



## TRANSPORTE

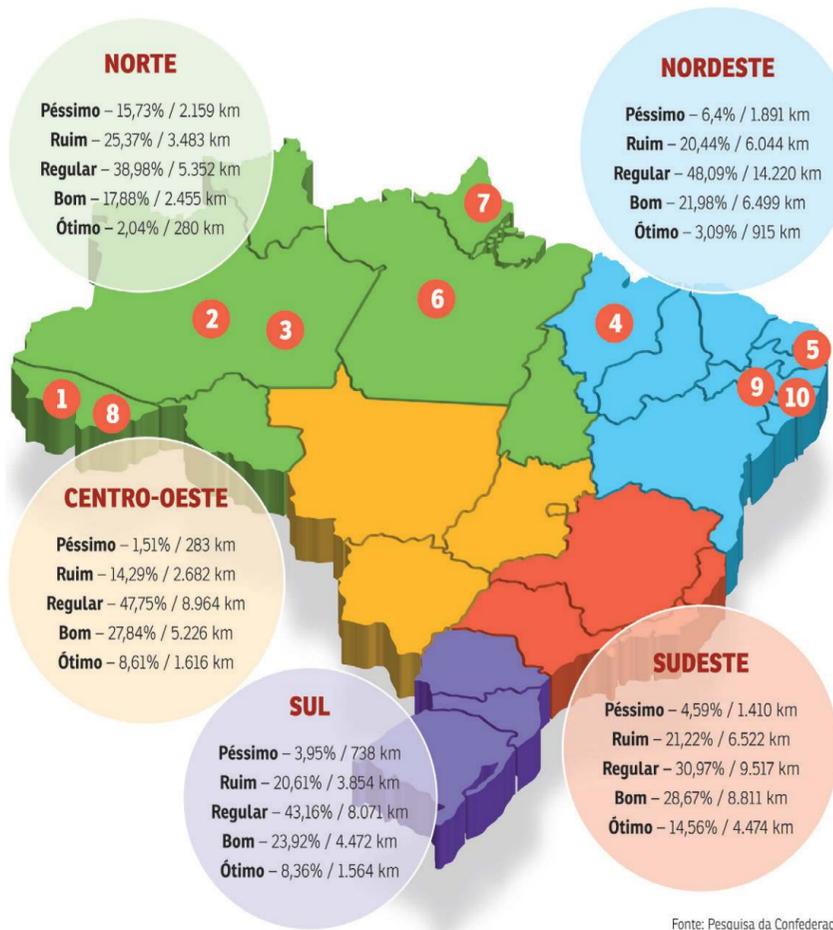
# Os caminhos tortos da malha rodoviária

Rodovias brasileiras enfrentam problemas estruturais que começam desde sua construção. Trabalhadores são os mais afetados

» MARINA DANTAS\*

### RAIO X DAS ESTRADAS

Rodovias das regiões Norte e Nordeste se encontram em condições mais precárias



Fonte: Pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) de Rodovias de 2023

### AS PIORES DO BRASIL

- BR-364 / AC / 761 km
- BR-174 / AM / 495 km
- AM-010 / AM / 254 km
- MA-106 / MA / 228 km
- PB-400 / PB / 102 km
- PA-263 / PA / 73 km
- AP-010 / AP / 70 km
- AC-010 / AC / 68 km
- PE-126 / PE / 55 km
- PE-177 / PE / 55 km

### Concessão sem fiscalização

Para Rodolfo Rizzotto, coordenador da SOS Estradas, o problema das rodovias no país só pode ser mitigado se existir fiscalização dos serviços prestados pelos governos federal, estadual e pelas concessionárias de rodovias.

“As concessionárias são um programa de redução de acidentes importante. Elas acabaram sendo uma alternativa válida para o país. Entretanto, a fiscalização é feita, por exemplo, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), cuja fiscalização fica muito aquém daquilo que é necessário e compatível com os contratos de concessão”, analisa o coordenador.

Rizzotto avalia que o programa de concessão no Brasil ainda é muito tímido, e que há poucos investidores no setor. Porém, o problema reside nos pilares governamentais que regem as malhas rodoviárias brasileiras.

“A ANTT fiscaliza de forma precária. Nos estados, a fiscalização também não é das melhores. Faltam ações do Ministério Público, que tem se omitido em relação às concessões e aos acidentes que são gerados pelas más condições das rodovias brasileiras”, reitera.

