

ESTRADAS

Os Arara, um povo em fuga

Treze anos passados, os 5.000 quilômetros da Transamazônica já não lembram da estrada que o general Médici anunciou como a redenção da miséria nordestina, o caminho milagroso que levaria "os homens sem terra para a terra sem homens". No Nordeste do Brasil, os homens continuam sem terra, tão flagelados pela seca e pelo latifúndio quanto em 1970. Na Amazônia, as terras continuam sem homens: as grandes fazendas abrigam apenas bois, engordados pela brachiária e engordando seus donos nos distantes escritórios de São Paulo.

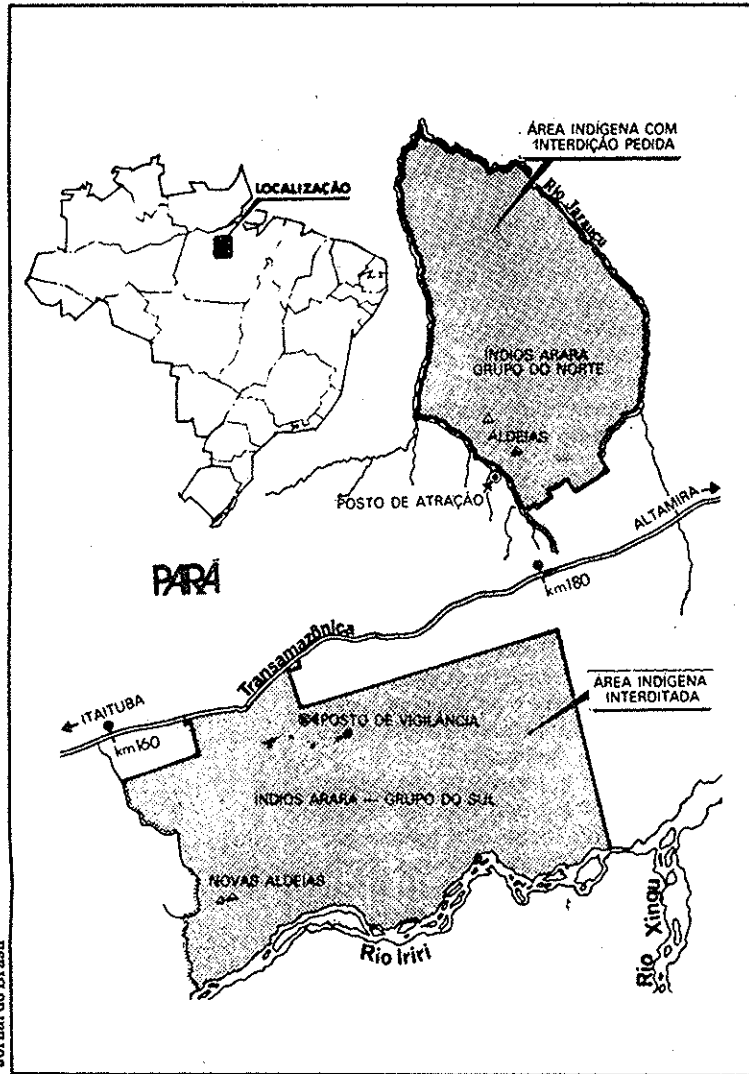
Em multíssimos lugares, há menos homens, até. Milhares de posseiros têm sido expulsos das terras que desbravaram, enfrentando onça e malária, mata adentro. Na Transamazônica e em outras estradas abertas no calor dos "projetos-impacto", ao tempo do "Brasil Grande", colonos que o Incra instalou junto à malha viária vêm sendo desalojados pelos latifundiários que ocuparam as áreas mais para o interior e que agora, pressionando pelos fundos, chegam até a beira da rodovia.

Pior é a sorte dos 29 povos indígenas que, segundo a própria Funai, habitavam a região marcada no traçado da Transamazônica, na época de sua abertura, em 1970. Quem dá notícia desses povos? Doze deles, de acordo com a classificação do general Costa Cavalcanti, então ministro do Interior, eram "bastante agressivos".

Onde está a agressividade desses 12 povos? O que puderam suas flechas e seus machados de pedra contra os implacáveis tratores e as fulminantes moto-serras do Brasil Grande? Quantos ainda restaram?

