

A RODOVIA FEDERAL BR 307: BREVES CONSIDERAÇÕES

Gloria Rodrigues Arbelaez Silva¹
Elsie Pinto Pereira²

Resumo

Este artigo aponta algumas considerações sobre a rodovia BR-307 e as atuais condições de trafegabilidade que deixam comunidades inteiras do entorno da estrada privadas do acesso a serviços públicos essenciais, como saúde, educação, trabalho e segurança. O projeto rodoviário da década de 1970 resultou na construção de um trecho entre as cidades de São Gabriel da Cachoeira e Cucuí, tendo trechos praticamente intrafegáveis o que ocasiona problemas para aqueles que dependem da rodovia para efetuar deslocamentos. Para a realização dessa pesquisa optou-se em construir um texto baseado em bibliografias existentes sobre geopolítica e rodovias na Amazônia.

Palavras-chave: Rodovia; Trafego; Atividades, Geopolítica.

Resumen

Este artículo señala algunas consideraciones sobre la carretera BR-307 y las condiciones actuales del tráfico que dejan a comunidades enteras alrededor de la carretera privadas del acceso a servicios públicos esenciales, como salud, educación, trabajo y seguridad. El proyecto vial de la década de 1970 resultó en la construcción de un tramo entre las ciudades de São Gabriel da Cachoeira y Cucuí, con tramos prácticamente intransferibles, lo que genera problemas para quienes dependen de la carretera para desplazarse. Para realizar esta investigación, se decidió construir un texto a partir de bibliografías existentes sobre geopolítica y carreteras en la Amazonía.

Palabras Claves: Rodo vía; Recorrido; Actividades, Geopolítica.

INTRODUÇÃO

¹ Licenciada em Geografia, Universidade do Estado do Amazonas- UEA. E-mail: arbelaez.rebeca@gmail.com

² Discente do curso de Pós-Graduação Relações internacionais da Amazônia, licenciatura em Geografia, Universidade do Estado do Amazonas UEA cursos e mini curso complementares na área tecnológica educacional. E-mail: elsiegedes@gmail.com

As obras da BR-307 construída entre as décadas de 1970 e 1980 apresentam diversos problemas e recentemente ações emergenciais foram sendo realizadas para manter trafegável em alguns trechos. A BR-307 é a única ligação por estrada da sede do município com o porto e o aeroporto do local. São estes elementos que regem a pesquisa feita na BR-307 a 852 km de distância de Manaus /Am. Deste fato é que foi feita uma pesquisa bibliográfica.

Tendo em vista o processo que ocorre na BR-307 liga o município de São Gabriel da Cachoeira à comunidade de Cucuí, na fronteira com a Venezuela. O desenvolvimento dessa pesquisa tem como objetivo de contribuir e refletir para a importância que a BR atravessa as unidades de conservação do Parque Nacional Pico da Neblina e a Reserva Biológica Morro dos Seis Lagos, e por isso precisava de autorização do ICMB e do Ibama para realização da obra.

A BR-307 por ser uma área isolada. Segundo informações da assessoria de comunicação do Comando Militar da Amazônia (CMA), ajudam a transportar a população de um lado a outro da pista as dificuldades que vem apresentado transporte da população das Terras Indígenas, para a área urbana de São Gabriel da Cachoeira (AM).

É neste sentido, com o início do ecoturismo promovido pelas comunidades desta região, a população local vê com muita preocupação essa dificuldade na estrada, que chega a ser inviabilizado na temporada de chuvas. A melhoria da estrada precisa ser agilizada pelo DNIT e órgãos responsáveis, que trabalha e contribui para o processo de desenvolvimento de esta região.

A pesquisa foi de cunho bibliográfico de cunho qualitativo utilizando livros e documentos relacionados ao tema em desenvolvido relacionado ao tráfego da BR-307, para isso foi feita uma pesquisa na biblioteca do Centro de Estudos Superiores de Tabatinga/ Universidade do Estado do Amazonas (CSTB/UEA). O método interpretativo partiu da criticidade, ou seja, da leitura dos textos e a relação existente na BR-307/AM tendo em vista os problemas que abrangem em este local.

