

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: *Comunidade Brasileira*

Class.: 107

Data: 23 de Outubro de 1988

Pg.: 3

Ritmo especial para as obras da "Calha Norte"

O Projeto Calha Norte, que envolve diversos ministérios, está avançando em bom ritmo, em que pesem as dificuldades que o País enfrenta, no momento. O Ministério da Aeronáutica, que tem uma das maiores tarefas da iniciativa, tem atuado eficazmente e, hoje, já construiu 11 aeródromos e seis outros estão com suas obras em andamento. Há que se notar que o trabalho é realizado em plena selva amazônica, o que dificulta a obtenção de material, inclusive o humano.

A Calha Norte nasceu depois de muitos estudos realizados pelas autoridades de vários setores, preocupados com a falta de assistência à região amazônica, extremamente privilegiada em riquezas naturais e, apesar disso, praticamente inabitada. Era, assim, presa fácil de aventureiros, até mesmo de outras nacionalidades, o que obrigou a atuação do Governo. Além disso, há ainda a preocupação de dar assistência aos poucos habitantes da região, distribuídos principalmente às margens dos rios.

O PROJETO

Em 1985, após uma exposição de motivos da Secretaria Geral do Conselho de Segurança Nacional, formou-se um Grupo de Trabalho, com represen-

tantes de vários ministérios. Sob a coordenação da Seplan, a formulação de sugestões e medidas fundamentais e imediatas voltou-se decididamente à minimização da situação vulnerável específica à região Norte das calhas dos rios Solimões e Amazonas, área praticamente inexplorada e que corresponde a 14 por cento do território nacional, delimitada por uma extensa faixa de fronteiras. Após sucessivos encontros, o Grupo de Trabalho elaborou um documento, intitulado "Projeto Calha Norte". Representantes dos ministérios do Exterior, Interior e da Seplan, auxiliados pela participação dos ministérios militares e da Fazenda, propuseram como meta prioritária a execução do projeto, o aumento da presença no local do Exército, Marinha e Aeronáutica, sendo fixado para cada uma das Forças uma função dentro de suas atribuições básicas.

A Aeronáutica, por exemplo, coube, na fase inicial, a construção, ampliação e melhoria de aeródromos, que ficou a cargo da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica - Comara, através do emprego de recursos financeiros repassados pela Seplan.

A REGIÃO

Com a intenção de delimitar os programas de de-

envolvimento e segurança, de maneira que pudessem dividir os setores de atuação, o Grupo concluiu por identificar a região da "Calha Norte" em três espaços: o primeiro compreendendo a faixa fronteira entre Tabatinga, no Amazonas, e o Oiapoque, no Amapá; o segundo delimitado pela orla ribeirinha dos rios Solimões e Amazonas, e o terceiro constituído do núcleo interiorano.

A faixa de fronteiras, que se confronta com cinco países, numa extensão de 6.500 quilômetros e foi a escolhida e selecionada seis trechos considerados os mais importantes, no que diz respeito à finalidade imediatista: o noroeste de Roraima e norte do Amazonas, na fronteira com a Venezuela, caracterizado pela presença da tribo Yanomani; o Alto Rio Negro, a noroeste do Amazonas, fronteira com a Venezuela e Colômbia; norte e leste de Roraima, também limítrofe com a Venezuela e República Cooperativa da Guiana; Alto Solimões e Alto Trajira, fronteira oeste do Amazonas com a Colômbia; Tumucumaque, limite norte entre o Pará e o Suriname, e, finalmente, o norte do Amapá, fronteira com a Guiana Francesa.

De um modo geral, a intenção é intensificar as relações com os países vizinhos, com destaque para as

trocas comerciais, aumento da presença brasileira na área e promover a ação da Fundação Nacional do Índio-Funai junto às populações indígenas, promovendo campanhas demarcatórias de fronteiras.

DESENVOLVIMENTO

Vale destacar, ainda, a prioridade ao apoio do Brasil nas áreas limítrofes, considerado elemento fundamental e efetivo para iniciar a vivificação da faixa de fronteira e para o desenvolvimento e segurança da região.

Para tanto, é indispensável que o Governo contemple também o incremento da estrutura viária, aceleração da produção de energia, principalmente através de hidrelétricas, estímulo à interiorização de pólos econômicos, ampliação da oferta de recursos sociais básicos e colonização.

Deverá o problema ser considerado no Plano de Desenvolvimento da Amazônia, subordinada ao Ministério do Interior, delimitando o apoio governamental, através de outros ministérios, para o objetivo. Considera-se, ainda, necessária uma ação coordenada dos diversos órgãos federal e estaduais, dando-se especial atenção ao momento de entrada de cada um deles na região.

Epopéia na construção dos aeroportos

A Aeronáutica tem um papel da maior importância na implantação e desenvolvimento do Projeto Calha Norte: a construção de, pelo menos, duas dezenas de aeródromos, onde serão sediados soldados do Exército. Trata-se de uma obra gigantesca, se se levar em consideração as dificuldades a serem vencidas. Ela está sendo realizada, em bom ritmo, pela Comara-Comissão de Aeroportos da Região Amazônica.