Protagonistas desse combate desigual, cinco dezenas de sobreviventes do povo Arara renderam-se, em fevereiro de 1981, à Frente de Atracção da Funai que atuava esporadicamente na região desde 1971. Cansados de fugir, cansados de ser baleados pelos invasores que chegaram com a estrada, decidiram não mais recusar os presentes deixados pelos sertanistas da Funai. Um ano depois, a gripe matou seis deles. Contra um único nascimento, nesse período, seis óbitos.

Muitos, porém, continuam vagando pelas matas, ao norte e ao sul da estrada, refretrários à sedução dos facões, panelas e miçangas. Um êxodo insano, desesperado, temperado por periódicas escaramuças com caçadores, lavradores e peões, e que acabam vitimando os próprios funcionários da Funai. Nos caminhos que levam às aldeias, os sertanistas têm furado seus



A Transamazônica cortou ao meio a terra dos Arara, facilitando a entrada de pequenos e grandes invasores

pés com pontas de bambu que os Arara fincam no chão, camufladas - uma arma de defesa que os vietnamitas usaram na guerra contra os Estados Unidos.

Quantos Arara ainda conseguem manter-se isolados? Ninguém sabe. No primeiro dia deste ano, o sertanista Wellington Figueiredo contactou um novo grupo, de 13 índios, no Igarapé Penetecaua, ao norte da Transamazônica. Mas o próprio chefe da Frente de Atracção, Sidney Possuelo, responsável pela atracção de 1981, admitiu, em entrevista, que muitos outros grupos familiares dispersos, de dez, doze Arara, podem estar sendo dizimados, sem que a notícia transponha a barreira verde da mata.

ATAQUES E REAÇÕES

Quando, em 1970, os tratores que abriam a Transamazônica roncaram a menos de dois quilômetros da principal aldeia dos Arara, cerca de 200 índios internaram-se na mata, deixando para trás cinco grandes malocas vazias e muitas roças. Os colonos que o Incra assentou ali, nos anos seguintes, comeram muita

banana e mandioca plantada pelos Arara. Em vários outros pontos da estrada, desde

tos. Muito antes da estrada, o contato com gateiros, seringueiros e outros brancos havia deixado um saldo trágico de mortes e destruição. Com eles, os Arara aprenderam a não esperar o ataque. E começaram a fustigar os adversários.

Nessa história de sangue e crueldade, há o ataque de extratores de copaíba, em 1943: dois índios mortos; a caçada, por um grupo de gateiros, em 1969, que resulta em 12 Arara abatidos a tiro e distribuição de comida envenenada para outros; e outro ataque de gateiros, no km 80, com saldo de várias mortes, em 1973. Essas, as agressões conhecidas e divulgadas.

A resposta do desespero não poderia ser outra. Na fuga sem destino, todo branco encontrado era considerado inimigo - mesmo aqueles que deixavam presentes nos tapiris armados à beira dos caminhos, junto das roças, às vezes em malocas abandonadas. Em 1976, três funcionários da CPRM (Companhia de Prospecção de Recursos Minerais) são mortos no km 130; no ano seguinte, um lavrador é morto no km 115, e um funcionário da Funai é ferido, num ataque à Frente de Atracção; em 78, um índio Wai-Wai, integrante da Frente, é flechado; em 79, dois sertanistas e outro funcionário da Funai são gravemente feridos; em 80, o Posto de Vigilância, no travessão do km 120, é atacado e dois funcionários, flechados.

Como sempre acontece nas frentes pioneiras, os pequenos se exterminam enquanto os grandes assistem à guerra, de longe, manipulando os cordéis. Em 1974, além da colonização oficial que viera com a estrada, chegou a Cotrijui - a poderosa Cooperativa Triticola de Ijuí (RS), que adquiriu 396 mil hectares, entre a Transamazônica e o Iriri, onde pretendia assentar duas mil famílias de colonos. Com certidão negativa da presença de índios, expedida pela própria Funai, a Cotrijui começou a abrir uma estrada, no sentido Norte-Sul, a partir do km 120. De acordo com reportagem de Bitá Carneiro, no *Jornal do Brasil* (18-1-81), "orientados por interesses escusos, os próprios funcionários da Frente de Atracção seriam deslocados para apoiar os trabalhos topográficos da Cotrijui e de abertura da estrada".

