

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
ESPECIALIZAÇÃO EM ELABORAÇÃO, GESTÃO E AVALIAÇÃO DE
PROJETOS SOCIAIS EM ÁREAS URBANAS**

Bárbara Vitor

**DIRETRIZES PARA ATUAÇÃO EM PROJETOS DE
INTERVENÇÃO SOCIAL DEVIDO AO PROCESSO DE
REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO PARA A DUPLICAÇÃO
DA BR-040 NA COMUNIDADE DE GAGÉ, EM CONSELHEIRO
LAFAIETE/MG.**

Belo Horizonte

2018

Bárbara Vitor

DIRETRIZES PARA ATUAÇÃO EM PROJETOS DE INTERVENÇÃO SOCIAL DEVIDO AO PROCESSO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO PARA A DUPLICAÇÃO DA BR-040 NA COMUNIDADE DE GAGÉ, EM CONSELHEIRO LAFAIETE/MG.

Monografia apresentada ao Programa de Especialização em Elaboração, Gestão e Avaliação de Projetos Sociais em Áreas Urbanas da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito para obtenção de título de Pós-Graduação.

Orientadora: Professora Dra. Clarice Libânio. Universidade Federal de Minas Gerais.

Belo Horizonte

2018

Universidade Federal de Minas Gerais
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas

Bárbara Vitor

DIRETRIZES PARA ATUAÇÃO EM PROJETOS DE INTERVENÇÃO SOCIAL DEVIDO AO PROCESSO DE REASSENTAMENTO INVOLUNTÁRIO PARA A DUPLICAÇÃO DA BR-040 NA COMUNIDADE DE GAGÉ, EM CONSELHEIRO LAFAIETE/MG.

Monografia apresentada no Curso de Especialização do Centro de Capacitação e Pesquisa em Programas Sociais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, para conclusão do curso de em Elaboração, Gestão e Avaliação de Projetos Sociais em Áreas Urbanas.

Data de defesa da Monografia (TCC): 24 de fevereiro de 2018.

Resultado: _____

BANCA EXAMINADORA:

Professor

Professor

Professor

Professora Dra. Danielle Cireno Fernandes
Coordenadora do Centro de Capacitação e Pesquisa em Programas Sociais - CECAPS

RESUMO

O presente documento fará uma análise das características da comunidade de Gagé, no município de Conselheiro Lafaiete, em Minas Gerais, uma vez que esta comunidade poderá ser impactada por uma grande obra de duplicação da rodovia federal BR-040. Após essa análise, buscará elaborar as diretrizes a serem seguidas pela Concessionária responsável pela rodovia, para a realização de um projeto de intervenção social, para ser trabalhado transversalmente durante o possível processo de reassentamento das famílias atingidas, como forma de minimizar os impactos sofridos por essa comunidade.

Palavras-chave: Reassentamento Involuntário, concessão rodoviária, diretrizes, projeto de intervenção social.

ABSTRACT

This document will analyze the characteristics of the community of Gagé, in the township of Conselheiro Lafaiete, in Minas Gerais, as this community may be impacted by a major duplication of the federal road BR-040. After this analysis, it will seek to elaborate the guidelines to be followed by the Concessionaire responsible for the highway, to carry out a social intervention project, to be worked transversally during the possible resettlement process of the families affected, as a way to minimize the impacts suffered by this community.

Keywords: Involuntary Resettlement, road concession, guidelines, social intervention project.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	6
METODOLOGIA	12
Objetivo Geral	12
Objetivos Específicos	13
DIAGNÓSTICO.....	14
Gagé	17
DIRETRIZES	22
Fases de um projeto.....	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	29

INTRODUÇÃO

O presente documento fará uma análise das características da comunidade de Gagé, no município de Conselheiro Lafaiete, em Minas Gerais, uma vez que esta comunidade poderá ser impactada por uma grande obra de duplicação da rodovia federal BR-040. Após essa análise, buscará elaborar as diretrizes a serem seguidas pela Concessionária responsável pela rodovia, para a realização de um projeto de intervenção social, para ser trabalhado transversalmente durante o possível processo de reassentamento das famílias atingidas, como forma de minimizar os impactos sofridos por essa comunidade, que compreende aproximadamente 2,5km de extensão do trecho sob concessão, assunto esse que será abordado mais à frente.

Atualmente percebe-se o aumento da preocupação com relação à responsabilidade social e ambiental no processo de elaboração e gestão de projetos de grandes empreendimentos em áreas urbanas. Diante disso, nota-se um processo de mudanças na postura dos gestores e no escopo da legislação, principalmente na questão dos impactos negativos às comunidades impactadas. Destaca-se então, a crescente participação popular nesse processo, possibilitada pela existência dos canais institucionais e legítimos de participação, como as Audiências Públicas por exemplo, que se tornam formas de adequação das diretrizes do projeto aos interesses na comunidade local. Portanto, o relacionamento com a comunidade envolvida nos projetos de reassentamento involuntário é um aspecto importante para a minimização dos impactos sociais oriundos de remoções e contribui para inserção desse público a uma dinâmica social e ao meio ambiente urbano e formal dos municípios.

Em dezembro de 2013, o trecho da BR-040 entre Brasília e Juiz de Fora foi concedido à Invepar (Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A.). O Contrato de Concessão, assinado em março de 2014 entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão ligado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e a Invepar, por meio de sua subsidiada Concessionária BR-040 S.A. (Via 040), estabelece que a Concessionária é a instituição responsável pela operação, recuperação, conservação, manutenção, monitoramento, implantação de melhorias, ampliação de capacidade, monitoramento de fluxo e manutenção do nível de serviços do Sistema Rodoviário BR-040.

O Sistema Viário Nacional classifica as rodovias federais do Brasil em cinco tipos, sendo elas as radiais, as longitudinais, as transversais, as diagonais e as de ligação. A BR-040 é classificada como Radial, que são aquelas que têm sua origem na rodovia DF-001 (também conhecida como Via EPCT ou Anel Viário de Brasília) e rumam em direção aos extremos do país. Sua extensão total é de 1175,5 quilômetros, mas o trecho que está sob a

responsabilidade da Concessionária Via 040 tem 936,8km de extensão, abrangendo um total de 35 municípios entre Brasília (DF) e Juiz de Fora (MG).

Dentre algumas das exigências e demandas contratuais sob responsabilidade da Via 040 para administração da rodovia, existe a remoção de edificações e benfeitorias atualmente situadas na faixa de domínio¹ da BR-040. De acordo com o Plano de Exploração da Rodovia (PER), documento que especifica todas as condições para execução do Contrato, a Concessionária deve entregar à ANTT um Plano de Gestão Social (PGS), que visa orientar os processos de deslocamento de atividade econômica, reassentamento involuntário e indenizações necessárias para implementação do empreendimento, de modo a garantir a manutenção ou melhoria das condições de vida da população afetada. Esse Plano de Gestão Social, foi realizado por uma empresa de consultoria especializada e entregue à empresa, e que foi posteriormente disponibilizado à ANTT. Esse PGS será utilizado como consulta para o desenvolvimento deste documento. Sendo assim, o desenvolvimento do PGS não faz parte do escopo deste trabalho.

