

# CONVÊNIO DNIT / IME

## INFORMATIVO BR-163 – 14/02/2005

FONTE: 24 Horas News

### **BR-163: Santarém-Cuiabá fora da rota federal**

O asfaltamento prometido pelo presidente Lula não será mais executado este ano. O projeto de melhorias da BR-163 ficou fora dos aprovados pelo governo federal em 2004. A situação da rodovia BR-163 ainda está indefinida. O serviço de asfaltamento deveria ser licitado no início deste ano, como chegou a prometer o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas foi excluído da lista de rodovias cujos projetos foram aprovados pelo governo federal no final de 2004. Ainda neste semestre está prevista a conclusão do estudo de viabilidade econômica e só então é que será decidido quando o edital será aberto e se o investimento será feito através da Parceria Público Privada (PPP) ou não. A Santarém-Cuiabá fazia parte de um grupo de oito rodovias que estavam sendo preparadas para a licitação. Isso foi ainda em 2003, quando foram iniciados os estudos técnicos. Mas os estudos só duraram até a administração do ex-ministro dos Transportes, Anderson Adauto. Com a posse do atual ministro, Alfredo Nascimento, o processo foi todo refeito. Segundo informações do Ministério dos Transportes, a abertura de licitação para as oito rodovias foi discutida em audiência realizada em dezembro do ano passado. Foi então que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu excluir a BR-163 da lista. A justificativa é de que as outras precisarão apenas de serviços de manutenção, enquanto a Santarém-Cuiabá ainda aguarda o asfaltamento. A BR-163 tem 2.212 quilômetros de extensão. Mas o trecho ainda sem asfalto tem 1.340 quilômetros compreendidos entre Santarém e a divisa do Pará com o Mato Grosso. Até ano passado, a obra estava orçada em R\$ 1 bilhão, recurso cuja origem ainda será definida pelo governo federal. A rodovia poderá ser asfaltada somente com recursos públicos, abrindo-se então um processo de licitação tradicional, ou com parte dos recursos repassados pela iniciativa privada interessada na pavimentação por causa do retorno para seus negócios. A parceria viria através da Parceria Público Privada (PPP) que, no caso das outras rodovias, renderão pedágios para as empresas.

FONTE: Site - [www.oeco.org.br](http://www.oeco.org.br)

## **Fã-clube do asfalto**

A BR-163, estrada de terra que corta a Amazônia para ligar Cuiabá (MT) a Santarém (PA), tem um fã-clube. Ele se chama Comitê BR-163 e acha que o asfaltamento da rodovia é "A solução para o Brasil". Como todo fã-clube que se preze, este também tem uma página na internet, cheia de documentos, mapas, fotos, cartas e tudo o que foi publicado recentemente a favor da obra. O que mais chama atenção na página inicial é a quantidade e variedade de instituições públicas envolvidas na campanha. Do Ministério dos Transportes ao Programa Fome Zero, passando pelo **Exército Brasileiro**, a impressão que se tem é que todas as áreas do governo apóiam o asfaltamento da BR-163. O site exibe ainda outros parceiros importantes, como as Confederações Nacionais da Indústria e da Agricultura e Pecuária, e a empresa Cargill, gigante do agronegócio e dona de um complexo portuário em Santarém. Logomarcas de jornais locais mostram que a imprensa também aderiu ao projeto. Fundado há oito anos por um grupo que se auto-denomina Comitê Central Cuiabá-Santarém, o movimento tem em sua diretoria ruralistas, madeireiros, representantes do Rotary Club, do Lions Club e das prefeituras da região, de olho na expansão do plantio de soja. A BR-163, que começou a ser construída na década de 70, tornou-se um símbolo da nova etapa de desenvolvimento econômico do país, baseado no agronegócio voltado para a exportação. Seu asfaltamento facilitará o escoamento da soja e valorizará as terras no Mato Grosso e no Pará. O Comitê está sediado em Sorriso (MT), cidade-modelo desse tipo de desenvolvimento. Além de divulgar o ponto de vista do Comitê, o site quer atrair empresários do setor agrícola para colaborarem com a obra, através "da influência política dos seus representantes no Congresso Nacional", diz a página. A julgar pelo apoio governamental, a estratégia é um sucesso. A assessoria de imprensa do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome informou que o Fome Zero está relacionado ao Comitê BR-163 porque as cidades próximas à estrada serão beneficiadas com projetos de assistência social. Já a assessoria do Exército informou que a instituição "não patrocina ou dá apoio ao Comitê BR-163, não existindo nenhum vínculo da Força Terrestre com aquela entidade". Mas o presidente do Comitê, o empresário e madeireiro Jorge Antônio Baldo, explica que a **presença da logomarca oficial do Exército no site se deve ao "bom relacionamento" que ele mantém com membros da instituição** no Mato Grosso. Baldo reproduz no site uma carta que enviou ao general Italo Fortes Avena, diretor de Obras de Cooperação do Departamento de Engenharia e Construção do Exército, solicitando a participação de 11 Batalhões de Engenharia na recuperação da BR-163. **"Sempre defendemos a presença do Exército na obra**, pois entendemos ser a única forma de otimizar a utilização desta rodovia, com baixo custo (...) o combustível, a Petrobrás, que é nossa, deve disponibilizar". Em resposta à carta, o general diz concordar que a obra deve ser entregue ao Exército. A troca de correspondências

