

“ANTES COM A LAMA ERA DIFÍCIL”: AS TRANSFORMAÇÕES DA LMG-760 NO ÂMBITO SOCIOAMBIENTAL DECORRENTES DE SUA PAVIMENTAÇÃO

“BEFORE WITH THE MUD IT WAS DIFFICULT”: THE TRANSFORMATIONS OF THE LMG-760 IN THE SOCIAL AND ENVIRONMENTAL SCOPE ARISING FROM ITS PAVING

“ANTES CON LODO ERA DIFÍCIL”: LAS TRANSFORMACIONES DEL LMG-760 EN EL ALCANCE SOCIAL Y AMBIENTAL DERIVADAS DE SU PAVIMENTACIÓN

Andreia Fernandes Barbosa¹; Bruno Capilé²; Mauro Augusto dos Santos²

1. Universidade do Vale do Itajaí; <https://orcid.org/0009-0006-7890-9232>

2. Universidade Vale do Rio Doce; <https://orcid.org/0000-0001-8860-7584>;

<https://orcid.org/0000-0001-8746-2176>

RESUMO

O desenvolvimento econômico de uma região é dependente da circulação de bens, mercadorias e pessoas. No século XX, com o crescimento da indústria siderúrgica no Vale do Aço, em Minas Gerais, foi estudada e implementada na década de 1940 a construção de uma estrada: a LMG-760. Após décadas de barro e poeira, a rodovia está em fase final de pavimentação. Atualmente, longos trechos já se encontram pavimentados. O objetivo do trabalho foi entender como surgiu a estrada LMG-760, quais foram os impactos ambientais e quais as percepções socioambientais levantadas pelas comunidades do seu entorno enquanto estrada não pavimentada e pós pavimentação. A estrada se insere na Zona de Amortecimento do Parque Estadual do Rio Doce, maior remanescente de Mata Atlântica do Estado de Minas Gerais. Sua pavimentação teve início na década de 1980, sendo a obra paralisada e iniciada por diversas vezes, retomando em 2020 e atualmente está em fase final de conclusão. A pavimentação foi associada pela população do entorno como uma melhoria local, invisibilizando os impactos socioambientais a médio e longo prazo.

Palavra-chave: Percepção Socioambiental; Pavimentação; Estrada LMG-760; Parque Estadual do Rio Doce.

RESUMEN

El desarrollo económico de una región depende de la circulación de bienes, mercancías y personas. En el siglo XX, con el crecimiento de la industria siderúrgica en Vale do Aço, en Minas Gerais, se estudió e implementó la construcción de una carretera en la década de 1940: la LMG-760. Después de décadas de barro y polvo, la carretera en la se encuentra en la fase final de pavimentación. Actualmente, largos tramos ya están pavimentados. El objetivo del trabajo fue comprender como surgió la vía LMG-760, cuáles fueron los impactos ambientales y cuáles fueron las percepciones socioambientales que plantearon las comunidades aledañas como vía no pavimentada y

pospavimentada. El camino es parte de la Zona de Amortiguamiento de Parque Estatal Rio Doce, el remanente más grande de Mata Atlántica en el Estado de Minas Gerais. Su pavimentación se inició en la década de 1980, quedando paralisada la obra y arrancada en varias ocasiones, retomándose en 2020 y actualmente se encuentra en las últimas fases de ejecución. La pavimentación fue asociada por la población aledaña como una mejora local, invisibilizando los impactos socioambientales de mediano y largo plazo.

Palabra Clave: *Percepción Socioambiental; Pavimentación; Carretera LMG-760; Parque Estatal Rio Doce.*

ABSTRACT

The economic development of a region is dependent on the circulation of goods, merchandise and people. In the 20th century, with the growth of the steel industry in Vale do Aço, in Minas Gerais, the construction of a road was studied and implemented in the 1940s: the LMG-760. After decades of mud and dust, the highway is in the final paving phase. Currently, long stretches are already paved. The objective of the work was to understand how the LMG-760 road came about, what were the environmental impacts and what were the socio-environmental perceptions raised by the surrounding communities as an unpaved and post-paved road. The road is part of the Buffer Zone of the Rio Doce State Park, the largest remnant of Atlantic Forest in the State of Minas Gerais. Its paving began in the 1980s, the work being paralyzed and started several times, resuming in 2020 and is currently in the final stages of completion. The paving was associated by the surrounding population as a local improvement, making medium and long-term socio-environmental impacts invisible.