Segundo a legislação brasileira, tanto as faixas de domínio quanto as áreas *non aedificandæ*² do Sistema Rodoviário Nacional devem ser protegidas da instalação de edificações e benfeitorias, tendo em vista as suas finalidades de servirem como apoio à faixa de rodagem da rodovia e garantir a segurança dos usuários. Desse modo, as construções que estão situadas nessas áreas devem ser objeto de reintegração de posse por parte do Poder Público, entendendo-as como territórios de domínio do Estado. Contudo, considerando que grande parte dessas construções são residências familiares e/ou estabelecimentos comerciais que tem como função predominante o sustento para essas famílias, a retirada dessas pessoas dos locais onde vivem e trabalham resulta em graves problemas sociais, políticos, econômicos e culturais, tendo em vista a reorganização comunitária, territorial e ocupacional da população afetada.

Dessa forma, de um lado tem-se a necessidade do Poder Público e de seus demais agentes, de primar pela garantia das condições ideais de funcionamento da rodovia, incluindo o direito à segurança no tráfego, que será abordado posteriormente no decorrer deste documento, a imprescindibilidade dos bens públicos e sua consequente necessidade de remoção das edificações ali instaladas. De outro lado, há a necessidade de salvaguardar direitos da população que ocupa tais áreas e de se observar as disposições internacionais

¹ Faixa de domínio é a base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte (viadutos, passarelas e dispositivos de retorno), acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo. Sua largura pode variar de 40 a 130 metros.

² As faixas *non aedificandi* constituem reservas territoriais não edificáveis de 15 (quinze) metros de largura em cada uma das margens, ao longo de toda a faixa de domínio público das rodovias e ferrovias, estando previstas no artigo 4º, inciso III, da Lei nº 6.766/79, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências.

em relação à forma de condução do processo de desocupação. Os direitos à moradia, ao trabalho e à dignidade da pessoa humana, constitucionalmente estabelecidos no Brasil, exigem que a desocupação dessas áreas observe também os impactos que ela pode acarretar, devendo ser conduzida de forma condizente com a realidade social local.

O Brasil, nos últimos anos, criou uma série de normas e legislações em conformidade com os tratados e convenções internacionais para garantir os direitos humanos e consolidá-los como política pública. Os direitos humanos se consolidaram como obrigações do Estado brasileiro, a serem garantidos como qualquer outra política. Esta mudança de status significa um redesenho do funcionamento das estruturas estatais, visando que elas possam dar respostas efetivas na garantia dos direitos humanos, conforme os compromissos assumidos em âmbito internacional pelo país.

Existem muitas necessidades a serem preenchidas para que se tenha uma vida digna. No entanto, há pelo menos condições básicas que precisam ser atendidas para que as pessoas possam sobreviver; sendo elas: alimentação adequada, saúde e moradia. A moradia adequada é um dos direitos humanos garantidos a todos pela legislação internacional e também pela Constituição Brasileira. Esse direito fundamental foi reconhecido em 1948 pela Declaração Universal dos Direitos Humanos (NAÇÕES UNIDAS, 1948) como integrante do direito a um padrão de vida adequado, tornando-se um direito humano universal, aceito e aplicável em todas as partes do mundo como um dos direitos fundamentais para a vida das pessoas. Na Constituição brasileira, o direito à moradia está reconhecido como direito fundamental no artigo 6º.

Art. 6º: São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.

Em todo o mundo, principalmente nos grandes centros urbanos, ocorre a lógica da exclusão territorial, onde as elites localizam-se no centro e a população de baixa renda na periferia, com loteamentos e ocupações sem infraestrutura e sem regularização. E, apesar do lugar de destaque que esse direito fundamental ocupa no sistema jurídico global, mais de um bilhão de pessoas, ao redor do mundo e espalhadas pelo Brasil, se encontram alojadas inadequadamente. Em diversos países, milhões vivem em condições de risco, em favelas superlotadas e assentamentos informais, ou em outras condições de desrespeito aos direitos e à dignidade humana.

No Brasil, nos últimos dez anos, tem havido mais atenção e maior enfoque das políticas públicas na direção de implementar o direito à moradia adequada. Entretanto, as remoções forçadas são realizadas em uma variedade de circunstâncias e por diversas razões como, por exemplo, para dar lugar a projetos de desenvolvimento e infraestrutura. As

remoções forçadas tendem a ser violentas e afetam desproporcionalmente os mais pobres, que muitas vezes ainda sofrem outras violações de direitos humanos como resultado. Em muitos casos, as remoções forçadas agravam o problema que elas buscavam resolver.

O direito à moradia adequada busca caminhar em conjunto com o desenvolvimento das cidades. O ideal é que ao mesmo tempo que surja a necessidade de grandes obras de melhoria de infraestrutura, haja a remoção das populações residentes em moradias vulneráveis para outras em melhores condições, impondo condições e limites sobre esse processo. Entretanto, a forma como tais projetos de infraestrutura são concebidos, desenvolvidos e implementados que é importante para as empresas e para o poder público normalmente, e muitas vezes, são realizados com pouca ou nenhuma consulta às pessoas afetadas. Não havendo, na maioria dos casos, consideração de suas necessidades e poucas tentativas de desenvolver soluções que minimizem os transtornos causados. Pode-se ilustrar essa situação, por exemplo, com uma família que mesmo morando em situações precárias, possui um pequeno quintal e usa essa área para criar galinhas e, que vende seus ovos para complementação da renda familiar. Se essa família for reassentada para um prédio de apartamentos, onde não terá mais o quintal, poderá sofrer com redução da sua renda por não mais poder criar as galinhas.

Vale ressaltar também que o direito à moradia adequada não significa apenas que a estrutura da habitação deve ser adequada. Também deve haver acesso às infraestruturas essenciais para a saúde, segurança, conforto e nutrição. Por exemplo, deve haver acesso a água potável, energia elétrica para iluminação e aquecimento, saneamento e instalações para lavar e cozinhar, meios para o armazenamento de alimentos, eliminação de resíduos, drenagem e serviços de emergência. São necessários então, estudos que evidenciem a legitimação da participação da comunidade no decorrer dos processos de reassentamento dessas comunidades, quando da necessidade de desenvolvimento de grandes empreendimentos nesses territórios, bem como, a (re)inserção econômica e social dessa população na cidade.

Além da falta de infraestrutura e regularização documental das áreas ocupadas, muitas moradias situadas às margens das rodovias são inseguras, tanto do ponto de vista da precariedade das construções, quanto pela proximidade do fluxo intenso de veículos, que por vezes acabam invadindo as moradias em situação de acidentes e colisões. No Brasil, 86% das rodovias são de pista simples e mão dupla. E, em trechos de subida, cerca de 83% não têm faixa adicional, o que é importante para permitir ultrapassagens seguras nesses pontos. Estes dados são da Pesquisa CNT de Rodovias 2015, elaborada pela Confederação Nacional dos Transportes, que analisou mais de 100 mil quilômetros de vias federais e estaduais, públicas e concedidas.

