

Acervo ISA  
BR-080  
CED  
1.5/15  
119 175

OPR004000 Cuzuro- 11.8.71

# A ESTRADA DA CONTROVÉRSIA

A estrada já rasgou 40 km dentro do Parque Nacional. Agora, é atravessar o Rio Xingu (ao fundo) e vencer igual percurso, cortando-o verticalmente.



---

Homens e máquinas já abriram o caminho. Antes a selva era só dos índios. Agora, eles terão que conviver com os civilizados. Não adiantam mais os protestos. O progresso pede passagem

---

Texto de VALDIR ZWETSCH  
Fotos de CARLOS PICCINO



Raumni, chefe txukarramãe da aldeia Porori, não quer tirar seu botoque.



## Costa Cavalcanti: "Por este caminho passarão os homens e seus instrumentos de domínio físico para integrar esta região- continente ao país continental"

**N**a estrada da controvérsia, venceu o mais forte: a BR-080 chegou à margem direita do Rio Xingu. Houve até uma festa, dia 15 de maio. A rodovia já rasgou quarenta quilômetros da reserva indígena do Parque Nacional do Xingu. Faltam outros quarenta para que ele seja cortado de um lado a outro. Não adiantam mais as vozes desesperadas dos irmãos Villas Boas (diretores do Parque), de indigenistas, de antropólogos e da imprensa. "Agora, o futuro dos índios do parque é ruim — dizem. — Pior: talvez nem exista futuro para eles."

As comemorações mostraram que o governo é inflexível em sua meta de ocupar a Amazônia, apesar das críticas em relação ao problema dos índios. Em plena selva, no ponto em que a estrada encontrou o Rio Xingu, 50 aviões pousaram num campo de 1.200 metros, levando autoridades e fazendeiros da Amazônia para inaugurar os primeiros 240 quilômetros abertos. E a arrancada para o Norte foi simbolizada pela travessia da primeira máquina de desmatamento — através de uma balsa — para a margem esquerda de um dos braços do rio.

Marcando a solenidade, o ministro do Interior, Costa Cavalcanti, leu e assinou, num palanque instalado no acampamento da frente de trabalho, a **Mensagem do Xingu**. O documento mostra a disposição do atual governo de transformar a Amazônia no "celeiro do mundo".

— Por este caminho, que hoje transpõe as silenciosas e acomodadas barrancas do Xingu, orientado na sua destinação para penetrar fundo as entranhas da Amazônia, passarão os homens e seus instrumentos de domínio físico e tecnológico para integrar esta região-continente ao país continental que a abriga.

— Consciente de sua pujança, aqui demonstrada pelo trabalho fecundo da iniciativa privada, confortado pela integral solidariedade nacional, com os usos e as riquezas a serem identificados e utilizados nas imensas glebas laterais à Brasília-Manaus, o Brasil se prepara, sem receios ou timidez, para exercer o papel que lhe cabe de celeiro do mundo.

### A ESTRADA E A AMAZÔNIA

Esta é considerada a verdadeira estrada da Amazônia, pois vai atravessar o coração da selva. Enquanto a Transamazônica cortará transversalmente o Nordeste e o Norte do país, até o Peru — funcionando como coletora de estradas para o Sul —, a BR-080 passará pela Região Amazônica quase verticalmente. Será a transversal mais longa e mais importante da Transamazônica.

Dos seus 3.600 quilômetros de percurso, quase 3.000 serão construídos na selva. Sairá de Brasília, cortará o leste de Mato Grosso, atravessará o Parque Nacional do Xingu, passará por Cachimbo, Jacareacanga, chegará a Manaus. Daí seguirá até a fronteira com a Colômbia. Estão prontos, apenas, os 240 quilômetros desde a BR-158, perto de São Félix do Araguaia (Mato Grosso) até Piara-Açu, margem direita do Rio Xingu.

Com essa rodovia, a Sudeco — Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste — espera conduzir correntes migratórias procedentes, principalmente, do Nordeste. E, acima de tudo, dar condições de infra-estrutura para o escoamento da produção agro-pastoril da região. No entanto os fazendeiros de Mato Grosso, pioneiros no trabalho de ocupação da Amazônia, têm grandes dificuldades devido ao isolamento. Há fazendas em que só é possível chegar de avião ou barco. Outras podem ser atingidas através das rodovias construídas pelos próprios fazendeiros. A BR-080 funcionará como um eixo de convergência dessas pequenas estradas e permitirá o contato social e econômico da região com as áreas desenvolvidas da parte atlântica do país.

O superintendente da Sudeco, Sebastião Camargo Júnior, fez uma previsão, bastante esperançosa, na festa da chegada ao Xingu:

— A concentração demográfica que se vai processar ao longo desta estrada (...) caminhará progressivamente no sentido da Amazônia, exercendo, inicialmente, atividades agrícolas e pastoris, e deixará em sua retaguarda uma estrutura econômica e social consolidada, capaz de funcionar como suporte para o avanço dessa fronteira humana.

