

BR-174, um desafio de 102 anos

A recuperação da rodovia, que liga Manaus a Venezuela, já começou abrindo as portas do Amazonas para o mercado internacional

João Pinduca Rodrigues

Um centenário e histórico problema, a ligação Manaus/Boa Vista (BR-174), já começou a ser resolvido pelo governo amazonense que deslocou, há duas semanas, para aquela rodovia, um batalhão de 1000 homens, 150 máquinas e 200 caçambas para recuperar e pavimentar a estrada que vai ligar o estado a Venezuela e Oceano Pacífico, buscando os mercados internacionais do Primeiro Mundo e lutando por uma fatia do mercado norte-americano. "Pronta, a BR-174 será a nossa redenção econômica", define o governador Amazonino Mendes.

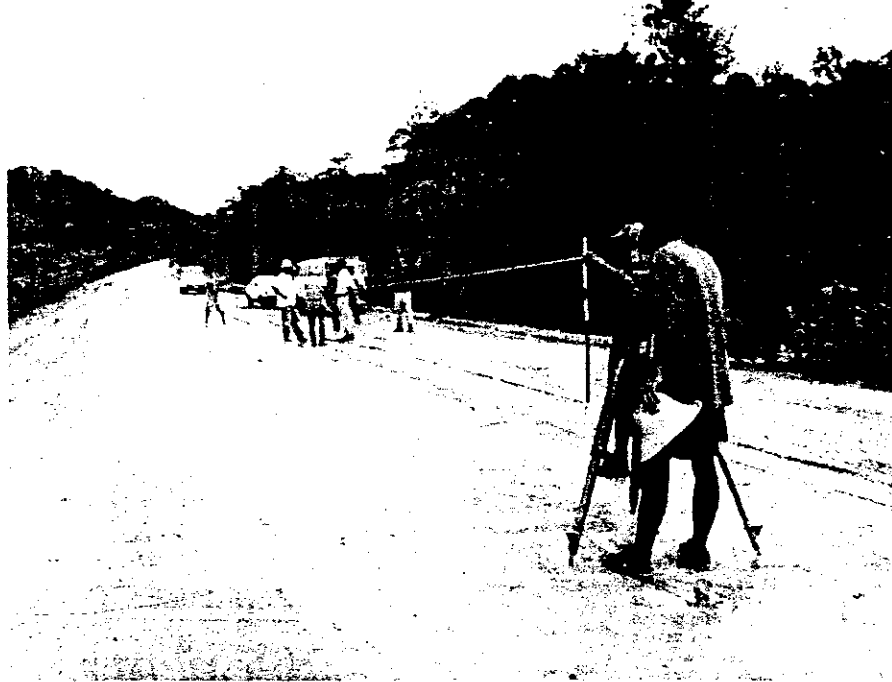
Trabalhando em média 20 horas/dia, engenheiros, topógrafos, operadores de trator e máquinas pesadas, os "operários da esperança", denominação dada por moradores e caminhoneiros da BR-174, lutam contra o tempo, já que o cronograma das obras prevê a conclusão dos trabalhos para janeiro de 96.

A BR-174 começou a ser construída (uma picada) entre os anos de 1893/95, mas logo caiu em desuso. Diversas outras tentativas foram feitas ao longo de 102 anos mas, somente a partir de 1963, foi que o governo brasileiro apoiado pelo Plano de Integração Nacional (PIN) convocou as Forças Armadas, especialmente o Exército, para sua construção. A BR-174 foi concluída em 77, no governo Ernesto Geisel.

Auxiliada por organismos como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), e a então recém-criada Fundação Nacional do Índio (Funai), as Forças Armadas forçaram a passagem da estrada pela terras indígenas Waimiri/Atroari, empregando nessa tarefa tratores, metralhadoras, fuzis, granadas e dinamite, segundo o livro "Resistência Waimiri/Atroari", editado pelo Marewa - Movimento de Apoio à resistência Waimiri/Atroari - de

responsabilidade do Conselho Indigenista Missionário - Cimi.

Recheada de histórias - muitas delas contadas na mídia nacional e internacional - como os massacres do padre João Calleri (1968) e do sertanista Gilberto Pinto Figueiredo (dezembro de 1974) pelos Waimiri/Atroari, a estrada por pouco não teve uma linha férrea, projeto que seria executado pela Empresa Amazonense de Turismo (Ematur) que passaria próximo às aldeias -, a BR-174 é a própria História.



