

## BR-174, a Rota da Integração Entre o Brasil e a Venezuela

ARMANDO JIMENES DA SILVA

De repente, a estrada se encheu de poeira vermelha cobrindo a tenda de lona onde se alojavam alguns barbudos, trabalhadores e soldados do 6.º Batalhão de Engenharia de Construção, ali destacados para fiscalizar o BV-8, na divisa do Brasil com a Venezuela.

Uma *pickup* Dodge, americana, pára a alguns passos de um soldado que caminha vagarosamente em sua direção, com lápis e caderno de anotações. "Ultimamente tem aumentado o número de veículos que vêm para o Brasil", comenta o militar.

### Marco na divisa

A 200 metros, naquele planalto que se perde entre o monte Roraima e as montanhas venezuelanas, estão os marcos divisórios. São blocos de concreto em forma piramidal que assinalam pontos da linha imaginária que divide, de um lado, 100 milhões de habi-

tantes e 8.500 mil km<sup>2</sup>, de extensão territorial e, de outro, 912.052 km<sup>2</sup>, 10.440 mil habitantes (120 mil índios) 44% com menos de 15 anos, taxa de mortalidade de seis por mil (uma das mais baixas do mundo) e menos de 20% de analfabetos.

Não era politicamente certo lembrar a nossos vizinhos esse contraste populacional, até antes da visita do Presidente Médici. Hoje, porém, as barreiras da desinformação foram vencidas e os venezuelanos têm muito interesse em nos visitar e conhecer-nos melhor.

Antes de 1969, quando foi iniciada pelo 6.º BEC a construção da Rodovia BR-174, no trecho de Boa Vista-fronteira da Venezuela, a viagem para o lado de lá era apenas história de arrojo contada, com certo exagero, por alguns moradores de Boa Viagem, principalmente por fazendeiros do Norte do território.

Mas a determinação dos militares tornou realidade num prazo relativamente curto (foi concluída em fevereiro deste ano) o sonho de há muito alimentado pelos roraimenses, vindo a estrada a mostrar sua importância e utilidade com a recente seca do rio Branco, que isolou a capital do território das fontes de suprimento, no caso Manaus e Belém.

Depois que o primeiro caminhão venezuelano com seis toneladas de gêneros chegou a Boa Vista, no dia 19 de dezembro do ano passado, inaugurou-se uma espécie de ponte de abastecimento, impedindo que Roraima parasse por falta de combustível e de alimentos.

A necessidade tornou possível esse tipo de comércio com o país vizinho sem os entraves da área diplomática. Já no período do carnaval, o 6.º BEC registrava a entrada de mais de 100 veículos em Boa Vista, muitos dos quais procedentes de Caracas, a mais de 1.500 km de distância, e até do Texas e Alasca. Com os caminhões vêm tomate, cebola, ovos, peras, uvas, cerveja, refrigerantes e até sorvetes, abarrotando os improvisados supermercados da capital roraimense.

### Comércio da seca

Mas essa fonte de suprimento tende a se esvaziar tão logo os rios amazônicos do hemisfério Norte voltem a permitir o tráfego das chatas, balsas e rebocadores que abastecem o território, e

que ficaram impedidos de fazê-lo por mais de cinco meses, congestionando o baixo rio Branco na época da seca.

Ademais os venezuelanos não terão condições competitivas com o produto nacional, em razão das distâncias que separam suas fontes produtoras de Boa Vista, geralmente localizadas a mais de mil quilômetros. "O custo do transporte rodoviário absorve o lucro, acrescentando-se ainda o fato de que os gêneros lá também não são baratos", observam comerciantes brasileiros.