1. Rodovia BR-307, Preocupações com o futuro

O setor rodoviário brasileiro é responsável especialmente importante pela grande participação que detém no transporte de viagens de passageiros e pela maioria da carga transportada. No caso brasileiro, a relevância não se dá apenas pela facilidade em circular de uma cidade para outra; o seu objetivo real tem origem na iniciativa governamental de fazer uma rede rodoviária, pois, uma malha rodoviária possibilitaria permitir acesso aos territórios destinados a ocupação além de facilitar os deslocamentos até as fronteiras setentrionais.

Uma das estradas planejadas é a BR-307 que teria mais de 1000 km e complementaria o projeto da Perimetral Norte. No entanto, apenas um trecho foi construído e as obras de recuperação estão paradas, para assegurar a plena integração física nacional, estabelecida por meio das estradas e rodovias, de forma geral, constitui um sistema do Estado Nacional.

Dentro da complexidade desse processo a construção de rodovias, o ponto de partida de promover comunicação e circulação dentro do território com o deslocamento de centenas de migrantes de áreas com problemas fundiários, como os serviços de apoio à construção, operação e manutenção da infraestrutura.

Segundo Guimarães (1976), um dos objetivos centrais da Política Nacional de infraestrutura de Transportes:

Devido ao baixo custo de implantação de uma rede viária sob limitadas condições técnicas, este deve ser o meio de transporte empregado na penetração do território e na incorporação pioneira de novas áreas ao processo produtivo. Deve-se ressaltar o efeito multiplicador que se tem observado através da implantação ou melhoria de estradas de rodagem nas economias diretamente por elas servidas. A simples abertura ao tráfego de uma rodovia modifica completamente o panorama econômico de regiões em fase de desenvolvimento, pela criação de inúmeros empregos, através de construção de postos de serviços, hotéis, restaurantes e de atividades comerciais em geral. As estradas de rodagem possuem também um grande efeito polarizador quando uma rodovia é construída próximo a uma localidade. A tendência natural desta é pouco a pouco se deslocar, até mesmo em certos casos, transformando-se a estrada em via urbana” (GUIMARÃES, 1976, p. 40).

Reportando essa ideia percebe-se que a interligação e econômica e carente a BR-307 apresenta o abrandamento da crise no setor rodoviário, motivada pela acentuada escassez de recursos públicos, é inerente ao

surgimento do próprio a possibilidade de empresas privadas investirem no setor a manutenção da estrada vem sendo realizada pelo Exército Brasileiro, com a última recuperação feita em 2010.

Atualmente, a infraestrutura de transportes é um pré-requisito para a circulação de cargas e de pessoas, nesse sentido, as condições de tráfego são fundamentais para se efetivar de forma constante a circulação e os transportes. E a paralização e a não recuperação de trechos prejudica todos aqueles que precisam circular, inclusive os moradores.

Apesar da problemática existente atravessa as unidades de conservação do Parque Nacional Pico da Neblina e a Reserva Biológica Morro dos Seis Lagos, e por isso precisava de autorização do ICMBio e do Ibama para realização da obra e constante da massificação, deve ser visto como algo fundamental na construção humanista.

No dizer do Comunicado (IPEA, 2010, p. 3):

O desenvolvimento das rodovias brasileiras foi possível, basicamente, por meio de recursos públicos oriundos de fundos criados essencialmente para este fim. A criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) em 1945 permitiu o rápido crescimento dos investimentos na infraestrutura rodoviária. Inicialmente o FRN era formado pelo Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos (IUCL) e, posteriormente, com parte da arrecadação de um imposto sobre os serviços rodoviários de transporte de cargas e de passageiros e de uma taxa incidente para a implantação da infraestrutura rodoviária. Parte destes recursos era também destinada aos estados na execução dos seus investimentos rodoviários. Assim, em 1960 o modal rodoviário já respondia por 60% da matriz nacional de transportes percentual que se mantém até a atualidade.