Keyword: *Socioenvironmental Perception; Paving; LMG-760 Road; Rio Doce State Park.*

1 INTRODUÇÃO

A região oeste do Parque Estadual do Rio Doce (PERD) convive em sua história econômica, desde os anos de 1930, com a ampliação das áreas destinadas para a silvicultura no seu entorno. Inicialmente, as madeiras eram destinadas como carvão vegetal para as indústrias siderúrgicas do Vale do Aço, mais ao norte. Com a mudança tecnológica para carvão mineral, visando uma melhor qualidade do aço, a rota de circulação das toras se direcionou para a engenharia civil, para a produção de carvão vegetal e para usos diversos (Espíndola, 2005). Em meio ao avanço da silvicultura, em 1947, a produção de eucalipto aumentava e surgiu também a necessidade de construir uma estrada. Então, em 1947 foi aberta a estrada LMG-760 a qual possibilitava o escoamento da produção, a redução da distância entre as usinas e as áreas de produção de carvão vegetal e a interligação da região aos grandes centros econômicos. Grande parcela da estrada se insere no município de Marliéria, que também tem a maior parte da área do PERD em seu território

(83,3%). No decorrer das décadas, a via atendeu à população rural do município de Marliéria escoando a produção da agricultura, da pecuária e da silvicultura. O fato de não ser pavimentada dificultava o ir e vir da população que fazia uso da estrada, principalmente devido aos trechos de lama e poeira.

No processo de pavimentação, sob a responsabilidade do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG), foram realizados estudos sobre os impactos ambientais e aprovou-se o início da pavimentação da estrada em 2020. Contando no seu entorno com as comunidades de Antunes, Mundo Novo e Santa Rita, a estrada também circunda o Parque Estadual do Rio Doce (PERD), sendo este de grande importância ambiental, por possuir uma grande área preservada do bioma Mata Atlântica. As transformações do lugar requerem atenção quanto aos impactos ambientais apresentados.

Em 1911 foi criada a Inspetoria Federal de Estradas tendo como justificativa política de que as ferrovias não mais atendiam as demandas da área de transportes. Diante disso, em 1937 foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, DNER e nesse período, grandes transformações no contexto de transportes foram publicadas. O DNER já ocupava de grande influência no aspecto rodoviário definindo seus objetivos dando início a grandes construções como a implantação das atuais BR-116, BR-135, via Anchieta e demais outras. Foram trechos de grande relevância geoeconômica e geopolítica. O transporte de carga cresceu, sobrecarregando o uso das rodovias e cada vez mais vem crescendo a fim de atender aos anseios e necessidades das populações que buscam principalmente o desenvolvimento econômico.

A história da construção e da pavimentação da rodovia LMG-760 nos permite analisar como as relações de poder se deram em um complexo amálgama territorial na região. Por um lado, grandes agentes territoriais exercem seu controle e tomam decisões que transformam profundamente o ambiente, como a própria criação da estrada e sua pavimentação. Por outro lado, a população local de Marliéria também atua neste território de maneira mais discreta. Segundo Haesbaert (1999), a construção do território provém da articulação das esferas político-econômica e da esfera imaterial ou simbólica, ligada sobretudo à esfera da cultura e do conjunto de símbolos e valores partilhados por um grupo social. Esses grupos podem estar ligados ao poder e ao fortalecimento de fronteiras, quanto ao uso econômico, criando vínculos à produção, circulação e consumo. Neste sentido, siderúrgicas e silvicultores atuam paralelamente, e de maneira heterogênea, aos pecuaristas e pequenos produtores na construção deste território.

Nesta disputa pelo espaço, o ambiente florestal do entorno do PERD é profundamente afetado pela construção e uso frequente da estrada com desmatamento, erosão, atropelamentos de animais, queimadas e outros impactos ambientais. Sendo assim, o objetivo do trabalho foi entender como surgiu a estrada LMG-760, quais foram os impactos ambientais e quais as percepções socioambientais levantadas pelas comunidades do seu entorno enquanto estrada não pavimentada e pós pavimentação.

2 O SURGIMENTO DA ESTRADA LMG-760

A construção de rodovias é de extrema importância para melhoria da qualidade de vida da população, além de subsidiar o desenvolvimento dos aspectos socioeconômicos (Magalhães et al., 2011). Neste sentido, a construção de uma estrada resulta na materialização do poder emanado do Estado e de outros agentes no território e retrata as relações de interesses e intencionalidades desses.

Desde a antiguidade, a sociedade tem se preocupado com a construção de estradas, uma vez que estas melhoram o tráfego entre as cidades circunvizinhas, trazendo benefícios para a população local, no que tange o setor econômico, facilitando o transporte de mercadorias e aumentando a geração de renda e novas oportunidades de emprego (MAGALHÃES, et al., 2011, p.01).

