

EM CULTURA

Ainda resta um pouco mais

Com ingressos esgotados, o Skank encerra às 19h de hoje, no Mineirão, a sua turnê de despedida. A banda formada em 1991 em Belo Horizonte deixa os palcos com o "sentimento de dever cumprido", diz o tecladista Henrique Portugal, que escreveu para o **Estado de Minas** um artigo sobre a história do grupo. **CAPA, PÁGINAS 3 E 4**



HENRIQUE PORTUGAL

Mesmo em nosso imaginário mais criativo, nunca cogitamos alcançar o que conquistamos. Não sei se será até breve ou adeus, mas o sentimento de gratidão será eterno. **PÁGINA 3**

ONDE A MORTE ACELERA



Atendimento a desastre expõe riscos na BR-381, uma das estradas que aparecem no ranking dos mais violentos trechos do Brasil

Levantamento do **EM** com dados da PRF indica pontos mais letais das estradas brasileiras, que matam ano após ano sem providências definitivas. Dos 10 piores, três estão em Minas

CORPO DE BOMBEIROS/DIVULGAÇÃO - 26/03/2022

Em um país que tem trechos mais críticos de suas rodovias conhecidos e batizados popularmente com nomes macabros, coordenadas de ocorrências atendidas pela Polícia Rodoviária Federal não deixam dúvidas de que curvas, trevos e outras armadilhas que mais matam nas rodovias brasileiras são bem conhecidos. Levantamento exclusivo feito pelo **Estado de Minas** com base em dados da PRF de janeiro de 2020 a janeiro de 2023 e sob orientação de especialistas indica pontos que seguem vitimando pessoas ano após ano, sem providências definitivas, seja do poder público, seja de concessionárias.



PÁGINAS 5, 8 E 9

Segundo as estatísticas, dos 10 pontos mais letais do país, três ficam em Minas, estado que, embora não ocupe os primeiros lugares no ranking, concentra maior número de armadilhas. Em território mineiro, a BR-251, na Região Norte, reúne dois desses pontos mortais, nas proximidades de Francisco Sá. Em um deles, o Km 476, há precisamente um ano uma tragédia tirava a vida de seis pessoas que viajavam em um mesmo carro (*foto ao lado*), atingido de frente por uma carreta na sinuosa e violenta rodovia, que desperta pânico entre seus usuários. Um movimento local cobra soluções para a matança. Ainda sem resposta. ● Acidente na tarde de ontem matou seis pessoas na BR-040, em Alfredo Vasconcelos.

LULA, COM PNEUMONIA, CANCELA VIAGEM À CHINA

COM DIAGNÓSTICO DE BRONCOPNEUMONIA BACTERIANA E VIRAL POR INFLUENZA A, PRESIDENTE DECIDIU ADIAR O DESLOCAMENTO. A NOVA DATA AINDA NÃO FOI MARCADA

PÁGINA 3

FUNCIONÁRIOS DE AEROPORTO FAZEM MANIFESTAÇÃO: "FICA, PRATES"

PÁGINA 5

LULA X MORO ATAQUES DO PRESIDENTE UNEM E ANIMAM OPOSIÇÃO

PÁGINA 4

INCÊNDIO MILIONÁRIO LAMBORGHINI PEGA FOGO EM FRENTE A SHOPPING

PÁGINA 5



FADEL SENNA / AFP

OLÉ MARROQUINO / Com direito a gritos de "olé" da torcida em Tânger, o Brasil perdeu por 2x1 o amistoso contra o Marrocos. O lateral Arthur, do América, e o atacante Vitor Roque, ex-Cruzeiro, entraram no segundo tempo. **PÁGINA 14**

HOMENAGEM A ÍDOLOS NO ANIVERSÁRIO DO ATLÉTICO

PÁGINA 13

CRUZEIRO SUSPENDE MUDANÇA NO RAPOSSÃO

PÁGINA 14

É MASCULINO **FEMININO**

Pronta-entrega está na moda

CAPA, PÁGINAS 6 E 7

degusta

Doces criativos para a Páscoa

CAPA, PÁGINAS 2 E 3

BEM VIVER

Dormir bem e não adoecer

CAPA E PÁGINA 3



ARMADILHAS RODOVIÁRIAS

Mapeamento exclusivo do *EM* com base em 3 anos de dados da PRF mostra pontos em que desastres e mortes se repetem diante da inação do poder público

Os 10 maiores 'matadouros' nas estradas brasileiras

Mistura explosiva de estrada e cidade

Travessias urbanas movimentadas, com diversos acessos misturando tráfego de passagem com o da cidade resultaram em vários acidentes, entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, sobretudo nos pontos mais mortais das rodovias brasileiras, além do pior deles, no Km 12 da BR-020, em Caucaia, no Ceará, como mostra com exclusividade a reportagem do *EM*.

Foi também nesse ambiente conflituoso que ocorreram 10 acidentes com 12 mortos no segundo ponto mais letal nas estradas do Brasil: a Fernão Dias (BR-381), no Bairro de Jaçanã, na Zona Norte de São Paulo. Muito violenta, apesar de ter separação de sentidos, quatro faixas de cada lado, acostamento, marginal e passarela.

O mesmo ocorre no terceiro trecho, com cinco acidentes e 11 óbitos, no Km 161 da BR-101, em Conceição do Jacuípe (BA), onde, além dos acessos urbanos, foram abertas trilhas por dentro do canteiro central para transportar a rodovia. "Não adianta fazer como na BR-020, no Ceará, colocando semáforo, quebra-molas, sinalização. Esses estreitamentos são de alto risco de acidentes. E as vias passam dentro das cidades. Tráfegos de ritmos distintos para destinos diferentes na mesma estrada entram em conflitos graves. É preciso que haja contornos fora das cidades", alerta o engenheiro Márcio Aguiar.

Ele chama a atenção ainda para a necessidade de monitoramento e fiscalização após as intervenções. "Quando se fizerem melhorias, é preciso que não se permita uma explosão de ocupações das áreas, como vemos na BR-116, trazendo mais acidentes", completa.

PROMESSAS E PROJETOS

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informa que monitora mensalmente sua malha, por meio de levantamento denominado Índice de Condição da Manutenção. "Com foco direto na segurança viária, o Dnit concebeu o programa BR-Legal, para proporcionar aumento da segurança, com implantação e manutenção da sinalização horizontal, vertical e dispositivos de segurança", informa.

O departamento afirma atuar de forma educativa, com o Programa Nacional de Educação para o Trânsito, desenvolvendo ações nas escolas de todo o país.

Sobre o ponto mais mortal do Brasil, no Ceará, o departamento informa que há plano de restauração. "Há contrato de manutenção e conservação rodoviária ativo e vigente, que consiste em melhorar a qualidade do estado de conservação da rodovia".

A ANTT informou que uma de suas atribuições é garantir a segurança nas rodovias concedidas, e que para isso faz monitoramento constante da situação e das ocorrências nas estradas. Dados das concessionárias orientam ações junto às empresas para a redução dos acidentes, e eventuais inadequações são punidas conforme previsão em contrato.

“Beira a negligência termos pontos exatos onde pessoas morrem aos montes e nada definitivo ser feito para interromper a sangria”

■ Márcio Aguiar, engenheiro, consultor e especialista em transporte e trânsito

MATEUS PARREIRAS

As coordenadas que marcam locais de desastres não deixam dúvidas sobre os pontos exatos onde ficam curvas, trevos e outras armadilhas que mais matam nas rodovias federais brasileiras. As estatísticas provam que são os mesmos, e que vitimam pessoas há anos, com pouca ou nenhuma interferência do poder público. Dos 10 piores, três estão em Minas, dois deles na BR-251, a mais mortífera do estado por esse critério, e a que tem maior concentração de lugares críticos. Outros dois ficam em São Paulo, dois na Bahia, um em Goiás e um no Mato Grosso, sendo o mais letal deles no Ceará (veja arte).

É o que mostra com exclusividade o mapeamento feito pela reportagem do Estado de Minas a partir de processamento de dados dos acidentes georreferenciados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, compilados sob orientação de especialistas em transporte e trânsito. Um levantamento que aponta — às vésperas do recesso prolongado da Semana Santa, quando aumenta o movimento nas estradas de todo o país — as armadilhas rodoviárias mais mortais do Brasil, à espera de ações que possam estancar uma rotina de massacres no asfalto.

Só em Minas Gerais, estado onde mais pessoas morreram em acidentes rodoviários no período avaliado — foram 2.167 óbitos, 13% do total nacional de 16.555 — foram identificadas no mapeamento 66 coordenadas de desastres recorrentes (confira on-line cada trecho em guia feito pelo *em.com.br*). "Esses são os verdadeiros matadouros das rodovias brasileiras. E é ainda mais grave pensar nessa situação, porque uma vez que são conhecidos há tanto tempo, pelo menos desde 2020, não há outra palavra que não seja omissão para descrever a falta de ação do poder público para prevenir mortes nesses locais", define o mestre e consultor em transportes e trânsito Silvestre de Andrade Puty Filho.

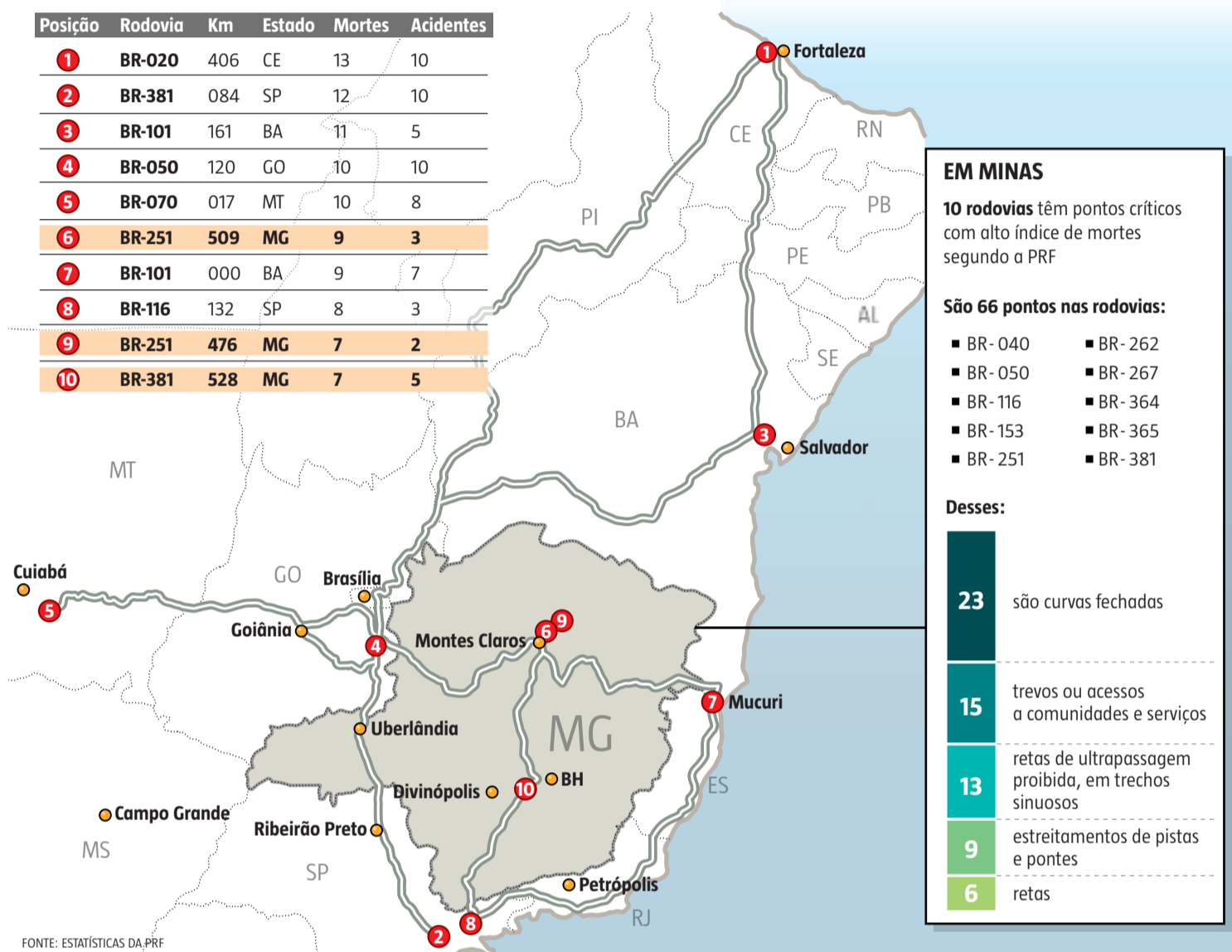
"Beira a negligência termos pontos exatos onde pessoas morrem aos montes e nada definitivo ser feito para interromper a sangria, pelo menos nessas verdadeiras armadilhas. As rodovias têm trechos longos que precisam de duplicação, de melhorias na geometria. Mas tudo sempre esbarra na desculpa de falta de verbas. Com isso, vivemos entre remédios, mortes e dor", resume o professor aposentado da Fumec Márcio Aguiar, engenheiro, consultor e especialista em transporte e trânsito.

DEGRADAÇÃO E a tendência não tem sido de redução dos segmentos mais perigosos e com condições deterioradas, como mostram estudos como a pesquisa "Transporte rodoviário — Os pontos críticos nas rodovias brasileiras", da

OS MAIS LETAIS

Os 10 pontos que concentram maior número de mortes nas estradas federais brasileiras

Posição	Rodovia	Km	Estado	Mortes	Acidentes
1	BR-020	406	CE	13	10
2	BR-381	084	SP	12	10
3	BR-101	161	BA	11	5
4	BR-050	120	GO	10	10
5	BR-070	017	MT	10	8
6	BR-251	509	MG	9	3
7	BR-101	000	BA	9	7
8	BR-116	132	SP	8	3
9	BR-251	476	MG	7	2
10	BR-381	528	MG	7	5



FONTE: ESTATÍSTICAS DA PRF

MÉTODO

Foram considerados neste levantamento os pontos precisos identificados pela PRF com dois ou mais acidentes que resultaram em mortes, com registro mínimo de três óbitos. A partir daí, foram classificados como piores os locais com mais mortes em menos acidentes. Um cuidado para evitar ao máximo ocorrências esporádicas com muitas vítimas, que poderiam deformar a análise e não traduzir a regularidade de desastres fatais próprios de cada local.

Confederação Nacional do Transporte (CNT). Divulgado em janeiro, o levantamento aponta que, entre 2021 e 2022, esses locais propícios a acidentes no Brasil aumentaram 50%, passando de 1.739 para 2.610.

A estimativa do estudo é de que seriam necessários R\$ 5,24 bilhões para sanar os problemas — 28% do orçamento do Ministério da Infraestrutura para 2023. Minas Gerais mais uma vez detém a maior quantidade de trechos perigosos, respondendo por 15,2% dos identificados pela pesquisa.

MISTURA FATAL O ponto rodoviário que mais custou vidas entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023 fica em Caucaia (CE), na Região Metropolitana de Fortaleza, na altura do Km 406 da BR-020 (veja mapa). Na estrada, a que registrou mais mortes no Ceará, em 2023, segundo a CNT, morreram 13 pessoas e 10 ficaram feridas em 13 acidentes.

Trata-se de um segmento urbano, com comércio, indústrias, serviços privados e públicos, onde a imprudência se encontra com a falta de estrutura. A pista duplicada e esburacada que sai de Fortaleza no sentido Brasília se afunila em duas simples e praticamente se acaba em uma mancha cinzenta de asfalto com areia e terra, sem faixas de sinalização visíveis.

No trecho, tráfego em alta velocidade, transporte pesado e de passageiros se misturam entre manobras de acesso para todos os lados, sem ordenamento necessário.



Cruz surge como aviso em curva da BR-251, a mais violenta de Minas

CHOQUE NA MADRUGADA

Foi tentando transportar esse caos que o irmão da cabeleireira Josialine Garcia, de 44 anos, se feriu gravemente quando um carro atravessou a estrada em alta velocidade e atingiu a moto que ele pilotava, há alguns meses. "Era madrugada, escuro ainda. Meu irmão voou da moto. Quase morreu. Abriu até a cabeça, fundo mesmo. Jesus ajudou que ele estava de ca-

pacete. Foi tempo que passou no hospital e gemendo na cama de casa, sem trabalhar. Essa BR é perigosa demais", resume.

Segundo ela, a situação no lugar até chegou a melhorar com a instalação de um semáforo, mas não o bastante para desativar a armadilha. "Os motoristas não respeitam os retornos, nem os pedestres, a passarela. E piora, porque tem uma faculdade de um lado e uma UPA (Unidade de Pronto-Atendimento) do outro", descreve Josialine.

Minas concentra mais áreas críticas

Se não está nas primeiras colocações entre os pontos mais letais das estradas brasileiras, Minas Gerais é o estado que mais vezes aparece no levantamento do *EM* com base em dados da Polícia Rodoviária Federal. São três locais críticos, dois deles na BR-251, no Norte de Minas. A via tem a sexta curva mais mortal, com três acidentes e nove mortes no período, no Km 509, em Francisco Sá, e a nona pior, no Km 476, no mesmo município, onde ocorreram sete óbitos em dois desastres.

O décimo ponto com mais mortes no país foi o Km 528 da BR-381 (Fernão Dias), em Brumadinho, na Grande BH, também com sete mortes, mas em cinco acidentes. "Minas tem problemas de geo-

metria, por ser um estado muito montanhoso. As rodovias acabam sendo muito sinuosas, acompanhando antigos traçados perigosos, que não evoluíram, mas recebem tráfego constantemente ampliado por ser passagem para vários estados. Soma-se a isso o fato de que comunidades inteiras cresceram às margens dessas vias, completando o cenário propício para desastres", observa Márcio Aguiar.

PRF AFIRMA QUE FAZ SUA PARTE

A Polícia Rodoviária Federal informa que o policiamento é intensificado nos trechos identificados pelo alto índice de acidentes ou de infrações, "garantindo aos usuários

das rodovias federais segurança, conforto e fluidez do trânsito". Segundo a corporação, a maioria dos acidentes graves são precedidos de irregularidades, que os policiais se esforçam para combater.

A PRF afirma ainda que orienta suas ações também com base nas estatísticas usadas pela reportagem. "O reforço do policiamento preventivo em locais e horários de maior incidência de acidentes graves — de acordo com as estatísticas — tem a finalidade de conter números de acidentalidade com as mais variadas causas, como velocidade incompatível, condutor que deixou de manter distância do veículo da frente, ingestão de álcool pelo condutor, ultrapassagem indevida etc."



