

Para IIF, atuação no câmbio é insuficiente para Brasil enfrentar política do Fed **C1**

Crédito imobiliário atrai instituições de pequeno porte **C12**

"Supercapitalizada", Nova Opersan mira mais aquisições, diz Sérgio Werneck **B2**



Valor ECONÔMICO

Destaques

Estatal finaliza venda de ativos no país

A Petrobras deu por encerrada a venda de ativos no país e agora deve voltar seus esforços novamente para a alienação de projetos no exterior. Mas as refinarias de Pasadena e Okinawa serão mantidas. **B1**

Reflexos na cadeia do petróleo

As dificuldades de caixa enfrentadas pela Petrobras fizeram minguar as encomendas para os fabricantes nacionais de máquinas e equipamentos destinados ao setor de óleo e gás. **B1**

Justiça bloqueia bens de OAS e GRU

OAS e GRU Airport, concessionária de Guarulhos controlada pela Invepar, têm R\$ 30 milhões em bens bloqueados para garantir obrigações trabalhistas decorrentes das obras no aeroporto. **B2**

Dúvidas na exploração de gás

Exigência de conteúdo local, questões ambientais e regras para exploração ainda causam dúvidas em potenciais investidores no leilão da ANP para áreas de gás natural, marcado para novembro. **B4**

Cooperativas investem em armazéns

Incentivadas pela nova linha de R\$ 5 bilhões disponibilizada pelo Plano Safra 2013/14 para investimento em armazenagem, cooperativas agrícolas paranaenses lideram os pedidos de crédito e devem investir R\$ 800 milhões. **B14**

Rússia amplia embargo às carnes

A partir de outubro, a Rússia vai incluir mais dez frigoríficos na lista de restrições temporárias às exportações, devido ao descumprimento de normas sanitárias. As empresas afetadas são JBS, Minerva, Marfrig e Pamplona. **B14**

Seguro de vida é mal-entendido

Mercado de seguros de vida cresce cerca de 10% ao ano, impulsionado pelo aumento do emprego formal, da renda e de sua inclusão em acordos coletivos, mas apesar da expansão o produto ainda é mal compreendido pela maioria. **D1**

Aprimoramento de lideranças



Iniciativa ainda incomum no mundo corporativo, tanto pelo alto investimento quanto pela dificuldade de abrir mão de profissionais durante certo tempo, ganha força o envio de executivos, como Cristiana Brito, da SAP, para períodos sazonais no exterior com viés social. **D3**

Invasão chinesa em Bordeaux

Depois de avançarem com grande ímpeto sobre os principais rótulos bordaleses, inclusive "en primeur", os investidores chineses passaram a adquirir propriedades na região. O foco tem sido "châteaux" secundários, mas que incluem castelos. **D4**

Aviso em penhora on-line

Superior Tribunal de Justiça vai definir, em recurso repetitivo, se a empresa e os sócios apontados como responsáveis por dívidas fiscais precisam ser avisados sobre a cobrança antes de terem as contas bancárias bloqueadas em penhora on-line. **E1**

Ideias

Glauco José Côrte

O carvão mineral é estratégico para as ambições do país. Só precisa deixar de ser tratado com preconceito. **A12**

Caio Megale

O novo equilíbrio para o qual ruma a economia brasileira é positivo e provavelmente mais balanceado que o anterior. **A13**

Indicadores

Bovespa (25/09/13)	-0,31 %	R\$ 5,5 bi
Dólar comercial (25/09/13)	Mercado	2,2280/2,2300
	BC	2,2218/2,2224
Dólar turismo (25/09/13)	São Paulo	2,1400/2,3400
	Rio	2,2000/2,3400
Euro (25/09/13)	Real/Euro (BC)	3,0072/3,0082
	US\$/Euro (BC)	1,3635/1,3636



Após espionagem, Dilma adia decisão sobre caças

Daniel Rittner e Leandra Peres
De Brasília

A não ser que haja uma reviravolta na atitude do governo americano em relação ao escândalo de espionagem eletrônica, a presidente Dilma Rousseff está praticamente convencida a adiar para 2015 a compra de novos caças para a Força Aérea (FAB), deixando o capítulo final da novela em torno do projeto FX-2 para um eventual segundo mandato.

A decisão em favor da americana Boeing estava perto de ser tomada, segundo auxiliares diretos da presidente. Mesmo com as manifestações de junho e as dificuldades orçamentárias, Dilma estava disposta a fechar negócio para

adquirir um lote inicial de 36 caças F-18 Super Hornet, avaliado em pelo menos US\$ 5 bilhões. A revelação de que ela teria sido alvo direto de espionagem pela Agência Nacional de Segurança (NSA) americana mudou completamente o humor de Dilma, que confidenciou a assessores sua intenção de não assinar nenhum contrato nos próximos meses.

Nas palavras de um auxiliar, se o presidente Barack Obama "tivesse entregado uma pasta com todas as escutas e e-mails interceptados" de Dilma e da Petrobras, teria sido mantida a visita de Estado a Washington e havia possibilidades reais de levar adiante o negócio. Só uma mudança radical de postura da Casa Branca será capaz de reabrir logo

a última janela para um acordo com a Boeing. Mas a chance de avanços em 2014 é "zero", porque "não se anuncia compra de caças em ano eleitoral", segundo fontes do Palácio do Planalto. Com isso, a decisão fica para 2015.

