



Estradas mineiras pedem socorro

A temporada de chuvas do início de 2022 colocou as estradas de Minas Gerais em evidência. Buracos, deslizamentos de terra, estufamento de pistas, desabamentos de encostas e taludes, alagamentos e obras que nunca terminam evidenciaram problemas antigos. A falta de manutenção, os baixos investimentos e a infraestrutura antiga deixam flagrante a precariedade como que as rodovias mineiras são geridas.



Foto: Arquivo Pessoal



Anjo do Asfalto: 12 anos dedicados a salvar vidas

Geraldo Eugênio de Assis, é empresário e socorrista. É integrante dos Anjos do Asfalto há 12 anos e, atualmente, exerce a função de presidente do grupo

O Anjos do Asfalto é um grupo especializado em resgate às vítimas de acidentes rodoviários. Formado por socorristas, técnicos de enfermagem, enfermeiros e médicos, o grupo surgiu há mais de 16 anos pela necessidade de minimizar o sofrimento das vítimas de acidentes na BR-381. O foco do grupo está no trecho entre as cidades de João Monlevade e Belo Horizonte, devido a dificuldade de acesso do socorro oficial, realizado por equipes do Corpo de Bombeiros e do Samu. Em muitos casos, eles têm dificuldade em chegar nos locais dos acidentes devido à alta demanda. É importante lembrar que não substituímos o Samu ou bombeiros, nosso papel é dar apoio nas ocorrências e atender até a chegada deles.

Eu descobri o projeto Anjos do Asfalto graças ao trabalho que faço com a minha revista "Entrevistas, a voz da estrada". Uma vez, passando pela rodovia federal, vi a atuação deles. Gostei e apoiei o trabalho por um bom tempo. Depois, tive a chance de fazer o curso de primeiros socorros e acabei me apaixonando pelo trabalho. Como já fui caminhoneiro, já possuía o instinto e a vontade de ajudar vítimas de acidentes. Os Anjos do Asfalto de Minas Gerais são uma organização sem fins lucrativos que depende da ajuda de outras pessoas na continuidade de suas atividades.

Com a intensidade do trânsito na BR-381, nosso trabalho é muito baseado em ficarmos atentos ao chamado de populares. No meu caso, sou eu quem ajuda na sinalização dos locais do acidente, na condução dos veículos e reposição de material para os profissionais da área que atuam na ocorrência. E, por causa da minha atuação dentro do grupo, mudei muito minha forma de trafegar em rodovias. Percebi a importância de redobrar a atenção, pois um acidente pode mudar completamente sua vida.

“Nascemos da necessidade de minimizar o sofrimento das vítimas de acidentes na BR-381”

Hoje, o Anjos do Asfalto tem um papel extremamente importante. Muito mais do que cuidar da segurança de quem circula pelas estradas da região, buscamos minimizar o sofrimento de quem é vítima de acidente. Qualquer minuto é crucial para a vida de uma pessoa. Atualmente, vivemos um dos momentos mais tensos em nossa região, já que a BR-381 é uma das rodovias mais perigosas do país, chamada até de "Rodovia da Morte".

Mas, nossa atuação não se limita a acidentes rodoviários.

Vai muito além disso. Sempre que possível, nos disponibilizamos, mobilizamos e nos envolvemos em outras ações extrapolando os limites da BR-381.

Em 2019, auxiliamos nos resgates de animais na tragédia de Brumadinho, por exemplo. Além disso, arrecadamos e levamos 60 cilindros oxigênio para os hospitais de Manaus, em 2020, e distribuímos centenas de cestas básicas ao longo da pandemia. Também fomos ao socorro das vítimas da tragédia, causada pelas chuvas, na cidade de Santa Maria de Itabira, em janeiro de 2021. E, recentemente, nossa equipe teve a oportunidade de ajudar na busca dos desaparecidos na tragédia que assolou a cidade de Petrópolis, no Rio de Janeiro.

Temos a alegria de receber o apoio de muitas pessoas e empresas. Felizmente, também somos reconhecidos pelo nosso trabalho e dedicação. É importante destacar que os integrantes do Anjos do Asfalto fazem seu trabalho de maneira voluntária e incondicional. Somos uma organização que tem em seu cerne o espírito solidário.

Portanto, toda essa confiança em nós aumenta em muito a nossa responsabilidade. Dessa maneira, o que mais nos ajuda em nossa rotina é que as pessoas dirijam com atenção e cuidado. É lamentável quando percebemos que um acidente foi causado por imprudência e acaba levando a vida de alguém.

EDITORIAL

As intransitáveis estradas mineiras

Minas Gerais é o estado com o maior número de rodovias do país. Era para ser um orgulho para nós, povo tradicionalmente regionalista. Porém, apenas 30% dos mais de 15 mil quilômetros de estradas encontram-se em bom estado de conservação. O que explica a gigantesca quantidade de buracos, trechos longos sem acostamento, falta de asfalto, pistas simples sem sinalização ou curvas perigosas.

E olha que estamos falando apenas das rodovias federais! E você sabe porque elas estão nessas condições? Elas foram construídas na década de 1970, um grande investimento para a época, claro! Mas, depois disso, nunca mais elas viram a cara da modernização...