Acidente na BR-381, que tem o 10º ponto mais letal do país e é uma das mais violentas de Minas: atendimento a desastres cria mais riscos

EDÉSIO FERREIRA/EM/DA PRESS

LUIZ RIBEIRO/DA PRESS

ARMADILHAS RODOVIÁRIAS

Há um ano, seis ocupantes do mesmo carro morreram em ponto mapeado pelo *EM* como um dos 10 mais perigosos do país. Estrada tem dois dos três locais mais violentos de Minas

Tragédia expõe risco constante na BR-251

LUÍZ RIBEIRO

Montes Claros/Francisco Sá – Há precisamente um ano, a rodovia federal que concentra dois dos três pontos com maior número de mortes em Minas ceifava mais seis vidas em um único desastre – e exatamente em um dos locais de risco, o Km 476, segundo mostra levantamento do Estado de Minas com base em dados da Polícia Rodoviária Federal. Todos os ocupantes de um carro – dois homens, duas mulheres e duas crianças – morreram quando o veículo com placa de Bertioga (SP) foi atingido de frente por uma carreta carregada de placas de gesso no perigoso trecho, uma das armadilhas conhecidas das estradas de Minas.

A tragédia ilustra o motivo de a rodovia aparecer duas vezes entre os 10 locais que concentram maior número de óbitos entre toda a malha rodoviária federal do país (veja arte na página ao lado). Ajuda a explicar também porque a estrada é temida pelos próprios moradores da região. “Não consigo mais dirigir na BR-251. Nela, só ando de ônibus ou com alguém de confiança. Mesmo assim, tenho medo”, afirma a bancária Amália Terezinha Rodrigues Brito, moradora de Francisco Sá, que já se acidentou e perdeu parentes na estrada. Um sentimento que é compartilhado pelo professor Joaquim Fernandes Pena Soares, da mesma cidade.

Não são exceções. A tensão é indesejada companhia de viagem para milhares de pessoas que precisam percorrer a BR-251, uma das rodovias mais movimentadas de Minas, com grande fluxo de caminhões e carretas que viajam do Centro/Sul para o Norte/Nordeste do país. Um tráfego estimado em mais de 10 mil veículos por dia, que virou triste retrato da carnificina nas estradas brasileiras.

A estrada, que liga Montes Claros à BR 116 (Rio-Bahia) em

Sucessão de curvas, trecho íngreme, asfalto liso e abuso de motoristas imprudentes: estrada tem fórmula para desastres



LUÍZ RIBEIRO/EM/DA PRESS

extensão de 300 quilômetros, passando por Salinas, tornou-se uma das mais perigosas de Minas Gerais e do país. Seus registros diários de mortos e feridos provocam bem mais que traumas entre vítimas e familiares. A má fama do trecho espalha uma espécie de pânico entre pessoas que dependem dele para se deslocar de uma cidade a outra.

ESTRADA DO MEDO Pista simples, descidas e curvas perigosas, somadas ao intenso trânsito de caminhões e carretas fazem do medo uma constante para quem precisa viajar pela BR-251. Foi que constatou a equipe de reporta-

gem do Estado de Minas, que, na última quarta-feira (22), percorreu a estrada, de Montes Claros, até a Serra de Francisco Sá, um dos trechos mais perigosos, onde os acidentes são constantes, apesar dos alertas da sinalização e da instalação de radares.

A equipe do *EM* passou pelo Km 509 da PRF, o ponto rodoviário mais mortal de Minas, tendo registrado, de janeiro de 2020 a janeiro de 2023, um total de nove mortos e 12 feridos em apenas três graves acidentes. Vítimas do risco elevado, representado por uma forte curva em pista simples, localizado após longo trecho íngreme.

Logo após a área urbana de Francisco Sá (distante 42 quilômetros de Montes Claros), encontra-se a Serra de Francisco Sá. Embora os moradores se refiram genericamente à área como “curva da morte”, o trecho é, na verdade, uma sequência de curvas em região íngreme, ao longo de seis quilômetros, do Km 470 ao Km 476.

Situado logo ao fim da descida da serra, o km 476, onde há um ano ocorreu a tragédia com o veículo de São Paulo, também está entre os pontos rodoviários mais mortais do país, segundo dados da PRF. Entre 2020 e 2023 ocorreram sete mortes no local, em apenas dois acidentes.

O trauma de quem viu a morte de perto

Se a simples menção a uma viagem pela BR-251 já causa arrepios em quem conhece a fama da estrada, para quem já esteve envolvido em acidente e perdeu parentes em acidente e pavor é maior ainda. Essa é a situação enfrentada pela bancária Amália Terezinha Rodrigues Brito, de 34 anos, de Francisco Sá. Desde dezembro, Amália enfrenta os traumas de um acidente de carro que sofreu na perigosa Serra de Francisco Sá, onde já havia perdido três pessoas próximas – um tio, uma tia e o padrinho.

As vésperas do último Natal, em 22 de dezembro, Amália retornava de Salinas para sua cidade dirigindo um Fiat Uno. Quando se aproximava da descida da serra, em meio a chuva e neblina, o carro dela se chocou contra a traseira de um ônibus que estava parado na pista. “Quando percebi, estava em cima do ônibus. Tentei desviar, mas não consegui evitar a batida”, conta a bancária, que viajava com três crianças no banco de trás – duas sobrinhas, de 10 e 11 anos, e a filha, com 10 meses de vida.

Amália sofreu ferimentos na mão direita e as crianças praticamente saíram ilesas. “Mas, assim como minhas sobrinhas, fiquei um mês com dores no corpo. O carro teve perda total”, conta. Ela afirma que hoje o maior sofrimento são as consequências psicológicas do desastre. “Sinto gratidão por não ter tido nada grave, mas fico em pânico quando me lembro (do acidente)”, diz. “Quando ouço uma sirene de ambulância, meu coração aperta, meu peito dói, eu choro onde eu estiver”, completa.

A bancária informa que, a cada 15 dias, precisa viajar para Salinas (a 172 quilômetros de Francisco Sá), passando pelo perigoso trecho da serra onde sofreu o acidente. “Só vou se for de ônibus, ou no carro com alguém de confiança”, afirma.

O motorista Francisco Carlos de Oliveira, de 62 anos, que faz transporte de passageiros, se desloca diariamente pelo trecho da BR-251 entre Montes Claros e Francisco Sá, mas já decidiu reduzir as viagens. “Fazia até quatro viagens por dia. Agora, só faço uma”, afirma o mo-

RAIO-X DO PERIGO

BR-251
Tipos mais frequentes de acidentes com mortes (jan 2020/ jan 2023)

Colisões frontais

Acidentes	28
Feridos	48
Mortes	43

Tombamento

Acidentes	16
Ferido	1
Mortes	8

Colisões traseiras

Acidentes	13
Feridos	4
Mortes	5

ZONAS VERMELHAS

Km 509 Ponto mais mortal em Minas. Forte curva em pista simples, com acostamento após descidas contínuas em estrada com vários acessos a comunidades rurais e comércio

3	12	9
acidentes	feridos	mortes

Km 476 Curta reta em pista simples inclinada, sem faixa de ultrapassagem entre curvas fechadas de sentidos opostos, segmento com acessos a bairros e comércio

2	2	7
acidentes	feridos	mortes

FONTE: POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL



Em 26 de março de 2022, desastre matou os seis ocupantes de carro

Imprudência ignora avisos

Na Serra de Francisco Sá, os riscos da sequência de curvas em trecho íngreme são agravados pelo asfalto liso. Além do perigo evidente e da sinalização, cruzes às margens da rodovia são alertas sobre as muitas vidas encerradas de forma violenta na região.

Mesmo com esses avisos, motoristas desrespeitam o limite de velocidade e fazem ultrapassagens proibidas, o que contribui para os acidentes. A observação é do sargento Lyon Freitas, do Corpo de Bombeiros de Francisco Sá, ouvido pela reportagem no perigoso trecho da BR-251 na serra perto da cidade.

Ao elencar os motivos de acidentes no trecho, ele salienta a geometria das pistas, o fluxo intenso e misto de veículos de carga e passeio, as ultrapassagens indevidas e a alta velocidade, ape-

sar da existência de radares ao longo do trecho perigoso.

“Também ocorrem muitos acidentes devido à perda dos freios de caminhões e carretas na descida da serra”, afirma Freitas, que, com sua guarnição, sempre atende a ocorrências no local. “Nossa demanda é muito grande. Infelizmente, sempre deparamos com acidentes graves, muitas vezes com óbitos”, lamentou.

O sargento Frederico Santos de Jesus, também da unidade dos Bombeiros de Francisco Sá, observa que os acidentes aumentam no período do chuvoso, por causa da pista escorregadia, e no fim de ano, fazendo muitas vítimas de São Paulo – normalmente, pessoas que viajam para rever parentes no Nordeste e desconhecem o perigo da rodovia que corta o Norte de Minas.



MARIA EDUARDA BRITO/DIVULGAÇÃO

“Fico em pânico quando me lembro. Quando ouço uma sirene, meu coração aperta, meu peito dói, eu choro onde eu estiver”

■ **Amália Rodrigues Brito**, moradora de Francisco Sá que se acidentou na BR-251, onde já havia perdido pessoas próximas



E você, se puder, não me esqueça...

No Mineirão lotado, show de despedida do Skank tem participação de Milton Nascimento e momentos de emoção intensa para Henrique Portugal, Samuel Rosa, Haroldo Ferretti e Lelo Zaneti

A saideira do Skank foi com gosto de emoção. Diante de 50 mil pessoas no Mineirão, os quatro integrantes da banda mineira fizeram o último show e aproveitaram para gravar um DVD. Uma das surpresas foi a participação de Milton Nascimento, que havia se afastado dos palcos no ano passado. "Ele é a razão da nossa existência e de estarmos aqui", afirmou Samuel Rosa, que cantou "Resposta" com Milton. A apresentação teve três horas de duração e terminou com "Tão seu", um dos primeiros sucessos do grupo de Samuel, Henrique Portugal, Lelo Zaneti e Haroldo Ferretti, que se despediram escutando gritos de "Eu te amo". Agora, como nos versos de "Vou deixar", o Skank agradece a "escolta" dos fãs e não tem hora para voltar.



FOTOS: LEANDRO COURI/EM/D.A PRESS

ARTIGO/ CARLOS MARCELO

Imbatível ao vivo, o Skank conseguiu uma proeza. Foi uma banda com três lados: o do reggae jamaicano, o do rock britânico e, o mais inconfundível, da sonoridade e gaiatice brasileiras. Saltou o asfalto de BH e enxergou acima das montanhas. Foi do mundo, foi Minas Gerais. E foram além do efêmero. Mesmo que o mundo do Skank tenha acabado na noite de ontem do Mineirão, as músicas continuarão dentro de nós.



A palavra envelhecer é muito digna. Nós envelhecemos e estamos emocionados por termos feito diferença para a vida de tantos de vocês"

■ Samuel Rosa, durante o show no Mineirão

EM CULTURA CAPA, PÁGINAS 3 E 6

BAIXA UMIDADE REFORÇA ALERTA PARA DOENÇAS RESPIRATÓRIAS

AVISO DA DEFESA CIVIL VALE ATÉ O FIM DA TARDE DE HOJE. É PRECISO TER CUIDADO TAMBÉM COM O AUMENTO DE CASOS DE ARBOVIROSES COMO DENGUE E CHIKUNGUNYA

PÁGINA 11

A CURVA DA MORTE

Fica em Brumadinho, na Grande BH, o trecho do ponto mais mortal da BR-381 em Minas e o décimo mais violento entre as BRs do país. É o que revela o levantamento exclusivo do repórter Mateus Parreiras, do Estado de Minas, na segunda parte da série de reportagens sobre os "matadouros" nas estradas federais, iniciada ontem, em parceria com Luiz Ribeiro. PÁGINAS 12 E 13



MATEUS PARREIRAS/EM/D.A PRESS

Humor de luto

Morre, aos 84 anos, o humorista Juca Chaves. Crítico da ditadura militar, ele estava internado em Salvador com problemas respiratórios. EM CULTURA, PÁGINA 4



AMAURI SEGALLA

Cancelamento da viagem de Lula poderá ter um efeito benéfico: a antecipação do novo marco fiscal. PÁGINA 6



ROBERTO BRANT

Após quase três meses da posse, ninguém sabe exatamente para onde o governo Lula vai nos levar. PÁGINA 2

ARMADILHAS RODOVIÁRIAS

Mapeamento do EM sobre dados da PRF mostra que a estrada concentra maior número de pontos críticos para acidentes letais em Minas, mesmo no trecho pedagiado e duplicado

BR-381: ameaças muito além da Rodovia da Morte

MATEUS PARREIRAS

Depois do Alto da Conquista, varando a Serra das Farofas e a Serra Azul (Serra de Igarapé), em Brumadinho, na Grande BH, a BR-381 no trecho conhecido como Fernão Dias (porção Sul) mergulha por um desnível de 268 metros morro abaixo, serpenteando um vale íngreme por 7,5 quilômetros até uma curva fechada, com mureta de concreto desgastada por tentar conter veículos acidentados

A pista dupla de asfalto riscada de borracha da frenagem de pneus e perfurada por ranhuras do aço de caminhões tombados denuncia um risco conhecido, que as estatísticas só fazem confirmar. Distante 74 quilômetros da má fama da "Rodovia da Morte", como a mesma estrada é conhecida pelos desastres entre Belo Horizonte e João Monlevade (na porção Norte), a curva do Km 528 de Brumadinho, na Grande BH, é o ponto onde mais pessoas morreram na BR-381 entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Foram cinco acidentes que deixaram quatro feridos e sete mortos e a tornaram o 10º lugar mais mortal das rodovias federais brasileiras. É o que mostra o mapeamento exclusivo feito pela reportagem do Estado de Minas, tendo por base acidentes georreferenciados pela PRF, compilados sob a orientação de especialistas em transporte e trânsito.

Como mostrou o EM em sua edição de ontem, para apontar os locais exatos onde mais pessoas morrem e as condições dessas áreas, foram consideradas coordenadas precisas em curvas, trevos, acessos e outros pontos com dois ou mais acidentes que resultaram em mortes, e com registro mínimo de três óbitos. Minas Gerais se destaca como o estado com mais pontos entre os 10 piores da lista, além de somar 66 locais críticos (acesse o em.com.br e veja o guia com as localizações), nas rodovias BR-040, BR-050, BR-116, BR-153, BR-251, BR-262, BR-267, BR-364, BR-365 e BR-381.

Em São Paulo, ao cruzar o Bairro Jaçanã, na Zona Norte, um segmento de reta com quatro pistas da BR-381 acumulou 10 acidentes com 12 mortos dentro



Em São Gonçalo do Rio Abaixo, mais um flagrante das ameaças da Rodovia da Morte: carreta passou direto pela curva, arrancando a sinalização

do período analisado, sendo o segundo ponto que mais mata no Brasil, atrás apenas do Km 012 da BR-020, em Caucaia (CE), o lugar que concentrou mais mortes no Brasil no período avaliado.

CONCENTRAÇÃO Analisando Minas Gerais isoladamente, com base nessa avaliação, a BR-381 é a que mais mata e a que tem mais pontos críticos com alto índice de óbitos em acidentes. São 19, praticamente 30% dos 66 piores locais em território mineiro levantados pelo mapeamento com dados da PRF. Doze ficam entre Belo Horizonte e Governador Valadares, no segmento Norte, sendo que desses nada menos que sete estão nos domínios da chamada Rodovia da Morte (BH/João Monlevade). Outros sete se encontram na Fernão Dias, segmento Sul, rumo a São Paulo.

Além de Brumadinho, outros pontos mortais da BR-381 no trecho mineiro da Fernão Dias ficam nos Kms 478 e 505, em Betim, Km 541, em Itatiaiuçu, Km 580 e no trevo de Carmópolis, no mesmo município, e o Km 711, em Carmo da Cachoeira.

INVESTIMENTOS Responsável

pelo trecho concedido da BR-381, a concessionária Arteris Fernão Dias informou em nota que "mantém investimentos permanentes em educação e melhorias com foco em segurança viária, o que inclui dispositivos de controle de velocidade, sinalização e monitoramento da BR-381", acrescentando que negocia com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a implantação de mais 32 radares.

Informou ainda que desde 2008, quando teve início a concessão, investiu R\$ 2,9 bilhões em obras e manutenção, além de promover campanhas de conscientização. Entre 2010 e 2020, sustenta, o trabalho reduziu em 52% as mortes em ocorrências no trecho, compromisso renovado para os próximos 10 anos.

A ANTT informou que uma de suas atribuições é garantir a segurança dos usuários das rodovias concedidas, e que para isso faz monitoramento constante da situação e das ocorrências nas estradas. Dados informados pelas concessionárias orientam ações junto às empresas para a redução dos acidentes, acrescentou.

"A Agência também atua na fiscalização da infraestrutura e operação das rodovias federais concedidas, zelando pelo fiel cumprimento da execução dos contratos de concessão", afirma a ANTT, garantindo que o acompanhamento é constante e que inadequações são punidas conforme previsão em contrato.

