

Transporte

Saída para o Caribe



A BR-174, agora asfaltada: sonho de brasileiros e venezuelanos

a única ligação terrestre do Estado com o resto do país e do mundo. A estrada também diminuirá significativamente os custos da exportação de produtos brasileiros da região.

Pedágio indígena — As expectativas de negócios são tão boas que a inauguração da estrada reuniu o presidente Fernando Henrique Cardoso e o presidente venezuelano, Rafael Caldera, no marco BV-8, um ponto que indica o limite entre os dois países.

JANDUARI SIMÕES

Fica pronta a estrada que liga o Brasil à Venezuela e tira Roraima do isolamento

Ligar o Brasil ao Caribe, por uma estrada que passa pela Venezuela, é um sonho antigo dos moradores nos dois lados da fronteira. Ele se concretizou na semana passada com a inauguração da BR-174, uma rodovia de 970 quilômetros, asfaltada e bem sinalizada. A língua de asfalto começa em Manaus, corta o Estado de Roraima, passando pela capital Boa Vista, e segue até a cidade de Santa Elena, ao sul da Venezuela. De lá, liga-se à capital venezuelana, Caracas, à beira do mar caribenho, por uma estrada de 1 130 quilômetros já existente. Os dois países festejaram o acontecimento. Para os venezuelanos, a BR-174 representa a porta de entrada para um novo e grande mercado consumidor. Para o Brasil é um caminho alternativo não só para o vizinho do norte mas também para a Europa e os Estados Unidos.

Os efeitos positivos da nova ligação começaram antes mesmo de a obra estar completamente pronta. O comércio entre Brasil e Venezuela deu um salto de 800 milhões de reais em 1994 para 1,9 bilhão no ano passado. Agora com o percurso todo asfaltado, a perspectiva é que o intercâmbio comercial entre os dois países ultrapasse 2,4 bilhões no ano que vem — o triplo de quatro anos atrás. A Zona Franca de Manaus aposta

na conclusão da rodovia para sobreviver à crise. Há dois anos, a Venezuela comprava 1,8% das exportações da Zona Franca. Hoje compra 20%, onze vezes mais. Para Roraima, a BR-174 é ainda mais importante, pois representa

construída na mesma época da BR-230, o sonho megalômano do governo militar batizado de Transamazônica que hoje não passa de uma trilha na selva. Embora o projeto inicial tenha sido do governo federal, foram os governos dos Estados do Amazonas e de Roraima que tiveram de abrir os cofres para que a BR-174 não se transformasse em outra estrada fantasma. Do total de 170 milhões de reais investidos na obra, o governo federal bancou menos de 10%. O governo de Roraima arcou com cerca de 42 milhões de reais (25% do total) e o do Amazonas, com 28 milhões de reais. A maior importância, no entanto, não saiu do Brasil. A Corporación Andina de Fomento, uma instituição financeira dos países andinos, entrou com 84 milhões de reais, quase 50% do custo da obra.

Uma parcela da verba dos governos estaduais foi destinada à Funai. Os índios vaimiri-atroari, cuja reserva ocupa parte do sul de Roraima e norte do Amazonas, exigiram o pagamento de 4,5 milhões de reais para permitir que a estrada fosse asfaltada nos trechos que lhes pertencem. Agora os Estados da Região Norte esperam a conclusão de outras duas estradas há muito sonhadas. A do Arco Norte, que liga o Amapá e Roraima, passando pelo Suriname e Guianas, e a rodovia que criaria uma saída do Acre para o Oceano Pacífico, por território peruano. ■



Klester Cavalcanti