E, de lá pra cá, muita coisa mudou! A quantidade de veículos trafegando aumentou, bem como o peso das cargas transportadas. Ainda há outros fatores que contribuem para que as rodovias sejam pouco transitáveis: o conhecido peso da mão humana.

Mesmo nas rodovias que recebem cinco estrelinhas na avaliação de seus usuários, é possível notar que o mau uso das regiões no entorno delas gera preocupantes problemas. É o caso, por exemplo, das estradas que sofrem com erosão causada pelo desmatamento em encostas, construções não autorizadas às margens das vias, animais domésticos soltos nas pistas, entre outros motivos.

Certo é que, o progresso está cobrando seu preço. Os mineiros seguem esperando que ele seja pago logo. Mas, no caso de Minas Gerais e os muitos caminhos que atravessam seus mares de morros, o progresso já não cobra mais seu preço em ouro. Ele agora quer receber em asfalto!

Nesta edição do jornal DeFato Cidades Mineadoras, apresentamos a dura realidade das estradas que atravessam o estado e a luta das cidades da região na recuperação dessas importantes vias de acesso.

“O progresso já não cobra mais seu preço em ouro. Ele agora quer receber em asfalto!”

EXPEDIENTE

DeFato

Gerente Comercial
Rachel Furtado
rachel@defatoonline.com.br

Editores de Jornalismo
Fernando Silva
Tatiana Linhares

Redação
Cris Estrela
Gustavo Linhares
Luciano Vidal
Sara Zeferino
Victor Eduardo

Editorial
Tatiana Linhares

Fotos Capa
Entrevista: Arquivo Pessoal
Foto de Capa: Divulgação / DNIT

Gerente de Produção
Marina Colombo
opcc@defatoonline.com.br

Diagramação
Ponte Propaganda
gerencia@pontepropaganda.com.br

Gerente Financeiro
Cleise Martins
financeiro@defatoonline.com.br

Por que as estradas da região sofrem tanto com as chuvas?

Engenheiro ambiental itabirano fala sobre os riscos geológicos da região e o que fazer para evitar os transtornos causados por eles

Foto: Arquivo pessoal

O itabirano Adeilson Dias Duarte é engenheiro ambiental formado, com atuação ligada a documentação de regularização de empresas junto aos órgãos ambientais e vasto conhecimento técnico sobre terrenos em áreas de risco. Justamente por isso, ser um bom observador é algo que sempre fez diferença em seu ofício. Não a toa, ele soma 12 anos de experiência em deslizamento de encostas em área de mineração.

O Jornal DeFato Cidades Mineradoras conversou com Adeilson Dias para tentar entender melhor porque as estradas da região tem um registro tão alto de quedas de barreiras e o que pode ser feito para evitar esses tipo catástrofe natural. Confira!

O que significa quando dizemos que um terreno corre risco geológico?

O risco geológico corresponde à probabilidade de um acontecimento perigoso, associado a fenômenos geológicos que fazem parte do funcionamento normal do planeta Terra. Este tipo de risco natural pode ter impacto negativo na sociedade, causando danos humanos e/ou materiais. O conhecimento dos riscos geológicos contribui para o desenvolvimento de métodos de identificação de acontecimentos e para o estabelecimento de medidas de prevenção que permitem minimizar as consequências negativas. Sendo assim, o risco geológico no caso das estradas da região tem a ver com o risco à estabilidade do solo. Isso acontece quando ele é submetido a um fenômeno natural ou à ação do homem. Um grande volume de chuvas, por exemplo, por se acumular em determinado local, favorecer a infiltração das águas ao solo e provocar movimentação de terra.

Desde janeiro desse ano, o estado de Minas Gerais vem enfrentando sérios problemas com as condições das estradas, de modo geral. Alguns problemas ficaram mais evidenciados sobretudo em função do período chuvoso. Porém, esses são problemas antigos. Ao que você atribui questões como deslizamento de encostas e quedas de taludes tão constantes nos entornos dessas estradas?

Tem uma relação direta com a infraestrutura de base, ou seja, ao trabalho realizado antes da construção das estradas. Para ter uma boa estabilidade dos taludes, por exemplo, é necessário conhecer o tipo de solo do local, realizar um estudo das rochas residentes, avaliar o histórico de volume de precipitação do local e verificar o tipo de flora e fauna habitantes para poder determinar quais intervenções serão necessárias. Muitas vezes é preciso alocação de espécies endêmicas de fauna e flora prioritariamente, movimentação de terra, avaliação de altura de cada banco, inclinação, drenagem, escoramentos, entre outros.

“Uma equipe multidisciplinar é indispensável para um estudo amplo de viabilidade viária e de conservação das estradas e de todo meio ambiente envolvido no local.”

O período chuvoso acende sempre um sinal de alerta também para as quedas de barreiras e até de pedaços das pistas, bem como abertura de grandes buracos.



Adeilson Dias, engenheiro ambiental

Inclusive, recentemente, vimos estufamento de pistas como no trecho da BR-381, próximo à Nova Era. Porque esses fenômenos acontecem com estradas aparentemente bem conservadas?

