

BR-163, uma rodovia que leva ao isolamento



Givaldo Barbosa

O MINISTRO PIMENTA da Veiga é obrigado a atravessar a pé uma ponte de madeira na Rodovia BR-163

Vannildo Mendes

• SANTARÉM (PA). Uma expedição de quatro dias, comandada pelo ministro das Comunicações, Pimenta da Veiga, testemunhou as condições de vida de parte dos cerca de dois milhões de brasileiros condenados ao isolamento por duas décadas na imensidão amazônica. Às vésperas do século XXI, faltam energia, comunicações, hospitais, escolas, saneamento e outros serviços básicos porque brigas políticas, descaso federal e preconceito contra a região impedem a pavimentação da Rodovia BR-163, em cuja margem o regime militar criou núcleos de colonização nos anos 70.

A expedição destinava-se a checar o funcionamento dos serviços do ministério e o cumprimento das metas de universalização das telecomunicações pelas operadoras privadas. O ministro acabou vivendo a experiência de cruzar uma autêntica estrada da morte brasileira. A rodovia está tomada por buracos em sua pista, crateras causadas por erosões que avançam desde as margens. Quando chove, a lama impede o tráfego.

No caminho, vários caminhões tombados
O ministro viu vários caminhões tombados à margem da estrada. A expedição virou um rali pela floresta. A situação se

agravará a partir deste mês com a intensificação das chuvas até março.

— Nenhum de nós vai esquecer essa experiência — disse Pimenta ao fim da viagem, iniciada na terça-feira passada, em Cuiabá, Mato Grosso, e encerrada sexta-feira à noite, em Santarém, no Pará.

De toda a extensão de 1.900 quilômetros, apenas o trecho de 800 quilômetros que corta Mato Grosso está asfaltado, mesmo assim em situação precária. Os 1.100 quilômetros do lado paraense estão praticamente intransitáveis e nunca foram concluídos por restrições ambientais e por causa de disputas entre grupos políticos do estado. ■

Ministro garante que a estrada ficará pronta

Rodovia corta região mais rica do país na produção de grãos

• Construída no final da década de 70, dentro da estratégia do regime militar de ocupar a Amazônia, a rodovia corta a maior região produtora de grãos do país. Os colonos do Sul (gaúchos, paranaenses e catarinenses) assentados à sua margem transformaram a região num oásis, sobretudo no lado mato-grossense, asfaltado. Mas a produção — 3,5 milhões de toneladas de grãos na última safra — está sendo exportada pelo Porto de Paranaguá, no Paraná, a quase três mil quilômetros de distância. O sonho dos produtores é fazer o embarque no Porto de Santarém, mais próximo da região e dos mercados da Europa, EUA e Ásia. A economia média prevista é de 20 dólares por tonelada exportada.

— A estrada é de extrema importância para todo o país. O Governo vai concluí-la — disse Pimenta, sem se importar em causar desconforto ao ministro dos Transportes, Elyseu Padilha, que não iniciou as novas obras.

Pimenta foi para a expedição com sua caminhonete Pajero, com tração nas quatro rodas. Afeita a aventuras, sua mulher, Anna Paola, foi junto. Dois especialistas em ralis organizaram a caravana e cuidaram da segurança. Temeroso de algum acidente, o governador do Pará, Almir Gabriel, que se integrou à caravana, exagerou no aparato de segurança e colocou helicópteros e pequenos aviões de prontidão, ao longo da rodovia.

Problemas, muitos. Uma das caminhonetes teve vazamento de óleo e voltou na metade da viagem. Outra bateu num carro por causa dos buracos e da poeira na pista. Mas nem tudo foi trágico. O ministro encontrou ilhas de prosperidade no lado asfaltado da rodovia, sobretudo nos municípios de Sorriso, Guarantã do Norte e Sinop.

Onde o asfalto termina, porém, desaparecem os traços de civilização. Celulares saem da linha de alcance, telefones convencionais se restringem a escassos postos distantes centenas de quilômetros uns dos outros. O correio se resume a alguns pontos isolados. Faltam energia elétrica, hospitais, escolas e demais equipamentos públicos.

Em algumas cidades, Pimenta descobriu que a operadora Tele Norte não cumpriu as metas e ameaçou punir a empresa, com base na Lei Geral das Telecomunicações. Estão com número insuficiente de linhas as cidades de Castelo dos Sonhos, Novo Progresso e Alvorada. Povoados desses municípios não têm sequer um posto público. A primeira punição é de advertência. Se nada for feito, haverá multa e cassação da permissão de operação.

Nos pontos críticos da estrada, o Governo paraense colocou placas enormes com a inscrição: "Cuidado. Risco de vida. Pontes destruídas. Estrada esburacada." ■

INSTITUTO	
Documentação	
Fonte	SOCIOECONOMIAL
Data	3/12/2000 Pg. 19
Class.	65