O novo cenário do FX-2, porém, não faz a balança pender para o lado dos franceses. Dilma recebeu a informação de que o governo indiano, após acordo para adquirir até 126 caças Rafale em dez anos, enfrenta dificuldades na absorção de tecnologia pela Dassault. O Planalto recebeu relatos de que já houve um mal-estar pelo mesmo motivo entre a francesa DCNS e a Marinha no contrato para a construção de quatro submarinos de propulsão convencional. **Página A4**

Em busca dos rincões



Para o McDonald's, acabou o mito de que só vale a pena abrir restaurantes em cidades com mais de 200 mil habitantes, diz Dorival Oliveira. Essa estratégia está ajudando a rede a crescer. **Página B6**

Como ser sócio de Buffett sem gastar muito

Luciana Seabra
De São Paulo

Ser sócio do megainvestidor Warren Buffett parece uma proposta atraente. A XP lançou um fundo de capital protegido que vai investir em ações do Berkshire Hathaway, conglomerado de Buffett. Essa é uma das opções que surgiram para investidores de bolsos menos recheados que querem aplicar no exterior.

Pela regulamentação brasileira, os fundos que investem 100% do patrimônio em ativos no exterior exigem aplicação mínima de R\$ 1 milhão. Alguns gestores têm usado instrumentos para, a partir do Brasil, ampliar a exposição fora sem limitar o acesso do investidor.

Com o bom desempenho da economia americana, há uma grande demanda dos clientes por produtos internacionais mais sofisticados, diz Bernardo Ferreira, da XP Gestão. Para ele, os fundos de capital protegido são uma forma de educar o investidor a diversificar o portfólio. **Página D2**

Um sucessor para o chip de silício nos PCs

Robert Lee Hotz
The Wall Street Journal

Num grande passo para um futuro dos aparelhos eletrônicos menores, mais rápidos e mais poderosos, pesquisadores

da Universidade de Stanford apresentaram o primeiro computador funcional inteiramente fabricado com transistores de nanotubos de carbono.

Os cilindros inteiriços de carbono ultrapurro estão entre os materiais exóticos

pesquisados, agora que os desenvolvedores de eletrônicos estão chegando no limite da capacidade dos transistores de silício convencionais. A invenção prova que os transistores de carbono podem ser usados num computador. **Página B7**

OGX não deve pagar cupom de bônus

Vinícius Pinheiro e Talita Moreira
De São Paulo

A petroleira OGX, do empresário Eike Batista, não deverá realizar o pagamento da remuneração (cupom) aos detentores de bônus da companhia, previsto para 1º de outubro, no valor de US\$ 45 milhões. Os sinais do calote iminente vêm da informação, apurada pelo Valor, de que a companhia não pagou os juros de uma emissão de debêntures que venciam ontem. As duas operações estão vinculadas porque as debêntures foram a forma encontrada pela companhia para trazer recursos do exterior. Procurada, a OGX informou que não iria comentar o assunto. **Página C11**

'Diluição' na Telco pode ser saída para TIM

Daniele Madureira e Ivone Santana
De São Paulo

Ao afirmar ontem, durante depoimento a um comitê parlamentar de seu país, que a Telecom Italia tem duas alternativas: vender todos os ativos latino-americanos ou uma capitalização, o presidente-executivo da empresa, Franco Barnabè, provocou mais agitação nos mercados.

Segundo uma alta fonte da operadora no Brasil, a Telecom Italia não tem intenção de vender a TIM. O objetivo, ao contrário, seria atrair novos investidores estrangeiros para diminuir a dívida da matriz e, ao mesmo tempo, diluir a participação da Telco na companhia italiana, o que resolveria o problema do aumento da concentração nos mercados onde a Telefônica e controladas da Telecom Italia atuam, como no Brasil.

Entre os potenciais investidores que conversam com a Telecom Italia estão o egípcio Naguib Sawiris e a chinesa Hutchison Whampoa. **Página B9**

A estrada que desaparece no coração da Amazônia

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

Concluída em 1973, a BR-319, aberta para ligar Manaus a Porto Velho, é hoje símbolo da dificuldade que o país enfrenta para colocar em prática um plano efetivo de desenvolvimento sustentável, expressão usada para carimbar qualquer projeto na Amazônia.

Nos primeiros anos de operação, a estrada era plenamente transitável. Carros percorriam seus 877 quilômetros sem problemas, havia linhas regulares de ônibus. Essa fase, porém, durou pouco. A rodovia entrou em processo de decomposição e, apenas 15 anos depois de sua construção, se tornou intransitável.