CAMPEÃ DE VIOLÊNCIA

A BR-381 concentra 19 dos 66 pontos mais mortais nas estradas federais mineiras (dados de jan/2020 a jan/2023)

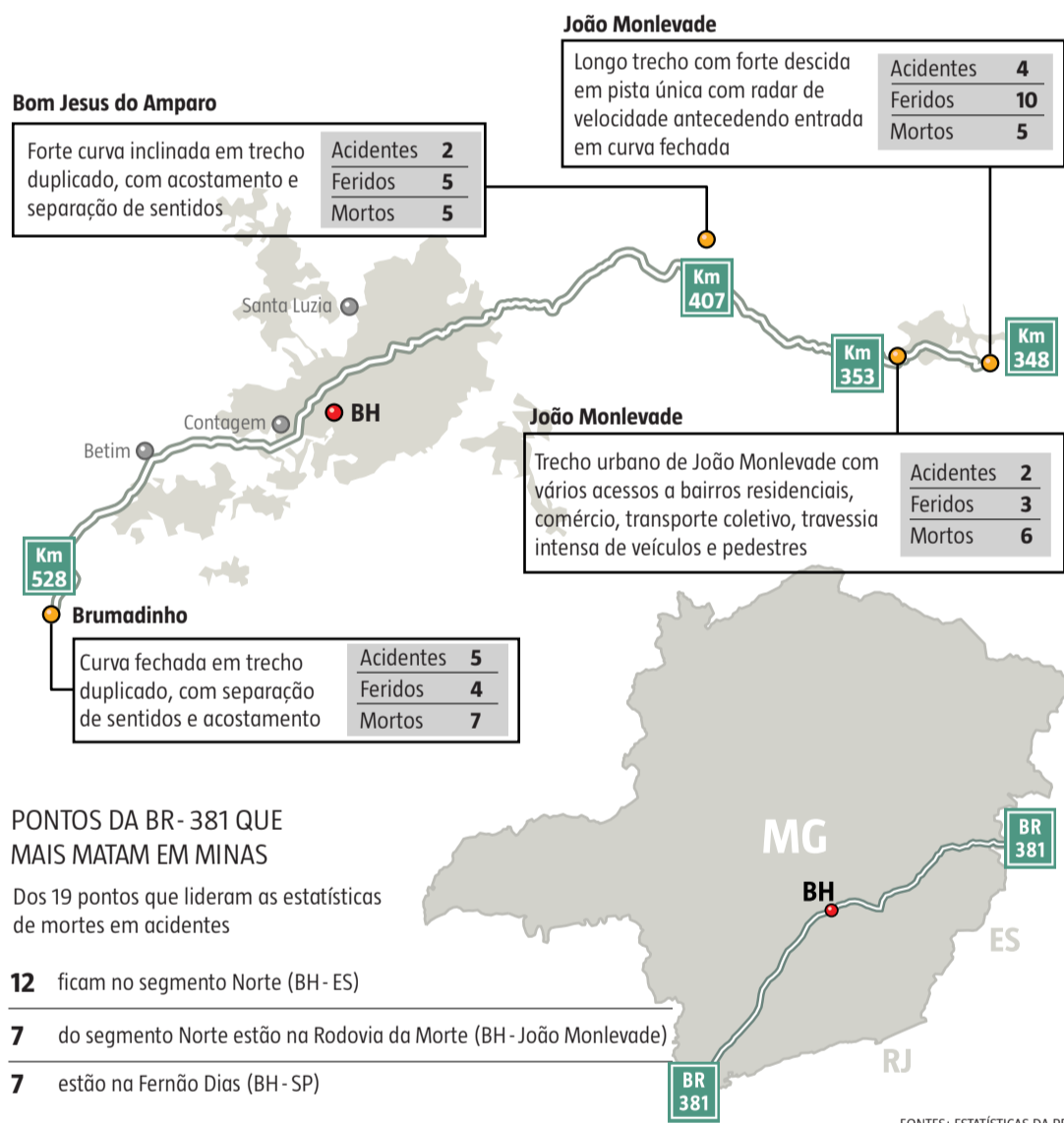
PRINCIPAIS ACIDENTES

	ACIDENTES	FERIDOS	MORTES
Atropelamentos	83	12	83
Colisões frontais	71	72	92
Saídas de pista	53	94	64

PRINCIPAIS CAUSAS

	ACIDENTES	FERIDOS	MORTES
Alta velocidade	102	113	120
Falta de reação do motorista	37	48	49
Dormir ao volante	29	53	34

AS COORDENADAS MAIS CRÍTICAS



FONTES: ESTATÍSTICAS DA PRF

Duplicação sem fim virou perigo

Bastou terminar a pista nova de concreto em duplicação em Bom Jesus do Amparo e a estrada de asfalto velho se curvar para a esquerda, no fim da descida, para que a carreta carregada de fardos de algodão não conseguisse manter o traçado. Sem controle, o veículo tombou para o meio do mato no barranco à direita, na pista sentido Governador Valadares da BR-381.

Nesse caso, o motorista escapou com vida, mas ficou com cortes e hematomas, sendo levado para o hospital em São Gonçalo do Rio Abaixo, por volta das 14h30 de 17 de março, em uma das vezes em que a equipe de reportagem percorreu a Rodovia da Morte. Em meio ao movimento constante dos carros, funcionários de uma empresa de transbordo rapidamente chegaram com a seguradora e trataram de passar a carga para outros caminhões.

Por pior que tenha sido a experiência, o motorista não sabe, mas escapou vivo de um dos trechos mais mortais da estrada, a descida em curva do Km 407. Só naquele

ponto já morreram cinco pessoas e cinco ficaram feridas em dois acidentes ocorridos entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, segundo mapeamento da reportagem do EM sobre dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

"Aqui são curvas demais. Dependendo, se a carga mexer um pouco para o lado, leva o caminhão e tomba mesmo. No caso aqui, parece ter sido distração, pegou a canaleta de drenagem e tombou", observou o operador de guincho Alisson Rosa da Silva Duarte, de 23 anos. Apesar da pouca idade, ele tem muito trabalho na Rodovia da Morte. "Todos os dias um caminhão tomba ou tem carro acidentado de manhã, de tarde e de noite, pelo menos. Aqui, a gente não para", conta. "São muitas curvas, todos aguardam a duplicação, mas não sai nunca. A situação aqui é catastrófica, muita batida por causa de buracos também", afirma.

DE NOVO Seguindo pela estrada, minutos depois, outro acidente entra para as estatísticas da Rodovia



da Morte. Uma carreta-tanque tombou na altura do Km 364, em São Gonçalo do Rio Abaixo, deixando também o motorista com ferimentos leves. O veículo passou direto pela curva, arrastando inclusive a placa com o limite de velocidade de 60 km/h, rasgando a vegetação e rompendo uma cerca de arame farpado, quase invadindo um barranco e se chocando contra eucaliptos.

Outro ponto com alto índice de mortes fica em João Monlevade, no Km 348, depois do trevo para a BR-262. Foram quatro desastres que deixaram cinco mortos e 10 feridos na descida longa de pista úni-

ca, com buracos e até um radar antecedendo a curva fechada, que não conseguiu inibir os acidentes.

Em São Gonçalo do Rio Abaixo, o Km 369 também tem forte descida que termina em curva fechada em segmento cercado por acessos a bairros, comércio e pontos de ônibus onde se aglomeram passageiros, entre eles estudantes. Lá, em três acidentes morreram três pessoas e uma se feriu entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023.

Mesmo se aproximando de Belo Horizonte, os números de acidentes da Rodovia da Morte seguem altos. No Km 445, em Santa Luzia, na Grande BH, a reta curta

em pista simples sem faixa que permita ultrapassagem é um convite à imprudência. Lá, motoristas que vêm de longos trechos sem condições de visibilidade ultrapassam fileiras de veículos mais lentos, se arriscando entre duas curvas e acessos a comércio e bairros da região. Não à toa, bastaram três acidentes para causar cinco mortes no período analisado.

Bem perto da ponte sobre o Rio das Velhas, em Sabará, também na Grande BH, o Km 452 faz vítimas em curva forte de pista única, sem faixa de ultrapassagem, que corta adensamento urbano e dá acesso a Sabará e a Santa Luzia, com pontos

de transporte público e sem passarelas de pedestres. O ponto concentrou cinco acidentes, cinco mortes e um ferido em três anos.

DNIT Responsável pela rodovia no trecho entre BH e o Espírito Santo, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) sustenta que, até Governador Valadares, toda a estrada está coberta por contratos de manutenção. "Foram duplicados dois lotes de obras, e o restante está em estudo para ser concedido. O lote 3.1, entre Jaguaraçu e Antônio Dias, tem previsão de conclusão de obras em maio deste ano", informou.

“ Todos os dias um caminhão tomba ou tem carro acidentado. São muitas curvas, todos aguardam a duplicação, mas não sai nunca ”

Alisson Rosa da Silva Duarte, de 23 anos, operador de guincho

ARMADILHAS RODOVIÁRIAS

Famosa por ter entre BH e João Monlevade o trecho mais temido, a BR-381 registra na porção duplicada e com pedágio seu km de maior violência, o 10º pior de todo o país

Ponto mais letal fica na área privatizada

Mistura de tráfegos urbano e rodoviário, com veículos cruzando a perigosa BR-381, é um dos gargalos em João Monlevade

MATEUS PARREIRAS

Em Brumadinho, na Grande BH, no trecho onde fica o ponto mais mortal da BR-381 em Minas e o 10º mais violento entre as BRs de todo o país, com base em dados da Polícia Rodoviária Federal, a descida forte de curvas fechadas e em curtas sequências exige muito sobretudo dos veículos mais pesados e de seus motoristas. "O principal problema de uma pista assim é o excesso de velocidade. O motorista tem de manter o veículo em baixa velocidade para ter as respostas nas sequências de curvas", observa o caminhoneiro Anderson Santos, com a experiência de quem transporta equipamentos entre Americana (SP) e Contagem, na Grande BH.

Mas, para isso, completa, é preciso também que os veículos tenham uma manutenção muito boa. "Dependendo do peso que um caminhão carrega, vai exigir bastante dos freios. Se os freios falham, é desastre na certa. Por isso, a manutenção tem de ser feita em dia, a cada mês ou quando tem problema. Além da segurança, isso traz economia, porque fazer reparo na estrada é muito mais caro", explica o motorista profissional.

Na outra ponta da BR-381, no

MATEUS PARREIRAS/EM/D.A PRESS



A "curva da morte" do Km 528 da BR-381, em Brumadinho: trecho íngreme e sinuoso, que exige muito dos motoristas e dos veículos, sobretudo os de carga. Marcas no asfalto denunciam a violência

trecho conhecido como Rodovia da Morte, partindo de BH, o mais mortal dos sete trechos críticos indicados pelo mapeamento com dados da PRF é uma travessia urbana do Bairro Feixos, em João Monlevade (veja arte na página ao lado), onde bastaram dois acidentes pa-

ra matar seis pessoas e ferir três.

Naquele ponto, a estrada federal atravessa uma movimentada área de residências e comércio em ambas as margens, onde carros, motos e caminhões cruzam de um lado para outro, muitos sem esperar pela sua vez em filas que

por vezes se formam nos acostamentos e nas margens usadas como trevos. Há quebra-molas e placas alertando para essa travessia e determinando a redução de velocidade para 40 km/h, o que não evita que a imprudência deixe marcas no lugar.

EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A PRESS



"O dia inteiro que você ficar parado aqui vai ver gente de um lado para o outro. Eles confiam demais. Confiam que os carros e as motos vão reduzir no quebra-molas, mas tem carro que quer passar a carreta é no quebra-molas, ou moto que nem liga, aí joga mesmo o cidadão a pé para o alto ou bate feio no carro que atravessa", descreve o vendedor Amarildo dos Santos, de 48 anos, que passa pelo bairro todos os dias.

CAUSA E CONSEQUÊNCIA O grande volume de tráfego para as condições precárias e linhas mal concebidas são motivos que fazem do trecho duplicado e concedido da BR-381 (Sul - Rodovia Fernão Dias) e do público em duplicação (Norte - BH/Governador Valadares) os que mais matam em Minas Gerais, segundo a avaliação do engenheiro,

consultor e especialista em transporte e trânsito Márcio Aguiar.

"Não adianta apenas duplicar uma estrada. É preciso equalizar a restauração com a adequação do traçado. Uma pista que tem curvas fortes, como a BR-381, seja na Rodovia da Morte ou na Fernão Dias, quando ganhar mais uma pista na mesma geometria, vai comportar mais tráfego a uma velocidade ainda maior", observa o especialista.

"É preciso ter condição de investimentos que prevejam mudanças de traçado e força para isso, e não apenas pensar em duplicação. Essa mentalidade de simplesmente duplicar é ultrapassada e mostra que o Estado precisa renovar seus quadros técnicos", afirma.

LEIA AMANHÃ: BR-040: pedagiada e a segunda mais letal

JA
JORNAL DA ALTEROSA

Os principais fatos de Minas com credibilidade

As principais notícias do dia com qualidade e transparência em um formato leve e dinâmico.

Assista de segunda a sexta a partir de 19h20



TV ALTEROSA



Carolina Saraiva

LIBERTADORES PÕE GALO E FURACÃO FRENTE A FRENTE

O Atlético estreia na fase de grupos da Libertadores enfrentando o Libertad, do Paraguai, em casa. Os adversários no principal torneio do continente foram conhecidos ontem, na sede da Conmebol, em sorteio que, se não jogou o Galo diante dos adversários considerados mais fortes, também não reservou facilidade ao Alvinegro, que enfrenta no Brasil o Athletico Paranaense e encara ainda o Alianza Lima, do Peru. A primeira partida do Grupo G ocorrerá entre as finais do Campeonato Mineiro.



COELHO SEM VIDA FÁCIL

O América terá pela frente adversários de tradição no futebol continental no grupo F da Copa Sul-Americana. Sorteio de ontem no Paraguai colocou diante do Coelho, estreante na competição, Peñarol (Uruguai), Defensa y Justicia (Argentina) e Millonarios (Colômbia), em partidas entre abril e junho.



PÁGINA 20

PREVENÇÃO VULNERÁVEL EM ESCOLAS MUNICIPAIS DE BH

70% das 323 unidades sob gestão da capital não concluíram processo de obtenção do Auto de Vistoria dos Bombeiros

O incêndio que obrigou a retirada às pressas de alunos do Instituto de Educação, escola estadual de 125 anos no Centro de BH, na última semana, chama a atenção para uma realidade preocupante: segundo a prefeitura da capital, só três em cada 10 escolas municipais, aproximadamente, contam com o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros. Das 323 unidades, 223 não concluíram o processo e não estão regularizadas, como também era o caso do complexo que pegou fogo.

100

instituições apenas estão regulares do ponto de vista da legislação anti-incêndio

A prefeitura da capital informa que cada unidade é responsável pelas intervenções internas, embora haja orientação da administração central. Com mudanças na legislação referente ao Corpo Bombeiros, os projetos estão sendo adequados e atualizados conforme instruções técnicas da corporação, segundo o município. Treinamentos para alunos e professores – que tampouco existiam no caso do Instituto de Educação – da mesma forma são atribuição individual das escolas. PÁGINA 14



SP: ALUNO ASSASSINA PROFESSORA EM SALA

ESTUDANTE DE 13 ANOS ATACOU ELISABETH TENREIRO (FOTO), DE 71, A FACADAS. QUATRO FICARAM FERIDOS

PÁGINA 17

MARCHA EM BRASÍLIA Prefeitos de Minas cobram R\$ 900 milhões

Centenas de representantes de prefeituras mineiras desembarcaram ontem em Brasília para a 24ª Marcha dos Prefeitos, apresentando uma conta de R\$ 900 milhões ao governo federal. Eles reivindicam aumento nos repasses feitos pela União às cidades do estado, valor que, segundo a Associação Mineira de Municípios, representa 1% da arrecadação anual do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Outra reivindicação diz respeito à mudança no critério para a distribuição da verba, hoje calculada com base na população, que vem diminuindo em muitos casos. PÁGINA 4

NOS POSTOS

PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS REGISTRAM QUEDA EM BH

Pesquisa mostra valor da gasolina com recuo de 4,74% ou R\$ 0,26, em média, na capital. Etanol teve redução de 3,55% ou R\$ 0,14 e o diesel, de 1,67% ou R\$ 0,10.

PÁGINA 8



BR-040: PEDÁGIOS E ARMADILHAS

Totalmente concedida à iniciativa privada, portanto com cobrança de pedágio, a BR-040 (foto) foi a 2ª que mais matou em Minas no ano passado e ocupa a mesma posição quando se consideram os pontos mais letais das estradas federais que cortam o estado. É o que mostra levantamento do EM com base em dados da Polícia Rodoviária Federal, na última reportagem da série "Armadilhas rodoviárias". Pistas simples, curvas, trevos e mistura de tráfego rodoviário e urbano ajudam a explicar o quadro. PÁGINA 13

PLANO DIRETOR Secretário diz que mudança será positiva

O secretário Municipal de Política Urbana, João Antônio Fleury Teixeira, afirma que mudanças propostas pela Prefeitura de BH no Plano Diretor aumentarão a arrecadação, permitindo a construção de moradias populares. Em entrevista ao EM, ele defende a polêmica redução da cobrança para edificações maiores no Centro. PÁGINA 2



9 771809 987038

ARMADILHAS RODOVIÁRIAS

Inteiramente pedagada, estrada é a 2ª que mais mata em Minas. Pontos de maior violência têm mortes há anos, sem que soluções definitivas tenham sido impostas à iniciativa privada

As ciladas mortais da BR-040

MATEUS PARREIRAS

Ainda que totalmente concedida à iniciativa privada, a BR-040 é uma das estradas que mais matam em Minas Gerais, a segunda em mortes em 2022, com 128 óbitos. E um dos motivos destacados para isso é o fato de a estrada, com 850 quilômetros no estado, cortar diversas áreas urbanas municipais onde o tráfego de viagem se confunde com o local, criando conflitos com carros, ônibus e pedestres. Isso fica mais nítido com o mapeamento feito pela reportagem do Estado de Minas a partir de dados georreferenciados das ocorrências da Polícia Rodoviária Federal (PRF), entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, que apontou **66 locais exatos onde mais pessoas morreram em acidentes**. Desse, a BR-040 marcou 14 pontos críticos, perdendo apenas para a BR-381, que apresenta 19.

Metade dos pontos que mais matam na BR-040 em Minas Gerais se localizam justamente em trevos e acessos a bairros, pontos de ônibus, de vans escolares, serviços públicos e privados. Lugares que também respondem por metade das vítimas, com 26, metade dos 52 mortos em todas as 14 coordenadas de desastres.

O município cortado pela rodovia BR-040 que concentra mais pontos mortais é Ribeirão das Neves, na Grande BH, onde três locais se destacam como os mais críticos, todos eles tendo em comum uma ampla diversidade de acessos a comunidades, áreas de embarque do transporte público e de estudantes, bem como serviços públicos e privados. O que mais matou fica no Km 509, sendo responsável por cinco óbitos em três acidentes, que deixam ainda um ferido. E é um trecho que recebeu vários instrumentos para inibir alta velocidade e tentar resguardar pes-

ÁREAS CRÍTICAS

Desde domingo (26), série de reportagens do EM mostra mapeamento exclusivo com as indicações geográficas precisas de acidentes registrados pela PRF entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, compilados sob a indicação de especialistas em transporte e trânsito. O objetivo é mostrar as condições dos locais que mais matam no Brasil e em Minas Gerais, levando-se em conta coordenadas com dois ou mais acidentes que resultaram em mortes e registro mínimo de três óbitos. O levantamento revela que os pontos críticos se repetem há anos, sem que sejam tomadas providências definitivas. Minas é o estado com mais pontos dos 10 piores da lista, somando 66 locais críticos (acesse o em.com.br e veja o guia com as localizações) nas rodovias BR-040, BR-050, BR-116, BR-153, BR-251, BR-262, BR-267, BR-364, BR-365 e BR-381.

soas de acidentes.