Nonato Oliveira/Secom

Os trabalhos de topografia estão sendo agilizados na rodovia

Tábua de pirulitos, cadeira de palha, peneira e jamaxi (cesto indígena feito de palha de arumã que se carrega às costas, atado a testa), são algumas das denominações dadas por caminhoneiros à rodovia que se arriscam, diariamente, a passar sobre suas várias e estreitas pontes de madeira e realizar curvas perigosas ao lado de abismos e barrancos, onde alguns passageiros, ônibus e caminhões já conheceram suas profundidades. No km 166, na quarta-feira passada, um ônibus da Eucatur tombou no local e feriu vários passageiros.

Sinalização inexistente na BR-174, acostamento nem pensar. Apenas buracos e muita lama, cercada pelo verde da floresta tropical, igarapés e pequenos rios. Quando chove, o tempo médio gasto da Rodoviária de Manaus até a Rodoviária Internacional de Boa Vista é de 16 horas. Mas, a reportagem de A CRÍTICA levou 30 horas para chegar a Roraima, no início do mês passado, quando se deslocava para a Ilha de Margarita, no Caribe, na Venezuela. Muitos passageiros já ficaram, no entanto, retidos até cinco dias no km 66, um dos piores trechos da

rodovia. "Já ajudei a desatolar muitos carros e a rir de pessoas cobertas de lama", relembra o agricultor José Pinheiro da Rocha (48), morador do km 70.

Dos seus 767 km, o governo Amazonino Mendes tem a responsabilidade de recuperar e pavimentar 255, isto é, até o início da reserva Atroari/Waimiri, no Abonari, onde está montada a residência de construção do 6º Batalhão de Engenharia de Construção.

Compete ao Exército trabalhar os 42 km da estrada que atravessam a reserva indígena, com 2.440 mil hectares, percorridos atualmente em quase cinco horas no horário noturno. Na BR-174 os motoristas são obrigados a dirigir numa velocidade de 70 km/h, embora este limite quase nunca seja respeitado. Ao Governo de Roraima faltam obras em 270 km, dos quais pelo menos 100, isto é, até Caracará, já estão pavimentados. O governador Amazonino Mendes e os engenheiros só recebem as chuvas, um fenômeno bastante comum na região que pode atrasar a derrubada deste mito amazônico dentro do prazo estabelecido.



João Pinduca Rodrigues

No quilômetro 66, carros e passageiros fazem fila no pior trecho

Meta é atingir o Primeiro Mundo

Com o asfaltamento da BR-174, já a partir de setembro, o governador Amazonino Mendes diz que a rodovia será um corredor de mão dupla. "O Amazonas tem o maior parque eletroeletrônico da América do Sul, podendo exportar produtos de tecnologia de ponta e receber insumos dos países industrializados a custos reduzidos em relação aos fretes marítimo-fluvial, rodoviário ou aéreo, já que a região do Caribe (Venezuela), possui mais de 50 zonas de livre comércio", destaca Amazonino. Para ele, "é possível que consigamos atingir os Estados Unidos, já que algumas vezes exportamos motocicletas para o mercado norte-americano".

O asfaltamento da BR-174 também irá despertar a produção, em escala de exportação, dos produtos exóticos da Amazônia, observa o governador que já declarou que vai fazer uma rodovia para cargas pesadas. As margens da estrada estão previstos assentamentos de colonos que terão respeitadas suas vocações agrícolas. Há, de acordo com Amazonino, uma tendência para a produção de cítricos (frutas ácidas como limão e laranja), e que a comprovada deficiência do solo amazonense poderá ser corrigida com a aplicação de calcário, cuja mina está localizada no município de Presidente Figueiredo, a 107 km de Manaus.

A compra de energia a ser feita (uma vontade do governador) junto a hidrelétrica de Guri, a se-

gunda maior hidrelétrica do mundo, localizada no Estado de Bolívar (Venezuela), distante de Boa Vista 1000 km, empolga Amazonino. "Vamos resolver uma série de problemas em Manaus", diz.

A pavimentação da 174, segundo declarações do diretor Otto Fleck, do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (Cieam), vai gerar de imediato um aumento das exportações do parque industrial da Zona Franca de Manaus em pelo menos US\$ 300 milhões. Segundo ele, a exportação dos produtos "Made In ZFM" é feita atualmente pelas vias aérea e rodo-fluvial, de custos elevados em relação ao rodoviário. "Com a conclusão da obra, o governador Amazonino Mendes vai entrar definitivamente para a história do Amazonas, já que trata-se de uma obra de cunho internacional".

Para Nelson Azevedo, presidente da Associação dos Exportadores da Zona Franca de Manaus (AEZM), o asfaltamento da Manaus/Boa Vista "é a Carta de Alforria do Amazonas", ao observar que para atingir os mercados venezuelano e colombiano, através do Porto de Santos (São Paulo), os produtos da ZFM chegam a demorar pelo menos dois meses para chegar aos consumidores. "Com a BR-174 pronta, serão apenas alguns dias", diz, entusiasmado. (JPR)