

RODOVIA CARLOS LINDENBERG

AJ17361



Em determinados trechos, as dificuldades de trânsito por parte da população. A falta de acostamento é evidente.

*A longa
e esburacada
travessia entre
Vila Velha
e Vitória*



Buracos, lama, muita água: o retrato do abandono e da falta de atenção por parte das autoridades

Buracos, má sinalização e falta de acostamento são alguns dos problemas que enfrentam os motoristas que trafegam pela rodovia Carlos Lindenberg. O índice de acidentes tem diminuído, mas, contraditoriamente, o número de mortos e feridos aumentou. E, apesar de terem tapado alguns dos buracos, a rodovia continua tão perigosa como nos seus mais famosos dias de "rodovia da morte".

Júlio Fabris

Entre Vitória e Vila Velha há muito mais chão do que supõem os motoristas mais ingênuos. A travessia de 12 quilômetros assemelha-se a uma corrida de obstáculos: buracos dos mais diversos diâmetros e profundidades, ao lado de uma sinalização soberbamente confusa, a falta de faixas na pista e de prosaicos acostamentos. A situação, segundo os que estão acostumados com a rodovia, já esteve muito pior, mas, mesmo assim, os perigos para os mais incautos não são menores. E o índice de acidentes não pode ser considerado pequeno.

É certo, todavia, que a rodovia Carlos Lindenberg tem um dos maiores índices de acidente da Grande Vitória. Praticamente o dobro de acidentes que se verificam na avenida Fernando Ferrari, igualmente bem movimentada. Pelo menos aparentemente, a avenida Fernando Ferrari é bem melhor cuidada. Não se vêem os buracos que são tão comuns à rodovia que liga Vila Velha a Vitória. Por isso, parece não ser acidental o fato de a rodovia Carlos Lindenberg exibir tantas oficinas de automóveis ao longo de seu trajeto — os motoristas podem aproveitar a presença delas e consertar logo uma mola que quebrou em um buraco mais profundo.

Sebastião Machado é um desses proprietários de oficina da rodovia. Para ele, o local é bom, "como é bom qualquer ponto numa avenida mais movimentada. Apesar de que, não há quase nada bom hoje, não?" Mas ele confessa que, inúmeras vezes, carros que se danificaram devido ao péssimo estado do asfalto refugiaram-se em sua oficina. Que, por sinal, está estrategicamente colocada na curva do posto de guardas que existe a meio caminho do trajeto.

Logo após a curva, há um caminho praticamente livre, sem sinais, nem cruzamentos, pista larga — ótimo para acelerar bem o carro. E os motoristas geralmente aproveitam. O problema é que, para quem vem para Vitória, logo na curva existem alguns consideráveis buracos à direita. E um motorista menos precavido poderá acabar na oficina de Sebastião Machado, com a mola quebrada. Atitude intencional para forçar a diminuição de velocidade dos motoristas? No caso, teriam que colocar um aviso, como fazem com qualquer quebra-mola.

Mas tudo parece ser uma questão de má conservação. O que torna, provavelmente, a pista mais perigosa é o fato de que a velocidade máxima permitida, segundo os guardas do posto, é a velocidade típica de uma rodovia: 80 quilômetros por hora. Essa velocidade na rodovia 101 ou 262 pode ser facilmente entendida, mas na rodovia Carlos Lindenberg é um pouco mais difícil.

MUDANÇA

Por isso mesmo, há quem advogue uma mudança de status para esta pista: deixaria de ser uma rodovia para ser uma avenida. O que, em princípio, implicaria na mudança da velocidade máxima permitida. Esta questão parece ser bem importante. Tanto que pessoas como Sebastião Machado acreditam que a rodovia Carlos Lindenberg, devido ao seu estado atual de conservação, não permite uma velocidade de 80 quilômetros por hora.

