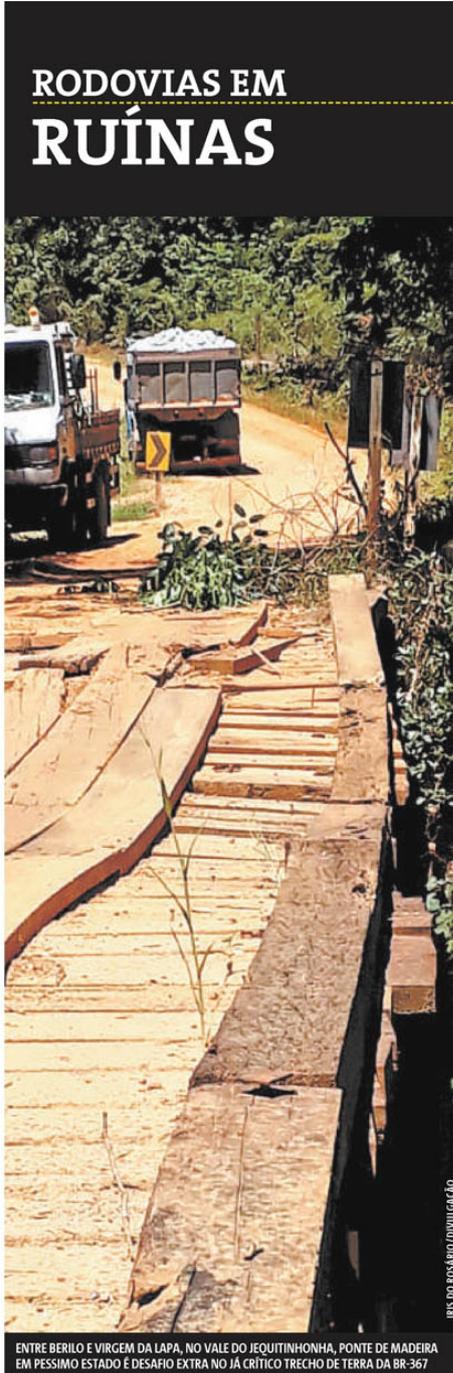


O alto custo das estradas ruins



**RODOVIAS EM  
RUÍNAS**

VIAS DEGRADADAS ENCARECEM PRODUTOS EM CIDADES MAIS DISTANTES DOS GRANDES CENTROS EM MG, ENGENSANDO A ECONOMIA E AFETANDO TRANSPORTADORES E CONSUMIDORES

# O ALTO PREÇO DE PÉSSIMAS ESTRADAS

(E QUEM PAGA CARO POR ELE)

LUIZ RIBEIRO

Populações que vivem longe dos grandes centros urbanos de Minas Gerais vêm pagando um preço alto pelas condições de transporte de que são reféns. E não se trata apenas do já pesado sofrimento de enfrentar estradas em péssimas condições, tomadas pela poeira na seca, por atoleiros na chuva e por buracos o ano inteiro, mas de custo financeiro real. "Acho que o preço das mercadorias aqui é pelo menos 20% mais alto, por causa da despesa a mais com o frete", calcula Wagner Raimundo de Souza, dono de um supermercado em Berilo, no Vale do Jequitinhonha.

A impressão do comerciante pode ser estendida a outros ramos da economia e a outros municípios que sofrem com a elevação dos preços de transporte devido às más condições de acesso. E demonstra que a péssima situação das estradas, que resulta inclusive em acidentes fatais, como mostrou série de reportagens do Estado de Minas, provoca também um gargalo para a economia, dificultando o comércio e onerando quem, ao fim, paga a conta: os consumidores.

Uma das principais causas do problema é a falta de investimentos em infraestrutura para melhoria das estradas, afirma o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais (Setcemg), Antônio Luís da Silva Júnior. "Há mais de 20 anos não temos nenhuma obra estruturante e de melhoria na nossa infraestrutura. A nossa realidade é de estradas ruins, sem segurança, sem estrutura adequada de armazenamento, sem locais adequados para descanso dos motoristas, e de embarcadores que não respeitam as leis vigentes no país", afirma.

Conforme mostrou o EM, a última edição da pesquisa CNT Rodovias, divulgada pela Confederação Nacional do Transporte no fim de 2023, mostra que as estradas em piores condições no território nacional estão em Minas Gerais, estado que tem a maior malha rodoviária do país. O presidente do Setcemg salienta que a situação crítica das rodovias tem impacto direto no setor

de logística e transporte de cargas, com reflexo em toda a cadeia produtiva.

"As condições de nossas estradas impactam, de certa forma, todo o transporte rodoviário do país. Interferem na produtividade, na segurança, no tempo de viagem, gerando custos com manutenção, e a necessidade de um maior número de veículos e motoristas para atender à demanda", avalia.