Para cerca de 500 mil pessoas que vivem na área de influência da BR-319 e para as populações de Porto Velho e Manaus, o que está em discussão é o direito de ir e vir. Hoje, só é possível sair de Manaus por barco ou avião, uma limitação logística que também afeta o Estado de Roraima, que só tem estrada (BR-174) para chegar até a capital do Amazonas. Ambientalistas afirmam que o plano de repavimentação é um erro que precisa ser evitado. A estrada teria perdido sua razão de existir e, portanto, deve ser engolidada pela floresta. **Página A16**

O Banco do Brasil é o maior parceiro do comércio exterior. E olha que quem diz isso entende do assunto.



O Banco do Brasil acaba de ser eleito pela conceituada revista *Global Finance* o melhor provedor de financiamento ao comércio exterior brasileiro. E prêmios como esse, que reconhecem todo o nosso trabalho, nos motivam a ser, cada vez mais, bom pra todos.

CADA VEZ BOMPRATODOS

@bancodobrasil | #bancodobrasil



Central de Atendimento BB 4004 0001 ou 0800 729 0001 | SAC 0800 729 0722
Ouvidoria BB 0800 729 5678 | Deficiência Auditiva ou de Fala 0800 729 0088

Especial

Infraestrutura Sem manutenção, trecho central da estrada que liga Manaus a Porto Velho foi invadido pela mata BR-319, a rodovia fantasma da Amazônia

André Borges

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

Com um candieiro na mão, João Joventino Cordeiro aparece na beira da estrada. É noite na Amazônia. Outra vez, faltou luz na região e não há previsão de quando ela voltará. A trilha da BR-319 é um breu só. Joventino abre as portas de sua casa de madeira para abrigar a reportagem do Valor. Cobra R\$ 10 pela diária. O banho é no rio. Isolado na floresta, ele está feliz em receber os hóspedes. "Não é toda hora que alguém aparece por essas bandas", diz. Num passado remoto, a situação já foi bem diferente, uma época em que a BR-319 ainda não alimentava a fama de rodovia fantasma.

Concluída em 1973, a BR-319 rasgou o coração da Amazônia há 40 anos com o propósito de ligar as cidades de Manaus (AM) e Porto Velho (RO) e, dessa forma, acabar com o isolamento rodoviário do Estado do Amazonas. Nos primeiros anos de operação, foi plenamente transitável. Carros de passeio cruzavam seus 877 quilômetros em viagens de 10h, 12h. Havia linhas regulares de ônibus que operavam entre as capitais do Amazonas e Rondônia. Durou pouco. Nos anos seguintes, a rodovia entrou em um processo sem volta de decomposição total. Em 1988, 15 anos depois de concluída, já era considerada intransitável.

Hoje, a BR-319 expõe a dificuldade que o país tem enfrentado para colocar em prática um plano efetivo de desenvolvimento sustentável, expressão usada pa-

ra carimbar qualquer projeto que se assente sobre a Amazônia, mas que, no caso da BR-319, não se converteu em resultado efetivo. O futuro dessa rodovia — e, consequentemente, de boa parte da Amazônia — está em xeque, e por isso se transformou em motivo de discórdia e indignação.

Para cerca de 500 mil pessoas que vivem nos 14 municípios localizados na área de influência da BR-319, e também para empresários, políticos e a população de Porto Velho e Manaus, que somam mais 2,5 milhões de pessoas, o que está em discussão é uma dívida social e o direito de ir e vir. Hoje, só é possível sair de Manaus por barco ou avião, uma limitação logística que também afeta o Estado de Roraima, que só tem estrada (BR-174) para chegar até a capital do Amazonas.

Ambientalistas, no entanto, afirmam que o plano de repavimentação é um erro que precisa ser definitivamente enterrado. Com o passar dos anos, a estrada teria perdido completamente sua razão de existir e, portanto, deve ser engolidada de vez pela floresta.

Para checar a real situação da rodovia, a reportagem do Valor cruzou toda a extensão da BR-319. Foram três dias de viagem, em uma picape, para percorrer todo o trecho. Nos primeiros 200 km, a partir de Porto Velho, não há complicações. O asfalto está bem conservado. Chega-se com tranquilidade até Humaitá, cidade de 50 mil habitantes, já no Amazonas. No outro extremo da rodovia, nas proximidades de Manaus, cerca de 250 km de estrada também seguem em boas condições até alcançar a



João Joventino Cordeiro, junto à BR-319, cujos 877 km já foram totalmente asfaltados: "Pouca gente passa por aqui"

capital, no ponto de encontro dos rios Negro e Solimões, que formam o Amazonas. A complicação está no miolo da estrada.

Sem qualquer manutenção, o trecho central da rodovia, um trecho de 405 km, foi totalmente invadido pela mata. O clima úmido e as chuvas ajudaram a transformar a camada fina do asfalto em um farelo escuro e pedras que se misturaram ao barro. Crateras surgiram por todos os lados, pontes apodreceram. De rodovia federal, a BR-319 se converteu em rota proibida, destino procurado apenas por alguns poucos jipeiros e motoqueiros dispostos a se arriscar no meio da mata.

"Já tivemos uma rodovia. Hoje o que existe é uma lacuna entre as cidades e a população. Não temos sequer uma linha de ônibus. Prometeram que a estrada seria reconstruída até a Copa. Nada aconteceu", afirma Sávio Barbosa, secretário-executivo de Humaitá.