Lá existe radar, com placas alertando que a velocidade máxima permitida cai de 100 Km/h para 70 Km/h. O local dispõe ainda de separação de sentidos com telas metálicas, para forçar pedestres a passar pelas passarelas, seja para o bairro ou para um dos pontos de ônibus que ficam em frente ao condomínio Vale do Ouro. Ainda assim, muitas pessoas se arriscam em travessias sem utilizar a passarela e motoristas entram com seus veículos na rodovia em baixa velocidade e de forma displicente, se expondo a colisões e desastres.

No Km 477, em Paraopeba, na Região Central, foram três desastres no período pesquisado, sendo um ponto também afetado pela mesclagem de trá-

fego rodoviário com local. Esse ponto fica entre uma longa curva e o trevo de acesso sul à cidade pelo Bairro Nossa Senhora do Carmo. O fluxo de veículos ingressando ou acessando o trevo é intenso, bem como ocorre do outro lado da rodovia.

CONFLITO "As rodovias, sobretudo concedidas, deveriam ter contornos para não passar dentro de áreas urbanas densamente povoadas e movimentadas nas cidades. Isso é uma fórmula catastrófica, que só poderia resultar nos pontos mais mortais. Imagine caminhões e carretas em ritmo de viagem na estrada cruzando com condutores de pouca experiência e que cruzam a via de um bairro a outro para levar filhos à escola, por exemplo. É preciso haver desvios e alternativas. Tem casos, da BR-040 e da BR-116, por exemplo, onde a estrada se torna a via principal de um bairro, da comunidade e até da cidade inteira. Sobre tentar reduzir a velocidade do usuário rodoviário, com radares e quebra-molas, mas os acidentes vão continuar", afirma o engenheiro, consultor e especialista em transporte e trânsito Márcio Aguiar.

Tanto ele, quanto o também consultor e especialista em transporte e trânsito Silvestre de Andrade Puty Filho afirmam que a BR-040 é um dos casos que mostram como mesmo as rodovias concedidas precisam de planos bons. "Foi concedida, mas o poder concedente falhou em ter mecanismos que obrigassem a concessionária a duplicar trechos, criar rotas alternativas, dar soluções de segurança. Para isso, seria preciso fiscalizar, mas o que ocorreu foi o que vemos, essa concessão falida que está sendo devolvida, enquanto a BR é praticamente a mesma, com apenas os trabalhos mínimos de manutenção", afirma Silvestre.

PONTOS MAIS LETAIS

Confira as curvas, travessias e traçados que mais mataram na BR-040

(Jan. 2020 a jan. 2023)



	MUNICÍPIO	KM	SITUAÇÃO	ACIDENTES	FERIDOS	MORTOS
1	Paraopeba	477	Curva na altura do Bairro NSra do Carmo	3	2	5
	Paraopeba	427	Reta próxima à ponte sobre o Rio Verde	3	1	3
2	Rib. das Neves	508	Reta com acessos a bairros	3	0	3
	Rib. das Neves	511	Descida com acessos a bairros	3	5	3
3	Contagem	524	Reta na altura do Bairro Parque Industrial	5	0	5
	Contagem	523	Descida após curva no Bairro Vila Paris	4	0	4
4	Itabirito	586	Curva fechada ao fim de descida forte	3	9	3
	Itabirito	588	Descida forte com sequência de curvas	3	8	3
5	Congonhas	614	Reta após curva fechada	3	2	3
	Congonhas	619	Trevo para São João del-Rei e bairros	2	0	3
6	Cristiano Ottoni	649	Curva após subida em pista dupla	2	0	3
7	Santos Dumont	734	Descida em curva em pista dupla	4	3	5
	Santos Dumont	743	Ponte em curva sobre a zona urbana	3	2	3

Fonte: Dados da PRF

Ameaças vão de Norte a Sul

Os 14 pontos mais críticos de mortes em acidentes da BR-040 em Minas Gerais somam sete locais no segmento de BH a Brasília e sete de BH ao Rio de Janeiro. Nos trechos a Sul da capital mineira, as travessias em áreas urbanas e para destinos urbanos também tornam a estrada muito perigosa, fazendo desses acessos pontos de muitas mortes. Em Itabirito, por exemplo, o Km 586 e o Km 588, além de terem curvas muito fechadas após descidas fortes, ainda contam com o ingresso e saída de veículos de bairros, áreas agrícolas, travessias de pedestres e passageiros buscando ônibus de transporte público ou escolares. Nessas circunstâncias, cada um desses pontos soma três mortes entre janeiro de 2020 e janeiro de 2023, segundo os dados da Polícia Rodoviária Federal compilados pela reportagem do EM.

"Essas curvas têm muitos acidentes, porque os carros chegam já em alta velocidade, e muitas vezes os motoristas não conseguem reduzir para virar, ou entra na frente deles um outro carro que vem do trevo ou do acostamento para atravessar. Quando chove, acaba sendo pior

ainda. Já vi muitos acidentes feios. Um dia foi um caminhão de madeira que tomou, outro dia uma carreta bateu e o motorista morreu na hora. Muito triste. Precisa de ter radar, mais quebra-molas, algo assim para reduzir a velocidade dos motoristas", sugere o atendente de lanchonete Francisco Sales, de 54 anos, que trabalha entre as duas curvas.

Mais à frente, em Congonhas, o trevo do Km 619, que leva a São João del-Rei, Tiradentes e é permeado por pontos de ônibus, acessos a propriedades rurais, comércio e bairros, também se tornou palco de muitos acidentes. Mesmo com quebra-molas nos dois sentidos e placas alertando para a travessia de pedestres, os acidentes são frequentes. Os carros vêm da entrada para a Vila Cardoso e atravessam a rodovia pela faixa contínua para pegar o sentido BH em vez de rodar mais um pouco para retornar ou fazer o traçado do trevo. Muitos pedestres que querem acessar os pontos de ônibus ou estudantes atrasados para suas vans se arriscam correndo de um lado para o outro, o que ajuda a explicar as três mortes ocorridas no local desde janeiro de 2020.

NOVA CONCESSÃO Questionada pelo EM sobre a situação da BR-040, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informou que os trechos atualmente concedidos da rodovia serão divididos em dois novos contratos: de Belo Horizonte ao Rio de Janeiro e da capital mineira a Goiás. Os projetos contemplam obras como duplicação da via, faixas adicionais, novos viadutos, correção de traçado e regularização de acessos, sustenta a agência, completando que estão previstas melhorias da segurança por meio de sinalização e de elementos de proteção.

Segundo a ANTT, uma de suas atribuições é garantir a segurança dos usuários das rodovias concedidas. Para isso, afirma fazer monitoramento constante da situação e das ocorrências nas estradas. Dados informados pelas concessionárias orientam ações junto às empresas para a redução dos acidentes, e eventuais inadequações são punidas conforme previsão em contrato.

O EM questionou a Via 040, atual responsável pelo trecho mineiro da rodovia até Juiz de Fora, sobre a segurança na estrada, mas não obteve retorno até o fechamento desta edição.



EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A PRESS

Curvas fechadas, pistas simples e tráfego rodoviário pesado que por vezes se mistura ao trânsito urbano ajudam a explicar violência na estrada que corta o estado, de Goiás ao Rio de Janeiro, passando por BH

LÍDER TÁXI AÉREO S.A. - AIR BRASIL
 CNPJ nº 17.162.579/0001-91
 Aviso aos acionistas
 Informamos que se encontram à disposição dos Senhores Acionistas da Líder Taxi Aéreo S/A - Air Brasil, na sede social da empresa, situada na Av. Santa Rosa, 123, São Luiz, Belo Horizonte, MG, os documentos referidos no artigo 133, da Lei 6.404, de 15.12.1976, relativos ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2022.
 Belo Horizonte, 27 de março de 2023.
 O Conselho de Administração

PREFEITURA MUNICIPAL DE CORAÇÃO DE JESUS
 O Municipal de Coração de Jesus/MG através da Secretaria Municipal de Educação torna público aos interessados, a CHAMADA PÚBLICA nº 01/2023, cujo objeto é a AQUISIÇÃO DE FRUTAS, LEGUMES E VERDURAS DA AGRICULTURA FAMILIAR PARA ALIMENTAÇÃO ESCOLAR DESTA MUNICÍPIO. Data limite de recebimento dos envelopes: 18/04/2023. Edital disponível no site www.coracaodejesus.mg.gov.br ou e-mail: licitacao@coracaodejesus.mg.gov.br. Maiores informações através do telefone: (38) 3228-1028.
 Maria Helena Pires Pereira Sec. Mun. de Educação

PREFEITURA MUNICIPAL DE RIO PIRACABA/MG
PROCESSO LICITATÓRIO Nº 036/2023
LEILÃO Nº 002/2023
Tipo: Maior Lance. **Critério de Julgamento:** Maior Lance por item. **OBJETO:** Leilão para bens móveis (veículos leves e utilitários) inservíveis municipais. **Sessão de lances:** Dia 28/04/2023, às 08:30 horas, à Praça Coronel Durval de Barros, 52 - Centro - Rio Piracaba - MG, CEP 35.940-000.
 Lelloleiro

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONJOLOS/MG
TOMADA DE PREÇOS 007/2023 - PROCESSO LICITATÓRIO 014/2023
 Torna público a RETIFICAÇÃO referido edital no número do Processo Licitatório, onde se lê "PROCESSO LICITATÓRIO 014/2023" lêia-se "PROCESSO LICITATÓRIO 015/2023". Tipo de Licitação: Menor Preço. Critério de julgamento Menor Valor Global. Maiores informações na Prefeitura Municipal de Monjolos, ou pelo telefax: (38) 3727-1120
 E-mail: licitacao@prefeituraomonjolos.mg.gov.br
 Osmar Martins da Silva, Presidente da Comissão

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAPITÃO ANDRADE/MG
ABERTURA DE PROCESSO LICITATÓRIO Nº 020/2023 - Torna público a abertura da modalidade PREGAÇÃO PRESENCIAL Nº 009/2023, para Registro de Preços, menor preço por item, cujo objeto é o Registro de Preços para futura e eventual Contratação de empresa, para o fornecimento de gêneros alimentícios e padarias, destinados a manutenção das Secretarias Municipais de Capitão Andrade-MG. A abertura será no dia 11 de abril de 2023, às 08h00min, na Prefeitura Municipal de Capitão Andrade, localizada na Rua Messias Nogueira da Silva, nº 500, Centro, Capitão Andrade/MG. O Edital poderá ser lido e obtido no período de 28 de março de 2023 a 11 de abril de 2023, através do Portal da Transparência https://www.transparencia.capitaoundrade.mg.gov.br/licitacoes/, ou pelo tel.: (33) 3231-9124, de segunda a sexta-feira, das 07h00min às 13h00min, com César da Rocha Fernandes - Pregoeiro.

PREFEITURA MUNICIPAL DE DIVINO - MG
PAL nº 048/2023 - Tomada de Preços nº002/2023 - Tipo Menor Preço Global por Lote.
 O Município de Divino-MG, com sede na Rua Marinho Carlos de Souza, 05, Centro, nesta cidade de Divino, CEP 36.820-000, CNPJ n. 18.114.272/0001-88, com fundamento na Lei Federal nº 8.666/93, torna público a realização do Processo Licitatório acima identificado, que tem como objeto a seleção e contratação de empresa especializada visando a execução de serviços de Construção de Centro de referência em Educação e Cultura, Construção de Quiosque e Construção de Posto de Apoio de Saúde, conforme especificações técnicas e quantitativas constantes no Edital (Projeto Básico) e demais anexos. A licitação se dará no dia 20 de abril de 2023, às 09:00 horas. A cópia do edital está disponibilizada no site www.divino.mg.gov.br, podendo também ser requerida pelo e-mail: licitacao@divino.mg.gov.br. Os esclarecimentos necessários serão obtidos no Setor de Licitações da Prefeitura Municipal de Divino, situada na Rua Marinho Carlos de Souza, No 05, Centro, CEP 36.820-000, Divino - MG, Tel (32) 3743 0606

MENDES JÚNIOR ENGENHARIA S.A.
 COMPANHIA ABERTA
 CNPJ nº 17.162.082/0001-73 - NIRE 31300056392
AVISO AOS ACIONISTAS
 Achem-se à disposição dos senhores acionistas, na sede da Companhia, na Avenida João Pinheiro, nº 39, 15º andar, Sala 153, Boa Viagem, Belo Horizonte-MG, e no seu endereço eletrônico na internet (www.mendesjuniorengenharia.com.br), os documentos a que se refere o artigo 133 da Lei nº 6.404/76, relativos ao exercício social encerrado em 31/12/2022. Belo Horizonte, 28 de março de 2023. Eugênio José Bocchese Mendes - Diretor Presidente e de Relações com os Investidores.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SABARÁ/MG
Aviso de Reabertura e Retificação do Edital de Licitação nº 016/2023
Modalidade Pregão Eletrônico
Processo Interno nº 194/2023
 A Prefeitura Municipal de Sabará, por meio da Secretaria Municipal de Administração, torna público a Reabertura e Retificação do Edital de Licitação nº 016/2023, na modalidade Pregão Eletrônico, no Sistema de Registro de Preços, cujo objeto é "Promover Registro de Preços, consignado em ata, para futura e eventual contratação de empresa do ramo para prestação de serviços de locação de sonorização, iluminação e palco, para atender ao calendário de ações culturais, turísticas e demais ações necessárias para atividades das secretarias da Prefeitura de Sabará, realizadas no Centro Histórico e regionais, incluindo fornecimento de materiais, mão de obra, transportes, técnicos, instalação, retirada e manutenção, em atendimento à Secretaria Municipal de Cultura, conforme especificações e demais condições contidas neste edital e seus anexos". Fica remarcada a abertura do certame para o dia 11/04/2023, às 09h00min. O Edital retificado na íntegra encontra-se disponível no site: www.sabara.mg.gov.br.
 Sabará, 27 de março de 2023
 (a) Thiago Zandonia Vasconcellos
 Secretário Municipal de Administração

PREFEITURA MUNICIPAL DE SABARÁ/MG
Aviso Edital de Licitação nº 017/2023
Tomada de Preço
 Será realizado no dia 12/04/2023, às 09h00min, cujo objeto é Contratação de empresa do ramo para a execução de Reforma da Unidade Básica de Saúde Rosário, localizada à Rua Tomé de Souza, nº 104 no Bairro Rosário, Sabará/MG, com o fornecimento de mão de obra e materiais, em atendimento às Secretarias Municipais de Saúde e Obras, conforme especificações contidas neste edital e seus anexos. Edital e anexos no site: www.sabara.mg.gov.br.
 Sabará, 27 de março de 2023
 (a) Thiago Zandonia Vasconcellos
 Secretário Municipal de Administração

PREFEITURA MUNICIPAL DE MIRABELA/MG
Pregão Presencial nº 012/2023 a realizar-se dia 24/04/2023 às 09:00 hs - Objeto - contratação de microempresa ou empresa de pequeno porte, nas diretrizes da lei complementar nº 123/2.006, para prestação de serviço de contratação de empresa especializada para prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva no sistema do grupo gerador de energia. Edital disponível no site: www.mirabela.mg.gov.br. Informações: (38)3239-1288 - Solange Mendes de Almeida - Pregoeira

Pregão Presencial nº 022/2023 a realizar-se dia 25/04/2023 às 09:00 hs - Objeto - contratação de microempresa ou empresa de pequeno porte, nas diretrizes da lei complementar nº 123/2.006, para prestação de serviços técnicos continuados em equipamentos odontológicos e médico-hospitalares, com execução de manutenção preventiva e corretiva, calibração, treinamentos de operadores com implantação de software de gestão para cumprimento à rdc nº 02 da anvisa, de 25 de janeiro de 2010, que estão instalados no município de Mirabela, com o uso de equipamentos, instrumentos e materiais necessários à execução adequada dos serviços. Edital disponível no site: www.mirabela.mg.gov.br. Informações: (38)3239-1288 - Solange Mendes de Almeida - Pregoeira

Pregão Presencial nº 021/2023 a realizar-se dia 26/04/2023 às 09:00 hs - Objeto - contratação de microempresa ou empresa de pequeno porte, nas diretrizes da lei complementar nº 123/2.006, para prestação de serviço de controle de pragas através de dedetização e desratização em geral (rasteiros e roedores), com barreiras químicas, com aplicação de produtos específicos para um tratamento eficaz, nas dependências internas e demais unidades externas pertencentes ao hospital municipal são Sebastião. Edital disponível no site: www.mirabela.mg.gov.br. Informações: (38)3239-1288 - Solange Mendes de Almeida - Pregoeira

Pregão Presencial nº 026/2023 a realizar-se dia 27/04/2023 às 09:00 hs - Objeto - contratação de microempresa ou empresa de pequeno porte, nas diretrizes da lei complementar nº 123/2.006, para prestação de serviços de análise microbiológica e físico-química da água nas condições e especificações constantes no termo de referência, a fim de atender às necessidades do hospital municipal são Sebastião de Mirabela - mg. Edital disponível no site: www.mirabela.mg.gov.br. Informações: (38)3239-1288 - Solange Mendes de Almeida - Pregoeira

MARK FELIX / AFP



Rumo à Lua

A Nasa anunciou os nomes dos quatro astronautas da missão Artemis 2 que farão viagem em torno da Lua em 2024. As novidades são o piloto da Marinha Victor Glover e a engenheira de voo espacial Christina Hammock Koch. Serão o primeiro negro e a primeira mulher a integrar uma missão ao satélite da Terra. **PÁGINA 12**

LEANDRO COURI/EM/D.A. PRESS



BR-040, km 563, perto do trevo de Ouro Preto: ciclista trafegou ontem no local onde Eduardo Lobato morreu no sábado

BH É A 4ª CAPITAL COM MAIS MORTES DE CICLISTAS

Dados do Ministério da Saúde indicam que tragédia com atleta no sábado não é caso isolado

O acidente fatal com o ciclista Eduardo Lobato, de 41 anos, provocado por um motorista com sinais de embriaguez, na BR-040, evidenciou uma realidade preocupante. Entre as capitais brasileiras com população superior a 1 milhão de habitantes, BH fica atrás apenas de Goiânia, Curitiba e Recife em número de desastres com ciclistas. Foram 14 óbitos em 2021, ano do último levantamento do Sistema Único de Saúde (SUS), mais de 70% envolvendo carros de passeio e ônibus. Já a média de internações na capital mineira é de 566,3 por ano, ou seja, 1,6 por dia, atrás apenas de Goiânia.