Essas condições elevam o risco de acidentes graves e, além da insegurança, esse cenário causa outros transtornos. Conforme mesma pesquisa, nas rodovias administradas pelo poder público, 94% têm pista simples e nas sob concessão (pedagiadas), o índice cai para 54%. Outro dado que preocupa é que 40% das rodovias não têm acostamento, o que aumenta o risco aos motoristas e passageiros já que, diante de imprevistos, os condutores não têm área de escape. Isso impacta diretamente naquelas rodovias que, além dessas condições precárias, ainda dispõe de moradias construídas nas suas marginais, que em grande parte, ocorre invasão das residências pelos automóveis desgovernados, que saem da pista após derrapagens, aquaplanagens, capotamentos e colisões nos acidentes.

Ainda com relação aos riscos inerentes às moradias construídas nas marginais das rodovias, pode-se destacar os riscos de atropelamentos, que crescem proporcionalmente ao número de moradias/moradores. É fato que os moradores dessas edificações, na maioria dos casos, não possuem área para transitar em segurança, ficando muito próximos do fluxo de trânsito, o que aumenta a possibilidade de serem atingidos pelos veículos. Também é comum ver crianças brincando próximas das rodovias, contribuindo para o aumento da possibilidade de atropelamentos.

Outra questão comumente levantada sobre esse assunto é o fato de muitas comunidades situadas às margens das rodovias não terem acesso fácil aos equipamentos públicos de saúde, educação e assistência social principalmente. Muitos municípios são cortados pelas rodovias e, em alguns casos, uma das partes do município fica mais carente de infraestrutura, como escolas, comércio, agências bancárias, hospitais, entre outros. Isso faz com que exista a necessidade de a população ficar atravessando a rodovia para ter acesso a esses serviços. O problema maior é que em muitos casos não existem passarelas próximas à essas comunidades para propiciar travessias seguras para essas pessoas.

Segundo o Guia produzido pela Relatoria Especial da ONU para a moradia adequada, quando se começa a pensar um projeto de infraestrutura e urbanização que vai exigir a remoção de pessoas e comunidades - antes mesmo de começar seu planejamento - deve-se avaliar com muito cuidado sua necessidade e adequação. O projeto é realmente indispensável? Quem será beneficiado? Qual será seu impacto? Existem alternativas? Todas estas perguntas devem ser respondidas a partir de uma análise baseada no profundo respeito aos direitos humanos de todos os envolvidos, pois gera grande impacto em suas vidas. Essa avaliação prévia deve envolver toda a diversidade de opiniões e posições sobre a obra, de forma participativa.

Ainda assim, diante desses vários problemas previamente expostos, quando analisados os impactos gerados pela implantação de empreendimentos para as pessoas que serão desalojadas, demanda a compreensão de um ambiente complexo a partir de um olhar multidisciplinar. A separação de suas comunidades originais, restrição de acesso a recursos

para reprodução ou continuidade do modo de vida, perda ou redução das fontes de emprego, renda ou meios de sustento são apenas exemplos das diversas consequências que podem decorrer desse processo. A mudança repentina do local de moradia pode gerar impactos duradouros, especialmente entre as pessoas que possuem forte ligação com o território, como por motivos econômicos, sociais ou emocionais. Os deslocamentos podem ser ainda mais comprometedores para pessoas em situação de maior vulnerabilidade, tendo em vista suas condições de adaptação a novas situações. A vulnerabilidade pode ocorrer, ainda, como consequência do impacto do empreendimento, ou quando o deslocamento de famílias e atividades econômicas os priva de condições importantes.

METODOLOGIA

Este documento, elaborado por meio de consultas ao Plano de Gestão Social, ao Estudo de Socioeconomia, e ao Plano de Execução para a Gestão Social da Concessionária Via 040, não descreverá as medidas de remoção, benefícios compensatórios e assistência, bem como o método de execução e os planos de Engajamento, Monitoramento e Avaliação adotados para alcance dos objetivos determinados pela empresa. Entretanto, o documento citará os respectivos embasamentos empíricos, legais e teórico-metodológicos que foram utilizados para a elaboração dos mesmos.

O Plano de Gestão Social foi elaborado a partir das informações levantadas por meio de um Estudo Socioeconômico, realizado no ano de 2015, que estabeleceu medidas objetivas acerca das condições de vida e situações de vulnerabilidade socioeconômica da população pesquisada, notadamente por meio da construção de indicadores multidimensionais de pobreza e vulnerabilidade socioeconômica. O Estudo de Socioeconomia foi realizado a partir de uma ampla pesquisa de campo, com a utilização de técnicas de pesquisa quantitativas e qualitativas, a fim de identificar, cadastrar, caracterizar e qualificar as famílias e atividades econômicas diretamente afetadas pela implantação do empreendimento da Via 040. Entende-se que, ao conjugar técnicas e procedimentos de pesquisa, a empresa responsável por sua elaboração, tornou possível compreender com maior riqueza de detalhes a situação dos domicílios e atividades econômicas de interesse, aproximando os aspectos declarados pelos entrevistados e os observados pelos pesquisadores durante a coleta de dados, em uma relação de complementariedade entre as técnicas qualitativa e quantitativa.

Essas informações servirão de avaliação ex-ante para conhecer as características da comunidade de Gagé, em Conselheiro Lafaiete/MG, a fim de elaborar as diretrizes e propostas para a realização de um projeto de intervenção social, para corroborar com a minimização dos impactos causados pela remoção das famílias desta comunidade. Essas informações representam, ainda, uma situação parâmetro, que possibilitará a comparação com a realidade dessas pessoas após a intervenção.

Objetivo Geral

- Elaborar as diretrizes e propostas para a realização de um projeto de intervenção social, para ser trabalhado transversalmente durante o processo de reassentamento das famílias atingidas, como forma de minimizar os impactos sofridos por essa comunidade;

Objetivos Específicos

- Promover reflexões sobre a paisagem local, suas mudanças ao longo do tempo e implicações na qualidade de vida da comunidade como um todo;
- Ampliar a percepção visual e subjetiva do ambiente, identificando as observações individuais e coletivas, promovendo assim uma construção conjunta da relação comunidade x espaço urbano x meio ambiente;
- Promover uma conscientização acerca da importância da participação popular nesse processo de reassentamento involuntário.

DIAGNÓSTICO

O município de Conselheiro Lafaiete foi instalado em 1790, está localizado no estado de Minas Gerais, na região do Alto Paraopeba, e integra a mesorregião metropolitana de Belo Horizonte e a microrregião de Conselheiro Lafaiete, estando situado a 96km da capital mineira. A área total do município é de 370,246 Km² e possui densidade demográfica de 314,69 hab/km². A taxa de urbanização do município está acima de 95%, ou seja, possui menos de 5% de população rural. Sua localização é estratégica, pois fica a poucos quilômetros dos centros consumidores da região Sudeste brasileira e próximo dos corredores de exportação Santos, Vitória e Rio de Janeiro. Conselheiro Lafaiete integra ainda o circuito turístico Villas e Fazendas, sendo uma das cidades que compõe a Estrada Real. Por sua localização estratégica, o município se torna corredor para os turistas que partem do estado do Rio de Janeiro e demais cidades mineiras ao leste do estado, para irem aos municípios Ouro Preto, Mariana, Tiradentes, São João Del Rey e a cidade vizinha Congonhas.