Não é apenas o grande volume de chuvas que tem caído sobre nosso estado. O volume das chuvas, muitas vezes, está aliado a outros fatores como: má conservação das estradas em termos de manutenção da pista de rolamento e infraestrutura ao redor; bem como a falta de educação dos usuários da via que fazem da estrada seu depósito de resíduos lançado pelas janelas dos veículos. Esse dois fatores contribuem para que a drenagem das águas não seja efetiva, ocasionando acúmulo nas sarjetas que,

por sua vez, ao encontrarem barreiras, extravasam provocando infiltração e deslocando grandes volumes de terra. Isso gera os buracos e as quedas de pedaços das pistas.

Do ponto de vista técnico há ações que possam ser feitas no intuito de prevenir esse tipo de problema?

Sim, nada é impossível para a engenharia, basta ter recursos e vontade política. Posso dizer que uma equipe multidisciplinar, composta por geólogos, engenheiros agrimensores, engenheiros civis, engenheiros ambientais e biólogos é indispensável para um estudo amplo de viabilidade viária e de conservação das estradas e de todo meio ambiente envolvido no local. Isto se aplica

a todas as fases da estrada desde o projeto até a construção e a manutenção.

O quanto a conservação dos terrenos que ficam às margens das rodovias é importante para que problemas futuros sejam previstos e até mesmo evitados?

É extremamente importante para evitar situações tais quais vem ocorrendo. Manutenção periódica é a solução. Pra isto, a melhor solução encontrada até o momento é a privatização das estradas, assim a concessionária responsável fará todas as manutenções necessárias e os usuários ao pagarem para usá-las terão a quem recorrer de maneira efetiva.

Nova Era e BR-381, uma novela à espera de final feliz

Desvio de trecho interditado da rodovia federal precisou de suporte da prefeitura para ser liberado

No dia 3 de fevereiro, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) deu uma notícia que encheu os motoristas que transitam pela BR-381 de esperanças: ele antecipou o cronograma de serviços e concluiu a construção emergencial do desvio no km 321, da rodovia federal. O trecho estava com o tráfego de veículos interrompido desde que fortes chuvas causaram deslocamentos de terra no talude e estufamento de pista, no dia 14 de janeiro.

Porém, a boa notícia só foi possível após muita polêmica e reclamação por parte de prefeitos das cidades da região e usuários da via. O DNIT explicou que estudos tecnológicos foram feitos pelos técnicos do departamento a fim de definir a solução mais rápida e eficaz para liberação do trânsito. “Foi elaborado um plano para implantação de desvio pavimentado no local, utilizando um volume considerável de material pétreo”, esclareceu o órgão por meio de publicação em seu site.

Devido a novas pancadas de chuva na região, no início do mês de fevereiro, o trecho de 200 metros que corresponde ao desvio, ainda sem asfalto, se tornou um perigo para os motoristas. Com diversos atoleiros e muita lama, precisou ter o trânsito controlado para evitar acidentes. Muitos motoristas chegaram a fazer uso do trecho, ainda que não estivesse liberado oficialmente e fosse considerado perigoso pelo DNIT.

“O desvio foi criado de maneira emergencial devido ao grande volume de veículos pesados que circulam nesse trecho da rodovia federal. Assim, o DNIT decidiu abrir o desvio



Vista aérea da encosta que desabou, forçando a base da pista e causando o estufamento

apenas com piso construído com pedras e escória siderúrgica. Entretanto, com a chuva forte, o serviço não resistiu ao tráfego pesado”, informou.

“Os comerciantes de Nova Era já vinham sofrendo por causa da enchente de janeiro e a interrupção da estrada piorou a situação.”

Intervenção de Nova Era

A Prefeitura de Nova Era, para otimizar o trabalho do DNIT e liberar o uso do desvio, ajudou o departamento na construção, feito em pista simples. Máquinas e trabalhadores novaerenses foram mandados para dar suporte nas obras. Mas, agora, a cidade aguarda um rápido retorno do DNIT no

que diz respeito as obras de reparo definitivo do trecho interditado, já que isso vem trazendo sérios transtornos para o município.

A construção do desvio, apesar de ajudar a resolver problemas de logística, escoamento de produção e retomada da atividade econômica dos pontos de comércio e serviços afetados, ainda é apenas um paliativo.

“A Prefeitura de Nova Era tentou acelerar ao máximo a liberação da obra porque muitos comerciantes da cidade estava enfrentando com problemas de fornecimento. Eles já vinham sofrendo por causa da enchente de janeiro e a interrupção da estrada piorou a situação”, detalha o prefeito da cidade Txai Costa.

“A liberação é de muito interesse para toda a região, porque ajuda a destravar a locomoção de quem usa a rodovia para chegar à capital, e também a economia de Nova Era que depende dela para se movimentar”, conclui.



Obras de liberação do desvio, construído ao lado do trecho interditado



Motorista tentando realizar a travessia do trecho antes da liberação do desvio

Foto: Divulgação / DNIT

Foto: Divulgação / DNIT

Foto: Divulgação / DNIT

Obras na BR-381: transtorno, protestos e filas quilométricas

DNIT comanda uma obra paliativa para melhorar o escoamento de água em trecho próximo à Belo Horizonte

Foto: Divulgação / DNIT

Na manhã do dia 8 de fevereiro desse ano, diversos moradores do entorno da BR-381, próximo ao posto de combustíveis conhecido como Posto 13, realizaram dois protestos contra obras que vem sendo realizadas no local. Segundo os manifestantes, além de deixar o trânsito lento, o serviço está causando inundações nas residências.