Acampamento à margem da BR-080: barracos cobertos de palha.





As máquinas só descansam à noite, junto com os homens. A firma construtora dá casa e comida e os operários economizam o que ganham. Domingo também trabalham, pois não há o que fazer.



E a iniciativa privada, beneficiada com a construção da rodovia, já faz suas previsões, também otimistas: em poucos anos, haverá na área de influências da estrada uma verdadeira tela de novos empreendimentos, com um rebanho de cem milhões de cabeças de gado — suficiente para o abastecimento de todo o continente americano.

#### A ESTRADA E O HOMEM

Por trás dos planos e mapas, das previsões otimistas, das comemorações, dos projetos de investimento na área, da controvérsia e da polêmica — contribuindo com sua força, com seu suor e com sua vida —, está o homem, talvez um herói: o operário das frentes de trabalho. Ainda não entrou como personagem para as histórias fantásticas contadas com dramaticidade pelos caboclos da Amazônia. Mas, pela obstinação com que se atira às tarefas, enfrentando a selva e seus perigos, já pode ser chamado de herói.

Na frente da BR-080 estão 400 homens, 70 caminhões, 30 máquinas, que trabalham até no domingo, porque não têm o que fazer:

— Não se pode beber, não se pode caçar — o porte de armas é proibido, mulher também é proibido... Então, o que é que a gente vai fazer no domingo? A gente trabalha, pra passar o tempo. De vez em quando, ainda tem um rio onde se pode pescar alguma coisa...

No desabafo de um motorista está o drama dos homens que abrem uma estrada na selva. O trabalho é duro, precisa render, por isso começa às seis da manhã e só termina à noite. Os solteiros têm licença de uma semana a cada três meses. Os casados podem visitar suas famílias de dois em dois meses.

Em todos, o mesmo objetivo: ganhar dinheiro. Surgem de todos os lugares, inscrevem-se na sede da Coterra S/A (empreiteira deste trecho da BR-080) e, se considerados aptos, são mandados para a frente de trabalho, na mata. Lá, a construção da estrada obedece a quatro fases: primeiro, a locação exata do trecho a ser construído, através do Serviço Topográfico. Depois, o desmatamento manual, até 20 metros de cada lado da estrada, que tem dez metros de largura. Na terceira fase, começa o trabalho das máquinas de desmatamento, limpando o que vai ser o leito da rodovia. Finalmente, as máquinas de terraplanagem, deixando o chão em condições de tráfego.

Para abrir esses 240 quilômetros, a empreiteira gastou um ano de trabalho. Teve problemas graves, como as chuvas constantes do início deste ano. E, mesmo depois da época de aguaceiros (inverno amazônico), esse problema continua: a cada dia que chove, são necessários outros dois ou três para que a mata dê condições de trabalho.

A cada trinta ou quarenta quilômetros, sempre à beira de um córrego, os homens da frente de trabalho mu-



## General Bandeira de Mello: "A assistência ao índio, que deve ser a mais completa possível, não visa e não pode obstruir o desenvolvimento nacional"

dam o acampamento de penetração: pequenos barracos de tocos de árvore cobertos por palha. Além de alojamentos para todos os trabalhadores, instalam cozinha, oficina para as máquinas e estação de rádio. Al destruíam de um conforto precário mas permanecem expostos aos dois grandes perigos da selva: os animais e as doenças.

Até agora, mais de trinta operários já tiveram acessos de malária. Alguns precisaram ser levados a Goiânia por causa da doença. Os casos de gripe, muito freqüentes, são atendidos pelo enfermeiro da frente de trabalho.

Nélio dos Santos Perreira, 34 anos, encarregado da manutenção da frente, fala sobre os animais e insetos perigosos:

— Onça tem, mas nunca criou problema. Cobra também tem demais, surucucu principalmente. Mas o pessoal não vacila: quando vê uma cobra, tem nego que corre mais de um quilômetro. O problema maior é a abelha **europa**, uma pretinha. Ela vem em enxame e cobre um cara todinho... Tem nego que larga a máquina e sal correndo de tanta abelha...

Mesmo com esses problemas, os homens não desistem. Juventino Martins Filho, de 43 anos, motorista, trouxe até a mulher e as quatro filhas (9, 7, 4 e 3 anos) para o mato.

— Tavam sofrendo lá em Goiânia. Eu tava sofrendo aqui. Então vamos sofrer todos juntos...

Com seu trabalho, horas extras e gratificação por ser motorista, tira uns trezentos cruzeiros por mês. Quando a família morava em Goiânia, consumia todo o dinheiro. Agora, Juventino não tem onde gastar. E economiza tudo o que ganha porque a firma fornece a comida e na selva não tem divertimento mesmo. Malária já teve, gripe a toda hora, atacando a mulher e as crianças também. Juntar dinheiro, que é o bom, está conseguindo:

— Estou há 17 anos na profissão. Só agora acho que vou poder juntar alguma coisa. Fico trabalhando aqui mais uns oito meses, até a estrada chegar em Cachimbo.