A reação dos Arara obrigou a Cotrijui a refluir, atrasando o projeto. E, em 1978, a Funai publicou a Portaria nº 528, interditando a área ao sul da Transamazônica, a partir dos fundos dos lotes dos colonos assentados pela rodovia, até o rio Iriri (cerca de 40 km, em linha reta. Ao longo da estrada, foi interdi-

tado o trecho entre o km 80 e o km 160.

Quando Sidney Possuelo assumiu a Frente de Atracção, em 1980, pediu à Presidência da Funai que interditasse outra área, ao norte da estrada, entre os km 60 e 80, igualmente além dos lotes de colonização do Incra localizados na beira da rodovia. Ali foi instalado um Posto de Atracção, a partir do qual se fez o contato dos 13 índios, a 1º de janeiro último.

TRABALHO INGLÓRIO

Qual o resultado deste inglório trabalho de atracção? Em que pese a generosa dedicação de um Sidney Possuelo, a atracção dos Arara apressará a "limpeza da área" para as grandes empresas agropecuárias. Na reserva que for criada, os Arara que se sujeitarem ao contato estarão cercados por grandes fazendas e continuarão expostos às invasões de gateiros, seringueiros, garimpeiros, posseiros, além, é claro, das tentativas de "estacionamento" de área, por parte dos grandes empresários.

Os que tiverem a sorte de sobreviver a epidemias como a gripe de março de 82 (que os Arara atraídos por Sidney contraíram numa visita à cidade de Altamira, que o sertanista não conseguiu impedir), terão, como alternativa, integrar-se à economia regional, no último extrato, o da peonagem. Aliás, retomando o que se disse no início, a "terra sem homens" da Amazônia é, na realidade, uma terra com grandes vazios humanos e ilhas de povoamento, inchadas pelas mentiras da colonização do Incra, dos garimpos de ouro e outras ilusões da propaganda oficial. Altamira, Marabá e outros centros regionais decuplicaram, em poucos anos, sua população, que se constituiu, em grande parte, no exército de reserva para as empresas agropecuárias, as mineradoras e, mais recentemente, para as obras de infra-estrutura para essas mesmas empresas, como, por exemplo, a hidrelétrica de Tucuruí.

As hidrelétricas, aliás, serão a próxima dor de cabeça dos Arara, após o confinamento. A Eletronorte projetou várias usinas no Xingu, - Complexo Hidrelétrico Altamira - que inundarão parte da área dos Arara, obrigando-os, quase certamente, a um novo reassentamento (Ver PORANTIM nº 40/41, pág. 5). Essas usinas vão inundar igualmente trechos da Transamazônica, que terá que ser desviada, ocasionando outras incursões de tratores na área indígena, que levarão atrás de si, novamente, a procissão de invasores.



Moça Arara, após atracção, em Altamira

nas proximidades de Altamira até o km 120, inúmeros colonos reaproveitaram as roças dos índios.

A rodovia partiu em dois a terra dos Arara. Ao sul, até o rio Iriri, e ao norte, até o Jaraçu, o desassossego tomou conta das aldeias e provocou a diáspora.

A fuga dos Arara não era resultado de medos fantasio-

Jornal do Brasil

Renato Delarole

Rodovias aceleram invasão

O desesperado êxodo dos Arara é apenas uma amostra da extensão da tragédia que se abateu sobre vários povos indígenas, com a abertura da Transamazônica. Poder-se-ia lembrar, ainda, entre outros tristes casos, a dizimação dos Parakanã - possivelmente os recordistas, entre os povos indígenas no Brasil, em matéria de transferências compulsórias (Ver PORANTIM nº 40/41).

Já no início da década de 50, uma estrada (de ferro) entrou na vida dos Parakanã. Abria-se a Ferrovia do Tocantins e era preciso "pacificar" esses índios, que não aceitavam a derrubada de suas matas para a construção da linha férrea. O SPI criou, então, um posto, em 1953, reunindo 190 índios sob sua "proteção". Um ano depois, mais de 50 Parakanã havia morrido de gripe e os que sobreviveram a essa "pacificação" internaram-se novamente nas matas.