Apesar das obras acontecerem na altura com km 452 da rodovia federal, localizado nos limites do município de Sabará, o transtorno causado pelas intervenções também é sentido no trânsito de algumas das principais avenidas da capital mineira, como a Cristiano Machado e a Antônio Carlos. Com saídas ligadas ao Anel Rodovi-

ário de Belo Horizonte, essas vias têm sido flagradas com enormes filas de carros.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) informou, em nota enviada ao grupo DeFato, que o problema no trecho exige a implementação de uma galeria de água fluvial maior com o objetivo de aumentar a capacidade de vazão sob a pista. "A rodovia BR-381/MG e seus equipamentos de drenagem são da década de 50, mas resistiam bem. O crescimento urbano desordenado no entorno dos corredores rodoviários, no caso concreto de Sabará, ocasiona maior demanda aos dispositivos implantados na rodovia, seja pela redução de infiltração de água no solo, seja pela pavimentação



Sem a intervenção do DNIT, a água da chuva invade a pista e forma alagamentos

de vias municipais com canalização de córregos, seja pela construção das edificações. Associado a isto, ligações clandestinas de esgoto submetem os dispositivos de concreto (manilhas) a processo de desgaste para o

qual não foram dimensionados", afirmou o DNIT.

O órgão disse que este conjunto de fatores causou "danos irreparáveis ao bueiro da rodovia" e o volume de água neste período de chuvas resultou em pressão

no sistema estradal, que não suportou. Por fim, o DNIT afirmou que está em processo de contratação emergencial para a execução da obra de implantação de uma nova galeria de água fluvial nesse trecho da BR-381.



ADEUS LAMA, POEIRA E BURACOS.

CONCEIÇÃO E SERRO AGORA LIGADOS PELO CONFORTO E A SEGURANÇA DO ASFALTO.

Valeu a pena esperar. Uma obra tão sonhada por todos virou realidade. Através de convênio firmado entre a Anglo American e o Governo Estadual, os 26,5 quilômetros entre Conceição do Mato Dentro e Serro estão recebendo pavimentação asfáltica. Assim, moradores das duas cidades passam a contar com uma via mais segura e confortável, reduzindo riscos e os tempos de percurso.

Por outro lado, o asfaltamento desse último trecho da Estrada Real traz reflexos positivos para os circuitos da Serra do Cipó e dos Diamantes, impulsionando o turismo da região. O trecho com asfalto é ainda uma porta aberta para novos empreendimentos, empregos e oportunidades, integrando-se à ligação já existente entre Conceição e a Serra do Cipó. Essa vitória é de todos nós.





Conceição
DO MATO DENTRO
PREFEITURA MUNICIPAL • 2021-2024
JUNTOS POR UM NOVO TEMPO

Ponte Torta: um dos trechos mais perigosos da “Rodovia da Morte”

Localizada próximo a João Monlevade, esse trecho de BR-381 é palco de diversas tragédias

Foto: Internautas

Conhecido como Ponte Torta, esse trecho da BR-381, localizado entre as cidades de Bela Vista de Minas e João Monlevade, tem sido palco de diversas tragédias. Desde agosto de 2020, ao menos três grandes acidentes chocaram os motoristas que circulam pelo local. Ainda assim, a ponte só tem previsão de receber obras de duplicação, correção de traçado e melhorias de segurança a partir de 2023.

As curvas fortes, bem como as subidas e decidas que dão acesso à ponte, são as principais protagonistas nos últimos acidentes registrados no local. Além disso, a alta velocidade com que os motoristas dirigem no trecho também é tida como causa de acidentes constantes.

Histórico chocante

Em agosto de 2020, um caminhão carregado de madeira caiu da Ponte Torta, de uma altura de 20 metros.

Dentro do veículo estavam três irmãos. Na época, o Corpo de Bombeiros explicou que o acidente aconteceu depois do motorista perder o controle do caminhão que estava muito pesado e se deslocando muito rápido.

Pouco tempo depois, no dia 4 de dezembro do mesmo ano, o trecho voltou a figurar nos noticiários depois que um ônibus de turismo caiu da Ponte Torta. Segundo informações confirmadas no inquérito que investiga o acidente, o motorista não conseguiu subir durante o trajeto na rodovia, voltou de ré sobre a ponte e acabou caindo em uma ribanceira de 23 metros de altura.

Na ocasião, dos 48 passageiros (incluindo crianças) que estavam no ônibus, 19 morreram e mais 20 ficaram feridas. O veículo, que havia saído de Alagoas com destino à São Paulo, ficou destruído. As investigações são conduzidas pela Polícia Civil mineira.



Ônibus que caiu da Ponte Torta, minutos após o acidente.

Um terceiro acidente, em dia 13 de janeiro 2021, vitimou quatro pessoas que estavam em um caminhão despencou da ponte e caiu dentro do Rio Piracicaba. As operações para o resgate dos corpos das vítimas e remoção do caminhão duraram quatro dias. O veículo foi encontrado pelos bombeiros submerso há cerca de vinte metros de profundidade.