aconteceu em março de 2004. Há outras cartas curiosas a favor do asfaltamento. Entre elas, uma do Gabinete Pessoal da Presidência da República direcionada ao presidente do Comitê: "O Presidente Luiz Inácio Lula da Silva agradece os comentários e pede-lhe para continuar participando cada vez mais da construção do país com que todos sonhamos". Aliás, há citações de Lula e elogios ao seu governo na primeira página do site. Um mapa ilustra bem a transformação econômica esperada pelo Comitê, uma vez concluída a obra. Ele mostra, numa espécie de "antes e depois", a atual área de produção agrícola e a área estimada para o ano de 2.010, em caso de conclusão do "corredor de integração Cuiabá-Santarém". Se a previsão do mapa estiver correta, no futuro próximo o cultivo de soja estará disseminado em mais da metade do estado do Mato Grosso e mais de um terço do Pará, às custas de vastas áreas da Amazônia atualmente protegidas. Segundo Jorge Antonio Baldo, o mapa é "um pouco exagerado" e está lá apenas para ilustrar o projeto. O plano seria expandir as plantações de soja até 10 quilômetros de distância das margens da rodovia, como defende o governo federal. Ele afirma que essa área já está desmatada. A questão ambiental não é ignorada pelo Comitê, que expõe documentos de audiências públicas realizadas na região sobre as conseqüências ambientais da pavimentação da BR-163 e correspondências trocadas com diretores de organizações como World Wildlife Foundation (WWF) e The Nature Conservancy. O Comitê incentiva a criação de Parques Ecológicos Municipais em regiões onde há forte presença da agricultura mecanizada. Ao fim da visita, o saldo é a constatação de como a soja unifica interesses no país. Sustentados por considerável força política e econômica, diversos setores da sociedade não querem ficar de fora da chegada do grão à Amazônia. Devidamente asfaltada.

FONTE: Gazeta Digital

### **Problemas nas BRs são projetos"**

O coordenador geral da 11ª Unit em Mato Grosso, Sinézio Nunes de Oliveira, afirma que o principal problema enfrentado pelo órgão não é a pouca disponibilidade de recursos e sim a falta de projetos que atendam às rodovias federais no Estado. "Durante muitos anos houve falha no planejamento do órgão. Os recursos são poucos, mas se tivéssemos mais talvez não teríamos como aplicá-los". Especificamente no caso da BR-163, o governo federal disponibilizou para 2005 um total de R\$ 21,98 milhões, maior orçamento entre as rodovias do Estado. "Mas para ficar boa, seriam necessários R\$ 300 milhões". Para ele, o estado da rodovia varia de regular a ruim. Oliveira explica que em MT a conclusão da rodovia será feita através de convênios com o governo no Estado. O primeiro trecho a ser beneficiado liga Terra Nova a Peixoto de Azevedo. Já o segundo beneficia a região entre Garantã do Norte e até a divisa com Pará. "Não procede a informação de que o governo federal não investe. Temos dois contratos para restauração, um no valor de R\$ 8 milhões (Posto Gil-Nova Mutum) e outro de R\$ 7,5 milhões (Sinop-Santa Helena). Para a BR-364, a empresa Sanchez Tripolone irá recuperar trecho entre Jangada e Diamantino ao custo de R\$ 10 milhões", destaca. Em relação às dívidas, Oliveira frisa que o caixa do Dnit está em dia. "O maior problema hoje é que as BRs precisam de restauração pesada e não apenas manutenção. Mas faltam projetos. Os parlamentares trabalham recursos possíveis de serem liberados. A rodovia precisa estar preparada". Como ponto positivo, ele cita a duplicação da BR-364 na Serra de São Vicente. "A bancada federal disponibilizou R\$ 9 milhões, mas ainda faltam 10 km na parte alta". Os recursos deste ano para as demais rodovias federais são: R\$ 7,5 milhões (BR-158), R\$ 7,6 milhões (BR-174) e R\$ 10,6 milhões (BR-364). Para a manutenção geral foram disponibilizados R\$ 32,5 milhões.