Em 1970, com a abertura da Transamazônica, foi promovida uma nova atração dos Parakanã. Outros 40 índios são vitimados pela gripe. A estrada avançava na terra dos Parakanã, que passaram a sofrer todo tipo de violência, por parte dos peões e até de funcionários da Funai. A promiscuidade do contato chegou a tal ponto que, no final de 1971, um médico constatou que, da já reduzida população Parakanã, 35 mulheres estavam infectadas por doenças venéreas. Oito delas haviam dado à luz crianças cegas. Não por acaso, dois funcionários da Funai, na área, examinados por esse médico, tinham blenorragia. Essa doença, a gripe e a disenteria, entre outras, continuaram ceifando vidas parakanã, a ponto de restarem apenas 80 indivíduos desse povo, quando o sertanista Antonio Cotrim Neto pediu demissão da Funai, em maio de 1972, "cansado de ser coveiro de índios".

O REGIME SE RECICLA

O mesmo desenvolvimentismo genocida que promoveu a abertura da Transamazônica e planeja hoje atravessar a Ilha do Bananal, acabando com o Parque Indígena do Araguaia (Ver PORANTIM nº 47/48), é responsável pela construção de outras estradas que provocaram iguais ou maiores tragédias: a BR-80, que, em 1970, seccionou o Parque do Xingu, provocando intermináveis guerras entre Txukahamãe e fazendeiros invasores; a Cuiabá-Santarém (BR-165), aberta em 1971, que resultou na morte, entre 1973 e 1974, de quase 80% dos recém-atruidos Kren-Akarore; a Perimetral Norte (BR-210), que levou minadoras, garimpeiros e sarampo para os Yanomami; a Manaus-Caracarái (BR-174),

cujas aberturas representou o começo do fim dos Waimiri/Atroari; e a Cuiabá-Porto Velho (BR-364), que está sendo asfaltada, com dinheiro do Banco Mundial, no terreiro dos Nambikwara.

Todas essas estradas foram abertas sob o signo da "integração nacional", à qual os povos indígenas deveriam ser submetidos. E - para que não parem dúvidas sobre a honestidade dos promotores dessa política - vale lembrar que o ministro dos Transportes, nos governos Costa e Silva e Médici, era o coronel Mário Andreazza, que, com a mesma desenvoltura com que ordenou o corte do Parque do Xingu e a abertura da Transamazônica, cuidou da construção da ponte Rio-Niterói, para a qual os cofres da nação desembolsaram dinheiro suficiente para se fazerem dez pontes, em vez de uma.

No atual governo, Andreazza ganhou o Ministério do Interior, ao qual estão subordinadas a Funai e a Sudam - e também o BNH, que, nos dias correntes, está sob a mira da opinião pública, graças ao escândalo da Caderneta de Poupança Delfin. Com todas essas credenciais, o ministro Andreazza apresenta-se como forte candidato à sucessão do general Figueiredo.

Andreazza não é o único exemplo de como o regime militar se recicla, trocando de roupa sem tomar banho. O ministro do Interior de Médici, general José da Costa Cavalcanti, foi premiado, no governo de Geisel, com a presidência da Eletrobrás (órgão que executa, hoje, a inundação de terras indígenas - Ver PORANTIM nº 40/41) e, posteriormente, ganhou o emprego milionário de presidente da Itaipu Binacional.

Durante a gestão de Cavalcanti no Minter, a Funai, sob a presidência do general Bandeira de Melo, distribuiu, às mancheias, certidões negativas a fazendeiros que invadiam terras indígenas. Aliás, um filho de Costa Cavalcanti foi beneficiado, como sócio da Sapé Agropecuária S.A., uma das muitas fazendas que re-

ceberam certidões negativas para se instalar na terra dos Nambikwara, atravessadas pela Cuiabá-Porto Velho.

O general Costa Cavalcanti, *comme il faut*, é também forte candidato à Presidência da República, para o plantão seguinte ao de Figueiredo.

Outro "reciclado" foi Eliseu Resende, presidente do DNER quando Andreazza era ministro dos Transportes (governos Costa e Silva e Médici) - e, portanto, responsável pela execução das rodovias amazônicas. No Governo Figueiredo, com Andreazza no Interior, Eliseu foi para o Ministério dos Transportes. Sua derrota nas eleições diretas para o Governo de Minas, em novembro último, tiram-no do páreo da sucessão presidencial...