Segundo documento publicado pelo Comando Militar da Amazônia (CMA), o exército começou a atuar na reforma da estrada em 2008. O atual processo de recuperação foram ao todo mais de 8 anos de impasses em relação a questões da licença ambiental, principalmente com relação a quais partes seriam tratadas como recuperação da estrada, e quais partes seriam realmente reconstruídas. (Do G1 AM, com informações da TV Amazonas). Ao longo desses anos, o Exército realizou algumas obras que foram posteriormente penalizadas pelo Ibama. Entre 1945 e 1988, o investimento público em rodovias era garantido por lei. O que venha suprir essa

necessidade de informações atualizadas e precisas para o planejamento e a operação rodoviária de caminhoneiros autônomos e de empresas. Complementarmente, ela fornece elementos fundamentais para a elaboração de projetos e estudos voltados ao aprimoramento das nossas rodovias, do qual é intensificado os grupos da massificação que tem como base o consumo constitui-se um dos elementos importante na, subjetividade e da reflexão da própria existência desta área, aparece como elemento chave resgatando os anseios que afligem a sociedade contemporânea, portanto cabe acatar as propostas para continuar trabalhando na BR-307.

Outro aspecto que fez parte do discurso do governo militar para justificar as obras viárias, principalmente na Amazônia e no âmago do território, é exposto pelo ex-ministro dos transportes Mario Andreazza da seguinte maneira:

O planejamento da infraestrutura dos transportes no Brasil requer soluções próprias e singulares, à vista de extensão territorial do País, de sua distribuição demográfica, com a população concentrada, em sua quase totalidade, numa faixa de cerca de 300 quilômetros ao longo do litoral (...) (ANDREAZZA, 1973, p. 8).

No que se referem às leis as homologações, que estabelece legalmente a obrigatoriedade da base do projeto rodoviário, executado parcialmente durante o regime militar, foi o Programa de Integração Nacional (PIN), criado pelo Decreto-Lei No 1106, de 16 de junho de 1970, cuja a finalidade principal era de promover e financiar um conjunto de obras de infraestrutura na região norte, almejando sua integração territorial e a economia nacional, deve-se levar em consideração a capacidade de desenvolver seus trabalhos, todo e qualquer indivíduo que encontra-se inserido no projeto original, a BR-307 (rodovia federal diagonal) se inicia no município de Marechal Thaumaturgo, no Acre, e segue até o distrito de Cucuí, na fronteira com a Venezuela, em São Gabriel da Cachoeira. A rodovia fez parte do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Tendo em vista essa prerrogativa tem-se o desenvolvimento da ideia Referencial ao financiamento internacional, destinados à implantação e

consolidação do modal rodoviário em diversas regiões do país, destaca-se a consideração:

O esquema financeiro, montado a partir de 1968 para a execução deste programa rodoviário, foi calcado, principalmente: a) no aumento de recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos; b) na criação de novos recursos como a Taxa Rodoviária Única, o Imposto sobre Transporte de Passageiros; c) numa política de endividamento interno e externo através da participação do Banco Mundial, do Banco Interamericano, de bancos particulares e diversos fornecedores estrangeiros (PEREIRA, 1974, p. 163).

A ausência dessas condições tem elevado os custos de operação dos serviços de transporte, dado que a frequente manutenção dos veículos, as avarias com pneus e o aumento do consumo de combustível, entre outros, são consequências do inadequado estado de conservação das rodovias. Essa inadequada infraestrutura rodoviária compromete a eficiência do setor transportador que atualmente se encontra com afundamentos, ondulações e com buracos ou totalmente destruída segundo a Pesquisa CNT de Rodovias. Isto é muito mais preocupante em função da dependência que o Brasil tem do modal rodoviário para o desenvolvimento da sua economia e a mobilidade da população, sobre grandes planos para concessionar largos trechos de rodovias.