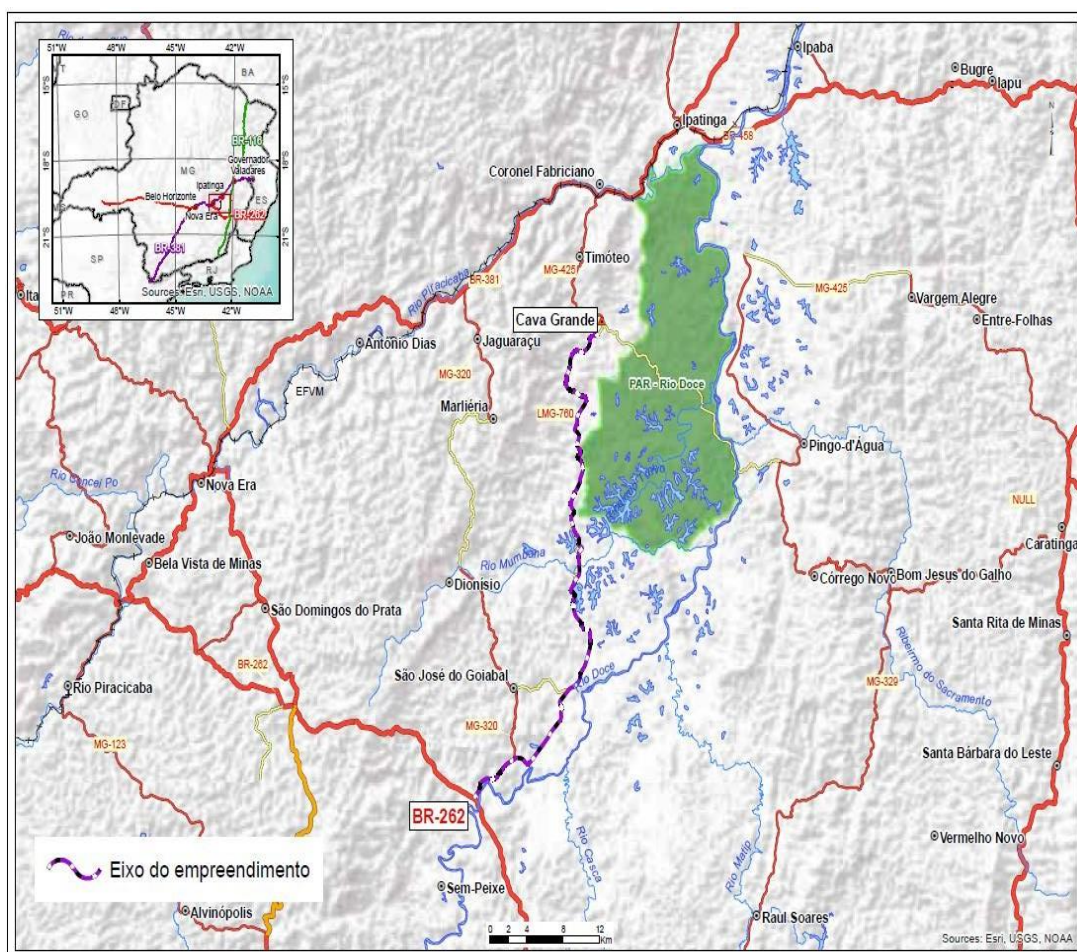
A LMG-760 possui uma extensão de 56,8 km, interligando os municípios de Timóteo, Marliéria, Dionísio e São José do Goiabal, todos localizados no Estado de Minas Gerais. Este acesso une a região do Vale do Aço à região da Zona da Mata Mineira. A estrada se conecta com a BR-381 e a BR-262, rodovias de grande importância, pois dão acesso ao porto do Espírito Santo, possibilitando o escoamento da produção de diversos produtos dos setores agrícolas, pecuários, minerários e industriais. A Oeste se encontra a BR-381 que chega até Ipatinga/MG dando acesso a Belo Horizonte, capital mineira, e a Governador Valadares. A Leste está a BR-262.

A BR-262 possui uma extensão total de 2.213 quilômetros, considerada como uma rodovia transversal e atende aos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo e Mato Grosso do Sul. É a nona maior rodovia do país. No município de João Monlevade (MG), a BR 262 se encontra com a BR-381, a qual se junta novamente na capital mineira de Belo Horizonte. Já a BR-381 é uma rodovia federal que liga o município de São Mateus (ES) a São Paulo (SP), passando por Belo Horizonte (MG). Possui uma extensão total de 1.181 quilômetros, percorrendo os estados de Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo. O mapa abaixo (Figura 1) apresenta o traçado da LMG-760, destacado em roxo,

interligando as duas grandes BR's e os municípios mineiros à grandes centros urbanos e desenvolvidos. Nele também é possível visualizar a proximidade da estrada com o PERD, a grande área verde no mapa.

Figura 1

Mapa do traçado da LMG -760 conforme IEF, 2022.



Nota: Em roxo, o traçado da estrada LMG-760 e em verde o PERD.

