



Explicações

# ‘Tenho vergonha’, diz responsável

por DER sobre condições das estradas mineiras



**Abandono.** Diretor geral do DER diz que peso de cargas é um problema, mas várias balanças estão desativadas

## Diretor geral do órgão culpa falta de recurso e admite ter feito pouco

■ RAFAEL ROCHA

Com 12 anos de experiência no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Robson Santana tem uma missão difícil: conseguir dar conta da manutenção na maior malha rodoviária do país, mas com o cofre não tão cheio e chuvas cada vez mais intensas. São 22 mil km de rodovias pavimentadas, 6.000 km de outras não pavimentadas e ainda 3.000 km de vias federais sob responsabilidade do Estado. O atual diretor geral do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem (DER) assume que o trabalho é espinhoso, mas diz que enfrenta os problemas. “Tenho vergonha. Estamos em 2022, com tanta tecnologia, e ainda tem situação desse tipo”, diz sobre as rodovias.

Após um ano em que pouco conseguiu fazer – ele mesmo assume –, a gestão atual entrou em 2022 com previsões positivas – e caixa abastecido. Uma generosa fatia oriunda da indenização

paga pela Vale devido ao rompimento da barragem em Brumadinho, em 2019, foi parar direto no orçamento do DER, carimbado para obras estruturais em estradas consideradas em situação crítica. Somadas as fatias do bolo, R\$ 700 milhões são para manutenção de estradas, e outros R\$ 300 milhões estão sendo separados para a construção de três pontes.

Não fosse o dinheiro que pingou no orçamento do departamento, a situação poderia ser ainda pior, já que os recursos do órgão vêm minguando há tempos. Em 2014, por exemplo, o orçamento do DER para manutenção em estradas era de R\$ 600 milhões. Em 2020 caiu para R\$ 200 milhões. “No ano passado a gente estava organizando a casa para receber o (dinheiro do) acordo da Vale, então a gente conseguiu dar ordem de início em 800 km de estradas, mas, desses, concluídos tem pouquíssimo”, revela Santana.

O tamanho colossal da malha viária mineira configura-se como um desafio. Espalham-se pelo interior não somente estradas ainda em terra batida, como também outras diversas, que foram asfaltadas há décadas e nunca mais receberam novamente o recapeamento necessário. “Muitas rodovias se encontram em situação precária, com buracos, erosões, rompimento de bueiros, problemas os mais diversos”, assume Santana.

O diretor se defende, no entanto, ao dizer que a situação é fruto também da falta de investimentos no DER nos últimos três governos. “Juntamente com o maior período chuvoso da história”, completa. Segundo um mapeamento do DER, Minas Gerais possui 4.000 km de rodovias em estado ruim ou péssimo.

## Prioridades

**Obras.** Na avaliação do diretor geral do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem (DER), Robson Santana, os trechos que precisam de intervenções prioritárias em Minas Gerais são:

1. De Pintópolis a Uruçuia
2. Ponte sobre o rio São Francisco
3. Terceira faixa na estrada de Varginha a Três Pontas
4. BR-367, ligação entre o Alto Jequitinhonha e o Sul da Bahia
5. MG-760, que conecta a Zona da Mata ao Vale do Aço
6. MG-105, que liga o Vale do Jequitinhonha ao Vale do Mucuri
7. Trecho entre Caeté e Barão de Cocais

Desse total, 800 km estão em obras, segundo o diretor geral. Outros 600 estão com licitações feitas ou em andamento. Para a maior parte, no entanto, o governo não tem nem previsão de quando será possível resolver o problema. Isso porque 1.600 km de estradas estão aguardando na fila do dinheiro. São obras que até possuem projetos concluídos, mas que ficam na gaveta esperando aparecer verba para execução. A situação é ainda pior para outros 1.000 km, para os quais ainda nem há projeto de engenharia.

Acabar com a imensidão de buracos nas estradas não parece ser algo a ser alcançado tão cedo. Ainda assim, conseguir sair da lógica fácil – e ineficaz – do tapa-buraco é um dos objetivos de Santana. “Tem que ser feito um trabalho regenerativo de recuperação e um pavimento novo, só que não temos recurso”, diz. Como o recapeamento é caro – custa, em média, de R\$ 500 mil a R\$ 600 mil por quilômetro –, o diretor do DER afirma que o único a ser feito é mandar tapar os buracos. “Não podemos virar as costas e não fazer nada, então temos que fazer o tapa-buraco, que sabemos que não vai funcionar porque vai chover e abrir de novo”, reconhece.

## Estado tenta reativar balanças nas estradas

○ Culpar as chuvas pelos danos nas rodovias também é injusto. O diretor geral do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem (DER), Robson Santana, alerta que o peso carregado por carretas com toneladas de materiais diminui bastante a vida útil do pavimento asfáltico.

“Não adianta eu fazer um trabalho de revitalização de um pavimento sem levar em consideração o tipo de carga que está passando ali”, explica. O Estado tem meios de evitar sobrecarga de peso nas estradas, mas as balanças que fazem esse controle estão desligadas. Uma das justificativas é que o custo de manutenção era muito alto – cerca de R\$ 84 milhões por ano –, e a escassez de verba em anos anteriores não permitia o custo.

A reportagem de O TEMPO flagrou balanças inativas, como uma na cidade de Rio Casca, completamente abandonada. A gestão atual diz que prepara um edital para retomada dos equipamentos de pesagem. A previsão é que os contratos estejam assinados em 40 dias.

A inflação e o aumento no custo de materiais são outros fatores que tiram o sono do diretor do DER. Algumas licitações estão tendo que ser refeitas, pois construtoras estão desistindo de obras já contratadas, alegando elevação no preços de itens importantes, como cimento e aço.

“Esse aumento de custos está sendo um problema, mas temos que enfrentar”, diz Santana. Foi assim na MG-402, uma obra muito aguardada no trecho que liga as cidades de Pintópolis e Uruçuia. “Demos a ordem de início em setembro, mas a empresa abandonou o contrato”, informa o diretor. (RR)

**Muitas rodovias se encontram em situação precária, com buracos, erosões, rompimento de bueiros**

Robson Santana  
diretor geral do DER