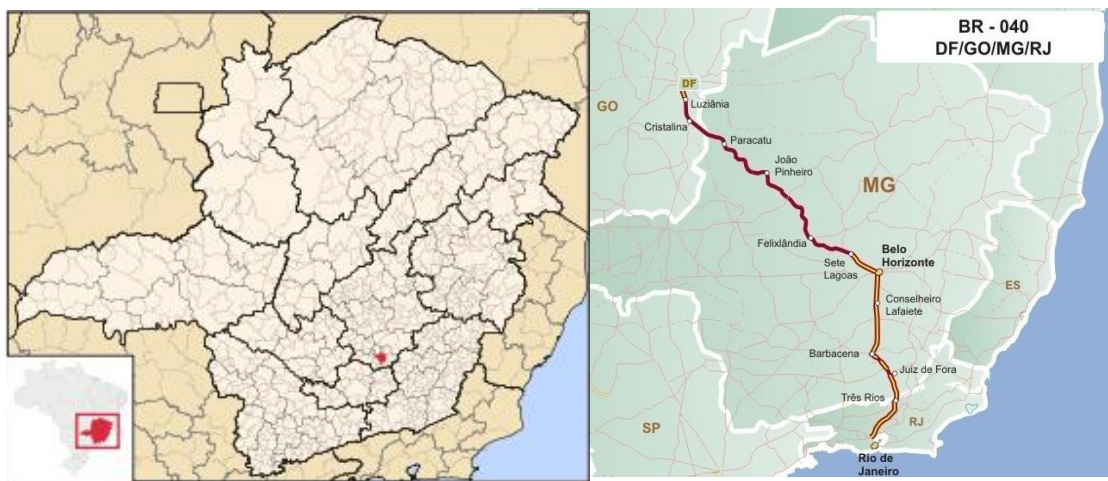


Figura 1: Localização de Conselheiro Lafaiete em Minas Gerais

Atualmente, a economia do município tem forte relação com o setor de serviços e com atividade industrial, que representam 83,3% e 15,9% do produto interno bruto, respectivamente (IBGE 2010). O município fica localizado próximo do Quadrilátero Ferrífero, região esta, com grande concentração de minerais no solo, sendo a maior produtora nacional de minério de ferro (em torno de 60% de toda a produção nacional sai do Quadrilátero Ferrífero). Além do minério de ferro, também são extraídos do Quadrilátero Ferrífero, ouro e manganês. Devido à proximidade do Quadrilátero Ferrífero, ao redor do município de Conselheiro Lafaiete possui grandes mineradoras e indústrias siderúrgicas como a CSN, a Ferrous, a Gerdau Açominas, MRS Logística, NAMISA, Vallourec &

Sumitomo Tubos do Brasil (VSB), USIMINAS Vagões, e a Vale Manganês. Por esse motivo, o fluxo de trânsito, principalmente de caminhões e ônibus de transporte de trabalhadores, é muito intenso, tanto dentro da cidade, quanto na rodovia BR-040, que atravessa todo o município.

A rodovia BR-040 perpassa o município de norte a sul e, em seu entorno, há um grande número de residências e estabelecimentos comerciais por toda sua extensão. Existe grande interação entre a rodovia e a cidade, onde há longos trechos de adensamento populacional nos limites da faixa de domínio da BR-040. Segundo pesquisa realizada pela empresa Herkenhoff & Prates, no município há vários pontos de insatisfação dos usuários e moradores da rodovia. Ocorreram muitas manifestações relativas à falta de segurança para o trânsito, já que faltam retornos e travessia para pedestres nos bairros afastados da sede do município. Tal contexto agrava o impacto negativo da rodovia no território analisado e, como consequência, pode dificultar a comunicação e futuras negociações entre a Concessionária e aqueles que residem e trabalham nos limites da faixa de domínio.

Em outro aspecto, os estabelecimentos comerciais estão vinculados à dinâmica da rodovia, pois constituem-se de borracharias, oficinas mecânicas e reparos em geral para caminhões. Embora os responsáveis não apresentem situação de vulnerabilidade, a reestruturação da rodovia BR-040 pode impactar diretamente no rendimento das famílias correspondentes.

Outro ponto que merece atenção da empresa refere-se ao histórico de remoção da Vila Matias, localizado no limite entre os municípios de Congonhas e Conselheiro Lafaiete, mas pertencente ao município de Congonhas. A incorporação do território na BR-040 causou descontentamento da população em relação à condução e aos resultados da remoção, bem como a insegurança em relação às novas mudanças na rodovia. O histórico da Vila Matias será reportado à frente, no recorte sobre a comunidade de Gagé.

Segundo o Censo do IBGE, a população estimada de Conselheiro Lafaiete, para o ano 2017 é de 127.369 habitantes, o que representa 0,60% da população estimada do estado de Minas Gerais para o mesmo ano. A frota total de veículos do município no ano 2016, segundo IBGE, era de 69.690 veículos, entre automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus, entre outros. A frota total, em relação à população do município, dá uma média de um veículo para cada 1,82 habitantes. O alto número de veículos também sobrecarrega o trânsito do município e ainda faz com que parte do trânsito seja desviado para a BR-040, transformando-a em uma avenida municipal e mesclando fluxo de cidade com o de rodovia – o que aumenta os riscos de acidente.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano (longevidade, educação e renda). Esse índice varia de 0 a 1 e quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento

humano. O IDH-M de Conselheiro Lafaiete está em 0,761, o que situa esse município na faixa de Desenvolvimento Humano Alto (IDH-M entre 0,700 e 0,799). A dimensão que mais contribui para o IDH-M do município é Longevidade, com índice de 0,860, seguida de Renda, com índice de 0,736, e de Educação, com índice de 0,697 (PNUD 2010).

Vulnerabilidade Social - Conselheiro Lafaiete - MG			
Crianças e Jovens	1991	2000	2010
Mortalidade infantil	25,32	25,07	14,12
% de crianças de 0 a 5 anos fora da escola	-	77,78	58,00
% de crianças de 6 a 14 anos fora da escola	12,33	2,50	1,27
% de pessoas de 15 a 24 anos que não estudam nem trabalham e são vulneráveis à pobreza	-	11,63	5,82
% de mulheres de 10 a 17 anos que tiveram filhos	1,01	2,31	2,00
Taxa de atividade - 10 a 14 anos (%)	-	4,74	2,86
Família	1991	2000	2010
% de mães chefes de família sem fundamental completo e com filhos menores de 15 anos	12,97	11,67	12,11
% de pessoas em domicílios vulneráveis à pobreza e dependentes de idosos	2,92	2,57	1,43
% de crianças extremamente pobres	17,21	9,76	2,10
Trabalho e Renda	1991	2000	2010
% de vulneráveis à pobreza	59,78	40,34	19,61
% de pessoas de 18 anos ou mais sem fundamental completo e em ocupação informal	-	43,25	29,26
Condição de Moradia	1991	2000	2010
% de pessoas em domicílios com abastecimento de água e esgotamento sanitário inadequados	94,77	97,47	99,29

Fonte: Pnud, Ipea e FJP

Pode-se observar pela tabela acima que os dados de vulnerabilidade social de Conselheiro Lafaiete têm melhorado gradualmente de 1991 até 2010, ano que foi realizado o último Censo do IBGE. A taxa de mortalidade infantil reduziu 44,23% e o percentual de crianças fora da escola também reduziu em média 57,56%. O percentual de pessoas de 15 a 24 anos que não estudam nem trabalham e são vulneráveis à pobreza reduziu pela metade no período. Apenas o percentual de mulheres de 10 a 17 anos que tiveram filhos que aumentou consideravelmente, quase dobrando a relação entre 1991 e 2010. O percentual de crianças extremamente pobres também houve grande redução, chegando a 78% de queda. Já nas condições de moradia, percebe-se piora de 4,77% no percentual de pessoas em domicílios com abastecimento de água e esgotamento sanitário inadequados.