A LMG-760 se inicia no distrito de Cava Grande que é um distrito de Marliéria – localizado a aproximadamente 50 quilômetros de sua sede municipal – e possuía, de acordo com os dados do Censo Demográfico de 2010, uma população de 2.374 habitantes, o que representava 59,2% da população total do município e 67,7% de sua população urbana. Atualmente há um movimento a favor da sua emancipação.

A pavimentação da LMG-760, que está em fase final, promoverá menor tempo e custo na circulação de pessoas e mercadorias, modificando as dinâmicas econômicas, e também estimulando a especulação imobiliária.

O surgimento da LMG-760 foi mobilizado pelas empresas siderúrgicas na década de 1940: a companhia Belgo Mineira¹ com mais de 235 mil hectares de terras florestadas, e a Companhia Aços Especiais de Itabira – ACESITA². Em 1947, ano de abertura da estrada LMG-760, a demanda energética aumentou, e a falta de matéria prima para sua produção era notória. A fim de reduzir a distância entre as usinas e as áreas de produção de carvão vegetal, as siderúrgicas solicitaram ao governo mineiro a abertura da estrada para facilitar o desempenho das atividades (Espíndola, 2007).

O engenheiro responsável pelas instalações da usina da Acesita, Dr. Alderico Rodrigues de Paula, recebeu carta branca para a abertura da estrada. Dr. Alderico não foi apresentado como fundador da Acesita, mas esteve à frente de todas as principais negociações locais na compra de terras, na implantação da usina, na construção de estradas, entre outros importantes projetos. Diante de tamanha responsabilidade e necessidade, o engenheiro formou uma equipe para abrir a estrada, composta por topógrafo, foiceiros, medidores, balizadores, piqueteiros, encarregados e cozinheiro. Os trabalhadores seguiram rumo a Cava Grande, hoje distrito de Marliéria, com o intuito de iniciar os trabalhos em meio a uma densa floresta de Mata Atlântica (Santos, 2015).

3 RESPONSABILIDADES AMBIENTAIS DO DER/MG

O Departamento de Edificações e Estradas e Rodagem de Minas Gerais (DER/MG) é o órgão responsável pela construção e conservação de estradas de rodagem de Minas Gerais, sendo criado em 1946, passando a ser responsável pelo gerenciamento do Fundo Rodoviário Nacional pertencente ao estado. Foi durante o governo de Juscelino Kubitschek (1951 a 1954), na época do lançamento do programa de “Energia e Transporte”, que o órgão se adaptou à novas responsabilidades, passando a fazer parte do Plano Rodoviário Estadual devido à implantação de extensas redes de estradas (DER/MG, 2016).

Em 1980, foi implantada uma grande e considerável quilometragem de novas rodovias e estradas vicinais em Minas Gerais. As obras se consistiam de construções e melhorias dos acessos

¹ Desde 2006 faz parte do grupo ArcelorMittal.

² Foi adquirida em 2007 pelo grupo ArcelorMittal e, desde 2011, quando passou a fazer parte do grupo Aperam, tem o nome de Aperam South America.

visando facilitar o escoamento da produção agrícola e a integração das comunidades rurais aos centros urbanos (DER/MG, 2016).

Enquanto instituição do Estado de Minas Gerais que exerce poder sobre o território, o DER/MG tem o compromisso de garantir soluções efetivas de transporte rodoviário e possibilitar a implantação de empreendimentos públicos de edificações e de infraestrutura. Numa complexa tomada de decisões que envolve o governo do estado mineiro e os interesses das siderúrgicas e outros atores, o DER/MG foi o órgão responsável pela pavimentação da LMG-760 em suas fases de implantação e execução. Através do Plano de Controle Ambiental (PCA), declara que seu objetivo é:

Oferecer qualidade ambiental para a região estudada, fundamentada nas melhorias das relações entre as atividades, em face dos impactos gerados na implantação do empreendimento rodoviário em questão e do entorno ambiental. Destaca-se que, se as recomendações do mesmo foram devidamente transformadas em ações, resultarão em saldo positivo para todos (PCA, 2016).

E também de acordo com o DER/MG, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da pavimentação da rodovia contempla que:

A melhoria e a pavimentação do trecho em questão são de extrema importância também para o escoamento da produção, uma vez que a maior parte da região é voltada para silvicultura, atividades de agricultura e pecuária, necessitando de melhores condições de tráfego (EIA, 2016).

Com a pavimentação da estrada, a população rural de Marliéria relata que o ir e vir se tornou rápido e fácil. Hoje os veículos circulam com maior frequência, as visitas de parentes e amigos são corriqueiras e as idas e vindas aos centros comerciais são quase diárias. Se percebe na estrada um maior número de carros, caminhões, ciclistas e motociclistas. O número de visitantes ao PERD aumentou, contribuindo tanto para o uso de lazer quanto para pesquisas. Ambientalmente, a poeira e a lama não fazem mais parte da rotina, porém, o número de animais atropelados na LMG-760 aumentou, principalmente animais de pequeno porte e o risco de incêndio florestais se tornou maior.