Solidariedade

Em meio aos muito acidentes que acontecem no local, Sêu João Raimundo Fernandes, que reside praticamente debaixo da Ponte Torta, se tornou um exemplo de solidariedade. A “Chácara dos Arcanjos”, como batizou sua residência, se transformou em uma referência para socorristas e vítimas de acidentes.

Sempre solícito, Sêu João abre as portas de casa e fornece ponto de apoio, alimentação, telefone internet wi-fi, e o principal, acolhimento e conforto. “Eu faço o que tem que ser feito, nada além disso. No acidente envolvendo o ônibus, eu o vi cair da ponte, não dava para acreditar. Minutos depois um monte de passageiros veio em minha direção, ensanguentado, gritando por socorro e desesperado. Minha chácara então virou a casa deles. É o mínimo que poderia fazer”, relembra.

Conhecedor da região, Sêu João acredita que os acidentes continuarão acontecendo. “A ponte não é projetada para

tanto peso de veículos que transitam na rodovia diariamente, além de ter bastante tempo desde a construção”, finaliza.

Foto: Luciano Vidal / DeFato Online



Sêu João presenciou diversos acidentes na Ponte Torta

Foto: Divulgação / Sevor



Sevor em momento de treinamento nas ruas de João Monlevade

Voluntariado que salva vidas

O Serviço Voluntário de Resgate (Sevor), sediado em João Monlevade, tem mais de 20 anos de estrada no apoio às vítimas de acidentes. Nascido de um grupo de escoteiros, hoje o grupo conta com sede própria, equipe estruturada, equipamentos para primeiros socorros aprimorados, motolâncias, ambulâncias e veículos de pronto atendimento.

Durante o acidente com o ônibus, na Ponte Torta, a equipe do Sevor atuou com 27 voluntários em campo, três na Central e cinco no hospital. O secretário do Sevor, Renato Carvalho, conta que a credibilidade do trabalho dos voluntários lhes valeu um reconhecimento como serviço credenciado pelo Corpo de Bombeiros para sua atuação. “Isto evidencia que estamos preparados para atender toda a população, hoje e sempre”, enfatiza.

Ouro Preto: cidade luta há anos por melhorias na BR-356

Além do pedido constante de duplicação da rodovia federal, o município também sofre com outras vias em maus estados

Foto: Reprodução / Internet

Ouro Preto está entre as cidades mineiras que vem sofrendo com o período chuvoso que se iniciou em janeiro de 2022. Entre os muitos problemas enfrentados pelos moradores da cidade estão as estradas que dão acesso à cidade, como a rodovia federal BR-356. Recentemente, um desnível surgiu na estrada e interditou parte uma das vias, na altura do km 90. O trecho, muito próximo a uma curva, agora só está transitável com uma faixa para ambos os sentidos.

Por meio de nota emitida à imprensa, a Prefeitura de Ouro Preto informou as medidas tomadas pelo município. “A depressão na rodovia dos Inconfidentes, como é chamada a BR-356, foi sinalizada a Ourotran, empresa res-

ponsável pelo trânsito da cidade, e comunicada ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Trânsito (DNIT) para que o devido reparo seja feito o mais breve possível. Em situações que a responsabilidade não cabe ao município, estamos dando os devidos encaminhamentos para que as providências sejam tomadas”, diz a nota.

Histórico

Um dos pedidos mais recorrentes das comunidades de Ouro Preto é a melhoria da BR-356. Uma briga antiga entre o Executivo local e os órgãos responsáveis é a volta dos radares e redutores de velocidade em pontos primordiais da rodovia. Por isso, o prefeito Angelo Oswaldo se reuniu com secretários e represen-



Desnível em lugar perigoso aumenta risco de acidentes na BR-356

tantes do DNIT, em 2021, para alinhar ações e sanar essas demandas.

A reunião aconteceu em junho. Na época, Angelo Oswaldo enfatizou o grande número de acidentes na estrada. “A Rodovia dos Inconfidentes, em Ouro Preto, tem trechos com um índice

elevado de acidentes e estamos lutando com o DNIT para a volta dos radares. Assim, estamos estudando quais são as medidas que podem ser tomadas para que esses trechos viários tenham mais segurança para os pedestres de Ouro Preto e dos distritos”.

Outra vias interrompidas

Além de Ouro Preto, outras cidades da região seguem enfrentando dificuldades com estradas interditadas. A MG-129, que liga as cidades de Ouro Preto e Ouro Branco, está fechada por causa de um deslizamento de talude e rompimento de pista. O local da interrupção fica próximo ao radar existente há alguns metros da saída de Ouro Preto, na estrada que dá acesso ao trevo do distrito de Lavras Novas. Da mesma forma, há uma interrupção na AMG-1730, entre Ouro Preto a Mariana, na ponte sobre a linha férrea, próximo de uma das entradas para o bairro Liberdade.

A BR-356 também está causando transtornos para quem precisa chegar a Itabirito, já que há dois pontos de trânsito interrompido. O primeiro no km 450 e o segundo no km 38, após Itabirito, na região da Lagoa das Codornas. Por fim, na MG-262, usada para quem precisa se dirigir a Ponte Nova, o ponto de interdição está na altura da entrada para o distrito marianense de Furquim, devido a rompimento da via causado por deslizamento.