**INFLAÇÃO NA PISTA DA "RODOVIA DA MORTE"**

Antônio Luís da Silva Júnior salienta que a questão da violência no trânsito — exposta em série do EM que apontou as rodovias mais letais do estado — também tem consequências nos custos e no dinamismo do setor de transporte e logística. "Nos últimos anos, houve uma elevação de nossos custos impactados pelos preços dos combustíveis, de peças e sobremaneira pelos custos indiretos em função da insegurança jurídica e dos acidentes, que aumentam nas estradas ruins", descreve.

"Para ilustrar, os custos para se trafegar na BR-381 em direção a Governador Valadares (trecho que inclui a chamada "Rodovia da Morte") sofrem impactos de até 50%, em função da improdutividade e tempo de viagem", afirma o presidente do Sindicato das Empresas do Transporte de Cargas.

O representante do setor ressalta que o tempo gasto a mais nos deslocamentos de carretas e caminhões devido a deficiências na pista ou acidentes acaba onerando o serviço e afetando o desempenho financeiro das empresas. "No transporte de cargas, tempo é um recurso valioso e escasso, tanto na operação quanto na logística. Ele impacta diretamente a rentabilidade das empresas, em relação à produtividade e também ao bem-estar dos colaboradores", afirma.



ENTRE BERILO E VIRGEM DA LAPA, NO VALE DO JEQUITINHONHA, PONTE DE MADEIRA EM PÉSSIMO ESTADO É DESAFIO EXTRA NO JÁ CRÍTICO TRECHO DE TERRA DA BR-367

IBE DO RIBEIRO/DIVULGAÇÃO



Imagem de uma estrada em péssimo estado, com buracos e poeira, afetando o transporte de cargas.



de logística e transporte de cargas, com reflexo em toda a cadeia produtiva. "As condições de nossas estradas impactam, de certa forma, todo o transporte rodoviário do país. Interferem na produtividade, na segurança, no tempo de viagem, gerando custos com manutenção, e a necessidade de um maior número de veículos e motoristas para atender à demanda", avalia.

Antônio Luís da Silva Júnior salienta que a questão da violência no trânsito — exposta em série do EM que apontou as rodovias mais letais do estado — também tem consequências nos custos e no dinamismo do setor de transporte e logística. "Nos últimos anos, houve uma elevação de nossos custos impactados pelos preços dos combustíveis, de peças e sobremaneira pelos custos indiretos em função da insegurança jurídica e dos acidentes, que aumentam nas estradas ruins", descreve.

"Para ilustrar, os custos para se trafegar na BR-381 em direção a Governador Valadares (trecho que inclui a chamada "Rodovia da Morte") sofrem impactos de até 50%, em função da improdutividade e tempo de viagem", afirma o presidente do Sindicato das Empresas do Transporte de Cargas.



# QUEM PODE ~ menos PAGA mais



POPULAÇÃO DE MENOR PODER AQUISITIVO EM MUNICÍPIOS MAIS ISOLADOS É A QUE SOFRE MAIOR IMPACTO DA ALTA NOS CUSTOS DAS MERCADORIAS

O

LUIZ RIBEIRO

aumento do custo de vida em função do valor elevado do transporte atinge em peso municípios mais afastados, com população de baixa renda. Nesses lugares, o preço das mercadorias no comércio já sofre impacto da elevação do frete, devido à maior distância dos maiores centros urbanos, onde as mercadorias são produzidas. As más condições das estradas pioram a situação.

É o caso de Berilo, no Vale do Jequitinhonha, onde a economia sofre impacto da situação crítica da BR-367, que corta a região. Conforme mostrou reportagem do Estado de Minas, depois de anos de promessas, trechos da rodovia federal continuam sem pavimentação. Um deles é o percurso de 26 quilômetros entre Berilo e Virgem da Lapa.

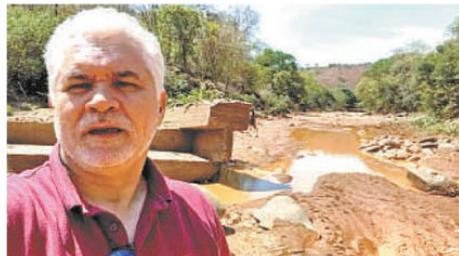
O trecho, além dos percalços da poeira (na época das chuvas), tem três pontes de madeira, igualmente em condições precárias, expondo motoristas de carros de passeio e de cargas ao perigo.

No mesmo segmento, veículos precisam passar dentro do leito do Córrego do Barbosa, porque a ponte que havia no local desabou há mais de 30 anos e nunca foi reconstruída.

## MAIS DE 200 KM PARA FUGIR DA ESTRADA DE TERRA

Dono de Supermercado em Berilo, o comerciante Wagner Raimundo de Souza afirma que caminhões que fazem o transporte de mercadorias adquiridas na Ceasa-MG, em Belo Horizonte, fazem um desvio de cerca de 210 quilômetros para evitar a estrada de terra ao levar produtos até a cidade do Vale do Jequitinhonha.

