

Infraestrutura Manutenção de rede mantém condições mínimas da estrada que liga Manaus a Porto Velho

Sobrevida da BR-319 passa por fibra óptica

André Borges
De Porto Velho (RO), Humaitá,
Manaus (AM) e Brasília

Sem ter uma noção muito clara de onde iria se enfiar, uma família decidiu pegar o carro e partir pela BR-319, de Manaus para Porto Velho. Depois de algumas horas de viagem, marido, esposa e crianças estavam sozinhos no meio da mata, sem combustível, alimentação ou água. Nenhum sinal de telefonia celular. Desesperado, o pai não teve dúvidas do que fazer. Cortou o cabo de fibra óptica instalado nos postes que percorriam a estrada. Em poucas horas, uma equipe de fiscalização chegou para resolver o problema na rede. Era o socorro.

O que hoje dá sobrevida e condições mínimas de trafegabilidade à BR-319 são os serviços de manutenção executados na rede de fibra óptica instalada para conectar Manaus ao serviço de internet em alta velocidade. Em mais de 800 km da estrada, não há posto policial, nenhum tipo de serviço de apoio para quem cruza a rodovia.

Com 5.388 postes enfileirados, a malha de fibra da operadora Embratel começa em Porto Velho e avança mata adentro, seguindo o traçado daquilo que um dia já pôde ser chamado de rodovia federal. Regularmente, 20 funcionários da operadora, divididos em equipes, percorrem diferentes trechos da estrada, para fiscalizar se não há riscos de queimadas que possam afetar os cabos, ou de galhos e árvores que ameacem cair sobre a rede.

Para ter condições de trafegar na estrada, a operadora foi obrigada a adaptar jipes e motos. O trabalho das equipes é reforçar

do com a contratação de moradores que vivem há décadas na região e que conhecem os riscos da BR-319. É o caso dos “Catariños”, como é conhecida a família do senhor Vilson, que presta serviços para a operadora há 17 anos, época em que a Embratel tinha apenas torres de comunicação via rádio na região.

Os Catarinos consertam pontes, tapam buracos e apoiam a ação de técnicos que atuam diretamente na rede. “Se não fosse essa fibra, a gente estava perdido. Isso aqui tinha virado mato de vez”, diz Vilson, que saiu de Santa Catarina 21 anos atrás para viver na Amazônia, lugar onde pretende ficar “até o fim da vida”, apesar de todas as dificuldades.

Sobre a promessa de repavimentação da rodovia, Vilson diz que não acredita que a obra vá sair do papel. “Estou ouvindo isso desde que pisei nessa terra. É conversa demais, muita roubalheira e nenhum compromisso com a população que vive aqui.”

A desconfiança dos Catarinos se espalha pelas casas e vilas instaladas ao longo da BR-319. Em alguns casos, o sentimento é de revolta. Em mais de uma localidade, moradores afirmaram à reportagem que, uma hora dessas, vão derrubar o cabo que leva a internet até Manaus, como forma de protesto contra as várias promessas, nunca cumpridas, de repavimentação da estrada.

Até hoje, com exceção da família que cortou o cabo óptico para pedir socorro, não houve nenhum registro de caso de vandalismo que tenha tirado a rede de funcionamento, diz Maria Teresa Lima, diretora-executiva da Embratel. “Já ocorreram queimadas que causaram a paralisa-



Cabos de fibra óptica na BR-319: operadora mantém condições mínimas de tráfego para fazer a manutenção da rede

ção temporária, mas nossas equipes combateram o fogo e restabeleceram o serviço rapidamente. Nunca tivemos uma ocorrência de vandalismo ali. Pelo contrário, a população local sempre nos ajudou a tomar conta da fibra”, afirma Maria Teresa.

Os cabos ópticos que cruzam a BR-319 foram instalados em 2005. Mais de R\$ 160 milhões foram investidos no empreendimento. Desse total, R\$ 30 milhões foram usados para fazer a instalação dos cabos no fundo dos rios Negro e Solimões, porta de entrada de Manaus. Ao todo, três cabos foram lançados, até tocarem o fundo do leito dos rios, numa travessia que chega a até 10 quilô-

metros de extensão. Foram distribuídos em pontos diferentes da travessia. Se um dia ocorrer de algum barco cortar um cabo, outro entra em operação.