A prefeitura informou que 74km de projetos executivos de ciclovias estão prontos para implantação. As novas pistas farão ligação com os 105km já existentes, interligando os modais de transporte público e bicicleta em oito regionais. Para 2023, estão previstos 18km no Hipercentro, Venda Nova e Pampulha. "A BHTrans mantém diálogo com os ciclistas por meio do grupo GT Pedala, formado pelo poder público e sociedade civil, para discutir e acompanhar a implantação de ações na cidade que visam garantir a segurança dos ciclistas", afirmou também a administração municipal. **PÁGINA 9**

MEC VAI SUSPENDER O NOVO ENSINO MÉDIO

PRESSIONADO POR ESTUDANTES E EDUCADORES, GOVERNO FEDERAL PUBLICARÁ PORTARIA CRIANDO GRUPO DE TRABALHO QUE AVALIARÁ MUDANÇAS FEITAS EM 2017, INCLUINDO TAMBÉM O ENEM DE 2024

PÁGINA 5

Nikolas e Cleitinho são os mais populares nas redes

Levantamento da Genial/Quaest indica que parlamentares da oposição ao governo Lula dominam as redes sociais. Os mineiros Nikolas Ferreira (PL) e Cleitinho Azevedo (Republicanos) são líderes, respectivamente, na Câmara e no Senado. O Índice de Popularidade Digital (IPD), criado a partir de algoritmo, analisou 152 variáveis relacionadas ao desempenho de deputados e senadores na internet entre 2 de fevereiro e 28 de março. **PÁGINA 4**



ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP

NO BANCO DOS RÉUS/ Donald Trump deve se apresentar à Justiça, hoje, em Nova York, para ouvir a acusação que o transformará no primeiro ex-presidente dos EUA réu num processo criminal. Ele é acusado de comprar o silêncio de uma suposta relação extraconjugal com a atriz pornô Stormy Daniels, por US\$ 130 mil, durante a campanha eleitoral de 2016. **PÁGINA 11**

O novo clube de Pezzolano

Ex-técnico do Cruzeiro está perto de assumir o Valladolid, da Espanha, que também tem Ronaldo como acionista majoritário. **PÁGINA 13**

PBH NÃO DESCARTA REAJUSTE DE ÔNIBUS

PÁGINA 2

POLÍCIA APREENDE CELULARES NA ARCATA

PÁGINA 8

E·M CULTURA

Novo álbum de João Gilberto

CAPA



● **Assinaturas e serviço de atendimento:** (31) 99402-0234 ● **fale.conosco@em.com.br**
 ● **Central de atendimento ao assinante:** (31) 3263-5800 ● **Assinatura Uai:** (31) 3263-5888
 ● **Baixe o aplicativo Estado de Minas na Google Play ou Apple Store.**

DIÁRIOS ASSOCIADOS **D+A**

TRÂNSITO

Óbito no sábado traz à tona quadro trágico para BH: taxa de óbitos em desastres com adeptos do pedal na cidade e seu entorno é a 4ª maior entre metrópoles brasileiras

Capital fatal para ciclistas

MATEUS PARREIRAS

A comoção pela morte do ciclista belo-horizontino Eduardo Lobato, de 41 anos, atingido por um motorista embriagado de 55, na manhã de sábado (1º/4), na BR-040, é ainda mais profunda entre quem pedala em Belo Horizonte. Uma dor que se multiplica entre adeptos das bicicletas na cidade, que é a quarta grande capital brasileira no ranking das que registraram maior número de mortes de ciclistas – ainda em alta nos últimos anos – e a segunda que mais interna feridos desse meio de transporte, a pior da Região Sudeste nos dois quesitos. De acordo com dados do Ministério da Saúde (confira o quadro), a taxa de mortes de ciclistas em BH foi de 0,55 por 100 mil habitantes em 2021, último dado consolidado disponível, abaixo apenas de Goiânia, Curitiba e Recife. Diante dos números, a Prefeitura de Belo Horizonte garante que vem investindo em cicloviárias – atualmente são 105 quilômetros destinados a essa finalidade – e que mantém constante diálogo com representantes de ciclistas para definir ações que visem à segurança (leia mais nesta página).

Os dados do Ministério da Saúde foram filtrados pelas capitais nacionais de tráfego mais adensado, com população superior a 1 milhão de habitantes, e refletem também atendimentos a pessoas de suas regiões metropolitanas levadas para os hospitais referência. A taxa de mortes em relação à população foi maior em Belo Horizonte do que no Rio de Janeiro (0,11) e São Paulo (0,05), por exemplo.

Ao todo, foram registrados 14 óbitos de condutores de bicicleta na capital mineira em 2021. Entre as causas das mortes que puderam ser verificadas, 42,8% ocorreram após o ciclista colidir contra carros de passeio, 28,6% das vítimas perderam a vida se acidentando contra ônibus, e o mesmo percentual, de 28,6%, representa as colisões contra objetos fixos ou parados, muitas vezes após desvios para evitar trombar em outros veículos no trânsito e que terminam em batidas contra postes, meios-fios, por exemplo. Ou mesmo em veículos estacionados nas vias.

Essa é uma estatística que tem piorado com o tempo. Isso fica claro quando se compara os resultados de 2021 com a taxa de mortes dos 10 anos anteriores – de 2011 a 2020 –, que foi de 0,53, e a média de uma década atrás, que foi de 13,4 mortes todos os anos. Em 2020, foram 13 óbitos. O ano com mais mortes foi 2011, quando 20 ciclistas perderam suas vidas no trânsito da capital mineira.

INTERNAÇÃO As taxas de internações de ciclistas acidentados por 100 mil habitantes são expressivamente altas em Belo Horizonte na comparação com as demais capitais brasileiras com população superior a 1 milhão de habitantes. Pessoas acidentadas que precisam de internação são expressivamente altas em BH figura com o segundo pior lugar nacional, com taxa de 22,5 internados por ano, entre 2011 e janeiro de 2023, de acordo com números dos hospitais que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS).



FOTOS: LEANDRO COURI/EM/D.A PRESS

Bicicleta passa na via onde Eduardo Lobato foi atingido na manhã de sábado em mais uma tragédia como as que mataram 14 pessoas em BH somente em 2021

A média é de 566,3 internações por ano, ou 1,6 ciclista todos os dias – há casos de atendimentos de emergência e de internações de retornos em tratamentos continuados. Nesse ranking negativo, BH só perde para Goiânia, com taxa de 24,2 internações por 100 mil habitantes, ficando à frente de São Paulo (5,3), em sexto lugar, e do Rio de Janeiro (2,5), que está em oitavo nessa listagem.

Quando se procura saber dos motivos que mais levaram a in-

ternações de ciclistas nos hospitais do SUS da capital mineira – responsáveis também por grande parte do atendimento da Grande BH –, aparecem em primeiro lugar as batidas contra motocicletas, com 57,4% das causas determinadas. Em seguida, os traumatismos por colisão com objetos fixos ou parados, como postes ou veículos estacionados, responderam por 20,4%. Na terceira posição, aparecem as batidas contra automóveis de passeio, com 13%, sendo 12,8% pulverizado em várias outras causas.

SINALIZAÇÃO Um dos coletivos de ciclistas belo-horizontinos com maior atuação em Belo Horizonte, justamente na preparação do ciclista para circular se-

guindo as regras de trânsito e de prevenção de acidentes, a Bike Anjos BH indica ser possível pedalar atualmente na capital mineira sem correr sérios riscos simplesmente com a observação da sinalização e respeito a todos os meios de transporte, incluindo as bicicletas.

“Não considero arriscado pedalar em BH, contanto que ambas as partes (motoristas de automóveis e ciclistas) se respeitem”, afirma Javert Denilson Bastos, de 56, que se desloca sobre duas rodas há 40 anos na cidade e nos últimos 10 integra o movimento Bike Anjos BH.

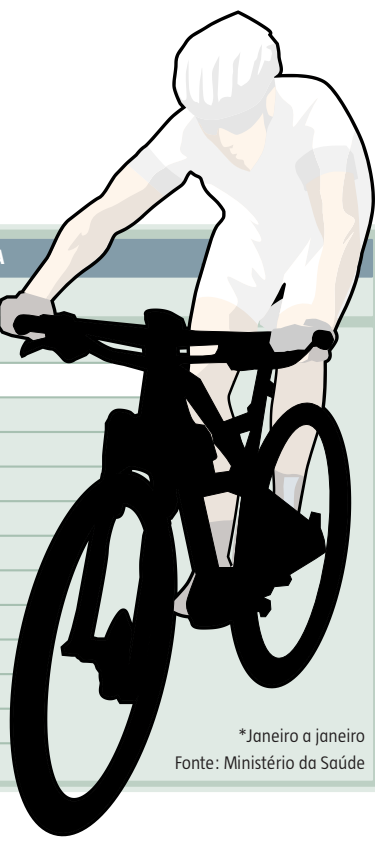
Na visão dele, os maiores perigos para os ciclistas que trafegam em BH são a falta de sinalizações de trânsito específicas e o desrespeito dos motoristas de carros,

ônibus, caminhões e motocicletas. Entre as situações de risco cotidianas, ele cita o desrespeito ao distanciamento. “Pela legislação de trânsito, o motorista que passar por um ciclista tem que manter uma distância de 1,5 metro. E isso não acontece sempre. Outra situação é a conversão dos veículos automotores para virar numa rua. Costumamos dar sinal para entrar e alguns motoristas querem fazer a curva junto com a gente. Isso acaba nos ‘fechando’”, observa Javert.

VÍTIMAS SOBRE DUAS RODAS

Taxa de acidentes com ciclistas por 100 mil em capitais com mais de 1 milhão de habitantes

Local	MORTES 2021	MORTES/MÉDIA 2011-2020	INTERNAÇÕES/MÉDIA 2011 a 2023*
Belém	0,2	0,13	0,08
Belo Horizonte	0,55	0,53	22,45
Curitiba	1,07	0,98	7,57
Fortaleza	0,29	0,35	11,7
Goiânia	1,36	1,91	24,19
Maceió	0,09	0,47	0,67
Manaus	0,04	0,15	0,1
Porto Alegre	0,4	0,49	5,65
Recife	0,78	1,16	3,48
Rio de Janeiro	0,11	0,14	2,56
Salvador	0,24	0,18	1,6
São Luís	0,45	0,33	0,97
São Paulo	0,05	0,28	5,3



*Janeiro a janeiro
Fonte: Ministério da Saúde

Prefeitura projeta mais 74km de cicloviárias

A capital mineira conta hoje com 105 quilômetros de cicloviárias e continua investindo nesse tipo de solução, informa a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por meio de nota. De acordo com a administração municipal, outros 74km de projetos executivos já estão aptos para serem implantados e vão fazer a ligação com trechos já existentes, além de alimentar a rede de transporte público, ampliando a integração entre os modais ônibus e bicicleta. Atualmente, em oito regionais da cidade há rotas de cicloviárias implantadas.

Segundo a nota, para 2023 estão previstos novos 18km, nas regiões de Venda Nova, Pampulha e área central. “Cabe citar a ciclovia na Avenida Afonso Pena, a ser implantada em conjunto com as faixas exclusivas para o transporte coletivo. No portal da Prefeitura há informações das cicloviárias implantadas, planejadas e a quilometragem”, diz o texto.

Ainda segundo a administração municipal, “a BHTrans mantém diálogo com os ciclistas por meio do grupo GT Pedala, formado pelo poder público e so-

ciada civil, para discutir e acompanhar a implantação de ações na cidade que visam garantir a segurança dos ciclistas”. Ainda segundo o texto, durante as reuniões são discutidas as melhores rotas a serem viabilizadas, sendo apontados, inclusive, locais que precisam de melhorias visando ao aumento da segurança. Entre esses, a administração municipal cita a atual revitalização na ciclovia da Orla da Pampulha, “intervenção sugerida pelos ciclistas que foi implementada pela Prefeitura de Belo Horizonte”.

Embriaguez pode ter sido o gatilho do desastre, aponta PRF

O fator embriaguez pode ter sido o principal componente do desastre que vitimou o representante de indústria farmacêutica Eduardo Lobato, de 41 anos, na manhã de sábado (1º/4). O caso segue sendo investigado pela Polícia Civil, que conduziu para a prisão o motorista de 55 anos detido com sinais de embriaguez depois de atingir o ciclista na altura do Km 563 da BR-040, perto do trevo de Ouro Preto, em Nova Lima, na Grande BH. Ele teve registro de entrada no Presídio de Nova Lima e permanecia preso até o fim da tarde de ontem, segundo a Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública (Sejusp).

Segundo informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o trecho onde ocorreu a tragédia não tem registro de mortes desde janeiro de 2020, o que reforça a hipótese de que o consumo de ál-

cool seja a causa do desastre. Naquele quilômetro, de acordo com as estatísticas da corporação, ocorreram no período referido 16 acidentes envolvendo 20 veículos e 32 pessoas. Dessas, 13 motoristas e passageiros acabaram se ferindo levemente e outras cinco pessoas com gravidade, com 10 indivíduos ileso e quatro em situação ignorada.

A hipótese é reforçada por um dos amigos de Eduardo Lobato, o também ciclista esportista Carlos Roberto de Diniz Paiva, conhecido no meio como Beto Paiva, de 45, ex-jogador de futebol. “O acidente do Edu ocorreu como foram muitos antes dele e poderão continuar sendo se as autoridades não tomarem medidas. Conosco, que somos atletas de alta performance, pedalar tem de ser nas estradas, porque nas cicloviárias não podemos rodar acima de 30km/h. É sempre no pe-

ríodo das 5h às 8h, de sábado ou domingo, que ocorrem esses desastres, com gente embriagada voltando das festas. Isso tinha de ser policiado, a polícia precisava reprimir (com ênfase) nesse horário”, afirma.

De acordo com Beto, na semana anterior à tragédia, Eduardo estava pedalando com ele e os dois conversavam justamente sobre a morte de amigos. “A gente estava falando justamente da perda de outro amigo, em um acidente de avião. Desta vez ele estava pedalando com dois outros atletas, mas poderia ser comigo, ou poderia ser eu o morto e o Edu falando sobre mim, por isso precisamos mudar com urgência essa situação”, defende. Eduardo era casado, residente no Bairro Ouro Preto, na Região da Pampulha, e, segundo a família, tinha o sonho de se tornar pai neste ano.



Peça da bicicleta de Eduardo Lobato, que morreu após ser atingido por veículo de passeio dirigido por homem com sinais de embriaguez na BR-040, no sábado: caso segue em investigação

Ontem à tarde, ciclistas foram vistos novamente pedalandos ao lado dos destroços da bicicleta de Eduardo que ficaram pelo asfalto, sem qualquer vigilância ou sinalização extra, em meio ao tráfego rápido de carros

e sobretudo de carretas de mineração. “Acredito ser necessário mudanças sérias para a conscientização dos motoristas de não consumir bebidas alcoólicas e depois dirigir um veículo automotor. Outra mudança seria a

oferta de cursos de reciclagem para motoristas e fazê-los entender que a bicicleta também faz parte do trânsito das grandes cidades”, sugere o integrante do grupo Bike Anjo de BH, Javert Denilson Bastos. (MP)

■ ACIDENTE NA BR-135

Com cinco mortos, quinto desastre em sete meses expõe armadilhas que persistem na via, a carga da iniciativa privada, avaliam motoristas. Pedágio é alto e faltam obras, afirmam

TRAGÉDIA QUE SE REPETE

LUIZ RIBEIRO

Cinco pessoas de uma mesma família morreram em um grave acidente na BR-135, em Corinto, na Região Central do estado, na noite de quinta-feira. A nova tragédia confirma a frustração da expectativa criada em relação à concessão da rodovia para a iniciativa privada e a cobrança de pedágios, que completou quatro anos no dia 1º. Principal ligação entre Belo Horizonte e o Norte de Minas e usada por pessoas que viajam de São Paulo em direção ao Nordeste, a rodovia continua perigosa e mortal e as obras esperadas para reduzir os acidentes estão lentas, reclamam motoristas. A estrada é de pista simples, com terceira via em alguns trechos.

A tragédia de quinta-feira, quando um Chevrolet Classic bateu de frente com um caminhão de carregado de carvão, é a quinta desde agosto do ano passado. Morreram no acidente todos os ocupantes do carro de passeio, integrantes de uma família de Divinópolis, na Região Centro-Oeste, que viajavam para visitar parentes em Pirapora, no Norte de Minas. As vítimas são Fábio Rodrigues Alves Milagre, de 43 anos, que dirigia o veículo, a mulher dele, Jaqueline Araújo Santos Milagre, de 43, o filho do casal, Miguel Santos Milagre, de 13, a mãe de Jaqueline, Rita Araújo Rocha, de 70, e o padrastra dela, Paulo Rocha, de 86.

Fábio era servidor concursado da Secretaria Municipal de Saúde de Divinópolis havia 18 anos. A Prefeitura de Divinópolis divulgou nota de pesar, na qual afirma que, segundo colegas de trabalho, o servidor "era uma pessoa de boa índole, muito prestativo" ciliares, sempre com muita alegria".

DINÂMICA O acidente foi no Km 592 da rodovia, entre Corinto e Curvelo, numa reta, onde, segundo testemunhas, o terreno é desnivelado, com pequenas subidas e descidas. De acordo com a Polícia Militar Rodoviária (PMRV), o condutor de caminhão, de 27 anos, que saiu ileso, contou que o motorista do carro de passeio tentou forçar uma ultrapassagem, perdeu o controle direcional do veículo. Com isso, invadiu a contramão e bateu de frente com o caminhão, que viajava em sentido contrário e tombou na pista. O Classic ficou destruído, de baixo do caminhão.

A ESTRADA A BR-135 é uma rodovia federal. Mas o trecho que passa por Minas Gerais foi estadualizado e, em 2018, transferido para iniciativa privada. Desde 1º de abril de 2019, é cobrado pedágio em cinco praças distribuídas nos 312 quilômetros entre a BR-040/Curvelo e Montes Claros. Devido ao processo de estadualização e concessão à iniciativa privada, a BR-135 não aparece nas estatísticas da Polícia Rodoviária Federal (PRF) sobre acidentes nas estradas federais e que serviram para levantamento do Estado de Minas que mostrou os pontos mortais das estradas administradas pela União.