A pavimentação da estrada só foi possível a partir da obtenção das licenças necessárias para a execução das obras. O processo inicial do licenciamento está vinculado à apresentação de documentos comprobatórios ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA), o qual tem o objetivo de apresentar os estudos e projetos desenvolvidos para a realização da obra de implantação do empreendimento rodoviário.

Foi a partir de 1980, com a Política Nacional de Meio Ambiente, no ápice das construções e melhorias de estradas, que o olhar ambiental se intensificou. A aplicação de leis e instrumentos normativos serviram para orientar e disciplinar o uso dos recursos naturais e para que a proteção ambiental se fizesse valer. Quaisquer empreendimentos a serem implantados ou reestruturados passaram a ser analisados e avaliados de forma a atender às legislações ambientais vigentes, de acordo com sua área de atuação, seu grau de impacto e sua viabilidade. A eficácia ambiental de empreendimentos rodoviários depende de sua gestão, do licenciamento ambiental e da avaliação de impactos, que englobam proteção ambiental, desenvolvimento econômico e social (Roman, 2016).

O DER/MG elaborou e apresentou à Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD), órgão ambiental estadual de Minas Gerais, estudos ambientais, a fim de obter a licença ambiental para a implantação da pavimentação da LMG-760. Após o trâmite de análise e aprovação, as obras foram retomadas em abril de 2021, após a paralisação em 2018. Atualmente a estrada se encontra em fase final de obras.

Os estudos e projetos realizados pelo DER/MG são compostos pela caracterização do empreendimento, diagnóstico ambiental dos meios físico, biótico e socioeconômico, avaliação de impactos ambientais, medidas mitigadoras e compensatórias. Os meios físico, biótico e socioeconômico formam um total de 31 impactos ambientais registrados, sendo: 09 no meio físico, que é composto por água, ar e solo; 10 impactos no meio biótico, que é composto por fauna e flora; e 12 impactos no meio socioeconômico, que é o registro das ações que envolvem o homem e a economia.

Conforme definido na Resolução CONAMA Nº 01, de 23 de janeiro de 1986, Art. 1º, impacto ambiental é considerado como:

[...] qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam:

- I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- II - as atividades sociais e econômicas;
- III - a biota;
- IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
- V - a qualidade dos recursos ambientais.

Nas tabelas 1, 2 e 3 são apresentadas os impactos que foram referenciados nas fases prévia (anterior a pavimentação), de implantação e operação do empreendimento, observando o grau de alteração ambiental em todas as fases.

Tabela 1

Impactos ambientais no meio físico conforme EIA DER, 2016, adaptado pela autora.

IMPACTOS AMBIENTAIS	FASES DO EMPREENDIMENTO		
	Prévia	Implantação	Operação
Alteração da dinâmica hídrica de escoamento		x	x
Alteração da qualidade das águas		x	x
Exposição do solo		x	
Desencadeamento de processos erosivos e movimentação de massa		x	x
Abatimento do terreno		x	x
Alterações paisagísticas		x	x
Redução das áreas de uso agrícola e pecuária		x	
Perda e alteração do solo		x	x
Aumento dos níveis de ruído (Poluição Sonora)		x	x

Nota: Impactos ambientais no meio físico associados a pavimentação da LMG-760.

De acordo com o EIA, o impacto sobre a água é decorrente das obras de terraplenagem, na fase de implantação, que expõe grande áreas do solo podendo causar grandes assoreamentos dos cursos d'água nos períodos chuvosos (RIMA, 2016, p. 40). O assoreamento é o acúmulo de materiais como terra, areia, detritos, por exemplo, depositados nos cursos hídricos. Sendo provocado pelo mau uso do solo, o assoreamento degrada as bacias hidrográficas. As ações de desmatamentos, construções e demais outros fatores são grandes causadores desse impacto negativo para o meio ambiente. Com o volume e a velocidade do escoamento das águas de chuva é necessário a implantação de redes de drenagens para que a água escoe e alcance o terreno natural minimizando, e até mesmo corrigindo quaisquer danos ao solo e aos corpos d'água existentes.

No meio físico, os impactos citados pelo DER/MG como a alteração da dinâmica hídrica de escoamento (drenagem) e desencadeamento de processos erosivos e movimentação de massa são dados que compõem os relatos da população de Marliéria e estão registrados em maior número pelo levantamento de impactos ambientais do DER.

Quanto ao meio biótico, a tabela 2 aponta os impactos ambientais observados pelo DER/MG durante as fases prévia, de implantação e de operação.

Tabela 2

Impactos ambientais no meio biótico conforme EIA DER, 2016, adaptado pela autora.