Gagé

Gagé é um bairro do município de Conselheiro Lafaiete na altura do Km 621,5 e 624, estando há 5km da sede municipal de Conselheiro Lafaiete. A comunidade é distribuída nos dois sentidos da BR-040, mas as edificações se concentram, sobretudo, no lado norte da rodovia (sentido RJ x DF). Esta comunidade poderá ser impactada por uma grande obra de duplicação da rodovia federal BR-040 e diante desse possível cenário, identifica-se a necessidade de elaborar um projeto de intervenção social, afim de minimizar os impactos sofridos por essa intervenção a ser realizada pela empresa. A Área Diretamente Afetada (ADA) é identificada nos dois sentidos da rodovia e caracterizada por retalhos de aglomerações que formam áreas localmente delimitadas, como uma espécie de pequenos bairros dentro de um. A região de estudo é predominantemente residencial, tendo a rodovia separado os domicílios dos locais de prestação de serviços públicos essenciais, como saúde e educação, que estão localizados no sentido sul.



Figura 2: Foto satélite da Comunidade de Gagé

A motivação pela escolha de detalhamento desta comunidade se deu, sobretudo, por caracterizar-se como uma área de conflito socioambiental. O modo de vida diário das pessoas nessa comunidade perpassa a dinâmica da rodovia, devido ao trânsito e o local onde foram instalados os serviços públicos de saúde e educação. O conflito entre os moradores e a administração da rodovia – no passado o Estado e, no presente, a Concessionária Via 040 – é um ponto crítico para a empresa. As principais demandas são relativas à segurança, como

instalações de passarelas e de barreiras *new jersey*s³. Em reação a este contexto a comunidade manifesta, com certa frequência, e interrompem o trânsito com pneus para cobrarem as estruturas de segurança. Há redutores de velocidade e quebra-molas, mas não são suficientes para assegurar a travessia segura da população local.

Este bairro, predominantemente residencial, é dividido pela rodovia de tal modo que a escola para as crianças e o posto de saúde estão no lado sul e a maioria das moradias estão no lado norte. As crianças atravessam a rodovia de forma arriscada ao menos duas vezes ao dia para ir à escola, o que coloca em risco a integridade física dessas pessoas – alguns relatos de moradores confirmaram essa travessia diária, o risco envolvido e a necessidade de que o trânsito seja interrompido com frequência. Foram relatadas muitas mortes por acidentes e atropelamentos no local.

Durante a pesquisa realizada *in loco* pela equipe da empresa de consultoria, houve demanda pela manutenção das árvores existentes nas margens da rodovia, pois elas protegem as casas dos acidentes da pista. Os moradores relatam casos em que pneus e carros bateram nas árvores, sem atingir suas casas. Segundo eles, sem essa barreira natural de proteção, suas casas seriam atingidas, e os acidentes poderiam ser fatais. Entretanto, tem-se aí um grande confronto com a população, pois, assim como não podem existir edificações na Faixa de domínio da rodovia por diminuir a área de escape dos carros, não podem existir árvores, pois elas se tornam obstáculos fixos em caso de colisão e saída de pista. É comum relatos de socorristas que trabalham nos resgates de acidentados nas rodovias, dizendo que a causa do óbito em determinados acidentes se dá pela colisão em obstáculos fixos como as árvores.

Segundo informações disponibilizadas pelo site da Concessionária Via 040, com a premissa de que uma rodovia moderna e segura deve colaborar com o motorista que, ao se deparar com imprevistos; uma falha mecânica ou um mal-estar, pode provocar a saída de pista do veículo e a gravidade destas ocorrências deve ser minimizada pela rodovia. Esta é a ideia central que norteia a retirada de árvores das margens e canteiros centrais das rodovias. A Via 040 já realizou a retirada de centenas de árvores, em trechos críticos, ao longo da BR-040 e prevê a retirada de outras milhares ao longo de todo o trecho sob concessão. Essa medida tem o potencial de salvar vidas ao criar áreas livres de obstáculos, que permitirão ao condutor reduzir a velocidade ou recuperar o controle do veículo sem se chocar contra uma árvore.

Ainda segundo a empresa, estudos técnicos e normas de segurança viária, tanto no Brasil quanto no exterior, determinam a criação destas zonas livres de obstáculos fixos nas

³ Uma *barreira New Jersey* é uma barreira de segurança, geralmente em concreto, utilizada como separador de fluxos de tráfego.

áreas adjacentes a rodovias. O especialista em transportes, Silvestre Andrade, explica que o conceito de segurança de tráfego chamado *forgiving roadsides* (estradas que perdoam, em tradução livre) atua na prevenção, pois erros humanos ou falhas mecânicas são inevitáveis. *“A estrada deve trabalhar para amenizar as consequências de acidentes provocados por esses fatores. Por exemplo, caso o motorista durma ao volante, ele sairá da pista e não se chocará contra uma árvore, o que elevaria em grande medida a gravidade do acidente”*, afirma Andrade. O especialista ressalta que estradas com esse padrão são comuns em países referenciais em segurança viária, como os europeus, e também em outras rodovias concedidas no Brasil. *“O mais importante é a prevenção de acidentes graves. A retirada das árvores atua como uma medida que minimiza as consequências de um acidente, admitindo a hipótese de que sempre haverá imprevistos”*, conclui Silvestre Andrade.

Para o professor de engenharia de transportes e trânsito, Márcio Aguiar, a remoção das árvores segue o conceito de que a segurança do motorista, e dos seus passageiros, deve estar em primeiro lugar. *“Obstáculos fixos como árvores devem respeitar uma distância mínima da rodovia. A presença de uma árvore não pode se contrapor à vida de um ser humano. O meio ambiente deve ser respeitado e contemplado, sem dúvida, mas de uma maneira inteligente. O trabalho da gestora da rodovia deve ter a segurança dos usuários como prioridade”*, analisa o especialista.

Segundo dados disponibilizados pela Concessionária Via 040 em seu *website*, apenas no trecho de 20 km da BR-040 entre a Lagoa dos Ingleses e o Jardim Canadá, no município de Nova Lima, foram registradas 53 colisões contra árvores entre 2013 e 2014, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF). São ocorrências, muitas delas graves, que poderão ser minimizados a partir da ação de remoção destes obstáculos das margens e canteiros centrais da rodovia. Além de evitar colisões graves, a supressão vegetal impedirá que árvores ou galhos caiam sobre as pistas durante fortes chuvas, ventanias ou queimadas, ocorrências que também representam riscos aos motoristas. Vale ressaltar que o serviço de remoção das árvores pela gestora da rodovia BR-040 foi aprovado e é fiscalizado pelo Ibama, tendo como base a Autorização de Supressão Vegetal (ASV) 1058/2015, emitida em 5 de agosto de 2015 e de acesso público no site da instituição. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) também autorizou e fiscaliza a atividade.

