

VIDA LONGA ROSA MARTINS CHEGA AOS 114 ANOS E ENSINA O QUE FAZER PARA VIVER MUITO

PÁGINA C3



Cidades

- Finalistas aceitam ir para o interior **4**
- Combate à malária tem novas estratégias **5**
- PM preenche 62 vagas **6**
- Presos ladrões que atacavam namorados **7**

MANAUS, SEXTA-FEIRA, 27 DE AGOSTO DE 1999

a crítica

CADÊ O ASFALTO?

BR-307 pede socorro

Fotos: Alberto César Araújo

NA SEMANA EM QUE SE DISCUTIU A SEGURANÇA DA FRONTEIRA NO PAÍS, A CRÍTICA FEZ UMA VIAGEM ATÉ AONDE FOI POSSÍVEL CHEGAR PELA BR-307, BEM PRÓXIMO AO PONTO FINAL DA ESTRADA, EM CUCUÍ, LOCALIDADE NA DIVISA ENTRE BRASIL, COLÔMBIA E VENEZUELA. FORAM 100 QUILOMETROS, DO MUNICÍPIO DE SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA À COMUNIDADE DE BALAIÓ, NO QUILOMETRO 104. ATÉ CUCUÍ SÃO 206 QUILOMETROS.

ALBERTO CÉSAR ARAÚJO

Na BR-307, próximo à Linha do Equador, um caminhão pára em um dos muitos atoleiros da estrada. Todo mundo desce para empurrar, inclusi-

ve Dom Walter Ivan de Azevedo, 73, bispo de São Gabriel da Cachoeira e Alto Rio Negro. Corpo franzino, mas elegante, mesmo no meio da lama, tenta manter a polidez, com um lenço limpando o rosto suado. Depois, passa na camisa suja pelos respingos da lama. Logo em seguida, desiste e entrega-se à vida selvagem da estrada que passa pela floresta.

“Faço este percurso cinco vezes ao ano. Tenho que chegar ainda hoje no Maturacá, (aldeia Ianomami, com uma população de 180 índios). Existe um programa de visita que tenho que cumprir”, disse o bispo, que desde 1980 visita as áreas indígenas da região para realizar a missão da Diocese. “É lamentável o estado atual da estrada. Ela é o meio de comunicação de muita gente. Comunidades como o Balaio, Bustamante e Cucuí dependem dela para tudo”, lamenta Dom Walter, que ainda enfrentaria 12 horas de voadeira pelos rios como o Iamirim, que corta a BR no KM 89.

A turbulenta viagem de Dom Walter é apenas uma das dificuldades encontradas por quem depende da BR-307, estrada que corta não só a Linha do Equador, mas também uma das regiões mais ricas em minérios e biodiversidade da Amazônia e do mundo, além de ter enorme potencial para o ecoturismo.

Estrategicamente construída para garantir a soberania brasileira na região de fronteira, apesar de tantos fatores importantes para a sua conclusão, hoje a estrada se encontra em condições precárias. Poucos tentam trafegá-la. É por ela que se tem acesso ao Parque Nacional do Pico da Neblina, à Região dos

Sete Lagos, onde se localiza a maior jazida de nióbio do mundo, material estratégico para a indústria da informática.

A reportagem de A CRÍTICA percorreu 100 quilômetros da estrada, do Município de São Gabriel da Cachoeira até a comunidade do Balaio, no quilômetro 104, dos 206 que levam até Cucuí, ponto final da BR, situada na divisa entre Brasil, Colômbia e Venezuela. Os pontos mais críticos no que se refere a atoleiros estão no quilômetro 144, 145, 150.

“O PROFETA”

Da comunidade de Balaio em diante é praticamente impossível seguir de carro. A exceção é “O Profeta”, como carinhosamente é chamado o ônibus Mercedes ano 78, do motorista, comerciante, empresário e fazendeiro cearense Edmilson Saraiva Gomes, 59. “O Profeta” é o único veículo que percorre todo o perímetro da estrada. Pilotado pelo próprio dono, o ônibus, na sua última viagem, levou seis dias para chegar a Cucuí, numa média de 1,5 KM/h.

“Cheguei em São Gabriel em 1974. Antes, a estrada era muito boa. Eu fazia este mesmo percurso em duas horas e meia, três horas, no máximo”, diz o cansado Edmilson, depois de desembarcar de sua saga pela estrada. Ele vai além: “Derrubo árvores com motosserra, puxo com cabo de aço, pego uns ajudantes e construo pinguelas (pontes improvisadas) para poder seguir viagem. Sei que isso não é função minha, mas se eu não faço, quem vai fazer? As vezes tenho que passar um rádio para Cucuí e pagar a baldeação para o meu passageiro seguir viagem, do KM 150 para lá”. Segundo Edmilson, este trabalho não lhe dá lucro. “Muitas famílias dependem do meu ônibus e não as deixarei na mão, ou melhor a pé”. Ele leva, em média, 25 passageiros por viagem, cobrando R\$ 16 até Cucuí e R\$ 8 para quem ficar pelo meio do caminho.”



ROTINA

Quem percorre a BR-307 fatalmente descará do carro para empurrá-lo, na tentativa, nem sempre bem sucedida, de desatolá-lo

Aguardando verbas

A manutenção da BR-307 era para ser garantida pelo Exército, que em São Gabriel da Cachoeira conta com 248 militares da 1ª Companhia do 1º Batalhão de Engenharia e Construção (1ª/1ºBEC). Mas desde 97 a unidade militar não recebe do Governo Federal o repasse de verbas para efetuar as obras de reparo, através do convênio com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Segundo o major Lúcio Ebling, recentemente foram feitos, com recursos da própria Companhia, reparos na estrada até a comunidade do Balaio. A CRÍTICA apurou que desde 1997 a 1ª/1º BEC solicitou ao DNER R\$ 1,8 milhão, tendo recebido somente no pri-



SEM SAÍDA

Trecho da estrada comprova atoleiro

meiro semestre de 97, R\$ 50 mil.