IMPACTOS AMBIENTAIS	FASES DO EMPREENDIMENTO		
	Prévia	Implantação	Operação
Poluição atmosférica		x	x
Aumento das mortes de animais por atropelamento		x	x
Invasão das espécies exóticas		x	x
Aumento da caça e do comércio ilegal da fauna		x	x
Redução da biodiversidade e perda da variabilidade genética local		x	
Redução da abundância e diversidade vegetal		x	
Extinção local e regional de espécies ameaçadas ou raras		x	x
Afugentamento de espécies e alteração da dinâmica das populações		x	x
Conhecimento da Biodiversidade local	x	x	
Perda, fragmentação e alteração de hábitat		x	

Nota: Impactos ambientais no meio biótico associados a pavimentação da LMG-760.

Quanto ao meio socioeconômico, a tabela 3 aponta os impactos ambientais observados pelo DER/MG também durante as fases prévia, de implantação e de operação.

Tabela 3

Impactos ambientais no meio socioeconômico conforme EIA DER, 2016, adaptado pela autora.

IMPACTOS AMBIENTAIS	FASES DO EMPREENDIMENTO		
	Prévia	Implantação	Operação
Melhoria na mobilidade viária regional			x
Valorização imobiliária e expansão urbana	x	x	x
Geração de empregos e dinamização econômica		x	
Dispensa de funcionários		x	
Acidentes de trabalho		x	x
Sobrecarga da infraestrutura regional		x	x
Transtornos à população		x	
Interferência em propriedades privadas		x	
Aumento potencial de situações emergenciais		x	x
Geração de Resíduos Sólidos		x	x
Aumento do potencial turístico			x
Interferência em Equipamentos de Infraestrutura		x	

Nota: *Impactos ambientais no meio socioeconômico associados a pavimentação da LMG-760.*

Os impactos socioeconômicos são provenientes de ações ou atividades desenvolvidas pelo homem e que acontecem em determinado lugar. A identificação desses impactos está presente na implantação, na pavimentação e no melhoramento da estrada. A valorização urbana e a expansão urbana foram apontados como impacto positivo nos estudos realizados pelo DER/MG.

Para a população rural de Marliéria há tanto impactos positivos quanto negativos. Tanto nos estudos ambientais quanto a percepção da população, foram considerados como impactos

positivos, a valorização rural e a expansão rural, sendo citado outros pelas comunidades, como a melhoria do acesso, a facilidade no ir e vir, a ausência de poeira e de lama. E como impactos negativos trouxeram o atropelamento de animais, o aumento de incêndios, a diminuição de espécies animais e vegetais, dentre outros.

Devido a pavimentação, a estrada passou por adequações como a expansão de suas laterais, construção de taludes e drenagens, abarcando maior faixa territorial exigindo a compensação ambiental de 211 hectares e o local a ser plantado deve apresentar as mesmas condições da Mata Atlântica e a compensação deve ser em quantidade duas vezes maior que o desmatado. Esta exigência é estabelecida pelo Artigo 17º da Lei 11.428/2006, com a exigência que deve ser compensado na mesma bacia hidrográfica. Após a apresentação do estudo, atestando as medidas de implantação, de mitigação e compensação pelo órgão responsável pela implantação das obras, DER/MG, e aprovação dos órgãos ambientais competentes do Estado de Minas Gerais, a retomada das obras foi concedida e iniciada.

4 RETOMADA DAS OBRAS NA LMG-760

A retomada das obras em abril de 2021 contou com a apresentação de documentos aos órgãos ambientais competentes de Minas Gerais, que comprovaram o atendimento de medidas ambientais corretivas. Houve também manifestações de parlamentares, da população de Marliéria e de movimentos sociais a favor da pavimentação. A obra contou com o repasse de R\$ 128 milhões pela Fundação Renova, originado da compensação ambiental referente ao rompimento da barragem de Fundão, ocorrida em Mariana em novembro de 2015. Esse recurso teve origem no Termo de Transação e de Ajustamento de Conduta (TTAC) firmado entre o Governo de Minas Gerais e a Fundação Renova.

Os usuários da LMG-760 acompanham o passo a passo das obras que está em ritmo acelerado. O asfalto já atende desde o distrito de Cava Grande até além das comunidades de Antunes, Mundo Novo, Santa Rita e o PERD. Os trechos restantes estão sendo preparados.

A população acredita que a estrada fortalecerá a economia entre os municípios do Vale do Aço e da Zona da Mata Mineira. O “Movimento MG760”, defende que o asfaltamento facilitará o escoamento da produção da região com destino ao mercado internacional através da melhoria para os acessos aos portos dos estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro (JORNAL JBN, 26/05/2022).