A Perimetral Norte foi um grande projeto de entrecortar a fronteira setentrional brasileira por rodovias e uma dessas seria a BR-307 (fronteira com a Colômbia e Peru), constituindo em um projeto de integração rodoviária da fronteira, sendo o prolongamento da rodovia BR-210 no noroeste, situada no Estado do Amazonas, ligaria as cidades amazonenses de Cucuí, São Gabriel da Cachoeira, Tabatinga, Atalaia do Norte, Cruzeiro do Sul (AC) e Coronel Taumaturgo (AC), numa extensão de mais de mil quilômetros, o que possibilitaria acesso viário com a Colômbia e Peru por meio das rodovias. A criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) em 1945 permitiu o rápido crescimento dos investimentos na infraestrutura rodoviária.

Estas questões deram início a maiores cuidados com a inserção das rodovias com a paisagem rural e uma atitude de preservação ambiental.

Fazendo a análise o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e o Ministério Público Federal (MPF-AM) debateram sobre o licenciamento ambiental da BR-307, resultando no impedindo as obras de manutenção da estrada. Outra prerrogativa foi a possibilidade de acesso a terras e o seu povoamento por meio do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA e empresas privadas que foi estimulada nas décadas de 1970 e 1980 (NETO, NOGUEIRA, 2015, p. 169).

Essa continuidade, contudo, apesar da mudança do ponto de conexão, demonstra que:

Desde 1970, intensificou-se a execução do programa do governo federal de construir rodovias na Amazônia. Por razões de segurança nacional, defesa nacional ou segurança e desenvolvimento, iniciaram-se ou intensificaram-se as construções de várias rodovias de grandes proporções. Estas foram as principais, dentre as muitas que passaram a cortar e recortar a geografia da região amazônica [...] [as] rodovias não podem ser tomadas sempre como precursoras da chegada de posseiros, grileiros, latifundiários, empresários, agentes do poder público, igrejas e seitas, bancos e outros indícios da metamorfose de terras virgens em roças, criações, fazendas, posse, domínios, empresas, colônias. [em alguns casos] a ocupação precede a rodovia" (IANNI, 1979, p. 12-13).

2. Dificuldades, abandono na rodovia BR-307

A necessidade de retomada econômica do Brasil nos próximos anos ampliará as demandas por uma maior eficiência na infraestrutura de transporte e, principalmente, reforçará a percepção da necessidade de o País dispor de rodovias com maior nível de qualidade.

A melhoria das condições de trafegabilidade não é para atender as demandas externas ao município, mas a manutenção na rodovia deve ser voltada para propiciar uma circulação segura para os motoristas e principalmente os moradores que utilizam essa infraestrutura, ou seja, atender as demandas locais de circulação.

De acordo com a CNT, a maioria das rodovias brasileiras não é considerada adequada para o tráfego de pessoas e bens, tal problema pode ser constando também na BR-307, ideal para o deslocamento de pessoas e bens em curtas e médias distâncias, também tem desempenhado seu papel nas viagens de longas distâncias, dependendo sempre de rodovias em

condições ideais para a sua utilização em termos econômicos favoráveis. Como sabemos na análise deste estudo, a quase totalidade (95%) das viagens internas de passageiros no Brasil dá-se por meio de estrada e três quintos da carga transportada utiliza este modo de transporte, porém o Brasil é mais dependente do sistema de estradas para a circulação de pessoas, ao mesmo tempo, nota-se que os mais afetados nesta região isolada são os indígenas das Terras Indígenas do Balaio e Yanomami os que mais sofrem com as péssimas condições da via). Para cruzar o pesadelo de lama e buraco por 85 quilômetros, e este tem um custo, o valor é de mil reais cada trecho. Mesmo cobrando quase não compensa o trabalho por causa do alto custo de manutenção dos carros que fazem esse tipo de trabalho, que se detonam na estrada, segundo a autora apesar de estarmos no meio técnico-científico-informacional colocado por autor Apesar desta e outras rodovias possuírem centenas de quilômetros em leito natural – sem capa asfáltica – aponta-se que, nas últimas décadas, o governo federal buscou pavimentar as rodovias Amazônicas, desde o Brasil em Ação (1996-1999), Avança Brasil (2000-2003) até o Programa de Aceleração de Crescimento-PAC, em suas várias versões. Contudo, alguns eixos foram priorizados e outros continuam inconclusos. Santos (1998), ou seja, o novo meio geográfico de organização do espaço que afeta a organização da sociedade.