Por outro lado, pesquisa feita pela reportagem mostra que a BR-135 continua sendo um palco de tragédias, com perdas de vidas.



O carro de passeio tentou forçar ultrapassagem, invadiu a contramão e bateu de frente com o caminhão, que tombou, relatou o motorista do veículo de carga



Em um dos acidentes dos últimos meses, caminhão perdeu o freio em descida de serra perto de Montes Claros e bateu em um carro e uma moto: três pessoas morreram

Cinco graves acidentes registrados na rodovia entre a segunda quinzena de agosto de 2022 e quinta-feira provocaram 19 mortes, sendo que 12 vidas foram perdidas somente neste ano em três tragédias na mesma estrada (veja quadro).

Motoristas afirmam que as "armadilhas" persistem na rodovia, apesar da promessa de melhorias relacionada à cobrança de pedágio, cujo valor consideram elevado. A expectativa era que intervenções nos pontos críticos da BR-135, com a duplicação de trechos e outras obras, reduzissem os acidentes. A situação da própria rodovia se soma a alta velocidade e a imprudência de muitos motoristas, que elevam os riscos, atestam.

A reclamação é feita por moradores das cidades cortadas pela BR 135, que sempre precisam trafegar pela rodovia e se expor ao perigo de acidentes. "Acho o pedágio na BR-135 é muito alto — exorbitante, com pouco benefício. Com o valor cobrado, teriam que ser feitas muito mais obras para reduzir acidentes ou até a duplicação de toda a estrada", avalia o servidor público Arnaldo Alves, morador do município de Augusto de Lima.

Ele lembra que a concessionária da rodovia já fez algumas intervenções em alguns pontos da estrada, mas diz que os serviços seriam ter sido agilizados para eliminar todas as "armadilhas" da via. "Qualquer vida que for preservada por uma obra na rodovia vale muito", defende. A cada 15 dias, Arnaldo Alves percorre a BR-135, em viagens a Belo Horizonte, e pelo menos três vezes por semana passa por um trecho de 15 quilômetros da mesma estrada para se deslocar até o sítio dele, na região de Augusto de Lima.

Wanderley Santos, morador de Buenópolis, onde a BR-135 passa na área urbana, diz que, depois da privatização, a estrada "melhorou um pouco". Porém, considera que a rodovia "ainda tem uma pista complicada e precisa de um pavimento melhor". Segundo ele, o perigo de acidentes no trecho é agravado "pela imprudência e alta velocidade muitos motoristas".

Um motorista e morador de Corinto, cidade também cortada pela BR-135, que preferiu não se identificar, credita a persistência das tragédias na estrada à "lentidão" das obras de melhoria ao

ESTRADA DE RISCO

Conheça o trecho da BR-135 onde ocorreu o acidente de quinta e confira histórico de desastres recentes na via



- A rodovia passa pelas cidades de Curvelo, Corinto, Augusto de Lima, Buenópolis e Bocaiuva até chegar à cidade-polo do Norte de Minas.
- A BR-135 tem grande fluxo de motoristas de carros de passeio e de caminhões e carretas, que viajam de São Paulo e Belo Horizonte em direção ao Nordeste do país, passando pelo Norte de Minas. Para isso, depois da BR-135, em Montes Claros, os motoristas pegam a BR-251, uma das mais perigosas rodovias federais de Minas, no sentido Salinas/Rio- Bahia (BR-116).
- Em 1º de abril de 2019, foi iniciada a cobrança de pedágio na rodovia, concedida à empresa Eco 135. Há cinco praças de pedágio entre o entroncamento com a BR-040 e Montes Claros. O preço atual para carros de passeio é de R\$ 9,20.

ÚLTIMAS TRAGÉDIAS NA RODOVIA

- 6/4 2023** Um Chevrolet Classic bateu de frente com um caminhão no Km 492, entre Corinto e Curvelo. Morreram os cinco ocupantes do carro de passeio, membros de uma mesma família. Segundo a Polícia Militar Rodoviária, o condutor do Classic tentou fazer uma ultrapassagem e perdeu o controle da direção do veículo. O carro invadiu a contramão e bateu de frente com o caminhão, que, devido ao choque, tombou na pista. O caminhão estava carregado de carvão.
- 3/11 2022** Um Fiat Uno bateu de frente com um caminhonete Toro no Km 413, próximo a Bocaiuva, no Norte de Minas. Morreram os cinco ocupantes do Uno, pertencentes a uma mesma família, pai, mãe e três filhos pequenos. Segundo a Polícia Militar Rodoviária, o motorista do Uno perdeu o controle direcional do veículo, que saiu descontrolado, entrou na contramão e bateu violentamente contra a Toro.
- 9/3 2023** Um caminhão perdeu o freio ao descer a serra no Km 371, perto da chegada de Montes Claros, bateu em carro pequeno e uma moto. Três pessoas morreram e quatro ficaram feridas.
- 19/8 2022** Dois caminhões bateram de frente na rodovia, na altura de Corinto. Duas pessoas morreram e outra ficou ferida. De acordo com a Polícia Militar Rodoviária, o motorista de um dos caminhões envolvidos fazia zigue-zague na pista, o que contribuiu para causar o choque.
- 5/1 2023** Um carro de passeio invadiu a contramão e bateu de frente com um caminhão-tanque no Km 597 da rodovia. Os quatro ocupantes do carro pequeno morreram. As vítimas eram jovens que saíram de Taboão da Serra (SP) para visitar parentes e participar da Festa de Santos Reis, em Icarai, no Norte de Minas.

longo do longo percurso concedido. "O custo do pedágio é alto, mas a prestação de serviços deixa a desejar", avalia o morador, que sempre percorre o trecho rodoviário. "Acidentes na estrada são constantes", diz ele, que não também não tira a responsabilidade dos motoristas que não respeitam as regras e o limite de velocidade.

Vereador de Montes Claros, cidade-polo do Norte de Minas, Rodrigo Cadeirante (Rede), afirma que o pedágio na rodovia é "um dos mais caros do país" e cobra contrapartidas. "Essas tragédias podem sim, ser evitadas com investimentos urgentes na qualidade do asfalto, pois é comum trechos longos com ondulações na pista (...), bem como dispositivos de segurança já utilizados em outras rodovias, para que veículos tenham rota de fuga após perder os freios em longos trechos de declive".

SOCORRO Depois da concessão da rodovia à iniciativa privada, os motoristas que trafegam pela estrada passaram a receber da concessionária a assistência 24 horas de socorristas. A empresa também presta auxílio aos motoristas que têm problemas com seus veículos. Ontem, a reportagem encaminhou uma lista de perguntas para a Eco 135, empresa concessionária da BR-135, sobre as reclamações dos motoristas em relação ao valor do pedágio e às obras de melhoria na rodovia. Porém, a empresa alegou que, como era feriado, não teria como responder a tempo.

IMPRUDÊNCIA Independentemente da situação da estrada, a imprudência e a alta velocidade continuam sendo os elementos que mais contribuem para os acidentes nas rodovias como a BR-135, avaliam autoridades. "Os acidentes acontecem, na maioria das vezes, por imperícia e imprudência dos motoristas. Neste caso específico (na tragédia de quinta-feira), o acidente ocorreu por uma ultrapassagem em que o condutor perdeu o controle da direção e invadiu a contramão", comenta o tenente Wendererson Miranda, comandante da 14ª Companhia da Polícia Militar Rodoviária de Curvelo. "A recomendação é respeitar os limites de velocidade e a sinalização, não realizar ultrapassagem em local de faixa contínua", orienta o militar.

Início do recesso concentra mortes

MATEUS PARREIRAS

Todo cuidado é pouco para quem ainda vai viajar hoje ou retorna para casa amanhã pelas estradas que cortam Minas Gerais. Apesar de a quinta e a sexta-feira terem registrado o maior número de acidentes, feridos e mortos nas rodovias federais dentro do território do estado entre 2020 e 2022, o total desastres nos dias que encerram o recesso também foram altos, apontam dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF). O acidente que ocorreu na noite de quinta-feira na BR-135, em Co-

rinto, na Região Centro-Oeste de Minas Gerais, matando cinco pessoas de uma mesma família, não será computado nessa estatística, por se tratar de uma via que foi concedida ao estado e depois à iniciativa privada.

Nas últimas três semanas santas, 23 pessoas morreram e 311 ficaram feridas em 261 acidentes, sendo tanto na quinta quanto na sexta-feira foram registrados sete óbitos (30,43%). Já a quinta teve 91 feridos (29,26%) contra 82 (26,36%) da sexta. Em média, houve 25,3 acidentes às quintas-feiras das três últimas semanas

santas, contra 19,6 na sexta, com 30,3 contra 27,3 feridos no mesmo comparativo.

Os sábados foram os dias menos violentos nas estradas, com média de 22 acidentes, 22 feridos e 1,3 mortes. O retorno do feriado também foi menos violento, de acordo com essa estatística, com o domingo tendo registrado média de 20 acidentes, 24 pessoas feridas. A média de óbitos foi de 1,6.

Nas últimas três quintas-feiras da Semana Santa, as estradas que mais mataram foram a BR-153, com duas mortes, e as BRs 146, 267, 365, 262 e 381, com um

óbito, cada. Nas sextas-feiras, as que somaram mais mortes foram a BR-040 e a BR-050, com duas mortes cada uma, e a BR-116, BR-262 e BR-365, com um óbito cada.

Como mostrou a reportagem do Estado de Minas na edição de quinta-feira, nos últimos meses do recesso da semana santa, a BR-262 se mostrou a via que mais matou em Minas Gerais, com seis óbitos, sendo três deles entre João Monlevade (Região Central) e a divisa com o Espírito Santo, e outros três entre Betim (Grande BH) e Luz (Região Centro-Oeste).

OCORRÊNCIAS NAS ESTRADAS

CONFIRA OS DIAS MAIS VIOLENTOS DAS ÚLTIMAS TRÊS SEMANAS SANTAS

Dia da semana	Acidentes (média)	Feridos (média)	Mortos (média)
Quinta	76 (25,3)	91 (30,3)	7 (2,3)
Sexta	59 (19,6)	82 (27,3)	7 (2,3)
Sábado	66 (22)	66 (22)	4 (1,3)
Domingo	60 (20)	72 (24)	5 (1,6)

Uma janela para o céu em meio às montanhas

Localizado em Lima Duarte, na Zona da Mata mineira, o Parque Estadual do Ibitipoca tem cachoeiras aos montes, ligadas por um emaranhado de trilhas que leva a uma espécie de visão do paraíso, com justiça batizada Janela do Céu **(foto)**. De lá, um espelho d'água de borda infinita oferece uma vista única do mar de montanhas que se estende adiante. E essa é apenas uma das atrações da unidade, conhecida pelas belas paisagens, grutas e cânions. **PÁGINA 14**



TURISMO

PERIGO NAS RODOVIAS

Acidentes que vitimaram três ciclistas em estradas de Minas no início do mês chamam a atenção para ameaças que rondam adeptos do ciclismo. Com mais bikes nas ruas e às vésperas de feriado, risco cresce

As mortes de três ciclistas em rodovias mineiras apenas na primeira quinzena deste mês evidenciaram o risco a que estão expostos os adeptos do pedal e ligaram o alerta para a necessidade de mais cuidados – especialmente às vésperas de feriados prolongados, como o da próxima sexta-feira, quando aumenta o movimento nas estradas. Diante das ameaças, praticantes de ciclismo cobram mais respeito por parte de motoristas, além de medidas oficiais para garantir maior segurança a quem pedala.

2.542

ciclistas morreram em acidentes no Brasil em 2021, média de praticamente sete ao dia

Segundo dados mais recentes do Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde, a cada dia sete ciclistas, em média, morrem em acidentes no país. O total contabilizado apenas em 2021 superou os 2,5 mil óbitos. O aumento do número de usuários de bike ocorrido durante a pandemia contribui para potencializar os riscos, já que, depois do pedestre, quem pedala é o personagem mais vulnerável no tráfego, condição que é reconhecida no próprio Código de Trânsito Brasileiro. **PÁGINA 9**

DNIT PROMETE TRIPLICAR VERBA PARA BRs EM MINAS

DEPARTAMENTO DIZ QUE ESTRADAS MINEIRAS SERÃO PRIORIDADE PELA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO ESTADO E SINALIZA COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,266 BILHÃO AO LONGO DE 2023

PÁGINA 9



GLADYSTON RODRIGUES/EM/D.A.PRESS

A ENCANTADORA DE GATOS

A missão cumprida religiosamente há mais de uma década pela aposentada Dulce Cardoso Pereira **(foto)**, de 76 anos, já lhe valeu a alcunha de “encantadora de gatos”. Não sem motivo: logo pela manhã, carregando ração e uma mistura caseira à base de frango, ela sai de casa, na Rua Goitacazes, Centro de BH, para alimentar cerca de 150 felinos no Parque Municipal, distante alguns quarteirões. E basta que ela chegue para que eles surjam de todos os lados, justificando o apelido. A prefeitura informa que a população de bichanos da unidade é manejada de modo a mantê-los saudáveis e evitar riscos à saúde pública. **PÁGINA 11**

BERTRAND GUAY / AFP

DOR DA FRANÇA AO BRASIL

Decisão da Justiça francesa de absolver as empresas Airbus e Air France pela tragédia com o voo que matou 228 pessoas em 2009, entre elas 58 brasileiros, causou revolta e indignação entre parentes das vítimas na França **(foto)** e no Brasil. **PÁGINA 8**



E.M. CULTURA

'Desumanização' põe livro em cena

CAPA

POLÍTICA

Aproximação Brasil-Rússia causa reações

O chanceler russo, Sergey Lavrov, foi recebido em Brasília pelo Itamaraty e pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, depois de o petista acusar EUA e Europa de incentivarem a guerra na Ucrânia. O chefe da diplomacia brasileira, Mauro Vieira, também condenou as sanções unilaterais aplicadas à Rússia. Estados Unidos e União Europeia reagiram às posições do Brasil. **PÁGINA 3**

LULA LEVARÁ AO CONGRESSO PROPOSTA DE MARCO FISCAL

PÁGINA 4

DENÚNCIA DA PGR

Moro acusado de crime contra Gilmar Mendes

A Procuradoria-Geral da República denunciou o ex-juiz, ex-ministro e atual senador Sergio Moro (União Brasil-PR) por calúnia contra o ministro do STF Gilmar Mendes. A motivação foi vídeo em que Moro fala a interlocutores sobre “comprar um habeas corpus” de Gilmar. O parlamentar disse respeitar o Supremo e criticou o fato de não ter sido ouvido antes da denúncia. **PÁGINA 5**

SEGURANÇA EM XEQUE

Sequência de mortes este mês expõe o alto risco de pedalar nas rodovias de Minas e liga o alerta para o feriadão de Tiradentes, enquanto ciclistas cobram respeito e mais segurança

Vulneráveis sobre duas rodas

LUIZ RIBEIRO

Na primeira quinzena deste mês, três ciclistas morreram depois de serem atropelados em rodovias de Minas Gerais. A sequência fatal revela a face do perigo a que são expostos os adeptos do transporte sobre duas rodas e liga o alerta para a necessidade de cuidados redobrados no feriado de Tiradentes, sexta-feira, que se prolonga no fim de semana, uma vez que os recessos multiplicam o tráfego e os riscos nas estradas. Na terça-feira passada (11/4), a microempresária Jéssica Francine Lopes Pereira Alexandre, de 37 anos, perdeu a vida após ser atropelada por uma carreta quando pedalava na BR-135, em Bocaiuva, na Região Norte do estado. Na mesma região, na noite de quarta-feira, o lavrador José Domingos Ferreira de Melo, de 60, que seguia por outro trecho da BR-135, também morreu depois de sua bicicleta ser atingida por uma moto. Em 1º de abril, foi ceifada a vida de outro ciclista, o atleta Eduardo Lobato, de 41, também vítima de atropelamento, por um motorista com sinais de embriaguez na BR-040, em Nova Lima, na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

As mortes de Jéssica, José Domingos e Eduardo ainda engrossam os apelos dos adeptos do pedal para que haja mais respeito no trânsito por parte dos condutores de veículos motorizados, além do pedido de adoção de medidas pelo poder público para garantir mais segurança, como a implantação de ciclovias. Outro aspecto é que, após a pandemia da COVID-19, houve no país um aumento considerável da circulação de bicicletas, que, assim, como as motocicletas, passaram a ser mais usadas para entregas de mercadorias – consequência do incremento das vendas delivery – e outras finalidades. Mais bikes nas ruas, sem as respectivas medidas de segurança e o respeito no trânsito, também significa a possibilidade de mais acidentes envolvendo seus condutores.

No país, diariamente, são registradas em torno de sete mortes de ciclistas em acidentes de trânsito, aponta o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, expondo o risco sobre duas rodas. Os últimos dados disponíveis do Ministério da Saúde mostram uma taxa média de 0,6 morte de ciclistas por cada 100 mil habitantes no Brasil, o mesmo percentual de Minas Gerais. O levantamento é de 2021, mas, de acordo com a pasta, os dados divulgados ainda são preliminares, o que significa que podem ser alterados, ou seja, os números de óbitos de ciclistas pode aumentar.