Toda discussão em torno da re-

pavimentação da estrada passa pelo risco de expansão do desmatamento, além de uma possível imigração descontrolada para a Amazônia Central. O efeito imediato do retorno do asfalto, diz o pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), Philip Fearnside, especialista na região, seria o avanço da grilagem de terras e a devastação da mata. O histórico de outras rodovias, afirma ele, já ensinou essa lição.

"É o que acontece sempre. Foi o que vimos, por exemplo, em boa parte do trecho asfaltado da BR-163, no Mato Grosso", diz Fearnside. A Cuiabá-Santarém, como é conhecida a BR-163, foi o que ajudou a deflagrar um processo conhecido como "espinha de peixe", no qual a estrada serve de via principal para abertura de uma sequência de picadas mata adentro, para extração ilegal de madeira.

O governo afirma que o efeito da pavimentação seria exatamente o oposto, porque permitiria a ação

mais efetiva da fiscalização em toda a rodovia, inibindo a ação de madeireiros e ocupações irregulares. O renascimento da estrada permitiria ainda minimizar passivos ambientais que foram causados durante sua construção, entre 1968 e 1973. "São teorias que não se sustentam", diz Fearnside.

A estrada que hoje não passa de uma cicatriz no meio da Amazônia já ostentou a imagem de ícone de desenvolvimento, no período do governo militar conhecido como "milagre econômico". Sua história cruza com as de outras rodovias que se espalharam pela região Norte. No início da década de 70, nascia a Transamazônica (BR-230) para cortar a Amazônia de leste a oeste e chegar ao litoral do país. A partir do Mato Grosso, avançava rumo ao Norte a rodovia Cuiabá-Santarém, alcançando o Pará. Um tratamento especial, no entanto, estava reservado para BR-319.

O plano dos militares previa que todas as rodovias abertas na região

seriam inicialmente construídas apenas como estradas de terra. Deveriam permanecer assim durante anos, até que o crescimento do tráfego viesse a justificar a necessidade da pavimentação. Decidiu-se, porém, que na BR-319 seria diferente. A estrada não precisaria esperar tanto. Imediatamente após a abertura na mata, preparava-se o trecho e lançava-se o asfalto. A obstinação em pavimentar a rodovia era tanta que, para que as obras não parassem em nenhum momento, seguindo adiante mesmo durante a estação chuvosa, foram usadas lonas de plástico para proteger o asfalto ainda fresco.

Tanta determinação em entregar a estrada pavimentada se prestava como um tipo de compensação ao Estado do Amazonas, por conta de outros investimentos pesados que os militares já tinham destinado ao Estado vizinho. O Pará, além de ser dono do maior trecho da Transamazônica e de seus projetos de colonização, ganhava uma linha direta com o Mato Grosso, com a abertura da BR-163.

Belém também havia ficado com a sede da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), atraindo projetos pecuários para a região. A pavimentação da BR-319, portanto, foi defendida como peça fundamental para Manaus, que também passaria a sediar a Zona Franca. Hoje, tudo o que é produzido na Zona Franca é escoado por via aérea ou pelo rio Amazonas, até chegar a Belém. A partir dali, segue de caminhão pelas rodovias do país.

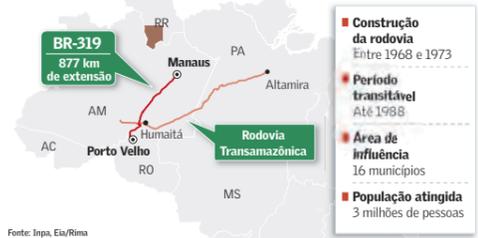
Em Manaus, na plataforma da balsa que faz a travessia dos rios Negro e Solimões, início da BR-319, uma faixa foi pendurada para registrar o protesto contra o isolamento rodoviário da região. "Chega de ficarmos restritos ao nosso Estado. Queremos ganhar o resto do país. BR-319 já".

Em sua casa na beira da rodovia, em Manicoré, João Joventino diz que já não aguarda mais o retorno da pavimentação. "O povo daqui foi esquecido, vai morrer esperando esse asfalto", diz. "A gente vai virando fantasma também." (Colaborou Ruy Baron)

Veja amanhã a segunda parte da reportagem sobre a BR-319

Onde fica

A BR-319 liga Porto Velho a Manaus



Fonte: Inpa, Eia/Rima

À beira da estrada e fora dos mapas, Realidade sobrevive ao abandono e ainda cresce

De Realidade (AM)

Não se chega facilmente a Realidade. É um caminho difícil, seu endereço não está nos mapas oficiais. O retrato mais bem acabado do abandono e da completa ausência do poder público ao longo da BR-319 está localizado a 300 km de Porto Velho. Erguida no meio da floresta, já dentro do Estado do Amazonas, a vila Realidade expõe as consequências da anarquia fundiária que ainda reina em boa parte do Norte do país.