Sua única possibilidade, se permitida fosse a importação (só a Petrobrás pode fazê-lo), seria a importação de derivados de petróleo. Para se ter uma idéia, basta citar que o litro de gasolina venezuelana, comum, custa ..... Cr\$ 0,23 e a azul Cr\$ 0,45 (respectivamente 0,15 e 0,31 do bolívar). Nos terminais de suas refinarias o óleo Diesel é vendido a ..... Cr\$ 0,08 o litro. Daí o afluxo de seus carros tanques a Roraima, onde, na fronteira, vendem o tambor a Cr\$ 120,00 (80 bolívars).

Para quem pretende visitar a Venezuela de carro, saindo de Boa Vista (são 212 quilômetros até à fronteira), é preciso boa dose de observação, para poder sentir a paisagem, um pouco de escoteirismo e, sobretudo, ter à mão o seu passaporte devidamente registrado.

No início deste ano houve vários atentados terroristas e em-

boscadas a patrulhas do Exército venezuelano. Por isso, o rigor na fiscalização sobre estrangeiros. É conveniente também não confiar na proteção dos guardas de fronteira, sempre dispostos a confraternizar nas horas de folga com os brasileiros que passam por Santa Elena de Uairém, onde se deu o encontro dos dois Presidentes.

A partir da ponte metálica sobre o Cuiuni e principalmente em Tumeremo, à altura do Fuerte Tarabay, a vistoria é feita pelo próprio Exército.

Saindo de Boa Vista até o rio Uraricoera, trecho de 80 quilômetros, há travessia de balsa (a ponte de 40 m deverá ser inaugurada no fim do ano). Prosseguindo, a estrada corta sempre campos naturais, lagoas ainda habitadas por pássaros e sonolentos jacarés (enquanto os caçadores deixarem), e riachos pedregosos. A viagem nesse trecho se torna, às vezes, monótona pela repetição da paisagem, marcada por savanas intermináveis. Na altura do Km 160, há extensão rochosa de 15 quilômetros onde o 6.º BEC, para vencê-la, empregou quatro meses de trabalho, muito esforço e algumas toneladas de dinamite.

Mas a estrada, nos seus 212 quilômetros, é boa, toda ela com picarra, permitindo velocidade média de 90 e até 100 quilômetros. E será asfaltada a partir do próximo ano, pois é esse o desejo do Governo brasileiro. No Km 190, na Boca da Mata, onde se encontra o

acampamento Germano Miranda (tratorista, primeira vítima de acidente no local), a paisagem se modifica com os contornos bem visíveis do monte Roraima e das montanhas venezuelanas. A temperatura da região é amena e sopra vento constante.

### Zona da mata

Daí em diante a planície vai desaparecendo e cede lugar à estreita faixa da hiléia amazônica que circunda os elevados fronteiros. Os cortes no terreno são acentuados e há ali trecho rochoso que, a despeito das dificuldades, foi rompido num prazo recorde pelos homens do 6.º BEC, tornando possível a ligação antecipada com a Venezuela.

Sobe-se a serra até atingir um platô, onde se avistam casas de alumínio importadas da Itália e outras instalações do Batalhão Especial de Fronteira. Próximo está surgindo a cidade Parima, hoje com mil habitantes, aproximadamente.

A uns 300 metros dos marcos divisórios, numa pequena venda, entre garrafas de cerveja venezuelana, tecidos, pentes domésticos e outros artigos, pode-se cambiar dinheiro à base de Cr\$ 2,00 o bolivar (câmbio manual).

Depois do campo de aviação de 1200 metros, construído também pelo 6.º BEC em apenas 15 dias (fica à margem da estrada), vem o posto de fronteira venezuelano: construção pré-moldada, recentemente concluída. A ante-

na de rádio e a bandeira da Venezuela, presa a um elevado mastro, sobressaem na paisagem.

Santa Elena de Uairém fica apenas a 15 quilômetros da "línea" (fronteira). É a primeira povoação do lado de lá. O vilarejo é pobre, tem casas antigas e mal conservadas. Isolada dessa comunidade, encontra-se a aldeia dos índios taurepanes, assistidos por franciscanos espanhóis sob liderança do padre Diego.

