

Metrópole

Vida e santidade
Biografia mostra como
Irmã Dulce comoveu até
presidentes. Pág. A14

Retratos do Brasil. Aberta nos anos 1970 e ícone da ideia de 'integrar para não entregar', a estrada esteve em projetos de governos seguidos, como o atual, mas nunca voltou a ser asfaltada; a reocupação preocupa ambientalistas e é vista com ceticismo pela população

Plano de retomar as obras na BR-319 expõe desafios da fronteira amazônica

André Borges | TEXTO
Gabriela Biló | FOTO
ENVIADOS ESPECIAIS
MANICORÉ, HUMAITÁ (AM)
E BRASÍLIA

Da porta da casa que ergueram na beira da BR-319, os agricultores João Ferreira Santana e Nilda Santana imaginavam que o "futuro" estava próximo. Com seis filhos nos braços, eles tinham deixado o Ceará, naquele distante 1972, para tentar a vida na floresta. Estavam entre as milhares de pessoas que, naquela época, migraram para a Amazônia encorajadas pela propaganda militar. Era o tempo de "integrar para não entregar", e eles estavam ali, nas margens da nova estrada que se abria no meio do Estado do Amazonas.

A BR-319 era o ícone maior dessa integração, ao lado da Transamazônica. Com seus 870 quilômetros de extensão, ligava Manaus a Porto Velho (RO) e, assim, integrava a capital do Amazonas ao restante do País por uma malha viária. O casal Santana foi o primeiro a chegar à Vila Realidade, um assentamento do Inbra em Humaitá, sul do Amazonas. "A estrada estava na terraplenagem, na terra mesmo. Depois, veio o asfalto. A gente viajou muito por essa estrada", lembra João, com 82 anos.

Hoje, o barro e a poeira estão na porta dos moradores de Realidade, que assistem, dia e noite, caminhões abarrotados de madeira ilegal passando pela estrada. O asfalto virou pó. É como se nunca tivesse existido ali. "Dizem que essa estrada vai ser asfaltada de novo", diz dona Nilda, com pé na terra. "Duvido." A BR-319 foi construída e pavimentada entre 1968 e 1976, sendo o único caminho terrestre de chegada a Manaus. Sua abertura fazia parte do Plano de Integração Nacional (PIN), encampado pelo general Emílio Garrastazu Médici. Naquela época, a rodovia chegou a ter tráfego em alta velocidade, com linhas de ônibus que faziam de Manaus a Porto Velho em 12 horas.

Menos de uma década depois, a estrada já não permitia aceleração acima de 40 km/h, por causa do estado deplorável do asfalto. O pavimento, abandonado após o fim dos recursos do governo militar, foi rapidamente dissolvido pelas chuvas, pelas altas temperaturas e pela drenagem do solo. Em 1988, a rodovia era "intrafegável", conforme registros históricos do Ministério dos Transportes.

● **No meio do nada**
"Quando chegamos aqui, eram 3 mil homens trabalhando. Não tinha nada nesta terra, víamos para ocupar."
João Ferreira Santana
APOSENTADO



Realidade. O casal Santana foi o primeiro a chegar ao assentamento do Inbra em Humaitá, sul do Amazonas; com o passar dos anos, viu o asfalto virar pó

Depois disso, a retomada das obras já fez parte de praticamente todos os governos desde a redemocratização. Nos últimos anos, constava nos balanços do extinto Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Nada ocorreu. Hoje, o governo federal promete recapar toda a estrada. "Já ouvimos essa história muitas vezes", diz Marcos Mauro, dono de uma boatecharia em Realidade. "Acho muito difícil de acontecer. Se eles pelo menos reformarem as partes piores, já seria alguma coisa."

Degradação. A retomada da estrada divide opiniões. Ambientalistas afirmam que, caso as obras da BR-319 seja retomadas sem considerar a complexidade ambiental da região, podem resultar em experiências catastróficas. Esse risco consta de análise do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). "Experiências malfadadas, como os resultados atuais do licenciamento ambiental da rodovia BR-163, com seu propalado Plano BR-163 Sustentável, não devem ser revividas", afirmou o órgão em nota técnica que analisa o licenciamento da estrada Porto Velho-Manaus.