A CNT avalia que, para que haja uma restauração total ou parcial de camadas estruturais em pontos localizados das rodovias brasileiras, seria necessário um investimento de R\$ 65.489.190.534,47. O valor aumenta quando se pondera o investimento necessário para a recuperação das malhas viárias, estimado em R\$ 94.119.843.719,86.

O Ministério dos Transportes orça um valor de R\$20,6 bilhões para recuperar a malha viária brasileira dos problemas atuais. Em nota ao **Correio**, a instituição frisa que, para o ano de 2024, 60 projetos estruturantes estão em vigor para melhorar a qualidade das rodovias, e 13 concessões rodoviárias serão transferidas à iniciativa privada.

Sobre as 13 concessões, a ANTT afirma que, pela formulação de políticas públicas na área, em 2024 está previsto um potencial atrativo de R\$ 122 bilhões destinados aos investimentos privados.

“Entre os projetos estão a BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares, a BR-040, entre Belo Horizonte (MG) e Cristalina (GO), entre outros”, explicou a ANTT, em nota ao **Correio**. (MD)

As rodovias brasileiras que interligam os quatro cantos do país enfrentam uma situação delicada. Segundo a Pesquisa CNT (Confederação Nacional do Transporte) de Rodovias de 2023, dos 111.502 quilômetros analisados no país, apenas 32,5% estão em ótimo ou bom estado.

O dado representa 36.312 quilômetros de estradas. De acordo com o levantamento, os outros 67,5% estão em estado regular, ruim ou péssimo. O cenário se entrelaça a uma série de consequências perigosas que colocam em risco a vida e integridade de quem transita país adentro.

A maior parte da malha viária brasileira se encontra em estado regular, 41,37%, o que corresponde a 46.124 quilômetros. Essa extensão apresenta problemas estruturais e de manutenção na malha viária.

Em um recorte regional, o Norte brasileiro é a região com maior número de rodovias federais em más condições. A análise, feita em 13.729 quilômetros de estradas que cruzam o local, classificou 15,7% (2.159 quilômetros) em situação péssima. O Centro-Oeste possui 14,3% de suas estradas em condições degradantes.

Para o caminhoneiro autônomo José Henrique Garcia de Moraes, 60 anos, as estradas que cortam o Centro-Oeste brasileiro não estão em suas melhores condições.

“Há muitas rodovias no Distrito Federal em estado ruim. Algumas de Goiás estão boas, como a que vai para Alto Paraíso. Em Minas Gerais, tem muitas estradas precárias. Já em Mato Grosso, as estradas são boas, mas são muito estreitas e não têm acostamento”, afirmou.

Os problemas influenciam até no estado dos caminhões ao transitarem nas estradas.

“Tem muitas estradas estreitas, com desnível, que causam risco de tombamento. Desloca o pneu do caminhão, acaba com a suspensão e o freio de mola. A gente toma cuidado, mas ainda provoca acidentes”, conta José Henrique.

No ramo de transportes de cargas há mais de 20 anos, o caminhoneiro percorreu a maioria das rodovias brasileiras. Na avaliação dele, o problema vem desde a raiz, no processo de construção.

“Existem diversos fatores que deixam a rodovia perigosa. A falta de manutenção, falta de

acostamento, trepidação, buracos. Isso tudo por causa da construção que foi malfeita”, destacou.

Nos últimos anos, ele escolheu percorrer apenas as estradas de São Paulo, que, na sua opinião, são as melhores. Com seu conhecimento, o autônomo analisa que o pedágio é uma opção para a melhoria da extensão viária brasileira.

“As rodovias pedagiadas muitas vezes ficam a desejar, mas, mesmo assim, ainda são melhores do que as pistas normais. Existem algumas boas, como a BR-050 (Brasília - Santos), mas há outras que não são tão boas, como a BR-040 (Brasília - Rio de Janeiro)”.

O carreteiro autônomo Kleiber Vieira Gomes, 50, roda pelas estradas do Norte e Nordeste há mais de 15 anos. Ele relata situações parecidas: rodovias com falta de conservação.

“Rodo mais pela BR-230, também conhecida como

Transamazônica, BR-222 (Ceará - Piauí - Maranhão) e, a principal, BR-135 (Meio Norte- Belo Horizonte), e elas são de estado precário. Asfalto estreito, sem acostamento, animais soltos na pista”, relata Kleiber.

