

# CEDI

## Povos Indígenas no Brasil

Fonte: O Estado de São Paulo Class.: P10-BR80 414

Data: 08.05.71 Pg.: \_\_\_\_\_

# Uma grande festa quando a BR-80 alcançar o rio

**LUIS SALGADO RIBEIRO**  
Especial para "O Estado"

Um grande churrasco vai reunir dia 15 dois ministros e talvez até o presidente Médici a centenas de fazendeiros no acampamento n.º 3 da Coterra — firma que constrói a BR-80 — a um quilometro e meio da margem direita do rio Xingu. Será a inauguração do primeiro trecho da BR-80, que vai do entrocamento com a estrada São Felix do Araguaia-Barra do Garças (BR-158) até o rio Xingu.

Para essa festa, os fazendeiros da região contam com a presença já assegurada dos ministros do Interior e dos Transportes e têm esperanças de que eles compareçam acompanhando o presidente da República cuja visita à frente das obras foi muitas vezes anunciada. Uma ordem da Aeronáutica — para a construção de uma pista de pouso com 1.800 metros — parece ser a confirmação da vinda do presidente. Segundo o engenheiro Guilherme Santana, os pequenos aviões que servem aos ministros de Estado podem pousar em pistas de até 800 metros. Um aeroporto do tamanho solicitado pela FAB só pode ser para o avião presidencial.

A rigor, o churrasco não será propriamente a inauguração dos 240 quilômetros de estrada, que ainda estão em construção e são de trânsito difícil. Os fazendeiros não irão de jipes ou caminhonetes até o acampamento. Nesta época do ano, uma viagem pode levar de 2 a 8 dias; na dependência da intensidade das chuvas e dos atoleiros. Os fazendeiros irão de avião. São esperados mais de 100 aparelhos.

O churrasco — 15 garrotes serão mortos — terá o sabor de uma vitória contra as selvas, a malária e até mesmo contra o descaso com que a BR-80 era tratada por importantes setores da administração federal.

### Teimosia

O diretor da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste, Sudeco, engenheiro Sebastião Dante de Camargo Jr., define a BR-80 como "um trabalho de insistência ou mesmo de teimosia dos homens que lutam pelo desbravamento do sertão".

Apesar de já estar prevista no Plano Nacional de Viação, aprovado em 1967, a estrada — que no futuro ligará Manaus a Brasília — ficou relegada a segundo plano. Outras estradas, como a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém, que não constavam do plano, acabaram recebendo prioridade.

Ante a insistência dos fazendei-

ros e autoridades estaduais para que o governo federal construísse logo a rodovia, o Ministério dos Transportes e o DNEC alegavam a falta de verbas para adiar indefinidamente o início das obras. Entretanto, mesmo sem a estrada, a Sudeco já começara a aprovar a aplicação de incentivos fiscais em inúmeros projetos agropecuários da região. Fazendas começavam a nascer no meio da mata com a construção de picadas e apoio de aviões.

Foi só em fins de 1969 que a Sudeco decidiu construir a BR-80 com seus próprios recursos, sem contar com a ajuda financeira dos órgãos do Ministério dos Transportes. Como a superintendência não tinha atribuições legais para empreitar diretamente as obras, assinou um convenio, no valor de 11 milhões de cruzeiros, com o Departamento de Estradas de Rodagem de Mato Grosso que, por sua vez, contratou a Coterra para construir a estrada.

### Topografia

O terreno e a floresta não ofereceram grandes obstáculos às obras. O planalto, levemente ondulado e firme, não exigiu aterros ou cortes. Assim, em sua maior parte, a estrada com pouco movimento de terra pode apresentar retas superiores a 40 quilômetros. Os pequenos correios foram transpostos com pontes de madeira e pinguelas e só haverá necessidade de balsas para transpor o rio Xingu. A selva, apesar de densa, é constituída de árvores de troncos finos, não oferecendo grande trabalho aos desmatadores.

As maiores dificuldades dos trabalhos foram a malária — que muitas vezes chegava a derrubar, de uma só vez, mais de um terço dos operários — e o medo de um possível ataque dos índios.

No fim, só a malária foi a inimiga. Os índios, desde o primeiro contato, mostraram-se bastante cordiais.

### A estrada

Dos 240 quilômetros do primeiro trecho da BR-80, foram encalhados apenas 70. O restante da estrada ainda está na fase de terraplenagem e oferece precárias condições de tráfego: apenas 4 ou 5 meses por ano, no período entre maio e setembro, quando as chuvas diminuem.

Toda a rodovia receberá o revestimento de cascalho até fins de agosto, numa operação que vai utilizar cem caminhões e custará mais do que os trabalhos de desmatamento e terraplenagem. A dificuldade de obtenção do cascalho explica o alto custo. Ele só é encontrado em três pontos ao longo da estrada: nos quilômetros 0, 160 e 240.

No próximo período de seca

serão iniciadas as obras do segundo trecho, já na margem esquerda do rio Xingu, na direção da rodovia Cuiabá-Santarém, BR-165.

O segundo trecho, numa extensão de 200 a 250 quilômetros, deverá estar aberto dentro de um ano. A quilometragem exata está na dependência do rumo exato da Cuiabá-Santarém, que ainda não foi definido. Caso essa estrada — que correrá no divisor de águas do Xingu e Tapajós — aproxime-se mais do primeiro rio, a BR-80 poderá encontrar-se com ela em qualquer ponto da selva a aproximadamente 200 quilômetros do local onde já chegou. Se a Cuiabá-Santarém pender para o vale do Tapajós, o encontro com a BR-80 só será possível na localidade de Cachimbo, no sul do Pará.

## Burocracia impediu o desvio da rodovia

Quando a BR-80 ainda era apenas um plano, foi estudada a possibilidade do seu desvio para contornar o Parque Nacional do Xingu pelo norte. Não havia problemas técnicos ou econômicos que impedissem que o desvio fosse feito. Haveria um aumento de 150 quilômetros de extensão na rodovia, mas isso seria compensado pela vantagem de se poder atravessar as fazendas que estão sendo instaladas ao norte de Mato Grosso e sul do Pará.

Com o desvio, o Parque Nacional do Xingu continuaria protegido da penetração de brancos e a estrada não ficaria com um trecho de 80 quilômetros cortando áreas desabitadas por serem território indígena.

No entanto, motivos burocráticos foram a causa do cancelamento do plano do desvio. A Sudeco não poderia investir seus recursos na construção de uma

estrada no Pará, que já é jurisdição da Superintendência de Desenvolvimento da Amazonia. A Sudeco abrange os Estados de Mato Grosso e Goiás e o Território de Rondonia.

### Meta

Depois de vencida a etapa Xingu-BR-165, a Sudeco prosseguirá as obras em outra frente para levar a BR-80 do entrocamento com a BR-158 até São Miguel do Araguaia. Dali parte uma estrada já pavimentada que vai até Brasília, passando por Goiás Velho e Goiânia.

Quando esse trecho estiver construído, haverá uma economia de 400 quilômetros no percurso entre o norte de Mato Grosso e o Distrito Federal, que é o centro consumidor mais próximo. Será também reduzido o trajeto para os Estados de Minas Gerais, S. Paulo e Guanabara.