

PROMESSAS E ESPERANÇA VIRAM PÓ PELAS ESTRADAS DE MINAS

MATEUS PARREIRAS

ENVIADO ESPECIAL

Igaratinga, Itabirito, Moema, Nova Serra, Pará de Minas, Perdigo, Rio Acima, São Gonçalo do Pará – A nuvem de poeira deixada para trás pelo caminhoneiro Geraldo Francisco Silva, de 74 anos, o alcança novamente à frente, quando precisa deixar a cabine para fechar com lona a carroceria carregada. “É promessa e mais promessa de asfaltar a estrada. Enquanto isso, cai ponte, poeira entope a gente todo. A chuva faz lama e a gente não consegue trabalhar atolado”, reclama, enquanto tosse dentro da nuvem de pó que seu próprio veículo levanta, na MG-430, em Igaratinga, no Centro-Oeste mineiro. É um retrato que se repete em todas as regiões: enquanto muitos lutam pela duplicação de rodovias perigosas, como a BR-381, outras estradas importantes de Minas Gerais, como a percorrida por Geraldo, ainda não têm algo mais elementar: asfalto. São trechos onde a pavimentação, promessa certa nas campanhas eleitorais, acaba virando poeira logo depois.

Há uma semana, o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB-AL), prometeu a publicação dos dois editais para a duplicação da BR-381, no trecho que inclui a chamada “Rodovia da Morte”, até o fim de maio. Já na quinta-feira (11/04), o Consórcio Infraestrutura MG venceu leilão para administrar a BR-040 de BH a Juiz de Fora. Enquanto isso, segundo dados do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER-MG) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), 9,5% das rodovias federais que cortam o estado estão em leito natural, enquanto 17% das estaduais são estradas de chão.

Das que não têm asfalto, o percentual de vias que se encontram atualmente em pavimentação é de apenas 3,6% nas federais e de 9,5% entre as rodovias do estado, cuja malha viária sob responsabilidade do DER-MG é mais de quatro vezes maior que a do Dnit (veja arte na página ao lado).

Para mostrar a situação de muitas dessas rodovias de terra exposta, que trazem dificuldades e prejuízos desde regiões altamente urbanizadas e perto de Belo Horizonte até os municípios mais afastados, na divisa com a Bahia, a equipe de reportagem do Estado de Minas percorreu quase 900 quilômetros, em meio a poeira, buracos e muitos solavancos.



NA MG-430, CAMINHÕES CARREGADOS ENFRENTAM OBSTÁCULOS E AGRAVAM CONDIÇÃO DO PISO DE TERRA



CAMINHONEIRO GERALDO SILVA, DE 74 ANOS: “É PROMESSA E MAIS PROMESSA DE ASFALTAR A ESTRADA”

VEÍCULOS PESADOS, POEIRA E ATOLEIROS

Entre duas das maiores cidades do Centro-Oeste mineiro, Divinópolis (MG-050) e Pará de Minas (BR-262), a MG-430, ainda que importante para diversas atividades da região, tem 19 de seus 30 quilômetros em leito de terra. Um problema sobretudo na região de Igaratinga, onde olarias extraem argila do Rio São João para produzir tijolos e telhas que abastecem o mercado de construção civil regional.

As montanhas de argila e pilhas de madeira para queima nas fornalhas vão sendo alimentadas pelos caminhões que fazem também o escoamento dos tijolos. As viagens que eles fazem são difíceis mesmo no trecho urbano e pavimentado da MG-430, que já não é muito regular, com tráfego em pista simples, asfalto esburacado e sem acostamento. O movimento de veículos pesados de transporte de cargas é intenso e castiga ainda mais o pavimento, ladeado por mato alto que encobre a sinalização.

Assim que a cidade de Igaratinga some no retrovisor, o asfalto desaparece junto, restando até sumir totalmente e dar lugar ao limo pó da mesma terra usada para fabricar tijolos e telhas. Os solavancos e a trepidação do trecho de asfalto, onde ele existe, são ruins. Mas dão suporte quando os ocupantes dos veículos experimentam saltos e um chocalhar interminável no piso de terra. No rastro de cada automóvel fica uma nuvem densa de pó em suspensão, que por vezes tira completamente a visibilidade dos motoristas, trazendo ainda grande perigo de colisão.

Mesmo os grandes caminhões, pesados de argila e madeira, desaparecem nessa tempestade de poeira em pleno sertão mineiro, em meio à qual surgem de repente motociclistas, motoristas locais em carros e até uma valente Kombi de transporte escolar. Tudo isso disputando a via, estreita, delimitada pelo matagal alto das encostas.

Mais adiante, a ponte de concreto sobre o Rio São João aparece em escombros, partida ao meio e mergulhada nas águas escuras do leito. Não resistiu às chuvas intensas de 15 de janeiro de 2024, e desabou, interrompendo a ligação entre Igaratinga e Divinópolis. Um desvio foi improvisado com uma ponte de madeira e vigas de metal sobre uma cabeceira de sacos de areia e pedras, ancorado por um cabo de aço ligado a um dos pilares ainda íntegros da ponte que ruíu.



CABRETA TRAFEGAM SOBRE O IMPREVISTO
A 170 km de Belo Horizonte, o município de Rio São João tem 19 km de estrada de terra. A pavimentação é uma promessa antiga, mas que não chegou. O DER-MG prometeu a duplicação da BR-262 em 2017, mas o projeto para a pista asfáltica ficou parado. Em 2022, o DER-MG anunciou a licitação para a duplicação da BR-262, mas o processo licitatório não avançou. O município de Rio São João está esperando há mais de cinco anos por uma estrada asfáltica. O prefeito, Alexandre Gusmão, diz que a população está cansada de esperar. Ele diz que a população não consegue trabalhar porque a estrada não é asfaltada. Ele diz que a população não consegue estudar porque a estrada não é asfaltada. Ele diz que a população não consegue viver porque a estrada não é asfaltada.

LUCINE APARECE NO MEIO DA ESTRADA DE TERRA DO SERTÃO
Lucine Aparecida dos Santos, 68 anos, mora em uma fazenda em uma estrada de terra no sertão mineiro. Ela diz que a estrada não é asfaltada há muitos anos. Ela diz que a população não consegue trabalhar porque a estrada não é asfaltada. Ela diz que a população não consegue estudar porque a estrada não é asfaltada. Ela diz que a população não consegue viver porque a estrada não é asfaltada.

NA CERVEJA OU NA SICA, PROBLEMAS DE MANUTENÇÃO
A estrada de terra no sertão mineiro é um problema para a população. Ela diz que a estrada não é asfaltada há muitos anos. Ela diz que a população não consegue trabalhar porque a estrada não é asfaltada. Ela diz que a população não consegue estudar porque a estrada não é asfaltada. Ela diz que a população não consegue viver porque a estrada não é asfaltada.

PROBLEMA SEMPRE É O MESMO: A CERVEJA
O problema da estrada de terra no sertão mineiro é sempre o mesmo: a cerveja. Ela diz que a estrada não é asfaltada há muitos anos. Ela diz que a população não consegue trabalhar porque a estrada não é asfaltada. Ela diz que a população não consegue estudar porque a estrada não é asfaltada. Ela diz que a população não consegue viver porque a estrada não é asfaltada.

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

Seção: Gerais **Página:** 32 e 33