FONTE: O Liberal

## **Promessa só no palanque**

**No ano passado, o asfaltamento da rodovia era prioridade de Lula. Maria e Genoíno confirmaram.**

**Santarém (Agência Amazônia)** - O presidente Lula havia prometido, em entrevista a **O LIBERAL**, que a licitação para o asfaltamento da BR-163 iniciaria em janeiro deste ano e que as obras começariam em junho. A promessa foi feita quando o presidente Lula visitou, ano passado, a Usina Hidroelétrica de Tucuruí, no Pará. Na ocasião, ele destacou a importância da obra e disse que o asfaltamento estava entre as prioridades de seu governo. No mesmo dia, ele prometeu inaugurar as Eclusas de Tucuruí em 2006. O presidente nacional do PT, José Genoíno, disse em Santarém, no início deste ano, que as obras da região não sofreriam com os cortes no orçamento. Disse ainda que a liderança de Maria do Carmo na região iria ajudar a garantir as verbas para estas obras. Genoíno estava no gabinete da prefeita Maria do Carmo, concedendo uma entrevista coletiva à imprensa, quando foi questionado pela reportagem porque as obras da região são as primeiras a sofrerem com os cortes de gastos do governo federal. O presidente nacional do PT disse que desta vez seria diferente e que as obras estavam entre as prioridades. O asfaltamento da BR-163 também foi uma das principais plataformas de campanha da então candidata petista à prefeitura de Santarém, Maria do Carmo Martins. Nos debates, nos palanques e no corpo a corpo, a hoje prefeita pregava que a proximidade que ela tinha com o presidente Lula facilitaria para que o início da obra fosse apressado. A reportagem entrou em contato com o gabinete da prefeita, ontem, para que ela pudesse se manifestar sobre o assunto. Depois de falar com duas secretárias – Socorro e Mara -, fomos informados que Maria do Carmo estava em uma reunião e que retornaria depois, mas ela não retornou a ligação. A assessora da vereadora Odete Costa, presidente do diretório municipal do PT, disse que a vereadora iria se informar mais sobre o assunto para só depois dar declarações.

FONTE: O Liberal

## **População reprovava a decisão**

**Santarém (Agência Amazônia)** - A decisão do governo de excluir a BR-163 da lista de obras aprovadas pelo governo para este ano causou surpresa e indignação na população. Nas bancas de jornais de Santarém muita gente se aglomerava para ver a notícia, dada com exclusividade por **O LIBERAL**. Uma enquete realizada ontem pela manhã nas principais ruas da cidade ouviu a opinião de 40 pessoas, sendo que todos os entrevistados se manifestaram contra a decisão de Lula. Para o taxista Nonato Silva, 49, o asfaltamento da BR-163 é de vital importância para o desenvolvimento da cidade, porque facilitaria o transporte rápido de pessoas e de cargas. “O comércio ficaria mais ágil em suas atividades e circularia mais dinheiro na cidade. Viriam mais pessoas nos visitar e eu poderia até fazer mais corridas por dia”, diz o taxista, lamentando a decisão do governo. Na opinião da estudante Natália Pires, 23, o governo está brincando com os seus eleitores. Ela lembra que Lula criticou o ex-presidente Fernando Henrique por prometer, durante oito anos, a obra e não realizá-la. “Agora o presidente Lula está indo pelo mesmo caminho”, critica a estudante, afirmando que “ele vai nos cozinhar em banho-maria e vamos esquecer a promessa”. Já o aposentado, Osmar da Silva, 56, diz que Lula não se preocupa com as populações que habitam as margens das BR-163. “Foi o próprio governo que os colocou lá com a promessa de asfaltamento para escoar seus produtos. Agora não asfaltam e querem que eles vivam desse assistencialismo que tomou conta de nosso país”, lamenta o aposentado. Em relação ao governo municipal da prefeita Maria do Carmo (PT), o estivador que pediu para ser chamado de Macapá lembrou que a prefeita prometeu em sua campanha que trabalharia junto ao governo federal para trazer o asfaltamento. “Alegando ainda que seria mais fácil para ela conseguir, pois além de dizer que era do mesmo partido do presidente, se dizia amiga íntima do mesmo”, lembra o estivador. Agora, na opinião dele, a prefeita vai ter de dizer alguma coisa para pressionar Lula. “Ela não tem de aceitar que ele nos engane”, disse Macapá. O motorista Raimundo José, 45, motorista, vai mais fundo na crítica e diz que a população está sendo enganada. “O presidente está nos fazendo de moleque, pois é promessa de campanha. Os candidatos estão acostumados a prometer coisas e não fazer depois de eleitos. Não tem capacidade para fazer, então não prometa”, desabafa o motorista. O Comerciante Antonio Fidalgo, 36, afirma que Maria do Carmo terá de puxar a orelha de seu ‘amigo’ (Lula) para que ele olhe para a situação de abandono da região.

