ESTADO DE MINAS

Publicado em 15/02/2023 - 05:55

Quase Intransitáveis

RODOVIAS

Vias deterioradas, com bloqueios parciais ou totais, dificultam tráfego nas MGs, essenciais para a capilaridade em Minas. Das 33 piores, 9 estão na Região Central

Estradas estaduais à base de tapa-buraco

MATEUS PARREIRAS

Estradas que só veem asfalto nas operações tapa-buracos e a cada temporada de chuvas se deterioram mais, estreitando o espaço dos motoristas, bloqueando sua passagem e trazendo risco de acidentes. Essa é a realidade nas 33 piores rodovias estaduais com trechos pavimentados de Minas Gerais (**veja quadro**), segundo levantamento da reportagem do **Estado de Minas** com dados das unidades regionais rodoviárias da Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG). Um terço dessas estradas se encontra no centro do estado (11 vias das regiões Central e Grande BH). Desde o início do mês, a reportagem do **EM** mostra a falta de condições das rodovias federais e algumas das estaduais mais precárias. Desafios para condutores que, ainda sob ameaça de chuvas, viajam neste carnaval.

Com a maior malha viária do Brasil, somando 37.642,33 quilômetros de estradas, Minas Gerais tem a capilaridade de suas regiões garantida pela rede de rodovias estaduais. Vias que correspondem a 74% do total (27.763,73 quilômetros). Segundo balanço da PM e da Polícia Rodoviária Federal, as fortes chuvas da última e da atual temporada (2021/2022 e 2022/2023) deixaram 134 segmentos com interdições, dos quais 116 parcialmente bloqueados são estaduais e sete federais. Já os trechos totalmente sem passagem são 11 estaduais e um federal, de acordo com a listagem.

Na Região Central, onde há mais vias com segmentos pavimentados em pior estado, somando nove ao todo, destacam-se corredores importantes de ligação inter-regional. Na ligação entre as históricas Conceição do Mato Dentro e Serro, a MG-010 tem dois trechos com erosões tomando metade da pista após a Serra do Cipó e outras três antes da segunda cidade por quedas de barreiras. A própria estrada, apesar de sua importância econômica, turística e social, não é asfaltada a partir da planta da mineradora Anglo American. São 38 quilômetros de leito de chão até a cidade histórica do Serro. O tráfego pesado castiga a superfície da estrada e as chuvas ameaçam a integridade e a trafegabilidade, dependendo da sua intensidade.

Também a ligação de Conceição do Mato Dentro pela LMG-739 a Congonhas do Norte e a Diamantina sofre com a falta de condições. A via é estreita, não dispõe de acostamentos e apresenta desgastes no asfalto. O Km 24 teve metade da pista interditada após queda de uma barreira. Mais à frente, no Km 32, outra ribanceira cedeu e soterrou parte da estrada nas proximidades com o Rio Cipó e a Ponte do Nagib, onde o trecho já corre em estrada de terra.

Outra importante via da Região Central é a MG-129, que permite ligação de cidades históricas como Ouro Preto, Mariana, Ouro Branco, Santa Bárbara e Barão de Cocais. No Km 80, a pista cedeu e a ponte está ameaçada em Santa Bárbara. Barreiras cederam e engoliram parte da pista nos Kms 164 e 166, em Ouro Preto. Em Ouro Branco, a queda de encostas e rachaduras comprometem metade da estrada nos Kms185 e 194.

A MG-262 chegou até a ser uma opção à Rodovia da Morte, a BR-381/262, no caminho ao Espírito Santo, até que as chuvas destruíram boa parte dessa importante via, hoje com pontos de interdição parcial no Km 47, onde uma erosão cedeu parte da estrada em Mariana. Parte do acostamento foi soterrado por uma barreira e no Km 70 os deslizamentos também se acumulam no pavimento.

Entre a Região Central e o Vale do Aço, a estrada estadual com mais áreas instáveis ou de interdições parciais é a MG-232, entre Morro do Pilar e Ipatinga. São três trechos parcialmente interrompidos pela pista que cedeu ou por deslizamentos de terra sobre o pavimento.