— E então, Juventino?

— Daí eu compro uma casinha em algum lugar mais civilizado e me man-

do, que não sou louco de ficar morando nesta selva o resto da vida...

### A ESTRADA E O ÍNDIO

Quando um avião pousa em Santa Teresinha, na margem do Rio Araguaia, há sempre algum índio carajá esperando os turistas para vender arcos, flechas, cocares, bonequinhos e enfeites. Quem quiser bater uma fotografia, ele cobra cinco cruzeiros para posar. E sabe fazer as contas bem direitinho, quando são batidas várias fotos. Gasta o dinheiro em cachaça e em penas de araras para fazer novos enfeites. Para evitar casos idênticos com os índios do Parque Nacional do Xingu, apareceram protestos contra o traçado da BR-080. Mas a estrada já chegou ao rio.

Foi em janeiro o primeiro contato com os índios. Os operários trabalhavam normalmente quando viram que um silvícola os observava. Meio assustados, os homens começaram a chamá-lo. Ele foi, acompanhado de outros treze, uma mulher inclusive. Era Krumare, um velho **txukarramãe**, da aldeia **Porori**, a mais próxima da estrada. O encontro foi pacífico, os índios ficaram dois dias entre os trabalhadores.

Já nesse primeiro contato, e também nos posteriores, houve trocas de presentes: os nativos davam suas armas e enfeites e levavam víveres, objetos de uso pessoal dos operários, roupas e até remédios. Tudo com muita paz e alegria de ambas as partes.

É exatamente esse tipo de relações que indianistas, antropólogos e os irmãos Villas Boas condenam: o contato é feito por gente que não tem preparo. E, o que é pior: a troca de presentes cria necessidades típicas da nossa sociedade para o índio. Assim, ele descaracteriza sua cultura na tentativa de assimilar padrões da nossa. Outro problema: o operário lhe transmite doenças às quais ele não tem resistência, como a gripe. Logo, segundo esses estudiosos, teremos o desaparecimento dos selvagens como cultura e como raça. Foi Orlando Villas Boas quem declarou a O CRUZEIRO:

— A continuar essa política de integração do índio à nossa sociedade, em vinte anos não teremos mais nenhum índio no Brasil. Os que sobreviverem



As máquinas de desmatamento limpam o futuro leito da estrada.

serão apenas marginais de nossa sociedade.

A polêmica é agora infrutífera: a estrada já está às margens do Xingu e caminha rapidamente para o outro lado, onde tem mais quarenta quilômetros de parque a cortar. E, nessa marcha, conta com um aliado forte — a Fundação Nacional do Índio, cujo presidente, general Bandeira de Mello, diz:

— A assistência ao índio, que deve ser a mais completa possível, não visa e não pode obstruir o desenvolvimento nacional nem os eixos de penetração para a integração da Amazônia. No estágio tecnológico em que se encontra a sociedade nacional, há necessidade do desenvolvimento premente das comunidades indígenas, como conjugamento do esforço integral da política governamental. As minorias étnicas, como os indígenas brasileiros, se orientadas para um planejamento bem definido, tornar-se-ão fatores participantes do progresso e da integração nacional como produtores de bens.

Os antropólogos defendem uma idéia contrária, como fazia o marechal Rondon: "Os índios constituem sociedades e culturas paralelas à nossa e não primitivas — dizem. — Têm uma cultura forte e estável, plenamente adaptada ao meio em que vivem. Por isso, não devem ser tratados com paternalismo, mas com respeito. Não temos o direito de forçá-los a se integrar em nossa sociedade. A integração

deve ser gradativa, mantendo ao máximo os seus valores culturais e sociais".

Na festa da estrada ninguém se lembrou dessas palavras. Quando apareceram cinco **txukarramãe** da aldeia **Porori**, chefiados por **Raumni** (com um grande botoque de madeira no lábio inferior), a primeira preocupação dos visitantes foi realizar trocas. Os índios deixaram seus arcos, suas flechas e seus enfeites, ganhando pentes, chaveiros, distintivos de lapela e cigarros, muitos cigarros...

O general Bandeira de Mello fez questão de mandar um abraço aos irmãos Villas Boas através dos índios. E quando viu o grande botoque de **Raumni**, propôs:

— Você não quer operar, tirar isso daí?

— Não... não sei.

— Por quê?

— Cláudio não quer...

— Ah, mas não tem problema. Se você quiser tirar o botoque é só dizer que eu mesmo o levo a um hospital de São Paulo e mando operar. Pode dizer ao Cláudio e ao Orlando que eu autorizo. Quando você quiser.

Em seguida, os silvícolas foram posar para fotografias junto com os visitantes. Um deles, falando com um dos operários, mostrou sua preocupação:

— A estrada chega, nós vamos embora...

### Na margem esquerda do Rio Xingu, novas matas para vencer.





O ministro Costa Cavalcanti hasteou a bandeira e assinou a Mensagem do Xingu, que mostra a disposição do atual governo em transformar a Amazônia no "celeiro do mundo".