Há quatro anos, a reportagem do Valor visitou a região. Realidade era um amontoado de poucas casas, um assentamento de trabalhadores sem-terra que começava a se formar. De lá para cá, a situação da BR-319 só piorou, mas a vila parece ter ignorado as dificuldades. Realidade, que está dentro do território de Humaitá, tem hoje cerca de 1,5 mil casas e mais de 3 mil habitantes, todos vivendo em situação irregular. Ainda assim, a vila ganhou sua primeira escola em 2007, onde hoje estudam 350 crianças. Um ônibus velho e enferrujado percorre as ruas mais afastadas, num raio de até 15 km, para buscar os alunos. O posto de saúde chegou em 2010. Na saída da vila, um pequeno posto de combustível também foi instalado. De resto, tudo é precário. Não há policiamento, internet ou telefonia celular. Quatro orelhões funcionam precariamente. A energia cai quase toda semana e, não

raramente, leva dias para ser religada. Durante a reportagem, Realidade ficou no escuro.

"Está vendendo? É assim o tempo todo. Dizem que a luz é para todos, mas para gente, é só de vez em quando", diz Osmar Oliveira, que trabalha com o que pode para tentar erguer alguns quartos em seu quintal. Quatro anos atrás, Oliveira falou ao Valor. À época, dava início ao sonho de montar uma pousada, para quando o asfalto chegar. Apaixonado por música e saxofone, diz que tem tocado pouco o instrumento. O trabalho é duro. Em Humaitá, a 100 km da vila, Oliveira conseguiu comprar alguns sacos de cimento, que chegaram de caminhão. Areia e blocos, porém, já são mais difíceis, por conta do preço do frete. O jeito é improvisar. A areia é retirada do igaparé mais próximo. Os blocos de concreto são fabricados ali mesmo, numa máquina velha adquirida na cidade, e colocados para secar no quintal. "Faço uns 200 blocos por dia. Logo vou ter material para erguer outros quartos", diz ele.

Aos poucos, Realidade avança. Recentemente, a prefeitura de Humaitá enviou alguns computadores para que um laboratório de informática seja montado na escola. O problema é que a rede de energia da vila não suporta as máquinas ligadas. "Se a gente ligar, derruba a luz da vila toda", diz Domingos Sávio Coutinho, professor e diretor da escola. "Essa é a nossa situação. O governo precisa olhar para Realidade, para ver como é a que a vida funciona aqui", diz.



Osmar Oliveira, em Realidade: sonho era uma pousada para esperar o asfalto



A pousada em construção: "Logo terei material para erguer outros quartos"

Outros povoados sobrevivem à beira da BR-319, como a vila São Sebastião, onde ainda funciona uma balsa para a travessia do rio Guapiacu. "O povo já perdeu a esperança de que esse asfalto vai voltar, mas nossa vila vai crescendo", diz Raimundo Pereira dos Santos, há 33 anos na região.

No inverno amazônico, entre os meses de dezembro e maio, a

situação se complica de vez na região. É o período das chuvas, que transforma a rodovia num lamaçal a perder de vista, entre crateras e pedregulhos de asfalto. Em janeiro e fevereiro deste ano, os moradores da vila Realidade ficaram completamente ilhados. O jeito foi aguardar um caminhão de maior porte que conseguisse vencer a estrada. (AB)

À noite, apesar dos buracos, trecho vira corredor para o transporte ilegal de madeira

De Humaitá, Realidade, Careiro Castanho e Manicoré (AM)

Basta anoitecer. Um atrás do outro, caminhões abarrotados de troncos de madeira surgem na via esburacada da BR-319. Passam lentos, de frente para as casas da vila Realidade. Motoristas mais experientes abrem mão dos faróis e seguem pela estrada orientados pela luz da lua. A operação discreta é a prova de que, com ou sem pavimentação, a BR-319 já se converteu em um corredor promissor para a ação de madeireiros.

No curso da estrada, clareiras continuam a ser abertas na mata, com dezenas de toras esparramadas pelo caminho, à espera de reboque. Queimadas também ocorrem em diversos trechos da floresta, ao longo dos 405 km da rodovia que estão em condições absolutamente precárias. No entorno da vila Realidade, a 100 km de Humaitá, quatro madeiras estão em plena atividade. A derrubada de árvores é uma das principais atividades para o povoado isolado no meio da floresta. Para os padrões da região, é um trabalho de boa remuneração. Um madeireiro tem recebido cerca de R\$ 1,8 mil por mês.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) já chegou a fechar algumas madeiras que atuavam irregularmente na região. Em abril do ano passado, foram apreendidos pelo instituto 3 mil metros cúbicos de madeira extraída ilegalmente entre os municípios cortados pela BR-319 e a Transamazônica (BR-230),

rodovia que cruza a estrada Porto Velho-Manaus em Humaitá.

A preocupação ambiental é conter o avanço dos madeireiros em uma região que ainda não foi tão atingida pelo "arco de desmatamento", área localizada ao longo das margens sul e leste da floresta amazônica, onde estão os focos maiores de derrubada das árvores. Desde fevereiro, o Ibama realiza a Operação Onda Verde, com o apoio do Exército, no combate a crimes ambientais no norte do Mato Grosso e sul do Amazonas. No primeiro semestre do ano, o órgão emitiu R\$ 242 milhões em multas, com quase 500 autos de infrações ambientais. Cerca de 55 mil hectares da floresta foram embargados.

