendo em vista os inúmeros acidentes já registrados, está na avenida Beira-Mar, na curva abaixo do clube Saldanha da Gama. A pista naquele local sofre uma inclinação em direção ao mar, exigindo a diminuição da velocidade para 40 ou 60 quilômetros/hora, a fim de evitar o descontrole da direção e, conseqüentemente, o acidente. A Prefeitura de Vitória instalou na lateral da pista uma proteção metálica para evitar a precipitação de veículos dentro do canal, mas a sinalização de advertência sobre o perigo que representa a curva continuou ultradeficiente.

Tradicionalmente, a avenida Fernando Ferrari tem sido uma das pistas mais perigosas ao trânsito de veículos, principalmente após a instalação das muretas de cimento que separam as duas pistas de tráfego. Contudo, falta sinalização advertindo os motoristas sobre os cuidados a

serem tomados, bem como os pontos de maior risco de acidentes. A velocidade máxima permitida deveria ser, em condições normais de tráfego, de 80 quilômetros/hora, já que tem características de via expressa. Mas nas circunstâncias atuais, recomenda-se uma velocidade média de 60 quilômetros/hora.

Enquanto durar a interdição de uma pista da avenida Dante Michelini, em Camburi, os motoristas deverão trafegar com o máximo de cautela, já que o trânsito se processa em mão-dupla e os riscos de acidentes, notadamente nas proximidades da ponte, são bastante grandes.

Idênticas recomendações se fariam em relação às avenidas Nossa Senhora da Penha, na confluência com a rua Desembargador Santos Neves, na Praia do Canto, e na Avenida Nossa Senhora dos Navegantes, sob o vão de acesso da terceira ponte, onde existe uma rótula que torna perigoso o trânsito de veículos.



Na Dante Michelle os acidentes são frequentes.