“Nosso objetivo é garantir a manutenção da fibra. Por isso, temos que estar sempre dando manutenção na região”, diz Maria Teresa. O cabo óptico da Embratel foi o primeiro a chegar a Manaus. Hoje, já existe outra operação de fibra que alcançou a Zona Franca a partir da Venezuela. A linha de transmissão de energia Tucuruí-Manaus, prestes a entrar em operação, também distribuirá internet por fibra para a capital do Amazonas, onde vivem hoje cerca de 2,5 milhões de pessoas.



No trecho central da BR-319, com 405 km, crateras surgem por todos os lados e a mata invade a pista; governo novamente promete que a estrada será repavimentada e prevê o início das obras em 2014



Nova promessa do governo é criar uma estrada-parque

De Porto Velho (RO), Humaitá,
Manaus (AM) e Brasília

A BR-319 voltará a ser uma estrada pavimentada. Carros e ônibus poderão circular novamente pela rodovia que, até 25 anos atrás, ligava as cidades de Porto Velho (RO) a Manaus. A promessa já foi feita incontáveis vezes pelos governos federal, estadual ou municipal. Pode até ter rendido um bom punhado de votos em anos de eleição, mas nunca se converteu em fato.

Mais uma vez, o Palácio do Planalto empenha a sua palavra de que a repavimentação sairá definitivamente do papel. Nas palavras do general Jorge Ernesto Pinto Fraxe, presidente do Departamento de Infraestrutura de Transportes (Dnit), “a presidenta da República não tem dúvida de que essa estrada precisa ser refeita e da sua importância para o país.”

Fraxe garante que fala com conhecimento de causa. Há 40 anos, quando foi concluída a construção da BR-319, ele diz ter cruzado todo o traçado da rodovia dentro de um Fusca 1.200, quando ainda

era cadete do Exército. “Era um tapete aquela estrada, asfaltadinha. Tinha desvios com pontes de madeira e algumas balsas, mas a pista era impecável”, comenta.

O Dnit já colocou o bloco na rua, com a expectativa de iniciar obras na estrada no ano que vem, no próximo verão amazônico, entre maio e novembro, período mais seco na região amazônica. As intervenções na estrada não começaram até agora porque, nos últimos 12 anos, o governo não conseguiu obter licenciamento ambiental para repavimentar um trecho de 405 km.

Desde 2007, três versões de estudos de impacto ambiental foram apresentados ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Nenhum deles, porém, conseguiu passar pelo crivo dos analistas ambientais, simplesmente porque continham problemas básicos, como falhas graves de metodologia e falta de dados sobre a fauna e a flora da região. Em 2009, o Ibama voltou a pedir complementações ao Dnit sobre os planos para a BR-319.

Em março deste ano, o Ibama finalmente concluiu que, por conta da desatualização e inadequação de uma série de informações, boa parte do processo teria que ser refeita. O Dnit acabou a decisão e, recentemente, deu ordem de serviço a uma nova consultoria ambiental.

“Contratamos uma empresa em Manaus para fazer os estudos complementares. São levantamentos finais, que devem ser concluídos em breve. Já gastamos R\$ 76 milhões em componentes ambientais. Nós vamos atender o Ibama e vamos concluir a repavimentação da rodovia”, afirma Fraxe, batendo a mão na mesa.

A ideia do governo é transformar a BR-319 em uma “estrada-parque”. O traçado da rodovia teria passagens especiais para os animais que vivem na região, postos de vigilância seriam distribuídos ao longo da estrada e o Exército cumpriria a missão de vigiar as saídas da BR, em Manaus e Porto Velho.

A fiscalização reforçada, segundo o comandante do Dnit, inibiria

a ação de grileiros de terras e o desmatamento ilegal. O custo da repavimentação da rodovia é estimado em cerca de R\$ 800 milhões e a obra faz parte da carteira de projetos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

“Hoje, a BR-319 é forrada por unidades de conservação de um lado e do outro. Dá para fazer um enorme cinturão de proteção nessa estrada. Essa é a nossa ideia”, afirma Fraxe.

Para especialistas em ambiente, a repavimentação da estrada pode ter um efeito perverso sobre a floresta, porque potencializa a especulações em torno de terras para exploração ilegal de madeira e abertura de pastagens. Fraxe nega. “Dizem que, se a estrada for transitável, vai destruir a floresta. Então vamos ter que mandar cercar os rios também, porque as pessoas navegam por ali”, afirma.