Entre junho e agosto deste ano, aponta o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), o total das áreas desmatadas ou degradadas na Amazônia chegou a 716 km². Os dados são obtidos pelo Sistema de Detecção do Desmatamento em Tempo Real (Deter), que ajuda a orientar a fiscalização na Amazônia Legal, área que corresponde a 60% do território nacional e que envolve nove Estados.

Com previsão de durar até o fim do ano, a Operação Onda Verde enviou fiscais ambientais para o norte de Rondônia, na região de Porto Velho, e para o sul do Amazonas, na área de Humaitá, onde passa o eixo da Transamazônica. Nesse trecho de 200 km de extensão, onde a BR-319 ainda é transitável, há concentração de alertas de desmatamento e de degradação, por conta de pressão agropecuária, grilagem de terra e assentamentos irregulares. (AB)

Zona de livre comércio provoca corrida imobiliária em Xangai **A12**

Latrinas dão novo vigor ao 'Made in USA' **B11**

O Brasil real na Feira de Frankfurt **EU&Fim de Semana**



Valor ECONÔMICO

Destaques

Uruguai quer negociar serviços

Intenção do Uruguai de aderir às negociações lançadas pelos Estados Unidos para acelerar a liberalização do comércio internacional na área de serviços deve aprofundar divergências no Mercosul. **A2**

Votorantim põe freio no níquel

Após prejuízo de R\$ 117 milhões no primeiro semestre, a divisão de níquel da Votorantim Metais vai suspender temporariamente, a partir de novembro, a operação na unidade de Fortaleza de Minas (MG). **B1**

Brasil Solair terá fábrica na Paraíba

A Brasil Solair, criada em 2009 pelo fundador da Brasil Ecodiesel, Nelson da Silveira, vai investir em uma fábrica de painéis solares em João Pessoa (PB). A produção deve começar até o fim do ano. **B2**

P2 Brasil também mira ex-MPX

AP2 Brasil (associação entre Pátria Investimentos e Promon) apresentou proposta para comprar a parte de Eike Batista na elétrica Eneva, antiga MPX. Outros três investidores financeiros estão na disputa. **B2**

Computação em Nuvem



No ano passado, o volume de negócios em 'cloud' no Brasil foi de R\$ 570 milhões e este ano deve ser 50% maior, segundo a consultoria IDC. Para Ricardo Chisman, da Accenture, depois de uma fase inicial de indecisão, o mercado brasileiro agora ganha velocidade. **Caderno especial**

Debêntures da Comgás

A distribuidora de gás natural Comgás reabriu o mercado de debêntures de infraestrutura, que têm isenção para investidores estrangeiros e pessoas físicas. A operação deve movimentar cerca de R\$ 540 milhões. **C11**

Logística Integrada



Infraestrutura precária e problemas de segurança representam quase um terço dos custos no setor de logística. A DHL, por exemplo, mantém frota reserva de 10% acionada em emergências para cumprir entregas, diz Mirele Mautschke. **Caderno especial**

Caixa capta US\$ 1,25 bi em bônus

A Caixa Econômica Federal fechou captação de US\$ 1,25 bilhão em bônus de cinco anos e pode voltar ao mercado internacional de dívida ainda neste ano. Em novembro, a CEF já havia obtido US\$ 1,5 bilhão. **C12**

Estado deve perda com a URV

Supremo Tribunal Federal decide que os Estados devem pagar aos servidores as perdas decorrentes da conversão de cruzeiros reais para URV, em 1994, mas só até a adoção de planos de carreira. **E1**

Ideias

Claudia Safatle

Está na hora de pensar em como desmontar os estímulos concebidos após a crise financeira global de 2008/2009. **A2**

Jayme Nicolato

É preciso ter muita cautela para fazer análises a partir dos rumores de crescimento moderado da China. **A15**

Indicadores

Índice	Variação (%)	Valor
Bovespa (26/09/13)	-0,88 %	R\$ 51,1 bi
Dólar comercial (26/09/13)		Mercado 2,2440/2,2460
		BC 2,2279/2,2285
Dólar turismo (26/09/13)		São Paulo 2,1600/2,3600
		Rio 2,2000/2,3500
Euro (26/09/13)		Reais/Euro (BC) 3,0041/3,0054
		US\$/Euro (BC) 1,3484/1,3486

ISSN 1517-9710



9 771517 971008 0 3351

Governo quer o recuo de banco público no crédito

Alex Ribeiro e Cristiano Romero
De Brasília e São Paulo

Os bancos públicos receberam ordem da presidente Dilma Rousseff para conter seu avanço no mercado de crédito e evitar maior presença estatal no sistema financeiro. A Caixa Econômica Federal, que já vinha cortando a concessão de empréstimos a grandes corporações, poderá ser obrigada também a desacelerar a oferta de crédito a pessoas físicas. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estuda reduzir linhas a grandes empresas e dirigir seus esforços para o financiamento das concessões.