Nesse percurso, pegam a perigosa BR-381, de BH a Governador Valadares, de onde seguem pela BR-116 até Itaobim. Lá, pegam o trecho pavimentado (que se encontra cheio de buracos) do município até Araçuaí, entram pela LMG-676 e passam por Francisco Badaró para, finalmente, chegar a Berilo. Segundo ele, com isso a viagem da capital à cidade do Jequitinhonha chega a 690 quilômetros. Sem o "desvio", passando pelo "percurso normal" da BR-367, seriam 480 quilômetros.



**“Transportadoras evitam vir aqui, por causa da precariedade da estrada. Com isso, o comércio de Virgem da Lapa perde muito”**

●●●●

## JEFFERSON BRAZ ALVES BARROSO

Dono de uma loja de eletrodomésticos na cidade, da qual também é vice-prefeito, diante de ponte que ruíu e espera reconstrução há mais de 30 anos

O comerciante afirma que o aumento de preço em função das dificuldades do transporte afeta todos os produtos que comercializa, sobretudo, cereais como arroz e feijão e outros itens da cesta básica, como açúcar e óleo de soja, “por se tratar de produtos mais pesados”.

## PONTES DE MADEIRA E DESABASTECIMENTO

A professora aposentada Íris do Rosário Amaral Eleutério, moradora de Berilo, há anos lidera o Movimento Filhos do Vale, na luta pela pavimentação da BR-367 e por obras de concreto em substituição às velhas e precárias pontes da estrada.

Uma delas é a ponte sobre o Rio Araçuaí, situada na saída da cidade para Virgem da Lapa. Em setembro do ano passado, um motorista morreu depois que o caminhão que dirigia despencou de cima da travessia de madeira, caindo da altura de 12 metros no leito. Íris do Rosário afirma que a situação precária da estrutura contribuiu para a tragédia.

Após o desastre, a ponte de madeira passou por reforma. “Mas, daqui a uns tempos, vai estragar de novo”, diz Íris, cobrando a construção de uma travessia de concreto sobre o Rio Araçuaí.

A líder do Movimento Filhos do Vale disse que a situação do trecho não pavimentado da BR-367, acaba provocando falta de abastecimento no comércio de Berilo. “Devido às más condições da estrada de terra, os fornecedores não entregam produtos como roupas e sapatos na cidade”, afirma.

Ela argumenta que ainda por causa da “poeira e da lama” e da insegurança na travessia das pontes de madeira, moradores de comunidades rurais e de outros municípios evitam viajar para Berilo. “Com isso, o comércio também perde, pois fica sem ter para quem vender”, observa a professora aposentada.

Os prejuízos por conta das condições da BR-367 são sentidos também pelos comerciantes de Virgem da Lapa (na mesma região), como testemunha Jefferson Braz Alves Barroso, dono de uma loja de eletrodomésticos na cidade, da qual também é vice-prefeito. “Transportadoras evitam vir aqui, por causa da precariedade da estrada. Com isso, o comércio de Virgem da Lapa perde muito”, afirma.

Ele lembra que mesmo o trecho pavimentado da BR-367 entre Virgem da Lapa, Araçuaí, Itinga e Itaobim está muito danificado. “Entre Araçuaí e Itaobim, o asfalto praticamente acabou”, disse. “Turistas que viajam de Minas para as praias de Porto Seguro (BA) não querem mais passar por aqui. Linhas de ônibus que passavam também foram desativadas, devido à falta de condições da estrada. Com isso, as perdas são muito grandes, tanto para restaurantes e churrascarias quanto para o comércio em geral”, reclama.

## ATÉ O REMÉDIO CUSTA A CHEGAR

O vice-prefeito acrescenta que as dificuldades de acesso, principalmente em períodos de chuvas, impedem moradores de comunidades rurais de se deslocar até a sede do município para sacar pagamentos de aposentadorias e cuidar de outros afazeres. “As pessoas da zona rural têm dificuldades para ir à cidade até para fazer feira. Dessa forma, a economia do município fica para trás”, avalia o empresário e vice-prefeito.

A reclamação é reforçada por Clésio Kleber Prates Murta, dono de uma farmácia em Virgem da Lapa. “Com a dificuldade para passar pela estrada de terra, muita gente deixa de vir à cidade. E se as pessoas não vêm, deixam de comprar na loja, na farmácia ou na lanchonete”, declara Kleber, que afirma também perder vendas por causa do atraso na chegada de medicamentos. Foi o que ocorreu há pouco tempo, com o roubo de um carregamento que saiu de Belo Horizonte com destino ao Vale do Jequitinhonha e foi interceptado por ladrões na BR-116. ■

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

Seção: Gerais Página: 28, 29 e 30