Outro ponto apontado na pesquisa Becker (2005) aponta que o denominado Arco do Desmatamento, onde se concentram diversos processos, constituídos pelo desflorestamento contínuo, pela expansão da pecuária e das plantações de grãos e pelo trabalho escravo, é composto, também, pelas diversas cidades que se expandiram do ponto de vista demográfico. No entanto, como esse trecho da BR-307 encontra-se sem conexão com o Arco e com o sistema viário nacional, dificilmente ocorrerá uma expansão desses problemas.

O que nota-se na realidade é a dificuldade que em 2016, após todo o processo de licitação de aprovação de licença ambiental, o MPF-AM entrou com uma recomendação para que IBAMA, Dnit e ao Exército Brasileiro se abstenham de iniciar, continuar ou autorizar qualquer obra de manutenção e

conservação da BR-307/AM. O Brasil não possui uma tradição de manutenção e conservação de suas estradas que são construídas muitas vezes com a utilização de materiais menos duráveis e reparadas de modo inadequado.

Analisando assim os impactos que alteraram a paisagem e vida local da área do entorno, o clima da região pode ser classificado como tropical de altitude. A pluviosidade média anual é de 1.182 mm, sendo o período chuvoso de outubro a março, é quando se registra 80% do período chuvoso anual, porém a intensificação de processos erosivos, Aumento da carga de sedimentos e assoreamento de corpos d'água, risco de acidentes, a força da água provoca a abertura de cratera de aproximadamente 15 metros, danificado as pontes localizadas na estrada.

Tendo em vista as atividades propostas no desenvolvimento do PPA (BRASIL, 2008-2011), 47 obras de manutenção de trecho que se referem a 32 BRs em 19 estados brasileiros, centrando investimentos nos eixos de maior densidade. Anteriormente, haviam recursos tributários vinculados às obras de infraestrutura de rodovias e os níveis de investimento eram altos, mas já nos anos 1970, tais recursos passaram a ser direcionados a outras finalidades (LACERDA, 2005).

3. Isolada, e sem acesso o trecho da BR-307

A avaliação dos impactos sempre deve ser feita na fase de planejamento de uma obra, abordando todas as fases do projeto como implantação, de um estudo para se verificar a magnitude do solo, em especial na Amazônia, pois por ter parcela de rios, além de ter uma variação de volume d'água durante o ano, possui cachoeiras, formando obstáculos para passagem da estrada, mais como se tem como propósito geopolítico a integração territorial por meio da ligação de porções territoriais, a BR-307 (fronteira com a Colômbia e Peru), seria a segunda do projeto de integração rodovia da fronteira, sendo o prolongamento da rodovia BR-210 no noroeste, situada no Estado do Amazonas, ligaria as cidades amazonenses de Cucuí, São Gabriel da

Cachoeira, Tabatinga, Atalaia do Norte, Cruzeiro do Sul (AC) e Coronel Taumaturgo (AC), numa extensão de mais de mil quilômetros sem nenhuma segurança. Uma das finalidades das rodovias é promover os fluxos, acesso entre cidades:

Lúcio Flávio Pinto (1973) já chamava atenção ao processo de povoamento induzido pelos projetos de colonização que se estruturavam nas novas rodovias, BR-210 e BR-307, pois alguns espaços considerados “vazios” eram reservas detentoras de uma significativa fragilidade e complexidade ecológica, além de serem povoadas por diversos povos indígenas.