Olhando o fato de maneira rasa e simplificada, poderia se dizer que se não houvessem as residências às margens da rodovia, não haveria a necessidade de manter as árvores como barreiras de proteção, sendo a retirada dessas árvores uma ação menos trabalhosa. Ou seja, seria apenas realizar a remoção das famílias e os dois problemas estariam resolvidos. Entretanto, observa-se que um grande conflito está presente, pois o processo de remoção dessas famílias não é fácil e exige um olhar criterioso para a ser solucionado.

Características gerais do Território de Gagé	
Vínculo comunitário	Forte
Contexto socioeconômico	Heterogêneo
Zona	Periurbano
Ordenamento urbano	Não
Predominância de atividades de subsistência	Sim
% de atividade econômica tradicional	9%
Famílias pobres	55%
Famílias ou atividades econômicas altamente vulneráveis	53%

Fonte: Herkenhoff & Prates (2016).

De acordo com o Estudo Socioeconômico, a ADA apresenta dinâmica socioeconômica prevalecente caracterizada por fortes vínculos comunitários, em contexto socioeconômico heterogêneo, em que as atividades de subsistência são predominantes. Das condições socioeconômicas e de vulnerabilidade em relação ao empreendimento, 54,5% das famílias foram classificadas como pobres e 52,6% destas unidades familiares e atividades econômicas foram considerados altamente vulneráveis ao empreendimento.

Fundamentado na análise sobre as condições socioeconômicas e de vulnerabilidade, a nível das edificações e nas características territoriais de Gagé, 23 domicílios (37%) poderão ser alvo de realocação coletiva, a fim de assegurar que esta população em situação de pobreza e vulnerabilidade mantenha as relações vicinais estabelecidas.

Fragilidades	Número de edificações	%
Edificações exclusivamente domiciliares		
Presença de idoso	10	30
Presença de criança	10	30,3
Presença de gestante	0	0
Presença de pessoa com doença crônica	0	0
Presença de pessoa com deficiência intelectual	3	9
Presença de pessoa com deficiência física	1	3
Inquilino pobre	1	3
Família com atividade de subsistência	23	69,8
Edificações de atividades econômicas		
Atividade econômica associada ao uso da terra e recursos naturais	5	4
Todas as edificações		
Presença de inquilino vulnerável (níveis 3 e 4) e não pobre	0	0

Fonte: Herkenhoff & Prates (2016)

Em Gagé, as situações de fragilidade com maior representatividade são as atividades de subsistência, presentes em 69,8% dos domicílios. Para esses casos, deverá ser dada atenção à readaptação e readequação ao novo contexto habitacional. Ainda no âmbito dos domicílios, a presença de crianças e idosos também se apresenta como uma fragilidade marcante no território, cabendo à equipe da Gestão Social, responsável por acompanhar o processo, dar a assistência necessária, preferencialmente em articulação com o poder público local.

A extinta Vila Matias, pertencente ao município de Congonhas, foi removida para construção de um viaduto para acesso à cidade de Jaceaba, obra essa que foi executada pelo Governo do Estado de Minas Gerais como sendo parte integrante da duplicação da MGC-383, condicionante para atender à instalação da empresa Vallourec & Sumitomo Tubos do Brasil (VSB) no município. A forma como foi dada a remoção da Vila Matias gera grande preocupação entre moradores de Gagé, uma vez que virou grande referência de descontentamento na região. Eles informaram que o processo não foi feito de forma respeitosa e após a remoção, a vila deixou de existir e algumas famílias da Vila Matias, segundo informantes, não receberam indenização e outras receberam indenizações irrisórias. Esse fato motiva um cenário de preocupação e desconfiança com possíveis intervenções e temem que algo parecido aconteça em Gagé com a duplicação da rodovia a ser realizada pela Concessionária Via 040.

Após essa análise, esse documento buscará elaborar as diretrizes para a realização de um projeto de intervenção social, para ser trabalhado transversalmente durante o possível processo de reassentamento das famílias atingidas, como forma de minimizar os impactos sofridos por essa comunidade.

DIRETRIZES

O presente trabalho busca elencar as principais diretrizes para a realização de um projeto de intervenção social. Com a crescente demanda de realização de projetos e programas sociais, devido a defasagem do sistema público que deveria prestar assistência social aos cidadãos, há uma busca por parâmetros para o planejamento, a implementação e a avaliação desses projetos e programas sociais. Essa busca por parâmetros para o planejamento e a avaliação desses projetos se dá, principalmente, pelo fato desses projetos serem operados por organizações do Terceiro Setor, com recursos originados de doadores do setor privado, havendo assim uma necessidade ainda maior de prestar contas, tanto dos recursos quanto dos resultados.

Considera-se que, no caso alisado nesse documento, dentre as exigências e demandas contratuais sob responsabilidade da Via 040, não existe a obrigação de elaborar um projeto social para a população que vive nas comunidades que serão realocadas. Ela tem, no entanto, o objetivo de garantir a manutenção ou melhoria das condições de vida da população afetada pelo processo de reassentamento involuntário. Sendo assim, a elaboração de um projeto de intervenção nas comunidades impactadas, pode facilitar o processo para que a empresa cumpra essa condicionante existente no Plano de Exploração da Rodovia – PER.

Inicialmente, a Via 040, ao escolher realizar um projeto de intervenção social, deve escolher o seu posicionamento perante suas motivações. Fischer (2002), destacou a necessidade de distinguir as ações sociais orientadas apenas por motivações mercadológicas das ações que de fato exprimem uma preocupação com o desenvolvimento social. Fischer propôs dois tipos de ação social das empresas para identificar as diferentes formas de atuação social. São elas:

- 1) A empresa considera as ações de investimento social como um empreendimento capaz de gerar resultados para a comunidade ou para determinado público-alvo, e;
- 2) A empresa realiza as ações sociais na ótica negocial, orientada por obter retorno de imagem na marca e no desempenho de determinado produto.

Considerando que uma concessionária de rodovia, como é a Via 040, não possui um produto por ser uma prestadora de serviços, subentende-se que ter ações sociais focadas na segunda opção não aparenta ser a melhor delas. Deve-se levar em consideração também que, uma empresa que destina parte de seus recursos para investimentos sociais, indiretamente já consegue obter retorno do posicionamento da sua imagem e marca como empresa socialmente responsável.

Austin (2001) também vai além da ideia de que o investimento social corporativo deve estar relacionado ao sucesso dos negócios. Ele sugere três estágios na relação de colaboração entre as empresas e as organizações sem fins lucrativos. Ele define o primeiro estágio como filantrópico, cuja relação é unidirecional, referindo-se às práticas filantrópicas corporativas tradicionais, quando se doa sem se preocupar com retorno para a empresa e não há a preocupação em acompanhar os resultados da ação social em si. O segundo estágio foi definido como transacional, cuja relação de troca é estabelecida, na qual são explícitas as expectativas de resultados para ambos. Nesse estágio inclui-se a relação de marketing de causa e o patrocínio a projetos que visibilidade para a empresa doadora. Por fim, o terceiro estágio é denominado integrativo, quando há um encontro entre as causas defendidas pela empresa e das organizações envolvidas na parceria, gerando ações de interesse mútuo. Para o autor, a atuação social da empresa em cada um desses estágios está intrinsecamente determinada pelos padrões da cultura organizacional. Diante dos três estágios, a Via 040 pode se posicionar no terceiro estágio, o integrativo, pois as causas defendidas pela empresa – de manter ou melhorar a condição de vida da população reassentada – estará diretamente ligada às causas das instituições parceiras e da comunidade atendida.

