

# CEDI

## Povos Indígenas no Brasil

Fonte: Cronista Brasileiro

Class.: 11

Data: 19 de Setembro de 1982

Pg.: \_\_\_\_\_

# Integração Norte

BR-364

**Severo inspeciona a BR-364 e realiza concorrência para pavimentá-la**

Integrar ao resto do País uma fatia do Brasil imensamente rica mas, por seu isolamento, pobremente explorada, já fazia parte do plano de desenvolvimento do Presidente Juscelino Kubitschek. Ao desvirginar a floresta amazônica para ligar Cuiabá a Porto Velho, esse isolamento foi rompido. A rodovia que surgiu cortando rios, entre grandes árvores, animais ferozes, índios, chuvas e doenças, valia pelo seu preço, pois ali estava reservada a última fronteira agrícola do País.

Quem se atreveu a passar por seus 1.942 quilômetros comeu o resto do pão de quem comeu o pão que o diabo amassou. Porém, esses aventureiros já comemoram a sentir o sabor da prioridade com a aplicação, pelo Governo, de 35 bilhões, a custo de 1981, para que, até o final de 1984, a rodovia esteja completamente asfaltada.

Na quinta-feira passada o ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, desembarcou em Cuiabá, participou de um comício onde assinou convênio com o Governo de Mato Grosso e pediu votos para os candidatos do PDS. Às 5 da manhã do dia seguinte, ele já estava a bordo de um Bandeirante rumo a Cáceres, onde inspecionou as obras. No início da noite de sexta-feira, sujo de poeira e cansado, o ministro chegou a Vilhena, em Rondônia, concluindo ali sua viagem de inspeção à rodovia. Depois de rodar quase 350 quilômetros de chão, poeira e lama, o ministro deu-se por satisfeito. "As obras estão bastante adiantadas, alguns trechos mais avançados que o nosso cronograma e, a continuar nesse ritmo, não tenho dúvidas que em 84 ela esteja pronta" - afirma o ministro, sem esconder que a BR-364 é a sua obra preferida e, segundo ele, "o projeto rodoviário mais importante do Governo Figueiredo", principalmente porque promete o desenvolvimento integrado da região ao resto do País e o seu crescimento social e econômico.

Cloraldino, contudo, teme o que todos da região também temem e advertem: as chuvas, que já estão caindo mas que vão ser mais rigorosas a partir de outubro. No ano passado, muitos veículos ficaram no meio da viagem, enterrados em lamaçais. A altura da várzea do rio Paraguai, as obras foram paralisadas durante 20 dias. O ministro viu esse local, considerou-o o trecho mais crítico e, acatando sugestões dos habitantes da região, ordenou o aceleração das obras, principalmente a construção das três pontes num total de 40 metros. E ele quer mais uma ponte, para atingir os 75 metros indispensáveis à normalização do tráfego naquele trecho.

É possível que as chuvas cheguem antes da conclusão do trabalho, e mesmo chegando depois, certamente os problemas registrados nos anos anteriores ocorrerão novamente. Os prejuízos serão grandes, uma vez que atualmente trafegam por aquela rodovia cerca de 500 veículos por dia, segundo o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Em alguns trechos, chega a 1.500, e com previsões de 4 mil veículos num prazo de 15 anos. No sentido Cuiabá-Porto Velho, carretas e caminhões

transportam equipamento e material de construção, ferragens, roupas, mantimentos, máquinas agrícolas e remédios, procedentes principalmente de São Paulo. No sentido inverso, transportam madeira, arroz, cacau, borracha e cassiterita. Cloraldino admite que as chuvas trarão prejuízos, mas acredita que serão menores, já que vários trechos, embora não asfaltados, permitem, mesmo sob chuva, condições de tráfego. Essas chuvas, por outro lado, afetarão o tráfego aéreo, igualmente indispensável àquela região. Os pilotos, que também fazem parte dessa aventura, encaram o problema com naturalidade e anunciam, sem alarde, que muitos bimotores vão cair.

Por enquanto, a preocupação maior é com a rodovia, com quem nela trabalha e com quem a usa. O ministro visitou dois acampamentos, um da Empresa Brasileira de Engenharia e Construções e outro da Mendes Junior. Os engenheiros já se habituaram a conviver com as onças, que normalmente atravessam a estrada, e com os índios, que sempre rondam os acampamentos à procura de alimentos e bebidas.

No acampamento da Ebec, os engenheiros estavam fornecendo alimentos aos silvícolas, sendo advertidos pela Funai. Entretanto, pelo próprio isolamento, não é possível impedir um contato maior entre os peões e os índios. Surge aí o sistema de permuta. Os índios gostam de roupas, uísque e comida; os peões gostam das índias. As vezes, porém, esses contatos são necessários, principalmente quando surgem doenças. No acampamento da Mendes Junior, em Barracão Queimado, Rondônia, há um ambulatório com um médico, que vai ao local três dias na semana, e uma enfermaria. Paulo Rudolph e Eunice Medeiros dizem que não têm muitos problemas com os índios que vivem na reserva às proximidades, mas que estão prontos para atendê-los, assim, como os que trabalham na rodovia.

No ambulatório há vacinas para febre amarela, antitífica e antitetânica, além de remédio para malária. O caso mais freqüente, porém, é diarreia.

Ao longo das obras visitadas pelo ministro, há brasileiros de todos os Estados. Os sulistas predominam, e são eles quem mais exigem do Governo. "Isto é bom" - reconhece Cloraldino, ao comentar que os agricultores de Vilhena estão reivindicando melhoria na estrada Porto Velho a Rio Branco, no Acre. A concorrência para pavimentar a rodovia será feita nesta segunda-feira, segundo o ministro, que considera indispensável a construção de novas estradas. "O que falta é recurso" - pondera o ministro.

Na manhã de sábado, o ministro percorreu a cidade de Vilhena, viu as obras de urbanização, as indústrias e os armazéns. Novamente recebeu um pacote de reivindicações dos agricultores, sentido-se "estimulado" com essa "cobrança franca" e mostrando certa disposição em atendê-los, pois considera que quem se aloja ao longo da Cuiabá-Porto Velho "não é gente vencida, é gente vencedora".



Cloraldino Severo examina o cronograma da obra



Severo retribui o carinho das crianças