— A essa velocidade, um motorista não tem como controlar o carro, quando se depara com um buraco um pouco maior. E que não são raros na rodovia. Ele vai tentar desviar e pode acabar batendo em outro automóvel. Ou ele poderá passar sobre o buraco e perder o controle da direção. Era preciso olhar este tipo de coisa.

Olhar para este tipo de coisa poderia significar basicamente duas coisas: ou melhorar a pista, dando condições para que os motoristas pudessem andar a 80, ou, então, diminuir a velocidade máxima, ajustando-a a um limite compatível com a capacidade do motorista controlar o carro. Este problema, possivelmente, se agrava porque, apesar da velocidade máxima permitida já ser maior do que a pista suportaria, os motoristas ainda colaboram, aumentando por conta própria esta mesma velocidade.

E para coibir isto os guardas da rodovia Carlos Lindenberg não contam sequer com um radar. A solução é, vez por outra, realizar uma blitz. E os dias preferidos para isto são sexta e sábado à noite. Ocorre, simplesmente, que estas blitzes feitas para evitar um abuso de velocidade, provocam, por si próprias, alguns acidentes.

Isto porque a rodovia Carlos Lindenberg carece de algo básico em qualquer pista do gênero: acostamento. Waltemir Moreschi, que cuida de uma pequena firma de guinchos logo em frente ao posto dos guardas, já teve oportunidade de presenciar acidentes curiosos devido às blitzes.

— Muitas motos já sofreram com isto. Os guardas mandam o cara parar e ele é obrigado a desviar para a direita, para não obstruir a trânsito. Só que ele não vê uns buracos que têm à direita: é queda certa.

Com isto, não sofrem apenas os motoqueiros: muitos automóveis já terminaram acidentados devido aos buracos que existem onde deveria haver um acostamento. Praticamente ao lado do posto dos guardas há outro grande foco de problemas para os motoristas: o sinal que serve a uma companhia de sal. Ele é acionado a partir da própria companhia, para que os caminhões possam entrar na garagem para a pesagem.

Waltemir, contudo, vê nele um dos fatores que provocam acidente.

— O sinal surge de repente. O motorista é obrigado a frear. Um outro carro que venha mais atrás, um pouco mais rapidamente, bate. Uma vez, um caminhão com um carregamento de 16 toneladas teve que frear bruscamente por causa deste sinal. O peso veio para frente e o chassi do caminhão acabou quebrando.

Os problemas da rodovia Carlos Lindenberg transcendem à simples questão dos buracos. Atualmente as reclamações dos motoristas não são dirigidas exclusivamente às condições do asfalto, que, de uma forma ou de outra, ainda inferniza suas vidas. Eles reconhecem que muitos buracos já foram tapados, melhorando um pouco a situação da rodovia. Entretanto, a sinalização continua sendo um tormento igualmente notável — se não for maior. Os problemas de sinalização são muitos e contribuem com igual eficácia para o índice de acidentes de trânsito.

Há os casos mais conhecidos: os sinais do Ibes e de Cobilândia. Eles são confusos o suficiente para trazerem dores-de-cabeça aos motoristas. Sebastião Machado afirma que um motorista de fora, de outra cidade, enfrenta inúmeros problemas dirigindo nesta rodovia.

— É só reparar o sinal de

Cobilândia. Ele está colocado ali para permitir que as pessoas entrem para Jardim América. Logo, quem vai para Vitória, procedente de Vila Velha, tem passagem livre. Mas não há qualquer placa indicando isto. Uma pessoa que não está acostumada à rodovia pára quando o sinal fecha; um outro carro vem atrás, não esperava que o da frente parasse, pois sabe que é passagem livre, e bate. Isto acontece demais ali.

Sebastião Machado faz outra observação importante: as pistas não têm faixas e isto prejudica muito os motoristas. "As faixas auxiliam muito quem está dirigindo. É uma coisa simples que eles poderiam ter feito há muito tempo". Mas faixas exclusivas para ônibus ajudariam? Afinal, falta de espaço para fazer isto não há. Para Sebastião, isso daria bons resultados.