Logan, Roy & Regelbrugge (1997) apud Marino (2003) possuem uma perspectiva ampla de cidadania corporativa que vai de encontro com as ideias de Austin. Os autores unem os interesses de negócios da empresa com as perspectivas de promoção do bem comum no longo prazo. O modelo proposto possui quatro níveis de interesse da empresa:

- 1) Interesses comerciais;
- 2) Benefícios imediatos a partir do investimento social para melhorar a imagem;
- 3) Interesses comerciais expandidos, e;
- 4) Promoção do bem comum.

As diferentes visões sobre a atuação social das empresas sugerem que o investimento social corporativo seja orientado pela busca de uma sociedade mais justa, atendendo aos interesses de diferentes parceiros, mas sobretudo aos interesses dos menos favorecidos, cujas necessidades sociais e ambientais possam ser sanadas com responsabilidade. O sucesso dessas iniciativas depende da utilização de metodologias de planejamento, monitoramento e avaliação adequadas ao tipo de projeto e programa desenvolvido e ao grau de complexidade do contexto e das articulações necessárias para atingir os propósitos desejados.

Diante do cenário apresentado na comunidade de Gagé, busca-se definir quais serão os melhores direcionadores para a implantação de um projeto de intervenção na comunidade de Gagé. A elaboração do projeto, assim como sua execução e avaliação, pode ser realizada por equipe especializada da própria empresa, ou pode haver a contratação de alguma organização do terceiro setor que possua experiência e referência nesse processo. O

importante nesse processo é a definição das diretrizes que vão orientar o processo de elaboração de um projeto voltado para sanar uma ou mais necessidades da comunidade alvo e também o processo de implantação e posteriormente da avaliação do projeto.

Fases de um projeto

Um projeto é determinado pelo tipo de temática que ele aborda e por suas características específicas. Ele é compreendido por um conjunto de etapas que são diretamente associadas às suas necessidades técnicas. Contudo, pode-se afirmar que, geralmente um projeto abrange pelo menos as quatro fases abaixo identificadas.

- Fase de Identificação: Caracteriza-se fundamentalmente pela realização do diagnóstico da situação problema e o reconhecimento do(s) problema(s) a enfrentar com o projeto. Em algumas situações específicas, pode incluir o exame preliminar da viabilidade política e técnica da ideia de realizar o projeto.

- Fase de Elaboração: Caracteriza-se pela formulação dos objetivos do projeto, a proposição dos resultados a serem alcançados, a definição das atividades a executar, a montagem do plano de trabalho, a definição dos indicadores de monitoramento e avaliação, e a determinação dos custos necessários à execução do projeto.

- Fase de Implementação: É nessa fase em que se realizam concretamente as atividades planejadas para a produção dos resultados e, por consequência, o alcance dos objetivos do projeto. Nela se executa o monitoramento contínuo da obtenção dos resultados esperados pelo projeto. O monitoramento de um projeto deve ser entendido como a observação regular e sistemática do desenvolvimento das atividades, que devem ser comparadas com o que foi planejado. Isso envolve o uso dos recursos e refere-se também à progressiva produção dos resultados. Sinteticamente, é o acompanhamento constante da evolução dos trabalhos em períodos pré-determinados, normalmente mensal. A execução do monitoramento do projeto está relacionada a indicadores operacionais que evidenciam a realização das atividades e a provisão dos recursos, tendo por fonte de informações e meios de verificação o orçamento e o cronograma de execução do projeto. Nessa fase, ainda, deve-se atentar para a parte de produção de evidências, a fim de embasar os resultados apresentados pelo monitoramento.

- Fase de Avaliação: Diz respeito a um momento de averiguação do projeto após certo período de tempo (normalmente realizado anualmente). Nessa fase o que importa é verificar os efeitos, impactos e resultados produzidos pela realização do projeto que demandou o investimento dos recursos (pessoal e financeiro). Quando ao longo da realização

do projeto observa-se algum desvio em relação ao que foi planejado originalmente, existe a necessidade de uma avaliação ainda mais ampla. Quando há alguma mudança do contexto político-social do projeto também exige além da avaliação uma revisão (eleições políticas, por exemplo, quando existe uma inter-relação com algum órgão público municipal). É importante ressaltar que a avaliação anual/final de um projeto deve ser ainda mais detalhada que o monitoramento e deve-se usar indicadores mais completos.

Cabe lembrar neste momento que este documento não tratará das medidas de remoção das famílias, mas sim das possibilidades de atenuar os impactos causados pelo processo de reassentamento. Levando em consideração que durante o processo de reassentamento das famílias deve-se haver informação e envolvimento das famílias a serem realocadas, conforme regem as boas práticas exigidas pela Organização das Nações Unidas, as diretrizes propostas aqui trabalharão paralelamente nesse contexto de envolvimento e participação das famílias.

Pode-se considerar que, no caso estudado, a Via 040 pode utilizar o diagnóstico realizado pela empresa de consultoria Herkenhoff & Prates, integrante do Plano de Gestão Social, como a primeira etapa (Fase de Identificação) da realização do projeto. Entretanto, quanto mais atual for esse estudo de identificação da comunidade, melhor será para que o projeto tenha subsídios mais coesos. Sendo assim, é de suma importância que seja realizada uma atualização do diagnóstico antes de iniciar a segunda fase do projeto.

Dentro da Fase de Identificação, a empresa precisa formular quais serão seus objetivos com a implantação de um projeto de intervenção social naquela comunidade. Entende-se nesse caso que, conforme rege o Programa de Exploração da Rodovia, existe a necessidade de manter e/ou melhorar o modo de vida da população impactada pela obra de duplicação. Sendo assim esse poderia ser o objetivo geral do projeto de intervenção.

Como objetivos específicos poderiam ser colocados a promoção de uma conscientização da importância da participação popular no processo de reassentamento involuntário; a ampliação da percepção visual e subjetiva do ambiente, com seus respectivos riscos; promover reflexões sobre a qualidade de vida da comunidade além da paisagem local. Com esses objetivos, a empresa pode alcançar como resultado do projeto de intervenção uma conscientização acerca dos benefícios da realocação da comunidade impactada, de forma a ter menos conflitos durante o processo de reassentamento involuntário.

Para atingir esses objetivos e alcançar o resultado esperado, a empresa precisará conversar, de forma sistematizada, com os principais membros da comunidade, principalmente as lideranças comunitárias e as pessoas mais velhas e respeitadas daquela comunidade, afim de ouvi-las para entender os principais argumentos contrários ao reassentamento. Por mais que esses argumentos já tenham sido levantados em

diagnóstico prévio, essa é a primeira etapa para ganhar confiança das pessoas e participá-las do processo. Após esse momento de conversas sistematizadas, a empresa poderá propor oficinas, no estilo de Mapa Falado, para que essas pessoas demonstrem de forma mais prática, a reflexão acerca de suas expectativas a respeito das dimensões: cultura, renda, moradia, mobilidade e ocupação do território. Durante essas oficinas, o profissional responsável por conduzi-las, poderá identificar com maior propriedade as relações interpessoais e afetivas com o espaço e meio ambiente local. Após analisar todas as informações levantadas com essas oficinas, a empresa poderá montar um projeto de intervenção, que a Via 040 poderá trabalhar com atividades para minimizar os impactos que ainda assim serão gerados no processo de reassentamento. Aquelas famílias que dependem financeiramente do espaço onde vivem atualmente, poderão, por exemplo, participar de algum projeto de geração de trabalho e renda, promovido pela empresa, para minimizar os impactos sofridos com a mudança.

