

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: 02

Data 5 de abril de 1977 Pg.:

BR-174, a ligação com o Pacífico

MANOEL LIMA
Enviado especial

Com a presença do vice-presidente Adalberto Pereira dos Santos, será inaugurada amanhã a mais nova estrada pioneira construída na Amazônia — a Manaus-Caracará (BR-174) —, que permitirá a participação do Brasil no sistema rodoviário panamericano pelo Extremo Norte. Construída com o sacrifício de dezenas de vidas, vítimas dos índios *waimiris-atroaris*, a BR-174 passará a oferecer amplas alternativas para o desenvolvimento de uma das mais isoladas e longínquas regiões do País, o Território de Roraima.

A BR-174 faz parte de um cinturão rodoviário que, por meio de ramais com a Transamazônica e a Perimetral Norte, abrange uma extensa região desde Brasília até Caracas, na Venezuela, possibilitando o acesso de brasileiros ao Oceano Pacífico. O trecho entre Manaus e Caracará, em Roraima, faz parte também da rodovia Manaus-Fronteira Brasil/Venezuela, que, após percorrer 971 quilômetros, interligando a capital do Amazonas a Boa Vista, encontra o marco BV-8, na fronteira, transformando-se na estrada transcontinental BV-8 ("B" de Brasil, "V" de Venezuela e "8", número do respectivo marco de fronteira).

Aberta pelo 6º Batalhão de Engenharia e Construção — BEC —, a BV-8 representa um passo definitivo para a consolidação da rede viária sul-americana e do sistema panamericano de rodovias, já que permitirá a integração de cinco países — Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Venezuela. A BR-174 corta a floresta amazônica no sentido norte-sul, passando pela linha do Equador já no Território de Roraima e acompanhando em quase toda a sua extensão a calha do rio Branco.

Em sete anos de construção, a estrada exigiu do País recursos de 229 milhões de cruzeiros, com custo médio de 367 mil cruzeiros, utilizando 1.269 operários — 565 militares do BEC e 704 civis. Suas condições de tráfego são excelentes, principalmente no verão, mas, como prevêem os técnicos do BEC, é provável que ocorram problemas de ordem técnica na época de chuvas, o que poderá provocar a sua interdição. De qualquer modo, ao contrário das demais rodovias construídas na Amazônia, a BR-174, mesmo com características pioneiras, oferece segurança, sem grandes curvas e retas ou aclives e declives.

No trecho da reserva indígena *waimiri-atroari*, de 120 quilômetros, a Funai instalou três postos de informação e orientação aos motoristas quanto aos perigos motivados pela presença de índios na estrada. Numa viagem normal, sem forçar o veículo, o motorista poderá fazer o percurso Manaus-Boa Vista em apenas nove horas.

CONTRABANDO

A grande preocupação das autoridades dos órgãos de segurança está no acesso que a estrada permitirá aos contrabandistas, já que oferecerá maiores facilidades ao tráfico de drogas e de maconha. Mas a Secretaria da Segurança de Roraima está esboçando planos com a Polícia Federal para intensificar a fiscalização ao longo da rodovia, visando ao desmantelamento de uma rede de traficantes que atua no Amazonas.

Como Roraima fica numa área estratégica, vizinha à Guiana — país de regime socialista — e a Venezuela, a ação fiscaliza-

dora, aparentemente, deverá ficar a cargo do II Batalhão Especial de Fronteira — BEF —, cujo efetivo bélico e de pessoal especializado poderá ser ampliado, de acordo com as necessidades e estudos do Ministério do Exército. A princípio, o governo de Roraima pretende montar um esquema que preserve, pelo menos, os minerais radioativos existentes no Território, cujas jazidas se encontram em áreas indígenas, que atualmente são invadidas e exploradas indiscriminadamente. Com a abertura da estrada, os garimpeiros terão maiores facilidades de penetração.

Por enquanto, o BEF pode estender os seus efetivos até à Vila de Bonfim, na fronteira com a Guiana, e ao marco BV-8, na fronteira com a cidade venezuelana de Santa Helena de Uairem. Embora haja necessidade de transformar o BEC e o BEF em batalhões de infantaria para o trabalho de resguardo da soberania nacional nas duas fronteiras, ainda não se cogita dessa possibilidade nos meios militares. "O BEF continuará com a sua missão precípua, enquanto o BEC ficará com o trabalho de conservação da estrada", garantiram fontes oficiais.

Já o governador de Roraima, coronel-aviador Ramos Pereira, está preocupado com um possível crescimento no índice de criminalidade no Território, em função da abertura da estrada. Neste ano, esse índice em Boa Vista já aumentou cerca de 20 por cento em relação ao mesmo período do ano passado. Nos últimos tempos, Boa Vista mantinha um dos mais baixos índices de criminalidade do País: em 1973, por exemplo, não morreu qualquer pessoa na cidade, nem mesmo de morte natural.

Com a abertura da BR-174, grandes projetos agropecuários serão instalados na região, o que significará a abertura de novos empregos. Além disso, Manaus passará a funcionar como grande fornecedor de gêneros alimentícios e outros artigos para Roraima, o que deverá provocar uma sensível diminuição no custo de vida na região — atualmente um dos mais altos do País, devido às dificuldades de acesso.

A estrada também permitirá o escoamento da produção agrícola e da pecuária de corte do Território para toda a Amazônia, além de facilitar a exportação de madeira de lei para a Venezuela e países da América Central. Por outro lado, a rodovia possibilitará a instalação de dois distritos agropecuários — o da Suframa, no quilômetro 115, em Manaus, e o de Boa Vista, em Caracará. As terras são férteis para a agricultura e a pecuária também poderá desenvolver-se, devido à tradição do setor no Território.

ÍNDIOS

Até hoje, os índios *waimiris-atroaris* não aceitam a BR-174, que cortou a sua rica reserva — uma das regiões mais exuberantes da flora e fauna da Amazônia. Na fase da topografia, os índios não criaram muitos problemas para os trabalhadores, mas, quando se iniciou a construção, os *waimiris-atroaris* passaram a hostilizar os operários.

Como o trabalho de pacificação da Funai fracassou, os *waimiris-atroaris* provavelmente seguirão o mesmo caminho dos *krahakarores*, que foram contratados apressadamente durante a construção da rodovia Cuiabá-Santarém: envolvendo-se com a civilização, os índios abandonarão seus costumes e tradições, desaparecendo como grupo tribal.