A Comara é uma organização bivalente, com uma valência militar e uma valência civil. A primeira é caracterizada pela integração regulamentar à Força Aérea Brasileira e desempenha missões as mais diversas, inclusive o seu emprego eventual em operações ou manobras militares, envolvendo a construção de aeroportos no teatro de operações, na faixa de fronteira ou em área sensível do território nacional. Essas facilidades servem de suporte para o desdobramento das unidades aéreas, contribuindo para que a FAB possa desempenhar bem o seu papel principal, ou seja, a manutenção da soberania no espaço aéreo brasileiro.

A valência civil da Comara está implícita no próprio decreto de sua criação, há mais de 30 anos, quando diz que, para projetar, construir e equipar aeroportos na região amazônica utilizaria recursos fornecidos pela antiga Spvea, hoje Sudam.

CONVÊNIO

Atualmente, tem sido expressivo o aumento da frente de trabalho da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica, graças ao surgimento de outras atividades no complexo de infra-estrutura aeroportuária e da própria evolução da conjuntura nacional. Justamente para fazer face à crescente demanda de sua atuação, a Comara foi obrigada a realizar sucessivas adaptações em sua estrutura administrativa e operacional, expandindo suas atividades.

É muito extensa a relação dos programas atendidos pelo órgão, já que são do próprio Ministério da Aeronáutica, das Demais Forças, da Infraero, PIN e Protessa, Sudam, Sudeco, Suframa e diversos convênios com organismos da administração pública e empresas de economia mista.

Sem esquecer suas diretrizes básicas de uma organização militar, a Comara, na parte civil, tem seu sistema calçado em moldes de empresa de engenharia, o que lhe confere grande flexibilidade administrativa para estabelecer metas destinadas ao aprimoramento técnico do pessoal, ao reaparelhamento e modernização de equipamentos com o objetivo de otimizar custos, aperfeiçoar métodos de trabalho e obter melhores resultados.



Máquinas e insumos são transportados por aviões para o local das obras

Para cumprir sua missão de estudar, projetar, construir e equipar aeroportos na região, a Comara mergulha fundo na floresta amazônica, avaliando os locais onde a necessidade de desenvolvimento regional ou exigências de boa navegação aérea determinem sua presença para a implantação de novos aeroportos e das facilidades de apoio à aviação na Amazônia. Ela pesquisa materiais próprios para a construção das infra-estruturas, seleciona alternativas técnica e economicamente viáveis e analisa os benefícios sociais decorrentes do projeto, tornando-se assim o instrumento responsável pela configuração definitiva da rede aeroportuária amazônica e um dos fatores mais importantes para interiorização das metas socioeconômicas do Governo.

Seu pessoal enfrenta as adversidades climáticas, as carências humanas e materiais, as dificuldades de transportes e as enormes distâncias de uma região que abrange mais da metade do território nacional. É um trabalho complexo e desigual, pois a enormidade da região propicia à Natureza a capacidade de desencadear fenômenos incontroláveis pelo homem.

Para se ter uma idéia do

gigantismo de seu trabalho, alguns exemplos das distâncias da região: o trajeto fluvial entre Cruzeiro do Sul, no Acre, a Belém do Pará é quase duas vezes maior do que a de Natal a Dakar, na África; de Porto Velho a Manaus a distância é maior do que a do Rio a Brasília; de Tabatinga (AM) a Belém, o trajeto é maior do que de Porto Alegre a Aracaju e de Japurá a Belém a distância é a mesma de Belém a São Paulo.

CALHA NORTE

Apesar de todas as adversidades, que exigem inclusive o transporte de todo o material de construção por via aérea, a Comara já completou as seguintes pistas de pouso: Tírios (PA), de 1.600 m X 30 m, com piso de asfalto, para operação do C-130. A população é indígena; Amapari (AP), de 900m por 30m, piso de solo natural, para operação de C-115 e C-95. A população é indígena; Erice (RR), pista de 1.000m X 30m, piso de solo natural, para operação C-115 e C-95 e população indígena; Auaris (RR), pista de 1.200m X 30m, piso de solo natural, para operação de C-115 e C-95 e população indígena; Surucucu (RR), pista de

1.100m X 30m, piso de solo natural, operação de C-115 e C-95, população indígena; Tunuj Cachoeira (AM), pista de 870m X 30m, piso de solo natural, operação de C-115 e C-95, população indígena; São Joaquim (AM), pista de 1.200m X 30m, piso de picarra, operação de C-115 e C-130, população indígena e um pelotão do Exército; Querari (AM), pista de 940m X 27m, piso de picarra, operação de C-115 e C-95, população indígena e pelotão do Exército; Melo Franco (AM), pista de 1.100m X 30m, piso de picarra, operação C-115 e C-95, população indígena; Uricas (RR), pista de 800m X 30m, piso de solo natural, operação de C-115 e C-95, população indígena; Paa-Plu (RR), pista de 800m X 30m, piso de solo natural e população indígena.

Estão em andamento as obras dos aeroportos de Palikur, Maturacá, Cucui, Jandu-Cachoeira, Iauarete, e Pari-Cachoeira. Os equipamentos, insumos e combustíveis para o asfaltamento de Tírios e Iauraté (aproximadamente 1 milhão de quilos) foram transportados de avião C-130 Hércules, C-115 Búfalo e C-95 Bandeirante. O transporte dos equipamentos para as pistas pioneiras é feito de helicóptero.



Para cumprir sua missão a COMARA entra fundo na Floresta Amazônica