Os números preliminares de 2021 apontam 2.542 óbitos de ciclistas em acidentes. Ou seja: uma taxa média de 6,96 óbitos diários de ciclistas em sinistros em todo o território nacional. Segundo o levantamento, a taxa de 0,6 óbito por 100 mil habitantes

BRASIL NO PEDAL

Confira dados da frota de bicicletas no país, vantagens e riscos e do modal de transporte

O Brasil tem a 6ª maior frota de bicicletas circulando pelo mundo, com

70 milhões

de unidades, ficando atrás apenas de países como a China, a Índia, os EUA, o Japão e a Alemanha

Quarto maior produtor mundial, o país coloca no mercado cerca de

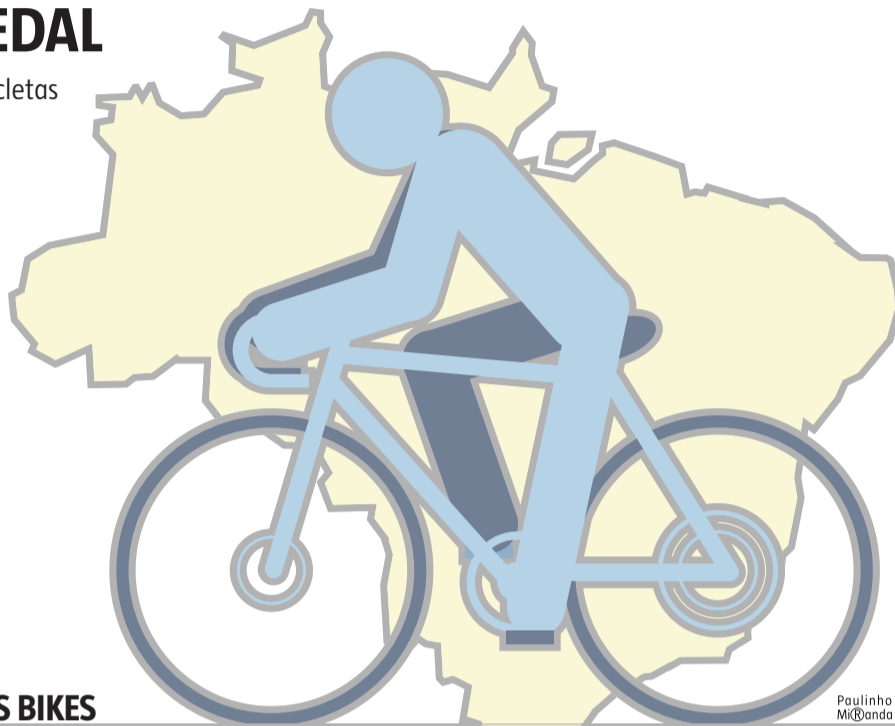
4 milhões

de novas unidades por ano

VANTAGENS DO USO DAS BIKES

Incluída no plano de ação global da Organização Mundial de Saúde (OMS) 2018-2030, a prática regular do ciclismo está associada à redução e prevenção de várias doenças. Proporciona controle de peso corpóreo e da glicemia, redução de doenças cardiovasculares, bem-estar mental e melhoria da coordenação motora e equilíbrio.

Sem emissão de carbono, a bicicleta tem ainda outras vantagens sobre os demais modais de transporte, com destaque para a otimização do espaço físico da via



PERIGO DE MORTE NOS ACIDENTES

Por quilômetro percorrido, aqueles que se deslocam por meio de bicicletas têm oito vezes maior probabilidade de morrer em um sinistro de trânsito do que ocupantes de um veículo de passeio

Essa sinistralidade é superada apenas pelos deslocamentos a pé, nove vezes, e por motocicletas, em 20 vezes, segundo documento da Abramet

Fonte: Diretriz "Sinistros de Trânsito Decorrentes de Deslocamentos em Bicicletas" - Abramet.



FOTOS: ARQUIVO PESSOAL

Jéssica, José Domingos e Eduardo perderam a vida este mês ao serem atropelados quando pedalavam em rodovias de Minas Gerais

de 2021 é igual à de 2020, quando foram registradas 2.698 mortes de condutores de bicicletas por acidentes no país.

Em Minas Gerais, os dados preliminares do Ministério da Saúde também apontam uma taxa de 0,6 óbito de ciclistas por 100 mil habitantes, com o registro de 260 mortes em 2021, ou seja, mais de uma morte (1,4) a cada dois dias. Em 2020, tinha sido registrada em Minas a taxa de 0,7 óbito por 100 mil habitantes, com 286 vidas de ciclistas perdidas no trânsito.

"Acho que falta respeito dos caminhoneiros e dos motoristas de outros veículos com o ciclista no trânsito. Eles precisam entender que em cima de uma bicicleta sempre vai uma vida humana", afirma o montador de móveis Diogo Dorneles Carvalho. Ele viu a morte de perto e escapou por sorte. Diogo pedalava junto com a amiga Jéssica Francine, na BR-135, próximo de Bocaiuva, onde foram vítimas de atropelamento por uma carreta, numa reta, perto de uma ponte. Ele sustenta que ambos andavam no acostamento da rodovia – no sentido Bocaiuva/Montes Claros – quando ocorreu o atropelamento.

O morador de Bocaiuva foi atingido pelo veículo de carga, que viajava no mesmo sentido, lançado para fora da estrada e sofreu escoriações. Mas, antes dele, Jéssica havia sido pega em cheio e arrastada pela carreta por cerca de 50 metros. Ela sofreu múltiplas fraturas e hemorragia interna. Foi socorrida e encaminhada para o Hospital Doutor Gil Alves, na mesma cidade, onde morreu horas depois. A morte de Jéssica Francine causou muita comoção em Bocaiuva, onde ela morava e incentivava a prática do pedal. Ela sempre participava de competições amadoras da modalidade esportiva e colecionava muitas medalhas.

FRAGILIDADE O médico do trânsito José Montal, diretor da Associação Brasileira de Medicina

difícil de ser alcançado quando se pensa em ciclistas e pedestres", assinala.

O especialista relata que, a partir do isolamento social na pandemia da COVID-19, ocorreu um aumento do uso da bicicleta, que, assim como aconteceu com a motocicleta, passou a ser mais utilizada para entregas e também para ida para o trabalho, mas isso também impactou no crescimento dos acidentes envolvendo os veículos de duas rodas. "O aumento de sinistros relacionados com a utilização da bicicleta é corolário dessa nova realidade", assegura o médico de trânsito.

Os riscos para quem usa veículo de propulsão humana também são pontuados por Cristiano Scarpelli, morador de Belo Horizonte e que integra a União dos Ciclistas do Brasil (UCB). "Os acidentes com ciclistas e pedestres tendem a ser mais fatais porque são corpos sem proteção colidindo com veículos de uma ou duas toneladas e que circulam em alta velocidade", ressalta Scarpelli, que, além de ser servidor público, mantém um canal ("Ciclo Rota BH") no YouTube e no Instagram, no qual aborda questões de mobilidade e bicicleta.

O representante da UCB lembra que levantamento da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) aponta que "as chances de ciclistas e pedestres morrerem são muito parecidas, mas varia com o tamanho da cidade e tendem a ser maiores nas margens das rodovias", como ocorreu com atleta BR-040 em Nova Lima; e com microempresária e com o trabalhador rural em pontos diferentes da BR 135 no Norte de Minas. "Na maioria dos casos, a mortalidade elevada se deve à falta de proteção frente aos grandes veículos, falta de fiscalização de velo-

cidade, bem como desenhos urbanos e de rodovias que potencializam a ocorrência de acidentes", avalia Scarpelli.

CUIDADOS NAS ESTRADAS Os condutores de bicicletas devem redobrar os cuidados nas rodovias, onde também se deve criar mecanismos para que motoristas respeitem os acostamentos e os limites de velocidade, recomenda Cristiano Scarpelli, da União dos Ciclistas do Brasil (UCB). "Nas rodovias, é importante o ciclista andar no acostamento quando tiver e utilizar roupas que facilitem sua visualização, sendo altamente recomendado o uso de coletes refletivos, principalmente no período noturno. No caso de carros, caminhões e ônibus é preciso, antes de tudo, que sigam o Código de Trânsito Brasileiro e atendam à exigência de que veículos maiores devem proteger os menores", defende Scarpelli.

FAMÍLIAS EM LUTO No caso da microempresária Jéssica Francine Pereira Alexandre, que morreu atropelada na BR-135, em Bocaiuva, de acordo com a empresa Eco 135, concessionária da via, o condutor do veículo de cargas alegou que não viu a ciclista e "que seguia no mesmo sentido sem equipamento de sinalização luminosa, vindo a colidir".

O viúvo de Jéssica Francine, o microempresário Washington Pereira Alexandre, disse que a alegação do caminhoneiro causou revolta na família da ciclista, que ficou muito abalada com a perda. "A Jéssica andava no acostamento e usava todos os itens de segurança e de sinalização. Além do mais, o fato aconteceu quando o dia já estava a claro (às 5h45)", afirma Washington. Além do marido, Jéssica deixou duas filhas, de 17 e de 4 anos.

O trabalhador rural José Domingos de Melo morreu depois de um acidente quando seguia de bicicleta na BR-135, do distrito de Buritizinho em direção a Lontra. Conforme a moradora Maria Valdete da Silva Nize, a bicicleta de José Domingos (que usava o veículo para ir ao trabalho) foi atingida por uma motocicleta, quando já era noite. Com o choque, ele caiu no asfalto e na sequência, foi atropelado por um carro, tendo morte instantânea. "Foi uma coisa muito triste. Todos nós ficamos arrasados", afirmou Maria Valdete. José Domingos morava na zona rural, era separado e deixou dois filhos e uma neta.

Na morte do ciclista Eduardo Lobato, em 1º de abril, na BR-040, em Nova Lima, a tristeza se somou à revolta, pelo fato de ele ter sido atropelado, às margens da rodovia, por um motorista que apresentava sinais de embriaguez e foi preso. Eduardo era propagandista e representante de uma empresa farmacêutica. Ele pedalava havia cerca de 10 anos, participando de diversas competições da modalidade.

Dnit destina R\$ 1,2 bilhão para BRs em MG

MAICON COSTA

Minas Gerais é prioridade nos planos de investimentos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para este ano "em função de sua importância econômica e geográfica na conjuntura do país", afirma o órgão. De acordo com o Dnit, as rodovias federais que cortam o estado somam 5.302,3 quilômetros – sendo 4.729km de malha rodoviária pavimentada e 573km de malha não pavimentada –, aos quais será destinado um total R\$ 1,266 bilhão no decorrer de 2023, o triplo do valor alocado no ano passado.

Desse total, R\$ 764,9 milhões estão previstos na Lei Orçamentária

Anual 2023 e R\$ 278,4 milhões são restos a pagar de exercícios anteriores. O valor disponibilizado para 2023 é mais que o triplo destinado para 2022, de R\$ 400,4 milhões, e cerca de cinco vezes maior que os totais destinados para 2020 e 2021, sendo eles R\$ 261,1 milhões e R\$ 233,5 milhões, respectivamente.

Estado com a maior malha rodoviária do Brasil e rota importante de transporte de pessoas, matérias-primas e mercadorias, Minas Gerais sofre há anos com as más condições de suas estradas, como vem sendo mostrado em série de materiais produzidas pelo Estado de Minas. Segundo o Dnit, Minas Gerais tem 65% da sua malha rodoviária com condição de manu-

tenção boa ou regular, 26% péssima e 10% ruim. Ou seja, mais de um terço das estradas do estado não apresenta condições de tráfego adequadas.

Diante disso, a conservação rodoviária é essencial e demandará R\$ 1,043 bilhão. "É importante ressaltar, o quantitativo de investimentos previstos que serão alocados para execução da Conservação Rodoviária, que compreende o conjunto de operações rotineiras, periódicas e de emergência realizadas com o objetivo de preservar as características técnicas e físico-operacionais do sistema rodoviário e das instalações fixas, dentro de padrões de serviços estabelecidos", disse o Departamento Nacional de

Infraestrutura de Transportes.

De acordo com o departamento, "os últimos anos se apresentaram com disponibilidade de recursos insuficientes para fazer face à manutenção rodoviária" e, por isso, as ações a serem empregadas visam intensificar os serviços nos contratos de Conservação e Manutenção Rodoviária.

O Dnit detalhou, ainda, algumas das obras que estão planejadas para Minas. De acordo com o órgão, além dos 68 contratos ativos atuais, 30 novas licitações para reforçar a malha rodoviária com investimentos de manutenção, recuperando e reparando trechos ou estrutura da rodovia, que tenham sido seccionados, obstruí-

dos ou danificados estão previstas este ano.

As ações de curto prazo estão sendo implementadas com intensificação dos serviços de manutenção das rodovias, cobertura da malha contratual com contratos de manutenção e recuperação das obras especiais. O órgão informou, ainda, que também estão sendo feitas obras emergenciais, para reparar, repor e reconstruir ou restaurar trechos ou estrutura da rodovia danificados por eventos como as chuvas.

Sobre as ações de longo prazo, o Dnit afirmou que estão sendo planejadas para realizar contratações de Restauração e do programa Crema, que prevê a recupera-

ção do pavimento rodoviário brasileiro, com a integração dos serviços de manutenção dos pavimentos e conservação de faixa de domínio. Estes contratos terão duração de 5 anos.

Está prevista licitação para contratação de serviços na BR-262, entre Monlevade e Manhuaçu e finalização de trechos de duplicação da BR-381. Na BR-251/MG e Anel Viário de Montes Claros, o órgão trabalha na elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), cujo escopo é a absorção, implantação, pavimentação, adequação de capacidade, melhoria da segurança e eliminação dos segmentos críticos dos trechos em questão.

UM TRÂNSITO MANCHADO DE SANGUE

A reversão na tendência de queda nas mortes provocadas pelo trânsito no país nos últimos anos deixa em alerta autoridades brasileiras. Segundo dados mais recentes do Ministério da Saúde, o total de vidas perdidas em estradas, ruas e avenidas país afora, que vinha caindo a partir de 2014, voltou a crescer, arrastando consigo as despesas médico-hospitalares do SUS com vítimas de acidentes. Depois de relativa estabilidade entre 2019, quando houve 32.667 óbitos em desastres, e 2020 (32.716), o salto em 2021 chamou a atenção, com 33.815 casos fatais, em tendência de alta que parece ter se repetido em 2022, embora os dados do ano passado ainda não estejam consolidados. "Foi observado aumento dos óbitos de 2020 para 2021 muito preocupante, além do custo financeiro para o SUS, que saltou de R\$ 287 milhões em 2020 para R\$ 345 milhões em 2022, aumento de 20% no período", indica o Ministério da Saúde. São números que se traduzem em dor para famílias de vítimas, como os parentes das seis pessoas que morreram no ano passado na batida entre um caminhão e um carro em Francisco Sá, Norte de Minas, em um dos trechos de estrada mais perigosos do estado. Especialistas ouvidos pelo Estado de Minas indicam que há saídas para estancar a carnificina no trânsito do país, mas destacam que elas demandam mobilização de todos os envolvidos. **PÁGINAS 4 E 5**

Dados do Ministério da Saúde indicam repique preocupante nas mortes em desastres em estradas e vias urbanas do país, em tendência que faz disparar também gastos do SUS com tratamento de feridos



QUINHO

“As lesões de trânsito geram sobrecarga das emergências, dos recursos humanos e materiais disponíveis”
 ■ Ministério da Saúde

IMUNIZAÇÃO EM MG TERÁ 'VACIMÓVEL' E PRÊMIO

COM VACINAÇÃO LONGE DO IDEAL, ESTADO ANUNCIA PLANO PARA ELEVAR COBERTURA, COMPRA DE UNIDADES VOLANTES E BÔNUS PARA PREFEITURAS POR METAS

PÁGINA 8

EMPRÉSTIMOS

Polícia apura sonegação de R\$ 116 milhões

Em operação que cumpriu nove mandados de busca e apreensão e terminou com a prisão de um empresário, a Polícia Civil afirma ter chegado a um esquema de empréstimos a juros abusivos que pode ter sonegado R\$ 116 milhões. O negócio era chefiado por dois irmãos, um detido e um foragido, e trabalhava com dinheiro vivo para fugir do fisco. **PÁGINA 9**

MINASCAIXA: GOVERNO CONDICIONA ATRASADOS

PÁGINA 2

Brilho da natureza

É tempo de um brilho quase dourado colorir ruas de cidades e áreas rurais em Minas. Os ipês- amarelos (*foto*), que sucedem as floradas rosas e roxas no inverno, reivindicam sua vez no espetáculo da espécie, que vai até outubro. **PÁGINA 11**



LEANDRO COURI/EM/D.A. PRESS



F-150: pura ostentação

PÁGINA 14

Autuori volta ao Cruzeiro

O ex- treinador Paulo Autuori vai assumir o posto de diretor técnico do Cruzeiro, função que era ocupada interinamente por Paulo André. Segundo o diretor de futebol, Pedro Martins, Autuori chega com a missão de desenvolver a metodologia de trabalho no clube desde o sub-14 ao profissional, passando pelo futebol feminino. **PÁGINA 13**



FRED MELO PAIVA

Depois do baile da última quarta (ficou barato), chamaram São Victor pra falar com a imprensa. Claramente buscam alguém capaz de alguma interlocução com o homem lá em cima. À espera de um milagre. **PÁGINA 12**

ALERTA

Levantamento do Ministério da Saúde aponta aumento de óbitos no trânsito em 2021 e 2022, depois da redução registrada a partir de 2014. Números superam os de guerra

MORTES VOLTAM A CRESCER EM VIAS URBANAS E RODOVIAS

EDÉSIO FERREIRA/EM/D.A.PRESS

LUIZ RIBEIRO

As mortes nas vias urbanas e estradas brasileiras, que vinham caindo desde 2014, de acordo com os últimos dados consolidados pelo Ministério da Saúde, voltaram a crescer em 2021 e 2022, com números comparativos aos de países em guerra. Aumentaram também os custos do Sistema Único de Saúde (SUS) com despesas médicas e hospitalares geradas pelas ocorrências nos deslocamentos. Em 2021, foram registrados 33.815 mortes no trânsito no país, mais do que em 2020 (32.716) e 2019 (32.667). Os dados de 2022 ainda estão sendo levantados, mas indicam tendência de aumento. Para efeito de comparação da gravidade dos números, nos 500 primeiros dias da guerra entre Rússia e Ucrânia, morreram cerca de 9 mil civis. A situação é preocupante, mas existem medidas que podem ser adotadas para frear os óbitos no trânsito, apontam especialistas ouvidos pelo Estado de Minas

Levantamento realizado pelo EM, a partir do processamento de dados dos acidentes georreferenciados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) nos últimos três anos, apontou os 10 pontos rodoviários mais letais do país, dos quais três estão em Minas Gerais, destacando curvas e trevos perigosos e outras armadilhas. Falta de investimentos e imprudência dos motoristas, principalmente o excesso de velocidade, são as principais causas da carnificina nas estradas.

As tragédias no trânsito são vistas pelo Ministério da Saúde como “problema de saúde pública”. “As lesões de trânsito são um importante problema de saúde pública e geram sobrecarga das emergências e dos recursos humanos e materiais disponíveis, além do grande impacto na rede de saúde”, reconhece o ministério. “Foi observado aumento dos óbitos de 2020 para 2021, muito preocupante, além do custo financeiro

para o SUS, que saltou de R\$ 287 milhões em 2020 para R\$ 345 milhões em 2022, aumento de 20% no período”, indica a pasta.