Segundo os representantes do “Movimento MG760” as obras têm agradado os usuários e as comunidades que estão ao longo da estrada. Em depoimento ao Jornal JBN, um dos representantes relata o seguinte:

As obras nesse segmento rodoviário favorecerão, ainda, as atividades econômicas relacionadas ao ecoturismo da região, visto que a LMG-760 oferecerá um acesso mais rápido ao Parque Estadual do Rio Doce, todas as cidades da região do Vale do Aço e Zona Mata, que possuem um turismo em franco desenvolvimento e reforça que cada integrante do Movimento MG760, cada transeunte e cada morador do entorno da obra, se tornaram fiscalizadores dos serviços (JORNAL JBN, 26/05/2022).

Além do avanço da pavimentação, são implantados também os serviços de drenagem, terraplenagem, construção de pontes e sinalização ao longo do trecho que estão simultaneamente em andamento. As sinalizações horizontais, faixas de sinalização no piso e a sinalização vertical, placas indicativas de sinalização são realizadas por etapas, conforme a conclusão de cada trecho da pavimentação.

5 PROTESTOS DA POPULAÇÃO

A informação registrada pelo Portal Agência Minas é que com a conclusão das obras, as estradas vão beneficiar as atividades econômicas dos municípios do Vale do Aço e da Zona da Mata Mineira, ligando as duas regiões e ainda promovendo acesso rápido e fácil ao Parque Estadual do Rio Doce (PORTAL AGÊNCIA MINAS, 2022).

De acordo com a reportagem “LMG-760: Asfalto é esperado há 30 anos” do jornal “O Tempo”, publicado em 25 de março de 2022, a estrada será um importante trajeto de escoamento entre o Vale do Aço e a Zona da Mata Mineira e diversos veículos circulam nesta rodovia todos os dias e a via serve de “atalho”. O desejo da pavimentação passava por gerações e inúmeras promessas. A precariedade da estrada ia na contramão do desenvolvimento e da sua importância, impossibilitando o crescimento econômico e o alívio no fluxo rodoviário das BRs 381 e 262 (JORNAL O TEMPO, ROCHA, 2022).

Os moradores do entorno da estrada não são poupados com a poeira e a lama devido a estrada não ser pavimentada. Na reportagem do Jornal “O Tempo” um dos moradores disse que a poeira e os transtornos persistem ano a ano. Ele mora à beira da estrada há 50 anos. Nos seus 73 anos, ele recorda que as obras foram iniciadas há três décadas. Em meio a lembranças e desgostos, ele

informa que sua esposa faleceu por falta de socorro devido a condição ruim do acesso impedindo que ela chegasse ao hospital a tempo e ainda por falta de recurso (JORNAL O TEMPO, ROCHA, 2022).

“Eles já começaram a asfaltar aqui umas quatro vezes, e pararam”, protesta o morador local. “Só acredito que o asfalto vai chegar depois que eu ver”, completa (Jornal O Tempo - Por Rafael Rocha. Publicado em 25 de março de 2022 - Atualizado em 30 de março de 2022).

A primeira obra implantada na LMG-760 foi em 1980 e seria preparada para a pavimentação da pista, porém, foi abandonada sem concluir o asfaltamento. Em 2013 novos serviços se iniciaram e foram paralisados devido às não conformidades em áreas de preservação ambiental e falta de licença ambiental. Nesse intermédio, diversas manifestações foram feitas pela população local solicitando a retomada das obras, o que aconteceu também em paralisações anteriores. Diante disso, foi criado o “Movimento LMG-760 Asfalta Já”.

“O DER/MG precisa olhar por nós, já que essa estrada é o nosso único acesso ao Vale do Aço”, relato do lavrador Antônio Barbosa da Costa Filho na reportagem de Paulo César Reis do Jornal JBN, apresentado no dia 04 de janeiro de 2021. O lavrador aguardava o ônibus no ponto, e esse não apareceu, tendo que retornar a sua casa com sua filha que iria à consulta médica.

Figura 2

Protestos da população para asfaltamento da LMG-760. Movimento LMG-760 Asfalta Já, 2021.



Nota: Protestos da população para asfaltamento da LMG-760.

Figura 3

Protestos da população para asfaltamento da LMG-760. Jornal Diário do Aço, 2022.



Nota: Protestos da população para asfaltamento da LMG-760.

Em 2017, o licenciamento foi aprovado pelos órgãos ambientais competentes. As obras reiniciaram e em 2018 foram paralisadas novamente devido à ação movida por ambientalistas alegando inconformidades no licenciamento e solicitando atendimento a condicionantes, principalmente no que se referia à proteção ao Parque Estadual do Rio Doce, uma vez que a estrada passa pela Zona de Amortecimento e em área de Mata Atlântica.

Em 2020, novos acordos foram feitos entre o governo de Minas e a Fundação Renova, o que resultou na retomada das obras, tendo hoje avançado com longos trechos pavimentados e sinalizados.