Como forma de definição de indicadores para monitoramento das ações propostas pelo projeto de intervenção, a empresa poderá optar por comparar os dados, coletados durante a fase de Diagnóstico, de vulnerabilidade social e renda bruta, além de dados de acesso a condições médico-sanitárias, das populações reassentadas para comparar a melhoria da qualidade de vida após a mudança dessas famílias e também com a participação no projeto de geração de trabalho e renda.

Independentemente de como serão as tratativas da empresa durante o processo de reassentamento das famílias da comunidade de Gagé, ela deve ter em mente que o custo para a manutenção desse projeto de intenção é diretamente proporcional aos resultados que ela quer alcançar. Sendo assim, caso o valor do projeto seja muito alto e ela não disponha desse montante, ela deverá readequar suas ações afim de minimizar os custos de implantação do projeto.

Para a Fase de Implementação do projeto, a empresa deverá contar profissionais capacitados para garantir o bom andamento das ações propostas e para que seja feito o monitoramento continuado dos resultados parciais, entendendo possíveis falhas e atuando prontamente na correção das mesmas, afim de garantir o resultado pretendido ao final do período estipulado.

Em alguns países, existem associações profissionais compostas por avaliadores de projetos que buscam fomentar pesquisas e discussões sobre as melhores práticas e definições acerca do código de ética. Nos Estados Unidos, representantes da *American Evaluation Association* e de outras associações locais desenvolveram um conjunto de 30 *Standards* baseados em práticas geralmente aceitas para orientar o planejamento e para avaliar a qualidade de avaliações realizadas. Baseado nesses *Standards*, Marino (2003) procurou verificar junto a avaliadores e gerentes a aplicabilidade no Brasil e constatou que a

maioria deles são aplicáveis, havendo a necessidade de pequenas modificações para melhor adequação ao contexto brasileiro. Dessa forma, a última fase, a de Avaliação, pode levar em consideração a aplicabilidade desses Standards de Avaliação, de acordo com o tipo de projeto executado naquela comunidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos processos de reassentamento involuntário, não basta repor a moradia ou o lote agrícola, sendo necessário auxiliar as pessoas afetadas na sua reinserção em outro local. Para tanto, percebe-se a necessidade de programas paralelos de desenvolvimento que visam restaurar não apenas a renda familiar, mas também desenvolver novos horizontes de atividades e promover uma melhor integração social àquele grupo. Tais trabalhos, sempre que possível, devem ser fomentados com a participação de empresas do Terceiro Setor e Organizações não Governamentais, que tenham afinidade com o escopo de trabalho e com a comunidade afetada. Estas iniciativas devem ainda ser discutidas com a população, uma vez que seu êxito está intrinsecamente relacionado com o envolvimento da população.

Como não é uma exigência do Programa de Exploração da Rodovia que a Concessionária Via 040 trabalhe com projetos sociais para as comunidades afetadas pelas obras de duplicação, mas que mantenha ou melhore a qualidade de vida da população afetada, a criação e a aplicabilidade de algum projeto social na comunidade de Gagé fica à critério da empresa. Mas acredita-se que, devido à complexidade do território e da comunidade em pauta, torna-se uma excelente oportunidade de atuação para minimizar problemas futuros com essas famílias realocadas e ainda propicia a melhora da imagem da empresa frente a sociedade, como sendo uma empresa socialmente responsável e preocupada com o bem-estar do seu público de interesse.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MACULAN, B. C. M. S. **Manual de normalização**: padronização de documentos acadêmicos do NITEG/UFMG e do PPGCI/UFMG. 2. ed. atual. e rev. Belo Horizonte: UFMG, 2011. E-Book. ISBN 978-85-914076-0-6. Disponível em: <<http://www.eci.ufmg.br/normalizacao>>. Acesso em: 11 de fevereiro de 2018.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES – DNIT (Brasil). **Crítérios para elaboração e apresentação dos projetos de desapropriação e reassentamento no âmbito do RDC Integrado**. Anexo II da Nota Técnica nº 011, 2013.

EIA-RIMA Rodovia BR-040/DF/GO/MG.

VIA 040. Herkenhoff & Prates. **Estudo de socioeconomia do Plano de Gestão Social da Via 040**. 2015

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT (Brasil). **Programa de Exploração da Rodovia (PER) BR-040**. Contrato de Concessão. Edital nº 006/2013. Rodovia Federal BR-040. Trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG.

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Política de desapropriação e reassentamento involuntário para obras rodoviárias – Diretrizes Básicas**. Programa de Parceria para o Desenvolvimento de Minas Gerais II. Minas Gerais, 2009.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Como atuar em projetos que envolvem despejos e remoções?**. Relatoria Especial da ONU para Moradia Adequada. Disponível em: < https://raquelrolnik.files.wordpress.com/2010/01/guia_portugues.pdf>. Acesso em 10 de janeiro de 2018.

Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais;

Quadro de Referência de Reporte em Direitos Humanos (Relatório Ruggie- ONU);

Quadro legal geral do Brasil que decorre da ratificação da Convenção da ONU sobre Direitos Humanos (Declaração Universal de Direitos Humanos), Pacto sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, e demais convenções que tratam de aspectos específicos relacionados à garantia de direitos humanos fundamentais, tais como a Convenção OIT nº169/89;

AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES).

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTES. **Pesquisa CNT de rodovias 2015: relatório gerencial**. – Brasília: CNT : SEST : SENAT, 2015. Disponível em: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2015/Relat%C3%B3rio%20Gerencial/PESQUISA_CNT2015_3nov.pdf>. Acesso em 14 de janeiro de 2017.

MARINO, E. **Diretrizes para Avaliação de projetos e programas de investimento social privado**. Estudo de aplicabilidade dos Standards de Avaliação de Programas definidos pelo The Joint Committee of Standards for Educational Evaluation em programas e projetos de investimento social privado. São Paulo, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo, 2003.

AUSTIN, J., E. **Parcerias – Fundamentos e benefícios para o terceiro setor**. São Paulo, Futura, 2001.

FISCHER, R., M. **O desafio da colaboração: práticas de responsabilidade entre empresas e terceiro setor.** São Paulo, Editora Gente, 2002.

LOGAN, D. et al. **Global Corporate Citizenship – Rationale and Strategies.** Washington D. C., The Hitachi Foundation, 1997.

GOMES NETO, O., da C. **Diretrizes para elaboração de propostas de projetos.** Mecanismo de desenvolvimento limpo aplicado a resíduos sólidos. Rio de Janeiro, IBAM, 2007.

Orientações para elaboração de projetos sociais. Enercan Campos Novos Energia S.A.