Ilhados

Em janeiro de 2022, os moradores do distrito de Rodrigo Silva, em Ouro Preto, ficaram isolados devido a três grandes deslizamentos de terra, sendo dois na BR-356 e o outro próximo a empresa Bemil. Além disso, o acesso do local para Bocaina (outro distrito de Ouro Preto) também teve um terceiro deslizamento tornando insegura a passagem de veículos.

Os moradores alegam que a intervenção nas estradas do distrito é uma demanda antiga da comunidade, que nunca foi atendida pela prefeitura. Os residentes usaram as redes sociais para divulgar as imagens das estradas e pedir resoluções urgentes.

Segundo o secretário de Obras de Ouro Preto, Antônio Simões, a estrada tem problemas específicos e sua melhoria está dentro de um projeto em andamento. “Já foi feito o levantamento topográfico e a sondagem. Já estamos em fase de projeto. Inclusive, na sondagem nós descobrimos que essa estrada nunca fica parada, porque tem uma mina d’água a cinco metros de profundidade aí. Então, vamos fazer a obra agora de forma que seja duradora”, disse.

Foto: Gabriela Bohrer / Instagram



Estrada que dá acesso ao distrito Rodrigo Silva

Novas perspectivas com a chegada do asfalto

Sonho antigo dos moradores de Conceição do Mato Dentro, estradas rurais recebem programa de pavimentação

Foto: Divulgação / Prefeitura CMD

No início do mês de fevereiro, atendendo a um apelo da população rural de Conceição do Mato Dentro, a prefeitura da cidade anunciou um programa de pavimentação das estradas que ligam a sede do município aos distritos. Assim, os moradores das comunidades de Córregos, Itacolomi, Tabuleiro, Tapera, Três Barras e Santo Antônio do Cruzeiro contarão com rodovias asfaltadas.

De acordo com informações da prefeitura, ao todo, serão mais de 50 km de asfaltamento. A intenção é oferecer melhores acessos, garantindo mais segurança para quem transita pelas vias rurais. Além disso, o Executivo local acredita que a ação ajudará a fomentar a economia, trará mais qualidade à saúde e educação e, ainda, movimentará o turismo de base comunitária.



Obras da estrada do Serro já estão em fase final

Serro

O programa de pavimentação é um reflexo das obras que contemplaram o asfaltamento da estrada que liga Conceição do Mato Dentro ao Serro. Pedido antigo, essa obra virou realidade depois do convênio firmado entre a Anglo American e o Governo Estadual. Dessa maneira, os 26,5 quilômetros entre as duas cidades estão em fase final de pavimentação asfáltica. Dessa maneira, os moradores e pessoas que trafegam pela estrada passam a contar com uma via mais segura e confortável, reduzindo riscos e os tempos de percurso.

Ainda se espera que outros benefícios também surjam com o asfaltamento, como por exemplo o impulsionamento que o turismo na região. Tanto o Serro quanto Conceição do Mato Dentro integram os circuitos da Estrada Real, da Serra do Cipó e dos Diamantes. Sendo assim, os municípios voltam a ter portas abertas para novos empreendimentos, capacidade de geração de empregos e melhor fluxo de renda.

**Asfaltamento em
Conceição do Mato Dentro**

3,82 Km
De Conceição até Três Barras

12,24 Km
De Conceição até Córregos

9,22 Km
De Córregos até Tapera

9 Km
De Tapera até
Santo Antônio do Cruzeiro

8,32 Km
De Conceição até Tabuleiro

8,8 Km
De Conceição até Itacolomi

CÂMARA MUNICIPAL DE ITABIRA

COM PROMISSO COM O SEU DINHEIRO

Nos últimos 12 meses, o Legislativo realizou um trabalho sério para o cidadão itabirano. Com **transparência e economia**, a Câmara devolveu **R\$ 1.701.832,62** para a Prefeitura. Os recursos voltam para o orçamento do Município e poderão ser investidos em áreas como **saúde e educação**.

Uma mão dá, outra recebe. O cidadão itabirano recebe o seu dinheiro de volta. O dinheiro que a Câmara Municipal de Itabira recebeu da Prefeitura de Itabira, em 2021, foi de R\$ 1.701.832,62. Este valor será investido em obras e serviços de interesse da comunidade. Itabira, 10 de Janeiro de 2022. Presidente Honorário: Alexandre

[@camaraditabiraoficial](#) [@camaramunicipaldeitabira](#)
[Itabira.com.mg.gov.br](#)

CÂMARA DE ITABIRA
Por Itabira, com Itabira

Belvedere
BAIRRO

VIVA a essência DE CONCEIÇÃO.

SUCESSO DE VENDAS



Lotes de
300 m² a 700 m²



Obras em
andamento

**ENTRADA
FACILITADA**

**FINANCIAMENTO
PRÓPRIO**



PRAÇA DE ENCONTRO
QUATI



PRAÇA DE ESPORTE
LOBO-GUARÁ



PRAÇA INFANTIL
TAMANDUÁ-MIRIM



A LOCALIZAÇÃO MAIS NOBRE DA CIDADE: A 3 MIN. DO CENTRO E ÀS MARGENS DA MG-010.