Figura 4

Estrada LMG- 760 sem pavimentação conforme apresentado pelo DER/MG, 2016.



Nota: Parte do trecho da LMG-760 antes da pavimentação.

Figura 5

Estrada LMG- 760 em fase de pavimentação conforme apresentado pelo Jornal Bairros Net, 2021.



Nota: Parte do trecho da LMG-760 na fase de pavimentação.

A pavimentação da LMG-760 tem favorecido o aumento do fluxo viário e facilitado o ir e vir dos moradores do seu entorno. O transporte de quaisquer produtos está diretamente ligado na viabilidade da infraestrutura da malha viária e esta deve oferecer uma boa qualidade para escoamento de mercadorias, favorecer menores custos ao produto ofertado, atender a legislação ambiental vigente e proporcionar à população local e a seus transeuntes melhor qualidade de vida, segurança e desenvolvimento econômico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção de estradas representa os interesses políticos e econômicos dos agentes territoriais hegemônicos. O surgimento da rodovia mineira LMG-760 esteve vinculado ao poder da indústria siderúrgica e seu forte prestígio junto à União e ao Estado de Minas Gerais. Com a dinâmica

histórica local e o fim do uso do carvão vegetal, a LMG-760 perdeu sua importância regional, o que acarretou a demora de sua pavimentação.

A transformação para o asfaltamento trouxe intensas mudanças ambientais e sociais nas comunidades de Marliéria residente no entorno da rodovia e para a biodiversidade do Parque Estadual do Rio Doce (PERD). Para o primeiro grupo, o asfalto representou o fim da poeira e da lama, dos atrasos nos ônibus municipais e intermunicipais, da falta de acesso de parentes ou até mesmo de serviços emergenciais como ambulâncias. Enquanto para a flora e fauna, a modificação ambiental trouxe maiores riscos de atropelamento, desmatamento e outros impactos.

Numa presença territorial complexa e dinâmica, o Estado mineiro atuou de maneira heterogênea no planejamento, construção e pavimentação da rodovia. Nos dois primeiros processos, que se deram ao longo das décadas de 1940 e 1960, o Estado permitia-se favorecer os interesses das siderúrgicas. Com as novas perspectivas sobre a importância ambiental e da biodiversidade, a pavimentação da LMG 760 teve uma participação estatal mais rígida e presente, especialmente na figura do DER/MG. Assim como na adequação legislativa e institucional dos Estudos e Relatórios de Impactos Ambientais (EIA/RIMA).

Agradecimentos

Agradeço ao DER/MG pela disponibilidade de informações, às comunidades de Antunes, Mundo Novo e Santa Rita pela acolhida e contribuições que enriqueceram a pesquisa e em especial às Mulheres de Fibra, mulheres produtoras rurais da comunidade de Mundo Novo, às quais me fizeram sentir parte do grupo e me acolheram com tanto zelo e cuidado. Gratidão à todos vocês!

Contribuições Dos Autores

Andreia Fernandes Barbosa foi aluna do mestrado de Gestão Integrada do Território (GIT/UNIVALE) orientada por Bruno Capilé e coorientada por Mauro Augusto dos Santos dos quais recebeu contribuições em análise e escrita.

Declaração De Conflito De Interesses

Nada a declarar.

REFERÊNCIAS

- de Paula, D. A. (2010). Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, 3(2), 142-156.
- Gerais, M. (2014). Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais. *Relatório Mensal—Obras de Infraestrutura Rodoviária. Belo Horizonte: DER-MG*.
- Espindola, H. S. (2005). *Sertão do rio Doce*. Editora Univale.
- Espindola, H. S. (2015). Vale do Rio Doce: Fronteira, industrialização e colapso socioambiental. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, 4(1), 160-206.
- DE GÁS, C. O. M. P. A. N. H. I. A., & GERAIS, M. (2013). Instituto Estadual de Florestas. *AviSO*, 20, 03.
- Brasil, I. B. G. E. (2010). Instituto Brasileiro de geografia e Estatística. *Censo demográfico, 2010*, 11.
- Haesbaert, R., & Limonad, E. (1999). O território em tempos de globalização. *Geo Uerj*, (5), 7.
- Magalhães, I. A. L., Martins, R. F., & dos Santos, A. R. (2011). Identificação dos impactos ambientais relacionados à pavimentação da Rodovia MG 307 no município de Grão Mogol, MG. *Revista Verde de Agroecologia e Desenvolvimento Sustentável*, 6(5), 40.
- Roman, M. (2016). Avaliação de impactos ambientais de rodovias: análise de projetos de ampliação da capacidade rodoviária e proposição de diretrizes para o licenciamento ambiental.
- Santos, E. M. B. (2019). O parque e a estrada: conservação e desenvolvimento na história do Parque Estadual do Rio Doce (1944-1993).