Os prejuízos com a carreta são enormes e a insegurança nas estradas é um ponto de atenção. “Sempre há prejuízos com o caminhão. Tudo estraga precocemente devido à quantidade de buracos, asfalto remendado. Todo dia eu vejo casos de caminhões que caíram no mato por causa dos buracos, caminhão que colidiu com outro por causa dos buracos, caminhão que tombou”, aponta.

Na visão do advogado especialista em infraestrutura Antônio Henrique Monteiro, existem inúmeros fatores que contribuem para os problemas viários brasileiros. “Historicamente, o investimento na infraestrutura rodoviária do Brasil tem

sido insuficiente para acompanhar o crescimento da demanda e para manter as estradas em bom estado de conservação. A falta de recursos financeiros destinados à infraestrutura rodoviária limita os esforços de manutenção e expansão”, analisa o especialista.

O intenso tráfego de veículos pesados e a falta de manutenção adequada, quando se juntam a má gestão, falta de planejamento integrado e falta de fiscalização contribuem para o agravamento da situação. “A combinação desses fatores tem contribuído para a precariedade da malha rodoviária brasileira, o que impacta negativamente a segurança, a eficiência e o desenvolvimento econômico do país”, acrescenta Monteiro.

### Mudanças climáticas

O aumento das condições climáticas, especialmente as

chuvas, é outro fator que contribui para o estado crítico das estradas. Nos últimos meses, inúmeros casos de vias com condições precárias e com falta de sinalização derivadas das fortes chuvas foram notificados em toda a extensão do território brasileiro.

“Essas chuvas intensas podem agravar os problemas existentes na malha rodoviária de várias maneiras, como a erosão do solo, inundação de vias, formação de buracos e crateras, danos à sinalização”, complementa o especialista.

“Solucionar esses problemas requer um esforço conjunto que envolve investimentos adequados, transparência na gestão dos recursos, planejamento integrado e medidas eficazes de fiscalização e controle”, analisa Monteiro.

\* Estagiária sob a supervisão de Carlos Alexandre de Souza

## MANIFESTAÇÃO

# Justiça por Joca: tutores organizam protestos

» RENATO SOUZA

Pelo menos 12 aeroportos do país devem receber hoje protestos contra a morte do cão Joca, durante um voo da Gol, na semana passada. Grupos que atuam em defesa pela proteção dos animais organizaram atos para pedir maior fiscalização e mudanças nos padrões de transporte de pets por parte das companhias aéreas.

Aeroporto Internacional de Brasília, a manifestação está prevista para começar por volta das 9h. Joca, da raça golden retriever,

tinha 4 anos e morreu após passar mais de oito horas dentro do avião. O animal deveria ter sido levado do Aeroporto de Guarulhos (SP) para Sinop (MT), no mesmo voo do tutor. No entanto, por uma falha operacional, ele foi mandado para Fortaleza (CE).

Ao ser levado novamente à Guarulhos, Joca foi encontrado morto. Ele passou 8 horas em transporte, sem água e sem ventilação adequada. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) abriu investigação para avaliar o caso. O Ministério dos Portos e Aeroportos

também solicitou explicações por parte da empresa. A Gol informou que “foi surpreendida” com a situação e suspendeu o transporte de cães e gatos por 30 dias.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se manifestou sobre o caso e prestou solidariedade. “Ele morreu porque ficou oito horas sem tomar água, preso dentro de um avião. Eu acho que a Gol tem que prestar contas, acho que a Anac tem que fiscalizar isso e acho que a gente não pode permitir que isso continue acontecendo no Brasil”, disse.

### Veja os atos pelo país

- » Aeroporto JK (Brasília-DF)
- » Aeroporto Santos Dumont (RJ)
- » Aeroporto de Congonhas (SP)
- » Aeroporto de Guarulhos (SP)
- » Aeroporto Salgado Filho (RS)
- » Aeroporto Internacional de Campo Grande (MS)
- » Parque ecológico Capim Macio (RN)
- » Aeroporto Luís Eduardo Magalhães (BA)
- » Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (MG)
- » Praça Min. Salgado Filho (PE)
- » Aeroporto Internacional de Manaus (AM)
- » Aeroporto Internacional de Macapá (AP)



Joca morreu após falha no transporte aéreo da Gol