Realização e
Desenvolvimento:



Gestão do
Empreendimento:



Gestão Comercial e Vendas:



31 99963-5039

SIGA @construirloteamentos

| bairrobeldedere.com.br

Chuvas em Minas causam interdições e fecham estradas

DER-MG já atendeu mais de 700 ocorrências causadas pelas chuvas nas rodovias estaduais em 2022

Foto: Divulgação / DNIT

O longo período chuvoso em Minas Gerais tem durado mais tempo que o previsto pelos meteorologistas. Uma das consequências das chuvas no estado são as centenas de estradas interditadas parcial ou totalmente. Há mais de 20 dias, desde as chuvas intensas de janeiro, as rodovias federais (BR-381 e BR-262) que ligam Belo Horizonte a Vitória (ES) seguem ameaçadas de interrupções devido a desabamentos progressivos. Alguns deles nem sequer foram sinalizados.

Além disso, os danos também atingiram centenas de rodovias estaduais que levaram o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG) a atender pelo menos 704 ocorrências. Desse total, 263 já foram totalmente resolvidas, 147 parcialmente solucionadas e 294 aguardam obras definitivas. Os problemas envolvem o excesso de água infiltrado nos terrenos; quedas de barreiras; erosões de pistas, aterros e taludes; e danos em pontes e pavimentos.

“Desde meados de dezembro, quando iniciou o período chuvoso, as equipes do DER-MG trabalham em regime de plantão. Nossas equipes atuam juntamente a Defesa Civil e a Polícia Militar Rodoviária e temos conseguido dar uma resposta rápida para a população”, declarou o diretor-geral do DER-MG, Robson Santana.

Das 40 regionais do DER espalhadas no estado, as de Janaúba, Salinas; Jequitinhonha; Patos de Minas; Ponte Nova; e Coronel Fabriciano são as que lidam com os

problemas mais graves e demandam mais das equipes nos trabalhos de recuperação da malha rodoviária.

Demora a resolução

Entre as estradas que demandam mais tempo de reparo está a MGC-354. Na altura do km 153, entre Patos de Minas e Presidente Olegário, ocorreram dois rompimentos de aterro e a pista ficou interditada. Após levantamento topográfico, foi iniciada a construção de passagem provisória, onde as equipes ainda trabalham. Na mesma região, no trecho que liga Carmo do Paranaíba ao distrito de Quintinos, na LMG-743, o tráfego foi interrompido depois que uma cratera se abriu fazendo com que o asfalto cedesse completamente.

Em Abre Campo, no Vale do Aço, a cada dia a situação está mais complicada no Km 9 da BR-262. Interrompido desde 24 de janeiro, o trecho não tem previsão de liberação. O asfalto está deformado por uma extensão de quase 200 metros. Conforme informado pelo DNIT, os serviços de sondagens e monitoramento estão paralisados porque o maciço continua avançado.

Com esse trecho interditado, motoristas de ônibus e caminhões usam rotas alternativas que já tem sete trechos com novas ameaças de interrupção. Alguns chegaram a ser sinalizados, sobretudo em São Domingos do Prata e Rio Casca. Além dos novos desabamentos de rochas e lama, os antigos seguem caindo e soterrando as sinalizações providenciadas pelo departamento.



Buraco aberto na BR-262, em Rio Casca, interditada meia pista.

Foto: Divulgação / DNIT



Uma ambulância trafegava pela LMG-743 no momento em que a pista cedeu.

Foto: Divulgação / DNIT

O pior deslizamento fica no km 150, pouco antes da ponte sobre o Rio Doce e no limite entre São Domingos do Prata e Rio Casca. De um monte rochoso de mais de 90 metros, uma água constante mina por vários pontos como se fossem cascatas, minando lama e detritos. As pedras e a lama estão acumuladas entre a drenagem da rodovia e o acostamento formando uma camada de mais de dois palmos que avança na direção da pista enquanto recebe mais partes da encosta que vai desabando.



Deformação que causou a interdição da BR-262, em Abre Campo



BOMBOU NA WEB / 2022

www.defatoonline.com.br

Foto: Reprodução



Multa indevida

Uma autuação de trânsito chamou a atenção dos itabiranos: o motorista de um VW/Nova Saveiro foi multado por dirigir com a viseira do capacete levantada. Após o erro ganhar repercussão a partir de uma matéria do portal DeFato, a Superintendência de Transporte e Trânsito (Transita) pediu desculpas pelo ocorrido. De acordo com o órgão municipal, assim que tiveram “conhecimento desta autuação, entramos em contato com o proprietário do veículo para, primeiro, pedir desculpas, e, em seguida, informar o procedimento que iríamos adotar para cancelamento da autuação”.

Foto: Arquivo pessoal



A força do taekwondo itabirano

No dia 20 de fevereiro, os três representantes itabiranos no Grand Slam de Taekwondo, disputado em Fortaleza, voltaram da disputa com grandes resultados. Ao todo, Welton Pinho, Davi Vinícius e Pedro Sena faturaram seis medalhas, sendo duas de ouro, duas de prata e outras duas de bronze. Pedro foi o primeiro entre os mineiros a conquistar uma medalha nesta que é uma das principais competições da modalidade no país. Com os resultados, ele poderá representar a seleção brasileira nos Campeonatos Mundiais da Bulgária e da Coreia.