O histórico das instalações de rodovias mostra que, sem fiscalização eficaz, a intervenção pode potencializar processos de degradação ambiental e ilícitos ambientais, como abertura de novas frentes de desmatamento irregular, ocupação desordenada do entorno da rodovia, grilagem de terras públicas e conflitos agrários, invasão e retirada ilegal de madeira de unidades de conservação. Hoje, o entorno da BR-163 é tomado

ONDE FICA

● Aberta nos anos 1970, estrada foi abandonada por falta de recursos e manutenção



FONTE: IBA IMA, DNIT, MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

por terras em situação irregular, áreas desmatadas irregularmente e focos de incêndio. "Instrumentos de planejamento e compromissos não cumpridos ou com resultados duvidosos, e com reflexos ambientais altamente negativos, não podem ser repetidos na BR-319", declara o Ibama.

Hoje, a estrada tem asfalto em condições razoáveis apenas nas extremidades, na região de Porto Velho e de Manaus. Um trecho central de 400 km, no entanto, o chamado "meião", permanece em péssimas condições, só transitável em épocas de seca (veja ao lado).

Nomês passado, o Ministério da Infraestrutura tratou de colocar a restauração da rodovia no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), que centraliza as prioridades do governo federal. Um trecho inicial de reformas,

que sai de Manaus e avança até o km 102, já foi licitado. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), também tem autorização para pavimentação entre o km 198 e o km 250. "Para o Trecho do Meio ainda há a necessidade de avançar em tratativas para a obtenção da licença ambiental", declarou o ministério.

Elo. Entre 2019 e 2022, há previsão de investir R\$ 345 milhões na estrada. Na defesa do projeto, o governo justifica que a rodovia conecta a região aos sistemas rodoviários de países vizinhos, como Colômbia, Peru e Bolívia, assim como as hidrovias do Madeira e Amazonas, que ligam o interior da região amazônica às costas do Caribe e dos Oceanos Atlântico e Pacífico. "É um importante elo do sistema intermodal relevante para

EXTENSÃO TOTAL
877 km, de Porto Velho (RO) a Manaus (AM)

PERÍODO DE CONSTRUÇÃO
De 1968 a 1976

TRECHO SEM LICENCIAMENTO E PAVIMENTAÇÃO
405 km na parte central da estrada

INVESTIMENTOS PREVISTOS ATUALMENTE
R\$ 345 milhões entre 2019 e 2022

INFOGRÁFICO: ESTADÃO

Dnit passou dez anos sem entregar estudo de impacto

● Levantamento realizado pelo Estado mostra que, desde 2009, o Ibama aguarda complementos de um Estudo de Impacto Ambiental (Eia-Rima) para autorizar o licenciamento da área central da BR-319, um trecho de 400 km de extensão que está em situação quase intrafegável. Os estudos e obras na estrada federal são de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Há dez anos, o órgão submeteu seus estudos ambientais ao Ibama. A qualidade do material entregue, no entanto, considerada ruim, levou a autarquia a declarar, naquele ano, que o estudo "não reúne as mínimas condições e informações que permitam avaliar a viabilidade ambiental do empreendimento".

Neste ano, o governo retomou o tema e elaborou um novo estudo de impacto ambiental, quase do zero, para liberar as obras. O plano é enviar esse novo relatório ao Ibama em até dois meses. Questionado sobre o assunto, o Dnit declarou que a obra "é prioritária para a atual gestão da autarquia". A licitação do projeto deverá acontecer até dezembro, segundo o Dnit, com o início das obras em 2021. "A autarquia já investiu cerca de R\$ 70 milhões para criação e demarcação de novas unidades de conservação federais e estaduais, no entorno da rodovia, atendendo condicionantes ambientais." / A.B. e G.B.



NA WEB Online. Dez dias na Amazônia em chamadas

estadão.com.br/amazchamadas