Prosseguindo, a paisagem é marcada pelas montanhas que circundam o planalto, destacando-se o monte Roralma, em geral encoberto parcialmente por nuvens.

A estrada do lado venezuelano, apesar de não pavimentada, também é boa. Segue por muitos quilômetros entre savanas e corta, entre outros, os rios Cuquenán (a 70 quilômetros da divisa), Juruaní e Cuiuni, onde há ponte metálica bem conservada e fortemente policiada. Mas só dá passagem para um veículo. As outras, conquanto estreitas, também são metálicas e pré-fabricadas. Os venezuelanos as instalam com rapidez e o modelo está sendo estudado pela Socivil (empresa brasileira ligada à Usiminas) para aplicação no Brasil.

### O Véu da Noiva

Em Ciudadela, onde se encontra a chefia da Operación Gran Sabana, o turista poderá, em caso de emergência, abastecer o veículo.

As noites ali são frias e a temperatura durante o dia é amena.

Na descida da serra para o vale do Orinoco, a estrada é sinuosa e oferece uma paisagem de rara beleza. Destaca-se o Véu da Noiva, cascata com mais de 300 metros de altura, formando pequenos arco-iris ao contato com os raios solares.

Logo ao chegar ao vale vem o Ochenta et Ocho, propriedade do Sr. Francisco Vargas. É o ponto limite de penetração com o *permisso*, fornecido pela FAC (Fuerzas Armadas de Cooperación). Daí para frente, só com passaporte. Nesse trecho encontra-se ainda o Passo de la Virgen, formação rochosa e imponente, que constituía o maior estrangulamento da estrada.

O Ochenta et Ocho é modesto empório onde se pode fazer uma refeição ligeira, embora as condições de higiene sejam precárias. E a estrada prossegue em meio a povoados indígenas. O trecho é longo e cansativo até o rio Cuiuni, próximo do qual se encontra a colônia penal de El Dorado. Depois a pista volta a estreitar-se em direção a Tumeremo, povoado de casas velhas, antigas, e de estabelecimentos comerciais sortidos. O Fuerte Tarabay, onde está sediado o Batallón Cajigal n.º 6, tem piscina e confortáveis instalações militares.

Após Tumeremo seguem-se as localidades: El Callao (a 40 quilômetros), Guasipati (57), Upata (157), San Felix (214), Puerto Or-

daz (220) e Ciudad Bolívar, a 340 quilômetros.

A pista é asfaltada e estreita, com aclives acentuados. Puerto Ordaz é a cidade industrial da região. As outras são pequenas, à exceção de Ciudad Bolívar, com cerca de 100 mil habitantes, entre os quais se encontram muitos brasileiros, casas modernas, com requintes de luxo, havendo trechos de ruas que lembram o Jardim América de São Paulo e a Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro.

### Os costumes

A alimentação venezuelana não dispensa o milho branco, que é servido no café da manhã em forma de panquecas e nas refeições como pão ou espécie de pamonha. A carne também é alimento básico. Daí a proliferação de churrascarias nas cidades do vale do Orinoco.

Em Ciudad Bolívar há bons restaurantes e a vida noturna tem atrativos quase semelhantes aos das cidades brasileiras do Sul. O maior ponto turístico da cidade é a Ponte da Angostura, toda metálica, com 1.500 metros, quatro pistas de rolamentos e feericamente iluminada à noite. Atravessa o rio Orinoco, barrento, largo, pedregoso. Do lado de Ciudad Bolívar, à margem do Orinoco, no restaurante que domina a paisagem em direção ao rio, o turista pode comprar sou-

venirs. O comércio da cidade é concorrido e há inúmeras agências anunciando automóveis importados, novos e usados: Mustang, Camaro, Dodge e principalmente Mercedes-Benz.

