

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte *O Estado de São Paulo*

Class.: 02

Data *10 de setembro de 1981*

Pg.:

ESP 10.9.81

Asfaltamento da BR-364 estará pronto em 1984

Da sucursal e do
correspondente

O presidente Figueiredo assitiu ontem, às 11h30, em Brasília, a solenidade de assinatura dos 19 contratos para a pavimentação da BR-364, que liga Cuiabá a Porto Velho, no trecho entre Cáceres (MT) a Ariquemes (RO), com 1.040 quilômetros de extensão. O asfaltamento da 364, como lembrou o ministro dos Transportes, Eliseu Resende, único a discursar durante a cerimônia, é o "primeiro ato executivo para a implantação do Polonoroeste, que prevê ainda a construção de estradas vicinais ao longo da BR, projetos de assentamento e colonização dirigidos, regularização fundiária e auxílio às populações indígenas da área".

A conclusão da 364 está prevista para 1984, e seu custo estimado é de cr\$ 31 bilhões, com financiamento de um terço do Banco Mundial. O Polonoroeste foi aprovado pelo presidente Figueiredo em 1979 e a implantação definitiva da Cuiabá-Porto Velho é básica para o desenvolvimento de todo o projeto. Resende ressaltou três aspectos da sua importância: será a promotora da expansão agrícola de Rondônia e Mato Grosso; é fator de integração nacional e, ainda no governo Figueiredo, segundo assegurou, deverá ser construída uma rodovia ligando Porto Velho a Rio Branco para a interconexão rodoviária firmada com a Bolívia, Venezuela e Peru.

Os governadores de Rondônia, coronel Jorge Teixeira, e do Mato Grosso, Frederico Campos, estavam exultantes. Teixeira afirmava que o "dia é de Rondônia", e explicava: "Estamos aqui, com os contratos da BR e, no Congresso, os deputados reunidos na Comissão de Justiça para derrubar o parecer do Osvaldo Macedo (PMDB-PR), favorável à eleição direta para o primeiro governador do Estado de Rondônia". Frederico Campos lembrou que seu Estado participa do Projeto Polonoroeste com o maior percentual de terras e que este favorecerá "sobretudo, a rápida expansão agrícola das fronteiras matogrossenses".

FESTA

A assinatura dos contratos também causou entusiasmo nos secretários e prefeitos de todos os municípios do território ao longo da estrada, que fizeram uma grande festa para comemorar. Já os motoristas de caminhão que trafegam pela 364 se mostravam cétricos, dizendo não acreditar no asfalto e que os contratos não passariam de um "golpe político". Também os lavradores não deram muita importância ao fato, preferindo reclamar a falta de crédito, as exigências do Banco do Brasil para oferecer financiamento e a atuação da Companhia de Desenvolvimento Agrícola de Rondônia.

Muitos deles nem sabiam que a concentração em frente ao colégio de Ariquemes era para comemorar o futuro asfaltamento da estrada, e chegavam a perguntar se estavam sendo entregues novos títulos de terras. Dos motoristas que passavam pelo local, apenas 30 aceitaram levar seus caminhões até o colégio para participar da festa, e assim mesmo reclamaram que o fechamento da estrada — das 7 às 13 horas — só atrapalharia a viagem.

PROJETO GRANDIOSO

Aberta no começo da década de 60, no final do governo JK, a BR 29 — desde 1970 conhecida por BR-364 — representava inicialmente apenas um projeto grandioso: a ligação de Rio Branco a Cuiabá, e, daí, ao restante do País, além de via rodoviária entre os países andinos e o Oceano Atlântico. Por ser o mais importante caminho entre a Amazônia Ocidental e o Centro Sul, logo se transformou na rota de milhares de famílias, vindas de Estados já com saturação de mão-de-obra e solo, que procuravam novas opções de sobrevivência.

Isso representou um grande impulso ao desenvolvimento de Rondônia, território localizado em posição estratégica, meio do caminho entre a Amazônia e o Sul. Mas, a partir da década de 70, a falta de conservação transformou numa das piores estradas do País, o que causou a perda de 40% da produção agrícola do território no ano passado, quando esteve fechada sete meses impedindo o escoamento da safra.

Fechada durante o inverno amazônico e sem conservação durante o verão, a BR-364 acabou tendo um problema grave: mesmo no período seco, uma série de atoleiros retém o tráfego durante vários dias, o que obriga muitos caminhoneiros a jogar fora parte da carga, deteriorada pela demora na entrega. Quem trafega por essa estrada nunca sabe se a viagem vai demorar três ou 10 dias.

Desde o governo Geisel vinham sendo feitos pedidos de asfaltamento, mas o ministro dos Transportes da época, Dirceu Coutinho, afirmava que o alto custo da obra iria fazer com que a estrada continuasse como se encontrava: um "caminho de rato", como chamam os motoristas.

Agora, com a assinatura dos contratos, uma das obras prioritárias do governador Jorge Teixeira poderá concretizar-se. Se isso não ocorresse, admitem os próprios motoristas, dentro de dois anos ela estaria intransitável, tal o estado em que se encontra atualmente. Em vista disso, para o asfaltamento muitos trechos terão de ser reconstruídos.