O chefe do Serviço de Engenharia do DNER no Amazonas, Wellington Lins de Albuquerque, disse que o órgão tem outras prioridades como a BR-174, uma via economicamente mais atraente para o desenvolvimento da região, na visão do Governo, e confirmou que os recursos para a 307 ainda não foram alocados.

Falta fiscalização

Nos 100 quilômetros percorridos pela reportagem de A CRÍTICA é visível o descaso com a estrada. Não há nenhum posto de fiscalização. O Ibama conta apenas com dois funcionários para vigiar o Parque Nacional do Pico da Neblina, com 2,2 milhões de hectares.

Um dos fiscais está de férias e o outro logo entrará de licença médica. A fiscalização tem se limitado à perseverança do chefe da representação do órgão, Ézio Borba, 55, que esteve semana passada em Manaus. O Ibama ficou desprovido de funcionário no local. Ézio, lamentando a fragilidade do trabalho, disse que a região é muito rica, com animais e plantas que só existem naquela região. “Aqui, não temos proble-

mas como queimada, nem pesca predatória, mas a biopirataria deve ocorrer, como em anos atrás, quando foi preso um belga com uma grande coleção de insetos”, afirma.

Saber que se chegou ao Parque Nacional, só com ajuda do mapa ou se for acompanhado por alguém que conheça bem a estrada. O único sinal é a ponte sobre o rio Miuá, no KM 51. Não há guarita, placa e nenhuma indicação. A adivinhação também tem vez no KM 28, por onde se passa pela Linha do Equador, literalmente imaginária, porque não há nenhum marco ou um mínimo de estrutura para abrigar os turistas, reivindicação antiga dos moradores de São Gabriel da Cachoeira.

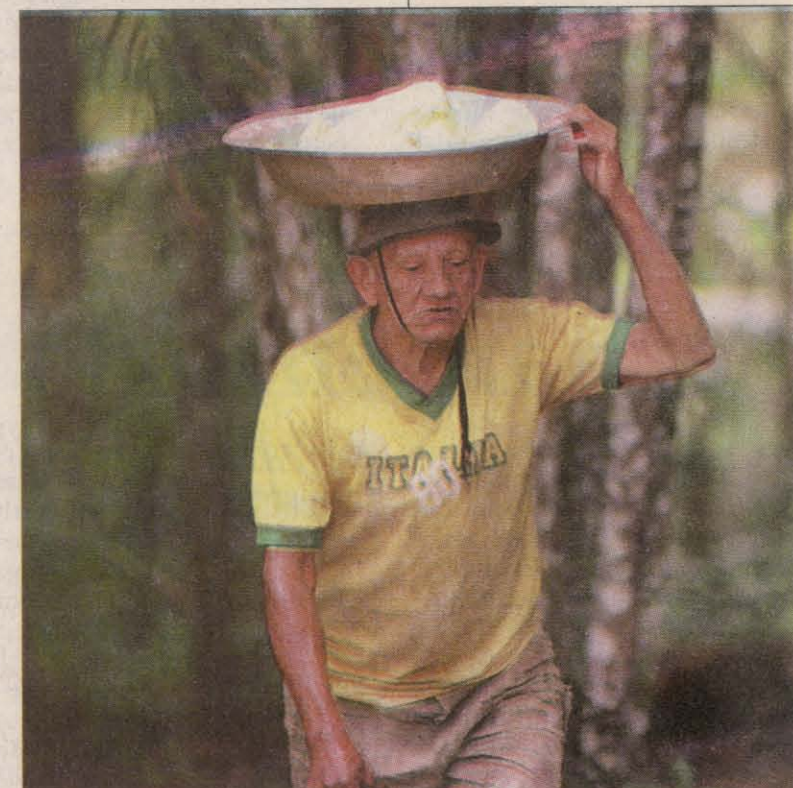
SEM ESCOAMENTO

Produção tem que ser limitada

As duas mil pessoas que vivem ao longo da BR-307 – a maioria índios das mais variadas etnias, como barés, dessanos, tucanos, uananas, dentre outros –, limitam-se a plantar banana, mandioca e a produzir farinha para vender na comunidade de Balaio, em uma feira relâmpago. Como a produção é pequena, acaba antes das 10h. Os agricultores e índios logo se apressam para pegar “O

Profeta”, aquele mesmo ônibus de Edmilson que, aos sábados, volta de Cucuí para São Gabriel e lá gastam o saldo da feira, não mais que R\$ 100, voltando no outro dia para casa.

“Cheguei aqui em 75. Se a estrada fosse asfaltada, aumentaria minha produção e venderia na fronteira, ou mesmo lá em São Gabriel. É muito dura nossa vida aqui, quase sem comunicação. Tenho muita coragem de ainda permanecer”, diz o índio baré Mário da Silva, 70, que com a família de mais de 20 pessoas produz dez latas de farinha de mandioca por mês e vende R\$ 12 a lata. “Só peço que Deus me dê saúde, que o resto eu garanto.”



“É MUITO DURA NOSSA VIDA AQUI, QUASE SEM COMUNICAÇÃO. TENHO MUITA CORAGEM DE AINDA PERMANECER. SÓ PEÇO QUE DEUS ME DÊ SAÚDE”

ÍNDIO BARÉ MAURO DA SILVA



SAGA DIÁRIA

Edmilson, dono do ‘Profeta’, o único que consegue fazer o trajeto