O médico de tráfego José Montal, diretor da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), afirma que existem medidas que podem ser adotadas para reduzir a mortalidade nas estradas. Ele sugere que o Brasil deveria seguir o modelo da Suécia, que, desde 1997, adotou o Programa Visão Zero, cuja premissa é que nenhuma morte prematura no trânsito é aceitável. Com isso, o país europeu reduziu drasticamente as perdas anuais para cerca de duas a três mortes no trânsito para cada 100 mil habitantes. O especialista afirma que assim como fez a Suécia, o Brasil deveria implantar um programa de responsabilidade coletiva em que todos os envolvidos no sistema viário e de mobilidade “devem estar preparados para evitar que mortes e lesão no trânsito aconteçam”.

“Desde o fabricante dos automóveis ou quem construiu a via, a autoridade de trânsito e o pessoal do serviço de saúde que socorre as vítimas dos sinistros, todos devem ser responsabilizados. Não devemos apenas apontar um culpado para os acidentes, mas buscar soluções a fim de que não ocorram mais acidentes, a exemplo do que se faz na aviação”, considera o médico. “Um aspecto considerado para o controle dos sinistros de trânsito é que as pessoas escolhidas democraticamente para comandar o país, estado ou municípios, devem estar envolvidas na conscientização da população em relação à questão. Mas, no Brasil, estamos distante disso. Tivemos um governo que batalhou para a extinção dos radares, ao invés de maldirer (combater) a (alta) velocidade, que é grande vilã do trânsito, sendo a grande responsável pelos acidentes e pela própria gravidade deles”, afirma Montal também.

“Sinistro de trânsito” em vez de “acidente”

O médico de tráfego José Montal, diretor da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), considera que as ocorrências com morte nas estradas não deveriam ser chamadas de acidentes, mas sim de “sinistro de trânsito”, o que ele também considera doença. “O nome que mais usamos para definir essas mortes indesejadas no trânsito é acidente. O próprio termo – acidente – já diz que nos consentimos que essas mortes aconteçam. Mas é algo que precisa ser analisado”, avalia. “O termo ‘acidente’ dá uma conotação de algo que não tem causas, uma coisa decorrente da falta de sorte, do azar ou da ‘providência divina’. Isso explica o ‘porquê’ a gente não olha para essa doença com a seriedade que deveria ser encarada”, observa o diretor da Abramet.

Muita gente acha que o termo acidente pode ter sido uma criação do marketing das montadoras ainda no nicho da produção de veículos em massa, no século 20. Por isso, hoje, inclusive a comunidade da segurança viária prefere o termo ‘sinistro de trânsito’, conforme foi definido pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), pontua. Ele salienta que o ‘sinistro de trânsito’ é visto como doença pela Organização das Nações Unidas (ONU) e pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como ‘doença’. “De fato, essa doença, o sinistro de trânsito, segundo a ONU e a OMS, é vista como a pri-

meira causa de mortes em grupos etários como crianças e de adultos muito jovens, como se fosse uma doença negligenciada”, observa.

Montal lembra que, desde 2004, a OMS definiu o ‘sinistro de trânsito’ como “uma doença verdadeira, uma questão de saúde pública a ser enfrentada. “Naquele ano, a OMS também fez uma afirmação peremptória de que cada país teria um número de mortes no trânsito que estivesse disposto a tolerar. Mas, inexplicavelmente, a gente acaba aceitando os acidentes de trânsito. A sociedade brasileira ainda não se conscientizou da gravidade da questão”, critica. Ele lembra que o Brasil ainda tem uma média anual superior a 20 pessoas mortas por cada 100 mil habitantes. “Alguns países da Ásia e da Europa matam no trânsito até 10 vezes menos do que isso”, compara. “O ser humano, por natureza, é frágil em relação às energias liberadas em veículos de grande massa em velocidade”, comenta Montal. Nesse sentido, ele salienta que nos últimos anos, a engenharia automobilística conseguiu grande avanço na absorção de impactos por alguns veículos, o que representa uma “grande vitória” na preservação da vida dos motoristas e passageiros. “Outra grande conquista foi o próprio cinto de segurança de três pontos, uma invenção da década de 1960”, acrescenta.

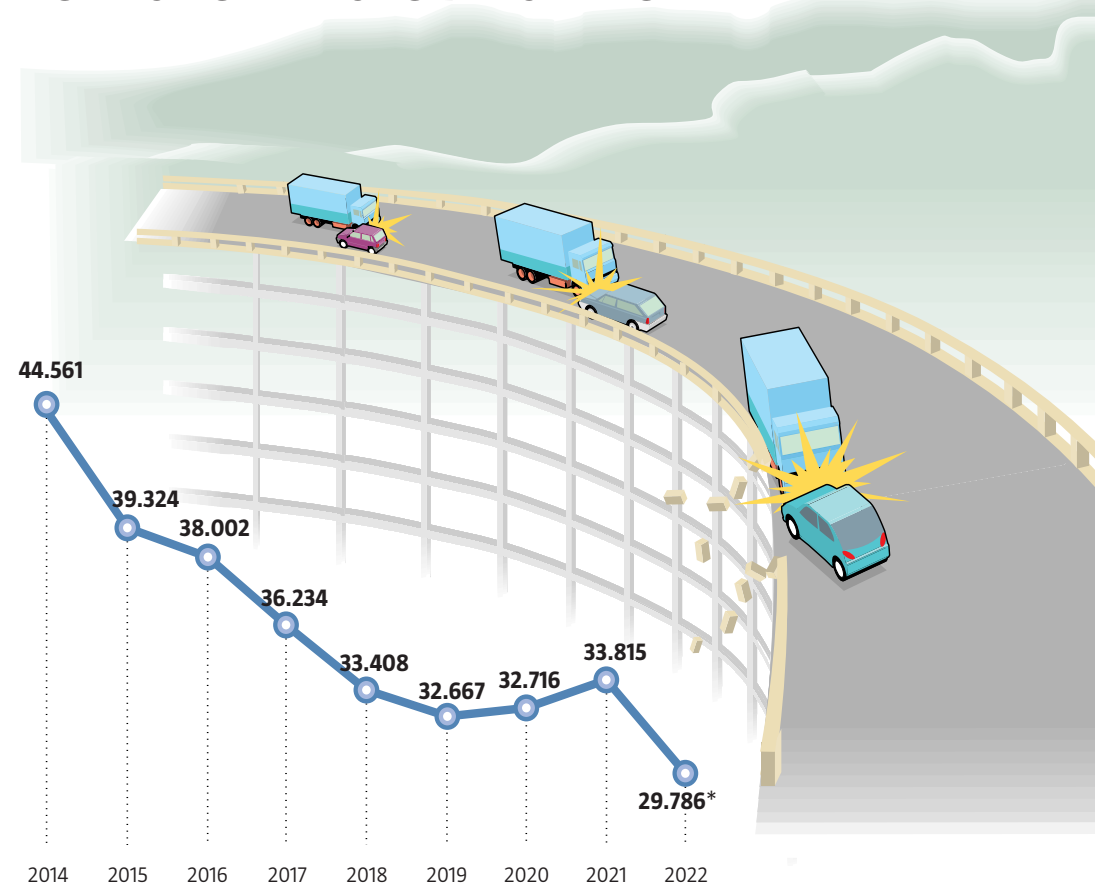


Acidente na BR-040: excesso de velocidade e outros tipos de imprudência são as principais causas de tragédias nas estradas

ARQUIVO PESSOAL



MORTES NO TRÂNSITO BRASILEIRO



*Levantamento de dados ainda não concluído

PROCEDIMENTOS

Internações e realização de exames decorrentes de acidente de trânsito no país

2020	188.029
2021	209.342
2022	215.243

GASTOS DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE (SUS)

Com acidentes de trânsito no Brasil

2020	R\$ 287.829.232,49
2021	R\$ 320.879.157,63
2022	R\$ 345.393.485,02

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE/PORTAL DO TRÂNSITO

Especialista propõe abordagem abrangente

“Para reduzir ou interromper o ciclo de acidentes fatais nas rodovias brasileiras é essencial adotar uma abordagem abrangente e integrada”, recomenda o professor e pesquisador Narciso Ferreira dos Santos Neto, doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e docente da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes). “Devem ser adotados investimentos em infraestrutura, manutenção e sinalização adequadas. E campanhas educativas eficazes para conscientização dos condutores e respeito às leis de trânsito são

fundamentais. Além disso, é necessário aprimoramento da fiscalização e aplicação rigorosa das penalidades previstas em lei para coibir práticas perigosas no trânsito, como excesso de velocidade, embriaguez ao volante e uso de celular enquanto dirige, aponta Santos Neto.

“A promoção do uso de tecnologias avançadas de assistência à condução e a busca pela implantação de medidas de segurança veicular também contribuem para a mitigação dos acidentes”, diz o especialista. “A colaboração entre governos, órgãos reguladores, empresas, instituições e a sociedade como um

tudo é fundamental para promover uma cultura de segurança viária e salvar vidas nas estradas brasileiras”, completa.

Para o professor e doutor em Engenharia de Transportes Narciso Ferreira dos Santos Neto, a falta de investimentos na manutenção e de adequação das vias é uma das principais causas de acidentes na malha rodoviária. “A elevada taxa de mortalidade nas estradas pode ser atribuída a uma série de fatores técnicos e estruturais. Em primeiro lugar, a falta de investimento adequado em manutenção e expansão das vias resulta em estradas precárias, com bu-

racos, sinalização inadequada e ausência de dispositivos de segurança”, diz Narciso.

Ele cita ainda a imprudência dos condutores, incluindo excesso de velocidade, falta de uso de cintos de segurança e o consumo de álcool. Além disso, “a falta de fiscalização eficiente e punição adequada para infrações de trânsito também contribui para o cenário preocupante”. “Para mitigar essa situação, é fundamental implementar políticas mais rígidas de segurança viária, aumentar a conscientização sobre direção segura e investir em melhorias na infraestrutura rodoviária”, recomenda o especialista.

■ Narciso Ferreira dos Santos Neto, doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e docente da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes)

“

DEVEM SER ADOTADOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA, MANUTENÇÃO E SINALIZAÇÃO ADEQUADAS. E CAMPANHAS EDUCATIVAS EFICAZES PARA CONSCIENTIZAÇÃO DOS CONDUTORES SOBRE COMPORTAMENTOS SEGUROS E RESPEITO ÀS LEIS DE TRÂNSITO SÃO FUNDAMENTAIS. ALÉM DISSO, É NECESSÁRIO APRIMORAMENTO DA FISCALIZAÇÃO E APLICAÇÃO RIGOROSA DAS PENALIDADES PREVISTAS EM LEI PARA COIBIR PRÁTICAS PERIGOSAS NO TRÂNSITO, COMO EXCESSO DE VELOCIDADE, EMBRIAGUEZ AO VOLANTE E USO DE CELULAR ENQUANTO DIRIGE”

ALERTA

Mortes instantâneas nas estradas causam dores permanentes em parentes, como nos dois desastres ocorridos na BR-251, no Norte de Minas, e na BR-135, na Região Central do estado

SOFRIMENTO SEM FIM PARA FAMÍLIAS DE VÍTIMAS

LUIZ RIBEIRO

Dor que não termina nunca. Este é o sentimento carregado por quem perdeu entes queridos nas tragédias das estradas. A triste sensação é vivida pelos parentes das seis pessoas da mesma família que morreram na batida entre um carro pequeno e caminhão carregado com placas de gesso no Km 476 na BR-251, um dos pontos de maior risco da rodovia, no município de Francisco Sá, no Norte de Minas, em 26 de março de 2022. Passados um ano e quatro meses da tragédia, os familiares das vítimas foram localizados pela reportagem do Estado de

Minas em Planalto, município de 26,4 mil habitantes, no Sudoeste da Bahia, a 476 quilômetros de Salvador. Os seis integrantes da família seguiam de Bertioga (SP) para rever parentes em Planalto e encontraram a morte do caminho, ao se aproximarem da subida da Serra de Francisco Sá, um dos trechos mais perigosos da BR-251.

As sequelas das perdas na “guerra” das estradas são carregadas por Gabriela Ferreira dos Santos, de 28, sobrinha de Fernando Ferreira dos Santos, de 48, que dirigia o carro envolvido na tragédia. “(O acidente) foi uma coisa muito dolorida. Foi um choque para todos nós. A

gente vive um vazio, uma tristeza que nunca acaba”, afirma Gabriela, que é dona de um barzinho na cidade do interior baiano. Além de Fernando, morreram a mulher dele, Lourdes (de 48), o filho do casal, Rafael Ferreira dos Santos (de 25) e a mulher de Rafael, Fabiana Melo Marins (28). Também perderam a vida duas crianças, Ruan e Adriele, filhos de Rafael e Fabiana.

RETORNO TRÁGICO

Outra brasileira que carrega dor interminável por mortes nas rodovias é a dona de casa

Gisleide Aparecida Alves de Almeida, de Lagoa dos Cavalos, no município de Icarai de Minas, de 10,6 mil habitantes, no Norte de Minas. Ela é tia de Válber Alves de Almeida, um dos quatro jovens que morreram na batida entre um carro de passeio e um caminhão na BR-135, em Curvelo, na Região Central de Minas, em 5 de janeiro passado, um dos mais graves acidentes registrados nas rodovias mineiras neste ano. Morreram também no acidente Jean Santos Novais (23), que dirigia o veículo; e Ranyelly Ribeiro da Silva (idade não revelada) e Adriano Batista Ribeiro da Silva (20). Os

dois primeiros eram primos de Válber e Adriano era namorado de Ranyelly.

Os jovens retornavam de São Paulo após visitarem parentes e participarem da Festa de Santos Reis na comunidade de Lagoa dos Cavalos. Por causa do desastre, a festa foi cancelada. Gisleide afirma que ela, assim como restante da família, até hoje, não se conforma com a perda de Válber, que deixou a zona rural de Icarai de Minas em busca de trabalho em São Paulo. “É difícil explicar. É algo que ninguém espera. O choque é muito grande. Todas as vezes que gente ouve falar em um acidente dói”, conta.

Aumentam mortes com motocicletas

Nos últimos anos, aumentaram os acidentes fatais nas rodovias com os motociclistas, categoria, que, segundo estudos, corre risco de morte em até oito vezes mais do que ocupantes de automóveis e caminhões. No período pós-pandemia, entretanto, as mortes aumentaram, segundo o médico de trânsito José Montal, diretor da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). “Por se tratar de um veículo interessante do ponto de vista da não contaminação do vírus, deslocar de moto tornou-se algo recomendável”, avalia. Por outro lado, ele alerta que a motocicleta é um meio de transporte no qual as pessoas ficam mais expostas a riscos de acidentes graves. “Trata-se de um veículo de duas rodas que não tem nenhuma carenagem que protege os seus ocupantes”.

Ele também lembra que a motocicleta é mais usada por pessoas mais jovens, na maioria, sem experiência e que se arriscam mais no trânsito. “Basta dizer que existem comparações que apontam que pessoa condutora de uma moto do sexo feminino na faixa de 40 ou 40 anos se acidenta menos do que um jovem do sexo masculino recém-habilitado”, ressalta. Santos Neto acrescenta que os acidentes com motociclistas tendem a ser mais fatais do que os desastres com automóveis por várias razões, como a vulnerabilidade. “Motociclistas têm menos proteção do que os ocupantes de carros, não têm estrutura de proteção ao redor deles. Enquanto os carros possuem carrocerias reforçadas e airbags, os motociclistas estão mais expostos ao impacto, o que aumenta a gravidade das lesões em caso de acidente”, avalia.

Outro aspecto está relacionado à estabilidade e ao controle. “As motocicletas têm uma base menor e são menos estáveis do que os carros, o que pode torná-las mais propensas a perder o controle, especialmente em condições adversas de estrada ou clima”. Ele lembra que as motocicletas têm maior capacidade de aceleração e manobrabilidade do que os carros, “o que pode resultar em acidentes mais graves devido a altas velocidades envolvidas. Além disso, tem o uso inadequado do capacete”.

Preocupado com a questão, o Ministério da Saúde informou que desenvolveu o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030 (Plano de Dant), “o qual reservou ênfase aos agravos relacionados aos motociclistas”. “A publicação estabelece a meta, alinhada a organismos internacionais, de reduzir em 50% a taxa de mortalidade de motociclistas até 2030”, informou o ministério, destacando que, para alcance da meta, foram definidas ações estratégicas a serem desenvolvidas em parceria com os estados e municípios.

ALBUM DE FAMÍLIA



Jean dos Santos Novais morreu ao volante ao bater em caminhão na BR-135, em Curvelo

ALBUM DE FAMÍLIA



Válber Alves de Almeida também morreu no desastre ocorrido na BR-135

ARQUIVO PESSOAL



Adriano Ribeiro da Silva foi outra vítima que perdeu a vida na BR-135

ALBUM DE FAMÍLIA



Rafael Ferreira dos Santos morreu em acidente na BR-251, no Norte de MG

LUIZ RIBEIRO/EM/D.A.PRESS



Acidente com carro e caminhão matou seis pessoas de uma família no km 476 da BR-251, um dos pontos mais críticos da rodovia federal, em Francisco Sá, em março de 2022

Estudo aponta imprudência de motoristas

O professor e pesquisador Narciso Ferreira dos Santos Neto, doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e docente da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes), lembra que um dos seus estudos teve como objetivo determinar o perfil dos acidentes na BR-365, que liga o Norte de Minas ao Triângulo,

muito usada por motoristas que viajam do Centro-Oeste e de São Paulo para o Nordeste/Norte do país. “Como resultado deste estudo, conseguimos correlacionar os diversos fatores com os tipos de acidentes mais comuns, determinando seu perfil na BR 365.”

Pode-se afirmar que os capotamentos na rodovia tiveram alta correlação com o fato de o con-

ductor não respeitar a distância de segurança entre os veículos. À noite, dificulta a visibilidade total da pista”, observou. “Sobre o impacto lateral, podemos observar uma forte correlação com a falta de atenção do motorista, explicada pela correlação com a fase do dia, céu claro e estrada seca. Quando uma via exige mais atenção ao dirigir, seja pela pre-

sença de barreiras artificiais, como lombadas, ou por barreiras naturais, como chuva e neblina, o motorista acaba exigindo uma atenção maior na direção”.

“A colisão traseira deveu-se a um motivo de redução da distância de segurança, além de ser durante o dia, e pista estrada molhada. É relevante notar que tanto a colisão quanto o capotamento

aconteceram quando o trânsito estava com algum tipo de dificuldade, porque ou era noite ou chovia. Supõe-se, portanto, a soma do fator que o condutor não mantém a distância de segurança. A dificuldade encontrada pelo condutor, seja por causa da chuva ou da falta de visibilidade à noite contribuem para as estatísticas de acidentes nas vias”, descreve.