Em avaliação da conservação das rodovias estaduais pelo Departamento de Engenharia Civil da Faculdade Noroeste de MG, o estado da malha estadual foi considerado "ponto-chave nos impactos econômicos causados tanto à população, devido à grande incidência de acidentes e ao aumento da necessidade de manutenção dos veículos, quanto aos cofres do estado, em decorrência da necessidade de obras de remediação, que se tornam mais caras que as de prevenção – e também devido aos valores gastos na recuperação de pessoas que sofreram acidentes rodoviários".

FOTOS: ALEXANDRE GUZANSHE/EM/D.A PRESS

Na MG-010, ponte na direção da Serra do Cipó suporta a passagem de apenas um carro por vez. Em outro trecho da mesma estrada, buraco na pista é perigo para quem trafega

DE OLHO NA PISTA

Confira onde estão os piores trechos nas estradas estaduais de Minas

GRANDE BH

MG-030

Em Nova Lima – Kms 20, 29 e 34. Pistas danificadas após as chuvas. Trechos recebem intervenções

MGC-262

Em Sabará, no Km 286 e Itabira, Km 242. Estrada estreita e degradada com ponto de interdição por instabilidade em Itabirao

REGIÃO CENTRAL

MG-232

Em Naque – Kms 31 e 60; Braúnas, Km 67; Ferros, Kms 27 e 64; Joanésia, Kms 48, 60 e 62; Belo Oriente, Kms 6, 11 e 53; Mesquita, Kms 24 e 38. Deslizamentos de barreiras e abatimentos de pistos reduziram trechos à metade das pistass

LMG-739

Em Conceição do Mato Dentro , Kms 24 e 32. Queda de barreiras bloqueia meia pista

LMG-777

Em Santo Antônio do Rio Abaixo, Kms 30 e 31.Abatimento de pistas por inundações bloqueia metade da estrada

MG-010

Em Conceição do Mato Dentro, Kms 36 e 38; Alvorada de Minas, Kms 195 e 198; Serro, Km 210. Segmentos de pistas com interdição parcial por quedas de barreiras

MG-129

Em Ouro Preto, Kms 164 e 166; Santa Bárbara, Km 80; Ouro Branco, Km 185 e 194. Quedas de encostas e rachaduros em pavimentos bloqueiam trechos em meia pista

MG-132

Em Desterro do Melo, Km 37; Alto Rio Doce, Km 44 ; Cipotânea, Km 61. Erosões e deslizamentos de terra reduzem trechos a meia pista

MG-262

Mariana, Kms 47 e 70, e Barra Longa, Km 36. Pista erodida, acostamentos bloqueados e deslizamentos reduzem estrada a meia pista

LMG-820

Em Santa Maria de Itabira, Km 3. Pista interditada

MGC-383

Congonhas, Km 5. Pista interditada

ZONA DA MATA

MG-353

Em Piau, Km 125, e Santa Bárbara do Monte Verde, Km 147. Quedas de barreiras interditam metade das pistas

MG-452

Em Paiva, Kms 12 e 15; e Oliveira Fortes, Km 23. Erosões avançam sobre a estrada, fluxo em meia pista nos trechos afetados

MG-108

Em Lajinha, Km 229, e Durandé, Km 236. Estrada estreita, com buracos. Barreiras que cederam deixaram rodovia com fluxo em meia pista

MGC-265

Em Rio Pomba, Km 119; Mercês, Kms 136 e3 140; e Tocantins, Km 90. Queda de pistas, deslizamentos de barreiras e asfalto degradado. Trecho bloqueado no Km 140

MGC-482

Em Piranga, Kms 214 e 2020; e São João do Manhuaçu, Km 60. Estrada estreita e degradada com queda de encosta e pavimento cedendo em trechos com bloqueios de meia pista

VALE DO JEQUITINHONHA

LMG-601

Mata Verde, Kms 58 e 60. Pista sem pavimento com erosões

LMG-678

Novo Cruzeiro, Kms 47 e 50. Estrada não pavimentada, erodida e com bloqueios parciais