Foto: Arquivo pessoal



Ajuda nas redes sociais

No início do mês de fevereiro, o jovem itabirano Carlos Eduardo Souza Motta Dias, o Cadu, de 22 anos, usou seu perfil no Instagram para buscar ajuda de especialistas na área médica. Ele travava uma luta para realizar um tratamento na perna esquerda, afetada após uma queda de 12 metros de uma escada. Cadu vinha tendo dificuldades de encontrar o antibiótico Amicacina, em escassez no estado, para tratar uma bactéria. Ficar sem usá-lo poderia causar a amputação de sua perna. Após entrevista no portal DeFato, ele não só encontrou especialistas que ofereceram outras alternativas de tratamentos, como conseguiu acesso ao antibiótico, porém optou pela amputação. “E eu iria precisar de uma prótese de fêmur que dura apenas 5 anos, depois tem uma outra que dura mais cinco anos. Aí acabou, não tem mais o que fazer, só amputar”, relata

Engenheiro ambiental alerta

Em janeiro deste ano, ao circular pela rua Prefeito Virgílio Quintão, no bairro Cônego Guilhermino, em Itabira, o engenheiro ambiental Adelson Dias notou que as árvores de um barranco estavam com os galhos muito debruçados sob a pista. Com experiência em deslizamento de encostas em área de mineração há 12 anos, ele alertou para o risco da encosta ceder. “O desabamento pode acontecer de uma hora para a outra. É visível que a encosta está cedendo e que uma hora aqui-lo pode piorar. A rua deveria estar fechada para garantir a segurança da população”, disse.

Foto: Arquivo pessoal



Itabirana aprovada em escola americana

Ana Vitoria Nunes Pereira, de 15 anos, foi aprovada para estudar na Academy of the Holy Family, uma escola católica em Connecticut, Estados Unidos. Por isso, busca ajuda para realizar seu sonho. A adolescente criou uma vaquinha online para arrecadar os valores necessários. “Eu preciso de R\$ 60 mil. Minha família não consegue arcar com as minhas despesas. Esse valor cobre todos os gastos e os estudos por três anos. Quem estiver interessado em ajudar, pode entrar em contato pelo telefone para contato é (31) 98722-1031 ou fazer doações no pix anavitorianunes876@gmail.com.

Foto: Arquivo pessoal



NOTÍCIAS DA MINERAÇÃO

Foto: Reprodução / Facebook



Funcionário morre dentro da área da Vale

O funcionário da Mineradora Vale, Douglas Maycon Nonato da Cruz, de 33 anos, faleceu no dia 7 de fevereiro, em um acidente de trabalho na Mina Conceição, em Itabira. O Corpo de Bombeiros e o Samu chegaram a serem acionados pela empresa, mas as equipes não conseguiram salvar a vida do trabalhador, que caiu e afundou em um tanque de rejeito de minério da usina I. Ele exercia a função de operador de equipamentos e instalações e estava na empresa há cerca de quatro anos. Douglas deixou esposa e dois filhos. As causas do acidente estão sendo apuradas.

Foto: Arquivo DeFato



Barão de Cocais cobra R\$ 2 bilhões da Vale

O prefeito Décio Geraldo dos Santos (PSB), em entrevista exclusiva ao portal DeFato, falou sobre como o município convive com graves situações ambientais. A Barragem Sul Superior, na mina de Gongo Soco, mantém-se continuamente no nível 3 (o limite máximo de possibilidade de rompimento). Quinhentas pessoas - que viviam nas imediações - foram removidas de suas casas, em fevereiro de 2019. Por tudo isso, a Prefeitura cobra uma reparação da mineradora Vale na Justiça. "O teto máximo estipulado pela juíza foi de 2 bilhões. Sinceramente, eu acho uma mixaria, pois praticamente riscaram (do mapa) os nossos quatro distritos historicamente mais importantes", lamenta o chefe do Executivo cocaiense.

Brumadinho: relator inocenta Vale

A desembargadora Paula Oliveira Cantelli, da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de Minas Gerais, pediu vistas do processo que julga o recurso da Vale contra o pagamento de indenização de R\$ 1 milhão por dano moral para cada trabalhador morto no rompimento da Barragem do Córrego do Feijão, em Brumadinho, há três anos. No único voto emitido, do relator, desembargador Paulo Chaves Corrêa Filho, a Vale foi inocentada. Em seu voto, a desembargadora Paula Oliveira Cantelli, disse que divergia do relator e pediu vistas.

Foto: Divulgação / CBMMG



Morre o sindicalista que fez a Vale parar

Na manhã de 15 de fevereiro, faleceu o ex-presidente do Sindicato Metabase Milton José Martins Bueno. O líder sindical fez história à frente da entidade, que presidiu entre 1987 a 1997. Foi sob seu comando que os trabalhadores da Vale, então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), paralisaram todos os setores produtivos da empresa, em 1989. Milton Bueno era natural de Nova Era, onde ainda residia. Segundo informações dos familiares, ele sofreu uma queda e teve que passar por uma cirurgia. Ainda no hospital, ele sofreu uma embolia e ficou internado na UTI do Hospital Margarida, em João Monlevade, mas não resistiu.

Foto: Reprodução / Redes Sociais

