

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: 03

Data 9 de setembro de 1984 Pg.: _____

Cuiabá a P. Velho: 1.442 quilômetros de estrada asfaltada

**BRÁSÍLIA
AGÊNCIA ESTADO**

Com antecedência de seis meses em relação à data inicialmente prevista, o presidente Figueiredo inaugura na próxima quinta-feira, dia 13, a maior obra rodoviária do seu governo: o asfaltamento da rodovia BR-364, que fará a ligação entre Cuiabá e Porto Velho, ao longo de 1.442 quilômetros. O custo da obra foi orçado inicialmente em Cr\$ 615 bilhões, mas sua conclusão antecipada proporcionou uma economia de Cr\$ 115 bilhões, que deverão ser aplicados na conservação da malha viária brasileira.

A rodovia Marechal Rondon ou BR-364 atravessará todo o Pólo Noroeste, permitindo a exploração de cinco milhões de hectares de terras férteis, mas também colocará em risco a sobrevivência de 11 aldeias dos índios Nhambivara, embora o Banco Mundial tenha exigido, como condição para financiar a obra, a demarcação das terras indígenas e um programa de tratamento de saúde, que vem sendo executado pela Funai. O eixo da estrada acompanha, sempre que possível, a trilha feita pelo marechal Cândido Rondon há 84 anos para implantação da rede telegráfica.

A BR-364 não é somente a maior obra rodoviária do governo Figueiredo, mas é também a mais expressiva.

A sua construção é a linha mestra de um grande e ambicioso projeto desenvolvido pelo Ministério do Interior e pelo Inbra com financiamento do Banco Mundial. Quando ocupou o Ministério dos Transportes, Mário Andreazza, também prometeu colonizar a Amazônia a partir da construção da Transamazônica. Não conseguiu. Agora, ministro do Interior, pode até assistir ao desenvolvimento da nova fronteira agrícola a partir de uma estrada, como sonhou. Só que, até agora, o único saldo positivo do ambicioso projeto é a pavimentação da estrada.

Agora, o ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, animado com a capacidade de trabalho das empreiteiras — que conseguiram reduzir o prazo de conclusão da obra — espera licitar, até o final do ano, o trecho entre Porto Velho e Rio Branco, no Acre, a última ligação entre capitais que ainda não está pavimentada no País. Dessa vez, o financiamento será do Banco Interamericano de Desenvolvimento em torno de 150 milhões de dólares. Além dessa possibilidade de ligação interna, a 364 é fator de conexão internacional com a Guiana, Venezuela, Peru e Bolívia.

Com a pavimentação da Marechal Rondon, o escoamento da produção de toda a região está garantido. Os caminhoneiros — que enfren-

tavam a poeira, na seca, e os atoleiros, na época das chuvas — também sairão ganhando: farão o mesmo percurso em menos tempo. E o País também terá dividendos, pois com menos custo de transporte essa produção será mais barata. Em 1977, quando a estrada era ainda poeira ou barro, o DNER registrava um tráfego médio diário de 350 veículos. Em 1983, quando metade do asfaltamento já estava concluído, o DNER registrou um aumento médio anual de 18,8% com essa média subindo para 930 veículos/dia. A projeção para 1988 é de um crescimento médio anual também de 18,8%, com 2.310 veículos/dia.

A primeira previsão de custo de pavimentação da 364 indicava necessidade de Cr\$ 35 bilhões, em 1981. Seu custo final está orçado em quase Cr\$ 500 bilhões — US\$ 240 milhões — mas, com um fato inédito na história das grandes obras brasileiras: há um saldo financeiro de 60 milhões de dólares, que o ministro dos Transportes negocia com o Banco Mundial para aplicar na recuperação da malha viária do País.

A intensa migração — sobretudo em Rondônia — pode explicar, em parte, o avanço da produção agrícola da região. Em 1960, Rondônia contava 60.792 habitantes; em 1970 registrou um salto para 111.064 habitantes e, em 1980, 492.744 pessoas. Atualmente, a estimativa do governo estadual é de que exista quase um milhão e meio de habitantes. Mas a área de influência da estrada é muito extensa: 243.044 quilômetros quadrados em Rondônia e mais 167.114 quilômetros quadrados no Mato Grosso. Só na região da Amazônia mato-grossense, situada entre as bacias do Xingu e Juruena, a perspectiva de geração de receita, em 1988, sobretudo com café, cacau e madeira, atinge 900 milhões de dólares.

O total da área ocupada com a produção agrícola — cereais, cultura permanente e outras culturas — avançou de 78 mil hectares em 1970 para 352 mil hectares em 1978 e, a perspectiva para 1988 é que some 2,2 milhões de hectares. A cultura permanente compreende as plantações de mandioca, cana-de-açúcar e algodão. Para essas mesmas culturas, a evolução da produção registrou: em 1970, 245 mil toneladas, em 1978, 852 mil toneladas; e, a estimativa para 1988 é de 5,8 milhões de toneladas. A extração da madeira, contabilizada na região a partir de 1978, indicava o aproveitamento e comercialização neste ano, de 180 mil metros cúbicos. Em 1988, a previsão é de retirada de 2,6 milhões de metros cúbicos de madeira nobre. No extrativismo mineral destaca-se a cassiterita, em Rondônia, responsável hoje por 65% da produção nacional — a terceira do mundo.