Mas o veículo custa duas vezes o preço do nosso. Essa a razão do interesse dos venezuelanos em adquirirem o produto brasileiro. E não só carros, mas também caminhões, utilitários, jipes e equipamentos de terraplenagem. As possibilidades parecem ser boas para nossas indústrias.

A missão do 6.º BEC não se limita apenas à ligação rodoviária com a Venezuela, cabendo-lhe ainda a BR-401 (Boa Vista-Normandia). A BR-174 (Manaus — Caracará — Boa Vista e fronteira da Venezuela) está sendo atacada com intensidade, tanto do lado de Roraima como no do Amazonas. E dos 595 quilômetros, entre Caracará e a capital amazonense, já existem, da parte Sul, 135 quilômetros implantados, e, de lá, saindo de Caracará, de Norte para Sul, foi aberto caminho de serviço que corta aldeias dos waimiris-atroaris.

Em agosto próximo, o tenente-coronel José Almeida Oliveira pretende cruzar com seus homens o território dos silvícolas. O objetivo é este e os militares estão empenhados em alcançá-lo com a mesma determinação com que fizeram no rumo de Lethen (República da Guiana), Normandia e Venezuela.

## Outras obras

O tenente-coronel Oliveira cita dados estatísticos de outras obras do 6.º BEC, somando .... 20.490,58 metros quadrados de área coberta construída, ..... 5.043,17m<sup>2</sup> em andamento e 1.215,58 metros quadrados de área coberta a construir, estando aí incluídas instalações militares, conjuntos residenciais para o IPASE, obras para a Embratel, pavilhão do campus avançado da Universidade Federal de Santa Maria e outros, sem falar nos serviços de aeroportos e campos de pouso (Boa Vista, Bonfim, Surumu, Normandia, Água Quente, Serra Grande), totalizando entre ampliações, melhoramentos, revestimentos e construção propriamente dita, 321.000 metros quadrados, obras hidráulicas e sanitárias.

Mas a tarefa principal é agora a ligação rodoviária Manaus — Caracarái, com trecho estimado de 595 quilômetros. As chuvas só permitem o trabalho durante quatro meses efetivos do ano. Assim, homens e máquinas são obrigados a se deslocar utilizando balsas, do hemisfério Sul para o Norte e vice-versa, atacando a frente de Manaus, para o Norte, de junho a novembro, e a Caracarái, para o Sul, de janeiro a abril.

A outra barreira a ser vencida são os índios Waimiris, autores dos massacres de 1944 (dois militares americanos e gulas da USAF); 1947, irmãos Briglia e funcioná-

rios do antigo SPI; 1968, padre Calleri e sua expedição, afora os incontáveis casos que pontilham sua história desde 1784, à época da colonização do rio Negro pelos jesuítas e dominicanos.

Mas o comandante do 6.º BEC tem planos para estabelecer um segundo contato com os índios e conseguir a autorização para o avanço dos trabalhos. E os adotou desde o início do desmatamento, citando, para sua satisfação, o fato de nunca se haver registrado qualquer incidente entre seus homens e os silvícolas.

Até maio já havia 50 quilômetros implantados de Caracarái para Manaus, afora o caminho de serviço. A estrada corta trechos de campos cerrados, alagadiços e percorre uma faixa de 100 quilômetros de terras baixas. O caminho de serviço foi dar com castanhais nativos (nozes do Brasil) em Anauá, e muitas riquezas florestais que estão atraindo especuladores imobiliários. Há gente de São Paulo e Goiás requerendo terras ao INCRA onde a estrada nem sequer passou.

E o trabalho prossegue a todo vapor com 500 homens, o que permitirá, de um lado, a sonhada ligação rodoviária do extremo Norte com o Sul do país, através da Manaus — Porto Velho e, de outro, a ocupação de braços ociosos, no verdadeiro sentido de integração que os Batalhões de Engenharia e de Construção tão bem o sabem interpretar.

(Do "Jornal do Brasil").