— Mas há outra coisa também: esses canteiros (sem flores, diga-se de passagem) deveriam estar pintados. Eu tenho dito isto a muitas pessoas, quando conversamos sobre este assunto. Uma pessoa que está dirigindo à noite, quando o tempo está meio nublado, ou meio chuvoso, perde inteiramente a visibilidade, principalmente quando vem um carro em sentido contrário, com o farol aceso. Ele pensa que a pista em sua mão vai até depois do canteiro, pois não dá para vê-lo, e acaba subindo nesta divisão de pista. Se pintassem os canteiros as coisas melhorariam muito.

Sugestões existem muitas, como se vê, para melhorar um pouco a pista. Faixas, pistas exclusivas para ônibus, um acostamento melhor definido e, é óbvio, o fim dos buracos. Até mesmo uma fiscalização mais intensa ao longo de toda a rodovia se faz necessária. Isto porque, apesar de todos os defeitos da pista, a imprudência dos motoristas ainda é apontada como uma das principais causas de acidente.

O número de acidentes nesta rodovia não é pequeno. Pelo menos é o que indicam as estatísticas liberadas pelo Detran. Basta uma simples comparação entre o que ocorre na Fernando Ferrari, que também tem um movimento de carros muito intenso, principalmente devido aos projetos industriais, de todos os portes, que estão sendo desenvolvidos ao Norte de Vitória. Em termos genéricos, pode-se dizer que se verifica na rodovia Carlos Lindenberg o dobro de acidentes em relação à avenida Fernando Ferrari.

Em 1979 foram anotados 325 acidentes na Carlos Lindenberg, contra 141 na Fernando Ferrari. No ano seguinte, registrou-se uma considerável melhoria na primeira destas vias e uma piora na outra: foram computados 282 acidentes na Carlos Lindenberg, contra 172 na Fernando Ferrari. A estatística demonstra uma grande incidência de acidentes na primeira. Para uma funcionária do Detran, a resposta está no fato de que "o trajeto da rodovia Carlos Lindenberg é muito maior". De qualquer forma, índices que se aproximam a um acidente por dia não são nada animadores.

O mais curioso, contudo, é que, mesmo diminuindo o número de desastres, aumentou o número de mortos na Carlos Lindenberg: de 14 mortos em 79, chegamos a 16 em 80. Enquanto isto, a Fernando Ferrari permaneceu com suas sete vítimas nestes dois anos. Paralelamente, aumentou também o número de feridos: de 124 em 79, passamos para 127 em 80. Enquanto isto, a Fernando Ferrari mostrava 57 em 79 contra 58 no ano seguinte.

Os acidentes estariam ficando mais violentos? O cabo da Companhia de Trânsito, Theonildo José da Silva, que é um dos responsáveis pelo posto de guarda nesta rodovia, assegura que não são muitos os casos de morte na Carlos Lindenberg. E sorri quando se diz que ela é conhecida como "a rodovia da morte". Para ele, os acidentes mais comuns são os de capotamento, que estão diretamente relacionados com a alta velocidade desenvolvida pelos automóveis. Ele cita também os casos de atropelamento, que seriam também muito frequentes na Carlos Lindenberg.

Não seria então providencial se construíssem passarelas para pedestres? Theonildo acredita que isto não seria muito importante, uma vez que a pista é larga, o que permite uma travessia tranquila por parte do pedestre. Quanto aos buracos, ele afirma que a maioria foi tapada, em função do dia de Nossa Senhora da Penha.

Ainda assim, um simples passeio pela rodovia mostra que há muitos por tapar. A Glória, a entrada do Ibes e depois do sinal da Cobilândia são alguns dos trechos que apresentam crateras consideráveis. Ainda que seja visível o trabalho de tapar buraco, eles persistem, da mesma forma que a má sinalização e a falta de acostamento.



A sinalização confusa é responsável por grande número de acidentes