O governo avalia a redução ou o fim de algumas linhas criadas em 2008 e 2009, quando a economia brasileira teve forte contração como reflexo da

crise mundial. A principal delas é o Programa de Sustentação do Investimento (PSI), que, desde meados de 2009, já emprestou R\$ 237 bilhões — R\$ 61 bilhões apenas neste ano —, a juros negativos (abaixo da inflação).

O diagnóstico do governo é que os bancos públicos tiveram papel anticíclico fundamental nos últimos anos, garantindo a oferta de crédito e ajudando a sustentar a demanda num período de retração dos bancos privados. Agora, quando crescem as críticas das agências de "rating" sobre os riscos fiscais da ação dos bancos públicos, seria a hora de caminhar para a "normalização". Fontes ouvidas pelo Valor sustentam que o governo age para minimizar a chance de rebaixamento do risco soberano. No Ministério da Fazenda, a versão é que uma coisa não tem nada a ver com a outra.

O PSI está programado para acabar em 31 de dezembro. O BNDES não se opõe ao fim do programa ou a uma redução drástica nos valores e nos subsídios oferecidos. O Valor apurou que o governo deve manter o programa, mas sob condições mais estritas.

A Caixa reduziu os empréstimos a grandes corporações, mas poderá ser obrigada a ir além. Uma fonte diz que, no leque de alternativas, há a possibilidade de tornar mais conservadores os modelos de risco de crédito, restringindo a oferta. Outra opção seria aumentar os juros e deslocar parte da demanda para os bancos privados. Já o Banco Brasil, com meta de expansão da carteira de 17% a 21%, não necessitaria rever muito sua estratégia. O BB tem contribuído na atração de bancos privados para consórcios que financiarão as concessões. **Página C1**

Gerdau busca diversificação e ganhos de gestão

Ivo Ribeiro
De São Paulo

A receita do grupo Gerdau para enfrentar o excesso na oferta de aço no mundo, com todas as consequências adversas decorrentes disso, está dada: maior diversificação e ganhos na administração das empresas. "Hoje, nosso foco envolve aços planos, com projetos no Brasil, investimento em minério de ferro, ampliação do negócio de aços especiais no Brasil e EUA e entrada na Índia, e gestão para ter ganhos de eficiência", diz André Johannpeter Gerdau, à frente do grupo há quase sete anos.

Em 2013, a empresa fez a fusão da Gerdau Aços Longos no país com a Açominas, criando a Gerdau Aços Brasil. Os ganhos são significativos, aponta o empresário, sem revelar números. Além de enfrentar as dificuldades no setor de siderurgia, o grupo também tem de tratar de questões específicas. Uma delas é a diversidade de culturas que convivem no grupo, resultado das aquisições feitas nos últimos anos de outras empresas, instaladas do Canadá à Argentina. Agora, busca-se falar a mesma linguagem.

Geograficamente, o foco da Gerdau hoje é a Índia, com uma joint venture para produzir aços longos especiais para a indústria automotiva. **Página B3**



Gerdau: "hoje, são duas novas frentes de negócios (aços planos e mineração) e uma nova geografia"

Fibra óptica dá sobrevida à BR 319

André Borges

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

Nos 877 quilômetros da BR 319, entre Manaus e Porto Velho, não há posto policial ou de serviço para apoio aos motoristas. O que dá sobrevida à estrada — que vem sendo engolida pela floresta — e condições mínimas para que veículos transitem por ela são serviços de manutenção executados pela Embratel em sua rede de fibra óptica, malha que foi instalada para conectar Manaus à internet de alta velocidade. Regularmente, 20 funcionários da operadora percorrem distintos trechos da estrada, trabalho reforçado com a contratação de moradores que estão há décadas na região e que vivem os riscos da BR 319. É o caso dos "Catarinos", como é conhecida a família do "seu Wilson", que presta serviços para a operadora há 17 anos. **Página A16**

Estudo reafirma culpa por aquecimento global

Daniela Chiaretti

De Londres

O novo estudo que o Painel Intergovernamental sobre Mudança Climática (IPCC) — braço científico da Organização das Nações Unidas (ONU) — divulga hoje, mundialmente, vai confirmar que o planeta está aquecendo, o nível dos mares está subindo e subirá mais ao longo deste século, as geleiras continuam diminuindo, as secas e as grandes chuvas serão cada vez mais frequentes. E o principal é que os cientistas têm ainda mais certeza que a responsabilidade por todos esses eventos é do próprio homem.

Conforme cresce a certeza dos cientistas envolvidos com o IPCC, aumentam também as críticas do grupo chamado de "céticos do clima". São cientistas que questionam a responsabilidade humana no fenôme-

no e costumam acentuar, por exemplo, que a mudança climática tem mais a ver com explosões solares.

Esse grupo já polemiza com ao menos dois pontos do novo documento. Um deles está sendo batizado de "hiato do aquecimento": no período 2000/10, o aumento da temperatura não aconteceu de forma tão acentuada quanto nas décadas anteriores. O outro é que as projeções de aumento da temperatura do relatório anterior, de 2007, previam números mais altos do que os que provavelmente serão conhecidos hoje.