Outro fator que inibiria o desmatamento, diz o presidente do Dnit, seria a baixa qualidade do solo da região para a agricultura. “A terra daquela região da Amazônia só presta para manter a floresta e o ecossistema em equilíbrio, dife-

No meio da floresta, os desafios continuam. Recentemente, técnicos da operadora tiveram trabalho redobrado para encontrar um ponto específico de falha na rede. Por horas, percorreram uma região onde o sistema apontava para a ocorrência da falha, mas não enxergavam nenhum sinal de problema que tivesse afetado a malha. Depois de uma inspeção mais minuciosa, finalmente acharam um buraco no cabo e trocaram a fibra. Aquela hora, na vila de Realidade, já corria a notícia de que um morador havia acertado um tiro de espingarda bem no meio cabo, quando mirava um pássaro para cozinhar no almoço. **(Colaborou Ruy Baron)**

Rodovia foi substituída por hidrovía

De Porto Velho, Manaus e Brasília

A rodovia que liga Manaus a Porto Velho não chegou à situação caótica em que está hoje apenas por conta do clima hostil que a Amazônia reserva para qualquer asfalto que se meta em seu caminho. Tampouco pode-se resumir a situação ao esgotamento de recursos e à irresponsabilidade do governo militar.

Boa parte do descaso histórico que transformou a BR-319 em um golpe no bolso do cidadão também pode ser explicada pela falta de viabilidade econômica da estrada e do alto custo para manter em condições razoáveis uma rodovia aberta numa região onde o volume médio de chuva chega a atingir 3 mil milímetros por ano, mais de duas vezes a média de São Paulo.

Ao contrário da maioria das obras de infraestrutura de transporte realizadas no país, a BR-319 nunca foi objeto de um plano detalhado de viabilidade financeira. Se tivesse sido, certamente o cenário econômico não seria dos mais atrativos. Enquanto a estrada apodrecia nos últimos 30 anos, outras alternativas de escoamento se consolidavam.

Hoje, a hidrovía do Madeira — que começa em Porto Velho e corre paralelamente à estrada, numa distância média de 50 a 100 quilômetros — segue navegável até a sua foz, próxima aos portos de Manaus e Itacoatiara, já no rio Amazonas. A viagem pelo Madeira já se consolidou como uma rota competitiva para o transporte das commodities agrícolas que saem do Mato Grosso e acessam a hidrovía a partir de terminais de grãos erguidos em Porto Velho.

Quem dá o tom é o senador e ex-governador do Mato Grosso Blairo Maggi (PR-MT). Um dos maiores produtores agropecuários do país, ele não titubeia ao ser questionado se passaria a utilizar a BR-319 como rota de escoamento rodoviário, caso a rodovia estivesse hoje em perfeitas condições de uso. “Sinceramente, eu não usaria. Temos outros caminhos mais viáveis”, diz.

A situação não muda de figura no outro extremo da rodovia, onde está localizada a Zona Franca de Manaus. Os produtos industrializados que hoje deixam Manaus em milhares de contêineres buscam apenas dois caminhos: o transporte por avião, ou a descida pelo rio Amazonas, até chegar a Belém e, a partir daí, o transporte por caminhão para todo o país.

“O fato de a rodovia não ter hoje forte vocação para carga não significa que ela não seja necessária”, afirma Maggi. “Sempre há espaço para o transporte de alguns produtos, principalmente os de maior valor agregado. Além disso, todo cidadão deve ter direito a serviços básicos, como água, energia, educação ou comunicação. Não há por que ser diferente quando o assunto é transporte.”

Nos anos em que esteve em operação, entre 1973 e 1988, a rodovia Porto Velho - Manaus chegou a incomodar muita gente, principalmente donos de balsas que faziam o transporte de produtos e pessoas pelo rio Madeira. Corre a história de que balseiros, preocupados com a competição que a estrada iria gerar, chegaram a contratar tratores para arrancar o asfalto.

Em diversos trechos da rodovia é possível ver cortes precisos, com trechos de terra e pedaços de asfalto ainda em bom estado. Quem vive nas margens da estrada desde aquela época afirma que as máquinas entravam no trecho, jogavam o asfalto para o acostamento e sumiam, sem dar explicações. Os balseiros não confirmam. **(AB)**