MG-114

Virgem da Lapa, Kms 36, 40, 41 e 42. Afundamento da pista e pavimento erodido

MGC-367

Virgem da Lapa, Kms 320 e 329, e Diamantina, Km 564. Via estreita e degradada, repleta de remendos com tráfego em meia pista nos trechos destacados

LMG-746

Chapada de Minas, Km 22. Pista interditada

VALE DO MUCURI

MGC-418

Carlos Chagas, Km 112, e Nanuque, Km 35. Margens da rodovia comprometidas por erosões

CENTRO-OESTE

MGC-369

Campo Belo, Km 48. Pista interditada

VALE DO RIO DOCE

MG-329

Caratinga, Kms 50 e 51. Deslizamentos de barreiras estreitaram pista. Estrada estreita com buracos

MGC-259

Governador Valadares, Kms 199, 225 e 253; e Serro, Km 393. Erosões provocaram rompimentos de pistas, degradação do asfalto e abatimento do pavimento com trechos em meia pista

BR-458

Bugre, Km 113. Pista interditada

CAMPOS DAS VERTENTES

BR-494

Ritápolis, Km 178 e Oliveira, Kms 135 e 139. Erosões e afundamento de pista.

MG-135

Barbacena - Kms 8 e 9. Quedas de barreiras e afundamento de pistas reduzem fluxo a meia pista

SUL DE MINAS

MG-050

São João Batista do Glória, Km 318; Itaú de Minas, Km 378; e Juatuba, Km 54. Interdições parciais de trechos atingidos por deslizamentos. Erosão em Juatuba engoliu acostamento e avança sobre pista

BR-265

Lavras, Kms 359 e 350. Erosões e asfalto cedendo

MGC-460

Carmo de Minas, Km 62 e São Lourenço, Km 77. Abatimento em Carmo de Minas e queda da margem em São Lourenço comprometem a via

MGC-460

Jesuânia, Km 33. Pista interditada

TRIÂNGULO

LMG-503

(Uberlândia, Km 3. Pista interditada

Fontes: PMMG, PRF, DER-MG

Manutenção escassa eleva custos

A falta de manutenção das rodovias agrava os custos, o tempo de intervenção e a complexidade para se manter uma estrada em condições de tráfego. É o que mostra trabalho da Escola de Engenharia da UFMG para mestrado em geotecnia e transportes do especialista Henrique de Medeiros Pereira. "Para as vias pavimentadas, são necessárias intervenções em períodos relativamente curtos para restabelecimento de condições de conforto e segurança ao usuário, posto que a vida útil projetada para pavimentos de rodovias é, em média, de 15 anos, e que sua deterioração se dá de forma exponencial."

De acordo com levantamento de 2018 do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), o custo para que a malha rodoviária estadual seja completamente recuperada era de aproximadamente R$ 2,869 bilhões. O orçamento da autarquia visando a este fim para o ano de 2018 era de R$ 330,020 milhões, conforme dados da Secretaria de Planejamento e Gestão (Seplag/MG).

O indicativo é de que os investimentos em infraestrutura rodoviária, principalmente os voltados à manutenção e reabilitação de pavimentos, deve ser constante para preservar esse patrimônio, como descreve o trabalho da UFMG. A tese mostra que, além dos custos de implantação e pavimentação das rodovias, é necessário dispor de um montante para a conservação rotineira. Isso inclui ações como roçada da vegetação, recuperação da sinalização, remendos superficiais e profundos, além de limpeza e desobstrução de dispositivos de drenagem, principalmente durante o período chuvoso.

Nas vias não pavimentadas, são necessárias atividades para conformação da plataforma de rolamento, visando ao tráfego confortável, execução de saídas d'água para escoamento de águas pluviais, evitando assim a presença de atoleiros, e até mesmo a aplicação de camadas de materiais (cascalho, por exemplo) para melhoria das condições de suporte ao tráfego da via.

O DER-MG foi procurado e informou que responderá às questões relativas às condições das rodovias na próxima edição.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Estado de Minas - Belo Horizonte/MG

Seção: Gerais **Pagina:** 11

Copyright © Clipclap 2025.