Quem não quiser se sensibilizar com a tragédia dos povos indígenas no Brasil, terá pelo menos razões "econômicas" para condenar a insensatez com que se construíram as rodovias na Amazônia. Ao mesmo tempo em que os governos militares abandonaram de vez as ferrovias - meio de transporte ideal para um país de topografia plana e dimensões continentais - construindo loucamente rodovias para assegurar a expansão das multinacionais automobilísticas, o mundo foi conhecendo a crise do petróleo. Como o Brasil depende quase totalmente da importação da matéria-prima para os combustíveis, o Governo se viu obrigado a rever o Plano Rodoviário Nacional.

Assim, em 1976, quando já era público o fracasso da colonização na Transamazônica, o presidente Geisel ordenou a suspensão das obras na Perimetral Norte, outra faraônica rodovia projetada para 4.000 Km de extensão, ao longo das fronteiras setentrionais do País. A estrada, que começou a ser rasgada em 1974, já tinha, porém, produzido seus estragos: aldeias inteiras dos Yanomami reduzidas à metade da população, devido ao sarampo, à gripe e a outras doenças; e - o pior - começara a invasão irreversível das terras indíge-



Cláudio Maya/Vincent Carelli

O traçado genocida da BR-364 suscitou várias campanhas em defesa dos Nambikwara do Vale do Gurporé

nas, em Roraima, ricas em minerais.

O Território Federal de Roraima, que possui, ainda hoje, a maior concentração populacional de índios, no Brasil, foi rasgado por outra estrada, dentro do Plano de Integração Nacional: a BR-174, que ligou Manaus a Caracarái. Habitantes de uma larga extensão de terra na divisa do Amazonas com Roraima, os Waimiri/Atroari resistiram, quanto puderam, à nova estrada, que passava bem no meio de seu território. A resistência dessas nações, bem como as violências, conhecidas e ocultadas, que o Governo praticou contra eles, são contadas no importante livro-denúncia do sertanista José Porfírio de Carvalho: **Waimiri/Atroari: a história que ainda não foi contada.**

A "ABERTURA DEMOCRÁTICA"

A BR-364 (Cuiabá-Porto Velho) é a única das estradas genocidas que foi aberta antes da Transamazônica. Em 1963, já se transitava precariamente pelo caminho aberto no cerrado inóspito e na selva, entre as capitais do Estado de Mato Grosso e do então Território de Rondônia. A partir daí, grandes grupos econômicos do Sul do País começaram a requerer e a comprar, "no mapa", todas as terras do Noroeste de Mato Grosso, inclusive o exuberante Vale do Guaporé, habitação ancestral dos Nambikwara.

Em outubro de 1968, para "limpar" o Vale do Guaporé para as fazendas, a recém-criada Funai decretou a Reserva Nambikwara, com 1 milhão de hectares, mas totalmente localizada na Chapada dos Parecis, um deserto

com 70% de terras imprestáveis, onde vivia apenas um décimo da população Nambikwara. Logo em seguida, a Funai começou a entregar às fazendas certidões negativas da presença de índios no Vale do Guaporé, processo que se acelerou com o início do Governo Médici (30-10-69), que tinha como ministro do Interior o general Costa Cavalcanti.

As fazendas se instalavam sem cerimônia nas terras dos Nambikwara, devastando as matas, poluindo os rios, acabando com toda possível fonte de alimentação dos índios. Famintos e depauperados, conheceram logo o sarampo. Os sobreviventes foram resgatados de helicóptero pela FAB e a Funai, no final de 1971. Havia desaparecido todos os Nambikwara menores de 15 anos que viviam no Vale do Guaporé.

Transferidos compulsoriamente pela Funai, duas vezes, os que resistiram voltaram ao Vale, apesar das fazendas. Hoje, com a invasão consolidada, as fazendas estão prestes a conseguir o definitivo extermínio dos Nambikwara, com o desvio do traçado da rodovia, passando pela cidade de Pontes e Lacerda e rompendo, a partir daí, bem em cima das aldeias dos Nambikwara. O asfaltamento da estrada, obra considerada prioritária pelo Governo Federal, está sendo financiado pelo Banco Mundial.

Como se vê, a suposta democratização do País em nada beneficia os povos indígenas, cada vez menos respeitados em seus direitos básicos. A única "abertura" que atingiu os povos indígenas foi a abertura de estradas em suas terras. (ACM).