FONTE: O Liberal

## **BR-163: Jatene vai brigar pelo asfalto**

**O governador do Pará diz que está valendo a palavra empenhada pelo presidente, no final do ano passado, de que a rodovia Santarém-Cuiabá seria asfaltada em 2005**

O governador do Pará, Simão Jatene, disse que ainda está contando com a palavra empenhada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em relação ao asfaltamento da rodovia BR-163, a Santarém-Cuiabá. No final do ano passado, o presidente prometeu que a obra seria licitada em janeiro deste ano, mas, de acordo com informações do Ministério dos Transportes, a rodovia está excluída da lista de estradas federais que terão obras executadas em 2005. “Torço para que isso (a exclusão da BR-163) não seja verdadeiro. Para mim, está valendo a palavra do presidente quando conversou comigo e assumiu o compromisso de que asfaltaria a Santarém-Cuiabá”, disse o governador, no início da noite de ontem, em entrevista por telefone a **O LIBERAL**. A promessa de asfaltamento da BR-163 neste ano foi feita publicamente pelo presidente Lula em diversas ocasiões, uma delas durante entrevista exclusiva concedida a **O LIBERAL** em novembro de 2004. De acordo com Jatene, o asfaltamento do trecho de 1.340 quilômetros da Santarém-Cuiabá é uma obra fundamental para o desenvolvimento do Pará, mas terá impacto também sobre a economia de todo o País. “Essa é uma obra importante para o Baixo Amazonas, para nosso Estado e para o Brasil. Por isso, todos que amam o País e que torcem para que as coisas dêem certo são favoráveis ao asfaltamento”, disse. “Espero que esse atraso (na licitação) seja reflexo de questões de natureza interna e superáveis”, completou. Para quem combate o asfaltamento da BR-163 por acreditar que a obra vai aumentar o avanço sobre as áreas de floresta ainda preservadas na região, Simão Jatene afirmou que a solução para conciliar o asfaltamento com a preservação ambiental está no projeto de macrozoneamento econômico-ecológico do Estado, cujo projeto está em fase de revisão e deverá chegar à Assembléia Legislativa assim que terminar o recesso dos parlamentares. O governador explicou que o projeto vai determinar a criação de áreas de proteção que devem somar, no mínimo, 65% do território paraense. Esse percentual será formado por terras indígenas, áreas dos remanescentes de quilombos e regiões de preservação integral. Só os 35% restantes serão destinados para atividades produtivas. “Ao longo da BR-163 existe uma pequena faixa para a utilização porque é área que já está antropizada. O que precisamos é evitar o avanço sobre novas áreas”, disse Jatene, garantido que entende a preocupação dos ambientalistas, mas que “não é possível travar o desenvolvimento do Estado”. O macrozoneamento do Estado já foi alvo de uma conversa do governador com a ministra

do Meio Ambiente, Marina Silva, mas deve ser a pauta também de um encontro com o próprio presidente.

