

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: O Estado de São Paulo

Class.: PERMANENTE

Data: 17.07.79

Pg.: 12

BR-080 não vai ser reativada nos próximos 3 anos

Da sucursal de
BRASILIA

O governo não tem intenção de reativar a rodovia BR-080 — a Brasília-Manaus — nos próximos três anos, pois todo o programa atual, no setor rodoviário, está voltado para a aplicação de recursos em estradas que permitam o retorno imediato dos investimentos, devido à delicada situação econômica enfrentada pelo País. A afirmação foi feita ontem pelo diretor-geral do DNER, David Elkind, adiantando, ainda, que o Programa Geral de Investimentos — PGI — do seu Departamento, até 1982, prevê a realização de obras em rodovias situadas em áreas de maior fluxo econômico, como a São Paulo-Curitiba, cuja duplicação será concluída.

Até a elaboração do novo PGI, a BR-080, planejada inicialmente para atingir a fronteira do Brasil com a Colômbia, sofrerá apenas uma alteração no trecho já construído entre Xavantina e Cachimbo, que cortou o Parque Nacional do Xingu, que será desativado. O desvio, que está sendo estudado pela Funai e pelo Ministério dos Transportes, segundo o presidente da Funai, Ademar Ribeiro da Silva, que dirigiu o DNER durante o governo Geisel, poderá ligar a BR-080 à estrada de Araguacema a Cachimbo, onde a rodovia retomaria seu traçado original.

“Este desvio — afirmou Ribeiro da Silva — não aumentará muito o percurso, pois a rodovia aproveitará um trecho bastante grande da 235, a Guaracema-Cachimbo, possibilitando a desativação de quase 80 quilômetros da estrada que cortou o Parque do Xingu, trazendo sérios problemas à população indígena local.”

Ribeiro da Silva disse que o traçado original da BR-80 desde a sua divulgação, dentro do plano rodoviário para a Amazônia aprovado durante o governo Garrastazu Médici, sofreu várias restrições e alguns trechos foram mesmo considerados inviáveis tecnicamente. De Jacareacanga a Manaus, por exemplo, a construção de uma estrada

da exigiria um programa de obras impraticável, dadas as condições do solo, numa extensão de 800 quilômetros que é totalmente alagado. Outro trecho, desativado ainda em 1970, previa a ligação de Manaus a Icana, na fronteira com a Colômbia, pela estrada que seria construída paralelamente ao rio Negro. A região, no entanto, também estava sujeita a inundações periódicas.

“Todas essas dificuldades — afirmou Ribeiro da Silva — fizeram com que a BR-80 perdesse o seu significado de estrada radial e, por enquanto, ela deverá ficar parada até que se estude qual será a melhor alternativa para a ligação de Brasília a Manaus.”

O atual diretor-geral do DNER, David Alkind, acha que a ligação do Sul com Manaus está sendo feita atualmente de forma eficaz através da BR-364, a Cuiabá — Porto Velho, e da Porto Velho — Manaus. “No próximo ano — garantiu o diretor do DNER — toda essa estrada estará asfaltada, possibilitando o escoamento da produção de uma região muito mais ativa economicamente que a outra que seria cortada pela BR-80 e atendendo, ao mesmo tempo, Manaus.”

A decisão de desativar o trecho da Brasília — Manaus que cortou o Xingu, segundo o presidente da Funai, eliminará o perigo sempre presente de uma invasão do parque do Xingu. O próprio presidente da Funai não sabe ao certo porque a Superintendência de desenvolvimento da Região Centro-Oeste (Sudeco) decidiu alterar o traçado original da estrada, que não previa o corte do parque indígena. Técnicos que trabalhavam na Sudeco, nessa ocasião, admitem que a mudança ocorreu para atender aos interesses dos grandes grupos econômicos que estavam se instalando na região. Estes empresários, ligados ao então ministro do Interior, Costa Cavalcanti, conseguiram o seu intento, apesar do protesto dos técnicos da Funai e de indigenistas em todo o mundo.