Para o físico brasileiro Paulo Artaxo, professor da Universidade de São Paulo (USP) e um dos autores do estudo do IPCC, "o relatório deixa muito claro que é fundamental reduzirmos as emissões dos gases de efeito estufa o mais cedo possível e com a maior intensidade possível". **Página A13**

Câmara pode derrubar orientação da Receita

Laura Ignácio e Fernando Torres
De São Paulo

Após pressão de empresas, contabilistas e investidores, a Câmara dos Deputados analisará projeto de decreto legislativo para sustar a norma da Receita Federal, da semana passada, que exige que as empresas tenham dois balanços e que limita a distribuição isenta de dividendos. Ontem, foi protocolado o Projeto de Decreto Legislativo nº 1.296, do deputado Alfredo Kaefer (PSDB/PR), que tenta derrubar a aplicação da Instrução Normativa da Receita nº 1.397, sobre a aplicação do Regime Tributário de Transição.

Em vigor desde 2008, esse regime foi criado para garantir a neutralidade fiscal na aplicação das normas contábeis internacionais. Quase cinco anos depois, a Receita veio afirmar que, no RTT, apenas o lucro fiscal, aquele calculado pela regra contábil vigente até 2007, pode ser distribuído de forma isenta para os acionistas.

Segundo o deputado, o tema foi tratado em reunião da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara com a Receita. "Não estão preocupados com o trabalho que vão dar às empresas, mas com o aumento da arrecadação", diz Kaefer. Com a IN, as empresas e seus sócios podem ser atuados pelos dividendos pagos e recebidos sem IR. Isso porque o Fisco afirmou que aplicará o entendimento da norma de forma retroativa até 2008. **Página E1**

Combustíveis vão subir 5% até o fim do ano

Rodrigo Polito e Claudia Safatle
Do Rio e de Brasília

O governo deve aprovar um reajuste de 5% para os preços da gasolina e do diesel até o fim do ano, segundo uma fonte ligada ao Planalto. Existe espaço em outubro para aplicar a correção de preços, devido à estabilidade recente da taxa de câmbio e a uma "certa folga" no IPCA.

Os dados de inflação sugerem que o Banco Central ainda tem uma pequena "gordura" para acomodar um reajuste dos combustíveis na variação do IPCA deste ano. Desde janeiro, a ata do Copom considera que "a projeção de reajuste no preço da gasolina se situa em torno de 5%, para o acumulado de 2013". De lá para cá, o aumento da gasolina na bomba foi de 2,5%. **Página A3**

Mesmo sem Seara, Marfrig ainda sofre

Alda do Amaral Rocha e Graziella Valenti
De São Paulo

A venda da Seara Brasil para a JBS, anunciada no dia 10 de junho, não trouxe até agora o alívio esperado pela direção do frigorífico Marfrig, pressionado especialmente por seu endividamento elevado. Desde então, a empresa perdeu quase 23% de seu valor de mercado na bolsa.

A expectativa era que o negócio ajudasse a reduzir a alavancagem (relação entre dívida líquida e Ebitda) da Marfrig — de 4,4 vezes na época da operação — e que isso levasse à retomada da confiança do investidor. Houve, de fato, uma redução da alavancagem para 3,8 vezes, mas o mercado mostra que ainda tem dúvidas sobre o desempenho da companhia, que após a venda da Seara ficou um terço menor. **Página B14**

Especial

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 reforça-

do com a contratação de moradores que vivem há décadas na região e que conhecem os riscos da BR-319. É o caso dos "Catarinos", como é conhecida a família do senhor Wilson, 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 Wilson, 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, Wilson 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 meio da floresta, os desafios continuam. Recentemente, técnicos da operadora tiveram trabalho dobrado 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. Àquela hora, na vila de Realidade, já corria a notícia de que um morador havia acertado um tiro de espingarda bem no meio do cabo, quando mirava um pássaro para cozinhar no almoço. (Colaborou Ruy Baron)



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, asfaltadíssima. 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 acatou 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 especulação 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-

rentemente do solo encontrado em Rondônia ou Mato Grosso."

Antes de qualquer interesse que envolva a necessidade de reconstrução da rodovia, o governo avalia que a regularização está diretamente associada a uma condição social. "Cerca de 500 mil pessoas vivem na região da estrada, segundo os prefeitos dos municípios que ela corta. Essas pessoas estão condenadas ao isolamento por rodovia? Isso é justo? Não são brasileiros, que têm o direito de ir e vir? Ninguém se preocupa com isso?", questiona Fraxe.

Para o pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), Philip Fearnside, as intenções do governo não se esgotam com a retomada da BR-319. O Dnit, lembra ele, já guarda na gaveta planos para abrir novas estradas na região central da Amazônia, a partir da rodovia Porto Velho-Manaus. "O risco que estamos correndo é de mexer profundamente com a ocupação da Amazônia, incentivando um desmatamento explosivo e descontrolado na região." (AB)

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 da 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, a 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 erigidos 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)

valor.com.br
Confira a reportagem em vídeo no link abaixo
www.valor.com.br/videos