### **Notícia da exclusão da Santarém-Cuiabá gera onda de protestos**

**Santarém (Agência Amazônia)** - A região oeste do Pará amanheceu a sexta-feira com uma verdadeira bomba: a notícia de que a BR-163 (Santarém-Cuiabá) havia sido excluída - pelo próprio presidente Lula - da relação de obras prioritárias do governo federal para este ano. Políticos, empresários, lideranças sindicais, entidades e a população se indignaram com a medida do presidente e ameaçam com uma onda de protestos nunca vista antes na região Norte. Entidades como a Associação Empresarial de Santarém (Ases), Sindicato dos Produtores Rurais de Santarém (Sirsan), Sindicato das Indústrias Madeireiras de Santarém (Asimas), Sindicato das Indústrias Madeireiras do Sudoeste do Pará (Simaspa), Sindicato Logista de Santarém (Sindlojas), entre diversas outras manifestaram indignação ontem contra a decisão tomada pelo presidente Lula. Estas entidades pretendem divulgar hoje um manifesto conjunto contra a decisão do governo. A decisão joga um balde de água fria na esperança de milhares de pessoas, que davam como certo o início das obras de asfaltamento em junho deste ano. A exclusão da rodovia da relação de obras do governo para este ano deixa uma indefinição muito grande sobre a situação de agora em diante. Apesar dos estudos de viabilidade econômica e ambiental do asfaltamento continuarem, muitos acham que este foi o primeiro passo para a suspensão definitiva da pavimentação. Segundo o presidente da Associação Empresarial de Santarém, Renato Dantas, o que de pode falar agora é indignação total da sociedade em geral. “Eu nem queria dar entrevistas hoje, porque tenho medo das coisas que eu vou falar”, disse o empresário, que apostava no início das obras como uma forma de atrair ainda mais investimentos para a cidade. O início do asfaltamento, para a Ases, iria garantir uma transformação muito boa no comércio e na economia local. Desolação e desesperança foram as palavras usadas pela presidente da Câmara Municipal de Santarém, a vereadora Beth Lima (PFL), para expressar a indignação com a exclusão da BR-163 das obras prioritárias do governo federal. Depois de se refazer do susto que tomou ao receber a notícia, a vereadora disse que a sociedade precisa se mobilizar para reverter a situação e culpou o presidente Lula de ceder ao lobby das Organizações Não Governamentais (Ongs) ambientalistas. “A Amazônia é Brasil e nós, como país independente e democrático, temos que lutar pela nacionalização da nossa Amazônia”, disse, acrescentando que é preciso respeitar a soberania e o povo que aqui vive. A preocupação, segundo a vereadora, é que Santarém estava caminhando para o progresso, com altos investimentos da iniciativa privada, aumento da renda, emprego e crescimento econômico de mais de 20% ao ano. “Mas dependemos também das decisões políticas”, lamenta, complementando que a decisão presidencial pode desestimular os investimentos na cidade e em toda a região. “Aqui existem pessoas, cidadãos brasileiros que consideram o país como pátria. O presidente foi eleito para lutar pelas nossas aspirações e pela nossa melhoria”, disse Beth Lima. Beth Lima garante que a Câmara vai

se mobilizar junto à sociedade para lutar contra a decisão do presidente. Ela assegurou que a classe política da região não ficará à margem do que está acontecendo. “É um assunto muito importante, que precisa de uma resposta, e estamos prontos a lutar lado a lado da sociedade para que o presidente revise a decisão”, disse.

**Revolta** - O presidente do Sindicato das Indústrias Madeireiras do Sudoeste do Pará (Simaspa), Luís Carlos Tremonte, disse que a medida já era esperada. Segundo ele, a medida foi de caso pensado e se originou na Portaria conjunta nº 10 do Ministério do Desenvolvimento Agrário e do Incra. A intenção, segundo ele, era criar um clima de instabilidade na região para justificar a medida “adotada em obediência às Ongs”. Em nota oficial divulgada no início da tarde de ontem, o Simaspa demonstrou revolta com a decisão do governo. “Nos do Simaspa estamos alertando, há sete meses, que toda confusão criada pelo Incra e pelo Ibama foi feita com um único interesse: o não asfaltamento da BR-163”, diz a nota, questionando o Ministro da Integração Nacional, Ciro Gomes, que confirmou que seria iniciado o asfaltamento da rodovia. “Ou será que ele terá coragem de pedir demissão, pois mais uma vez prevaleceu o desejo do Ministério do Meio Ambiente”, diz a dura nota do sindicato. Com receio de que o asfaltamento não saia mais do papel, o Simaspa cobra explicações do governo e demonstra preocupação com quem esperava pela obra. “É todo dinheiro que foi investido até agora por conta deste projeto. Quem paga é o povo?”, pergunta a entidade na nota. Outra pergunta é quanto às reservas que foram criadas por conta do asfaltamento da rodovia. E quem investiu está mesmo preocupado. Um comerciante da cidade disse que investiu quase meio milhão de reais na instalação de uma empresa na cidade, na expectativa do asfaltamento da rodovia. “Estou começando a ter a sensação que fiz uma grande besteira, pois investir num país onde não existam políticas sérias é complicado”, disse o comerciante.

