



Ponte na Av. Monte Castelo, sobre a linha férrea, na região da Ponte Preta, em Campinas: riscos para motorista e pedestre

# FRÁGEIS E ANTIGAS

Especialista consultado pela reportagem do **Correio Popular** disse ontem que as estruturas de proteção em parte das pontes e viadutos da

cidade são antigas, não seguem as normas técnicas atuais e podem colocar em risco a segurança de motoristas e pedestres. No último final

de semana, um acidente causou a morte de duas pessoas em Viracopos depois que um veículo rompeu a barreira de proteção. **PÁGINA A4**

TRÂNSITO III ACIDENTES

# Pontes e elevados são risco e perigo

Especialistas ouvidos pelo *Correio Popular* mostram a fragilidade dessas estruturas urbanas

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

Com uma série de locais elevados que possuem grande fluxo de veículos, Campinas vive um debate sobre a proteção nestas vias. De acordo com especialistas em segurança no trânsito, o risco de acidentes está nas estruturas antigas, que não obedecem as normas técnicas para construção da proteção lateral.

**De todos os pontos que foram visitados, o Cury é o pior em segurança**

A reportagem do *Correio Popular* percorreu dez lugares para verificar as condições das proteções: Viaduto Cury, Lix da Cunha, Laurão, elevado na região do Candreva - Ponte Preta, São Marcos, Júlio Prestes, Prestes Maia, Governador Pedro de Toledo, Viaduto Boris Haskin, no Jardim Itatinga, e rotatória no Distrito Industrial. As estruturas, em sua maioria, possuem décadas de criação, fato que preocupa o professor da Faculdade de Engenharia Mecânica da *Unicamp*, Celso Arruda.

“As normas técnicas foram feitas justamente para dar durabilidade e segurança. Na maioria das construções atuais isso é seguido, a grande questão está nas construções antigas, que não seguem essas normas. Então existe essa preocupação. Isso precisa ser revisto, e existem meios para melhorar essa segurança”, explicou Arruda.

Segundo ele, as normas técnicas para o anteparo lateral envolvem o tamanho da proteção, que não pode ser baixo, além de uma série de princípios para absorção de impacto. “Se a estrutura não for projetada para aquela altura, existe a possibilidade dos veículos, principalmente os mais pesados, caírem. É importante ressaltar que é necessário uma proteção resistente, já que se não for planejado para isso, um veículo em alta velocidade vai derrubar tudo”, disse o professor, que ressaltou que as boas proteções normalmente são metálicas, com boa absorção da pancada, normalmente de aço ou alumínio.

Dos locais percorridos pela reportagem, o Viaduto Cury é o que causa maior temor nos especialistas. No local ocorreu uma série de acidentes, iniciados em 2013, que envolveram quedas de veículos. “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 de velocidade e, caso persista a questão do excesso de velocidade, aí é interessante o radar”, afirmou Creso de Franco Peixoto, professor de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da *Unicamp*.

“Essas estruturas dão alguma proteção, mas depois que aconteceu o acidente mesmo com a proteção, é preciso repensar um



Depois de obra para seu alargamento, o viaduto da Avenida Prestes Maia ganhou proteção do tipo guard-rail, mas mesmo assim o risco de um veículo em alta velocidade cair existe



No viaduto localizado no Jardim no São Marcos, próximo ao Aeroporto Campo dos Amarais, proteção ruim



Ponte na Av. Monte Castelo, próximo ao bar Candreva: estrutura antiga



Proteção no estacionamento em Viracopos não evitou acidente fatal



No Viaduto da Prestes Maia existem duas proteções laterais para tentar evitar que os veículos despenquem

no sistema, ou melhorar o atual, porque se você tem a proteção e tem o acidente, ela não é eficaz”, completou Peixoto.

**Característica estranha**  
Para Celso Arruda, o Viaduto Cury possui uma característica muito estranha, porque os veículos se encontram. “Viaduto normalmente é para evitar isso, é um lugar perigoso, tanto é que já aconteceram vários acidentes. Nunca se pode permitir que haja a possibilidade de veículos cruzarem no viaduto. Eles devem andar sempre alinhados. Vejo o Cury como o mais perigoso de todos”, explicou.

**“Nunca se pode permitir que haja a possibilidade de veículos cruzarem no viaduto.”**

CELSO ARRUDA  
Professor especialista em trânsito

## Acidente em Viracopos serviu para discussão do problema

No sábado, um acidente causou a morte de duas pesquisadoras do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH) da *Unicamp*, no Aeroporto Internacional de Viracopos. A perícia do Instituto de Criminalística (IC) de Campinas constatou que o pedal do carro em que estavam Maria Erbia Cássia Carnaúba, de 32 anos, e

Carolina Blasio da Silva, de 33 anos, estava travado por um chinelo. Elas morreram após o veículo, um Peugeot 207, cair de uma altura de 11 metros do estacionamento da área de embarque do aeroporto. 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, até despencar. Por conta da tragédia, o local está com proteção, rede, cones e fita de isolamento. O local está preservado caso haja a necessidade de perícia complementar por parte da Polícia Civil. De acordo com a assessoria de imprensa do

grupo que administra o aeroporto, não há uma perspectiva de mudar o tipo de proteção de toda a área, por se tratar de uma área de estacionamento. Em nota oficial, a Administração 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. (AN/AAN)