



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria de Administração
Diretoria de Gestão de Pessoas
Coordenação – Geral de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca



BIBLIOTECA DA

PRESIDÊNCIA

DA REPÚBLICA

30 DE JULHO
PALÁCIO DO PLANALTO
BRASÍLIA-DF

PRONUNCIAMENTO DO PRESIDENTE
JOSÉ SARNEY, POR OCASIÃO DA AS-
SINATURA DOS CONTRATOS DE PAVI-
MENTAÇÃO DA BR-364

Estamos hoje aqui para um ato que concretiza sonhos antigos do povo do Estado do Acre e atende a uma grande aspiração de integração nacional: a assinatura dos contratos de pavimentação da BR-364.

Abre-se à malha rodoviária nacional Rio Branco, a capital acreana. É a ponta do arremate da interligação, por estradas asfaltadas, de todas as capitais de Estados - mais de 500 quilômetros de rodovia em plena selva.

Este momento também se reveste de significado por acontecer no ano dos festejos dos 80 Anos de Euclides da Cunha na Amazônia.

Ao visitar a Região no princípio do Século, Euclides registrou a necessidade da criação de grandes vias no extremo-oeste brasileiro. Defendeu o projeto de uma ferrovia de mais de 700 quilômetros — a Transacreana — pedindo «a intervenção urgentíssima do Governo Fe-

deral, dever elementaríssimo de ... reunir tantos esforços parcelados», os esforços dos novos bandeirantes, os brasileiros que abriam os varadouros naqueles rincões. «Na Índia, como entre nós», disse ele, «não faltam profissionais apavorados ante as dificuldades naturais — esquecidos de que a Engenharia existe precisamente para vencê-las.»

A população do Acre não pode mais ficar à margem da Nação; na dependência, a custos insuportáveis, de gêneros de primeira necessidade; com sua energia elétrica à espera de combustíveis, que são transportados em caminhões sofridos na superação dos obstáculos daqueles ermos e matas.

As precárias condições de tráfego entre Porto Velho, em Rondônia, e Rio Branco oneram o custo do frete, tornando-o duas vezes mais elevado que o transporte da mesma mercadoria de São Paulo a Belém — distância seis vezes maior.

Uma região promissora vê chegar mais perto as possibilidades concretas de ocupação racional, com abertura de novas fronteiras agrícolas e pecuárias e do enorme potencial de recursos naturais. Não podemos deixar de registrar a preocupação com o impacto da obra sobre a sua faixa de domínio: um engenheiro de meio-ambiente e um biólogo assessoraram as negociações e a elaboração do projeto.

Serão despendidos 125 milhões de dólares — cerca de 780 bilhões de cruzeiros — dos quais 44 milhões de dólares ingressarão liquidamente no País, como partici-

pação do Banco Interamericano de Desenvolvimento — BID.

Em caráter prioritário, já estão asseguradas, com aval do Governo Federal, as contrapartidas em cruzeiros a serem aplicadas no período 85/88. Assim, posso afirmar que as obras, tocadas em sete frentes, deverão ser realizadas sem interrupção até seu final, que ocorrerá em menos de três anos.

Quando, em 1988, estiver concluída a pavimentação da Porto Velho/Rio Branco, o tempo do Acre vai render muito mais — os veículos de carga não mais levarão os 8 ou 10 dias, no período de estiagem, ou cerca de 30 dias, no período das chuvas, para percorrer aqueles 500 quilômetros. Esse percurso será vencido em apenas 7 horas.

Chamo a atenção também para o fato de a BR-364 vir a constituir — seja em direção a Cruzeiro do Sul, seja no rumo de Brasiléia e Assis Brasil — importante elo na conexão com o Peru e a Bolívia, vizinhos e irmãos, na busca da expansão e integração econômica, cultural e comercial dos mercados dos países latino-americanos.

À margem do caminho, à beira da estrada, sempre foi a metáfora do abandono. Hoje ele passará a representar não só desenvolvimento como também nova realidade: a de um país que vai deixar na poeira do tempo o estigma do atraso econômico e social.

A BR-364 é a obra certa, no momento certo, no lugar certo.