### **Petistas afirmam que dinheiro vem**

**Raquel Elterman (Da Sucursal de Brasília)** - Segundo o deputado federal Paulo Rocha (PT), a direção da Área de Estradas do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) afirma que o Ministério dos Transportes tem praticamente R\$ 11 milhões a serem destinados ao asfaltamento da rodovia BR-163. A informação foi confirmada pelo gabinete da senadora Ana Julia (PT). De acordo com os dados repassados pela Coordenação Nacional de Transportes Rodoviários do DNIT, o Orçamento de 2005 continua prevendo a aplicação de R\$ 10,73 milhões para o asfaltamento do trecho compreendido entre a divisa do Mato Grosso e Santarém. A verba ainda seria insuficiente para a obra, portanto, outros valores devem ser suplementados até o final deste ano. Em paralelo, haveria já uma comissão formada por membros do Ministério dos transportes para estudar o asfaltamento completo da rodovia através de Parcerias Público-Privadas (PPPs).

FONTE: O Liberal

### **“Pressão de ambientalistas”**

O presidente Lula se curvou às pressões dos ambientalistas internacionais, de acordo com o senador paraense Fernando Flexa Ribeiro (PSDB), sobre a exclusão do projeto de pavimentação da BR-163 das obras federais que serão realizadas em 2005, conforme divulgado ontem, em **O LIBERAL**. Flexa Ribeiro visitou ontem pela manhã o presidente do Tribunal de Justiça do Estado, desembargador Milton Nobre, e prometeu colocar o seu gabinete no Senado à disposição do Judiciário paraense. O asfaltamento da rodovia, também denominada de Santarém-Cuiabá é uma reivindicação antiga do setor produtivo e do governo paraense, já que é considerada a porta de saída para escoar a produção de soja do País, especialmente, a produção do Centro-Oeste e do Pará. Vários presidentes da República prometeram pavimentar a Santarém-Cuiabá, mas não cumpriram a promessa. Por outro lado, o projeto esbarra nas pressões ambientais, já que algumas correntes defendem que a rodovia irá atrair a ocupação desenfreada das margens da rodovia e, conseqüentemente, uma agressão sem tamanho na região, especialmente às áreas de varzêa. A rodovia tem 2.212 quilômetros entre o Mato Grosso e o Pará, sendo 1.340 no território paraense e sem pavimentação. O custo para afastar o lado paraense da Santarém-Cuiabá é de R\$ 1 bilhão. No início de seu governo em 2003, o presidente Lula garantiu que iria asfaltar a rodovia e reafirmou a promessa em janeiro deste ano. No entanto, na prática ele seguiu a mesma linha dos seus antecessores, que também fizeram a mesma promessa e não a cumpriram. Para o senador Flexa Ribeiro, que assumiu o mandato no dia 11 de janeiro, substituindo o atual prefeito de Belém, Duciomar Costa (PTB), se a justificativa do governo federal para mais uma vez adiar o início do asfaltamento da rodovia é baseado nas questões ambientais, existem tecnologias que podem ser desenvolvidas para assegurar que o meio ambiente seja respeitado. “Eu não posso aceitar que a Amazônia seja tratada apenas como um santuário intocável. Se as obras da Santarém-Cuiabá não forem iniciadas ainda este ano, o presidente não conseguirá concluí-las em seu mandato, como ele sempre prometeu em seus discursos”, alerta Flexa Ribeiro. O senador informou que ainda não conversou com sua bancada no Senado, mas ainda ontem enviaria ofício ao presidente da República, lamentando a exclusão da pavimentação da BR-163 das obras federais. “Usarei o meu mandato para retomar a Santarém-Cuiabá como prioridade, a fim que fique pronta ainda no governo Lula”, assegura o senador tucano. Fernando Flexa Ribeiro também admite que a Amazônia tem uma bancada federal politicamente fraca, que não consegue viabilizar os assuntos vitais para a região. A idéia, segundo o senador é trabalhar para unir a bancada federal do Pará e em seguida as bancadas dos Estados do Norte, a fim de que os assuntos da região sejam tratados de forma conjunta entre os parlamentares.