



Movimento de veículos no Viaduto Vicente Cury, na região central de Campinas, que já teve problema com acidente e queda

# Viracopos: tragédia põe segurança de viadutos em xeque

O acidente de carro que resultou na morte de duas pesquisadoras da **Unicamp**, em Viracopos, sábado passado, fez com que um velho assunto voltasse à tona: a segurança oferecida em elevados de trânsito intenso em Campinas. Com um histórico de acidentes, o Viaduto Cury

é um desses locais. A lista de lugares movimentados e sem grande proteção conta também com a Avenida Lix da Cunha (Suleste) e o Viaduto Laurão. De acordo com especialista, o sistema de proteção dessas estruturas específicas precisa ser repensado.

Continuação

Fotos: Patrícia Domingos/AAN



Elevado Laurão, na Moraes Salles, e da Lix da Cunha, ambos protegidos por muretas



Especialista defende que defensas sejam modernizadas; acidente em Viracopos deixou 2 mortos

Alison Negrinho  
DA AGÊNCIA ANHANGUERA  
alison.negrinho@rac.com.br

O acidente que resultou na morte de duas pesquisadoras do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da Unicamp, no Aeroporto Internacional de Viracopos, fez com que um velho assunto voltasse à tona: a segurança em vias elevadas de trânsito em Campinas. Com um histórico de acidentes, o Viaduto Cury é um destes locais.

### Estruturas devem ser diferenciadas para vias curvas

De acordo com o especialista em trânsito e professor de engenharia civil, arquitetura e urbanismo da Unicamp, Creso de Franco Peixoto, a estrutura de proteção desse viaduto e outros como o da Avenida Lix da Cunha (Suleste) e o Laurão (na Avenida Moraes Salles), precisa ser repensada. "Não vou dizer que não garante proteção alguma, mas se mesmo com a proteção os acidentes acontecem, então é necessário pensar em um novo sistema, ou então melhorar o atual, porque não é muito eficaz."

Peixoto ressaltou que um modelo dos Estados Unidos poderia garantir maior segurança nos elevados em linha reta. "Se você tem um viaduto reto, ele deveria ter ao lado dele, nas laterais, uma proteção chamada 'guarda-corpos de concreto New Jersey'. Esse, quando você faz o projeto de acordo com a norma, referenciada no Brasil, pode bater um caminhão que não arrebenta", explicou o especialista, que fez um alerta. "Mas se fizer um desse em uma estrutura de curva e ele bater, tende a cair", concluiu.

No caso de sábado, ocorrido no aeroporto, a perícia do Instituto de Criminalística (IC) de Campinas constatou que o pedal do carro em que estavam Maria Érbia Cássia Carnaúba, de 32 anos, e Carolina Blasio da Silva, de 33 anos, estava travado por um chinelô. Elas morreram após o veículo, um Peugeot 207, cair de uma altura de 11 metros do estacionamento da área de embarque do aeroporto. De acordo com pes-

SEGURANÇA III NO TRÂNSITO

# Tragédia põe proteção de viadutos em debate



Defensa no entorno do Viaduto Cury, estrutura antiga e de difícil troca: limite de velocidade foi reduzido e radar instalado em trecho estratégico

## Cury ganhou radar com limite de 40km/h após acidentes

O Viaduto Cury, no Centro, registrou recorrentes casos de veículos que caíram de uma altura entre 4 metros e 6 metros. Em 2013, os acidentes mais graves registrados no viaduto foram provocados por excesso de velocidade. No início de julho daquele ano, um motorista que dirigia alcoolizado caiu do local com o carro. No dia 22 do

mesmo mês, um bandido que fugia da polícia em um carro roubado despencou do elevador durante a perseguição. Já no dia seguinte, um ônibus caiu, provocando uma morte. Ele estava a 56km/h quando se chocou contra a proteção metálica. Após as ocorrências, o então secretário de Infraestrutura de Campinas, Carlos Santoro, admitiu que a

estrutura utilizada na proteção era do projeto original, de 1961, e estava fora da norma de segurança. Como tentativa para conter os acidentes, a Prefeitura sinalizou que poderia fazer mudanças no local, mas recuou sob a alegação de que a estrutura era antiga e talvez não aguentaria o peso de um guard-rail de concreto em toda sua extensão. A

solução encontrada foi instalar um radar com velocidade máxima permitida de 40km/h. Em 2015, um novo carro voltou a cair do Viaduto Cury, deixando três rapazes feridos. No início deste ano, um motorista perdeu o controle e o carro ficou pendurado no viaduto, após se chocar com o guard-rail, que foi arrancado. Ninguém se feriu. (AN/AAN)

### SAIBA MAIS

Um vídeo encaminhado ao Correio mostra o exato momento em que o carro onde estavam Maria Érbia Cássia Carnaúba e Carolina Blasio da Silva despenca na área de embarque em Viracopos, em Campinas, no último fim de semana. O carro dirigido por Maria Érbia caiu de uma altura de 11 metros e ficou completamente destruído. O veículo, um Peugeot 207, bateu na mureta do canteiro central. Depois ele se chocou com a grade de proteção (com estrutura em metal e vidro) e caiu em uma das pistas do desembarque. As duas morreram no local. (AAN)

Mais conteúdo

Video mostra momento em que carro desaba

www.correio.com.br

soas que viram o acidente, o carro se desgovernou na curva, subiu na calçada, se chocou de raspão no canteiro central e, em seguida, passou por uma vaga entre dois carros estacionados, se chocando com a grade de proteção feita de vidro e metal, para então cair.

Em nota oficial, a administração de Viracopos disse entender que a estrutura de proteção é adequada para o local, desde que o veículo esteja dentro da velocidade permitida, que é de 30km/h. Diferente de vias de grande movimentação, como Lix da Cunha e Laurão, em que normalmente os carros passam em alta velocidade. Comerciante próximo da região da Avenida Lix da Cunha, Sérgio Gustavo Reis se diz apreensivo por precisar passar pelo local todos os dias. "Dá um certo pavor, porque ali é uma altura grande e a proteção parece muito pequena, sem ser o suficiente para evitar acidentes", disse.

Por conta da estrutura do Viaduto Cury, Creso de Franco Peixoto o considerou um local de maior risco. "Imagina um viaduto em curva depois de uma descida. É o que nós podemos caracterizar como um local com risco de acidentes. Os carros tendem a ganhar velocidade, então o que deve ser feito é buscar soluções para reduzir o risco local. Por exemplo, se tem uma descida e vai entrar no viaduto, que ali tenha atenuadores de velocidade. Podem ser usados indutores de redução como as faixas perpendiculares brancas, além de medidores de velocidade e, caso persista a questão do excesso de velocidade, aí é interessante o radar", disse.

A Prefeitura não se manifestou ontem sobre as estruturas dos viadutos.