A consolidação da rodovia permitiria o estabelecimento de atividades comerciais, no entanto, nas condições atuais, as viagens são marcadas por interrupções em decorrência de atoleiros, buracos e poeira, deixando os viajantes pernovernarem na estrada até serem resgatados por outros. Esses motoristas constroem pinguelas, desatolam carros submersos e dão todo tipo de nó em pingo d’água para manter alguma trafegabilidade na via. Esses elementos ficam comprometidos conforme a autora pelo fato de somente ser feitos como uma obrigação de um exercício apenas ser executado. Os povos indígenas, são os idosos e as crianças que mais sofrem na estrada, que passam fome, pegam chuva e muitas vezes têm que dormir na rodovia. Essa estrada é nosso único acesso a saúde, educação e os benefícios sociais que temos direito”, enfatiza Floriza da Cruz Pinto, presidente da Associação Kumirayoma, de mulheres Yanomami. Ela acrescenta ainda que com o projeto de ecoturismo Yanomami – Yaripo -, a comunidade de Maturacá, onde moram cerca de 3 mil Yanomami, conta com a recuperação da via para o recebimento dos turistas e geração de renda local.

Cabe, portanto, para o desenvolvimento dessa busca de um ideal existe a necessidade ainda de implantar de fato como da Federação das Organizações Indígenas do Rio Negro (Foirn), que representa os 23 povos indígenas da região, já enviou uma série de documentos cobrando medidas eficazes e urgentes, uma vez que serviços de saúde, escoamento de produtos agrícolas e outros insumos tem sido gravemente prejudicados, risco de alteração da qualidade ambiental do solo por líquidos percolados, risco de indução de inundações, risco de acidentes.

Ainda existe uma grande necessidade das secretárias municipais, estaduais e do próprio governo federal rever a forma para que os pontos críticos da estrada sejam recuperados, assim como sua manutenção.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um projeto desta magnitude foi estruturado antes de um levantamento preciso sobre os ambientes que seriam entrecortados ou a presença, dos habitantes do local, tendo em vista o processo de criação. Com a construção de trecho da rodovia, notou-se o desmatamento realizado para a execução das vias de acesso, intensificou os processos erosivos e de assoreamento às margens da rodovia.

A construção da rodovia e seu abandono geraram problemas para as pessoas que precisam circular para ir a cidade ou a sua residência na área rural, sendo que sua reconstrução com manutenção periódica ocasionaria um impacto positivo com a melhoria na trafegabilidade, pois nas condições atuais a BR-307 deixam comunidades inteiras do entorno da estrada privadas do acesso a serviços públicos essenciais, como saúde, educação, trabalho e segurança.

REFERÊNCIAS

- ANDREAZZA, Mário David. **Sistema Viário da Amazônia**. Rio de Janeiro: Gráfica DNER, 1973.
- BECKER, Bertha Koiffamann. (2005). Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, p. 71-86.
- FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.
- IANNI, Octavio. (1979). **Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia**. Petrópolis: Vozes.
- LACERDA, S. M. **O financiamento da infra-estrutura rodoviária através de contribuintes e usuários**. BNDES, Rio de Janeiro, n. 21, p. 141-159, mar. 2005.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento**: pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo-Rio de Janeiro, HUCITEC-ABRASCO, 1992.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário. **Revista de Geopolítica**, (6), 2, p. 166-186, 2016.

PEREIRA, Vicente P. M. Brito. Desenvolvimento do setor rodoviário; período 1967-1973. **Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 8, n 1, pp. 161-208, 1974.

PINTO, Lúcio Flavio. **Transamazônica. Geografia e Planejamento**. São Paulo: Instituto de Geografia/ USP, n. 10, p. 1-45, 1973.

PINTO, Lúcio Flávio Pinto. A Rodovia Perimetral Norte: uma nova. **Revista Verde** (Mossoró – RN – Brasil) v. 6, n. 5, p. 10 – 16 dezembro de 2011(EDICAO ESPECIAL).

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1998.

Recebido: 10 de março de 2019

Aceito: 15 de junho de 2020

Publicado: 30 de agosto de 2020