

CEDI

## Povos Indígenas no Brasil

Fonte *O Estado de São Paulo*

Class.:

27

Data *27 de janeiro de 1977*

Pg.:

## Admitida a suspensão das obras da Perimetral Norte

## Prejuízos podem anular economia

A indefinição terá custado ao governo muito mais do que poderá poupar suspendendo, até uma melhoria da situação cambial do País, portanto sem data certa, a continuidade das obras da rodovia Perimetral Norte, ligando com seus 2.100 quilômetros de extensão o Amapá a São Gabriel da Cachoeira, uma cidade amazônica a menos de 400 quilômetros da fronteira do Brasil com a Colômbia.

O governo Geisel, mesmo na época em que o futuro presidente ainda preparava o seu programa administrativo, no Rio, já manifestava restrições à realização desse projeto, que começou a ser executado em agosto de 1973, seis meses antes de o general Médici transmitir a presidência ao seu sucessor. Os argumentos contrários à estrada eram ponderáveis: não havia motivação econômica para ela e as razões de ordem geopolítica não eram suficientes para garantir que a nova grande rodovia amazônica, resistindo às adversas condições ambientais (solos pantanosos, fortemente ondulados e chuvas intensas em vários trechos), mantivesse um tráfego que justificasse um investimento inicialmente previsto de 770 milhões de cruzeiros apenas no seu primeiro trecho (um segundo, de 1.629 quilômetros, ligando o Amazonas ao Acre, só seria construído numa segunda etapa).

Mesmo criticando o projeto, contudo, o governo Geisel o manteve, talvez na esperança de obter com ele os mesmos rendimentos político-publicitários transferidos ao governo Médici pela Transamazônica. O governo, evidentemente, não acreditava nessa estrada, mas parecia dar tempo ao tempo na esperança de que ao menos no fim do governo Geisel ela pudesse ser inaugurada solenemente.

Talvez essa estranha situação explique a indefinição que durante 20 meses acompanhou a lenta continuidade dos trabalhos de abertura da estrada. Em maio de 1975, o governo anunciou oficialmente que o ritmo das obras seria

reduzido ao mínimo possível, mas as construtoras continuaram recebendo normalmente as cotas do DNER. Logo depois, um trecho de 368 quilômetros, que ligaria São Gabriel da Cachoeira a Mitu, na fronteira com a Colômbia, foi eliminado em virtude das dificuldades do terreno, embora todo ele já tivesse sido desmatado (a Queiroz Galvão, responsável pela obra, saiu da área e foi indenizada).

Fontes governamentais manifestaram também a intenção de substituir as construtoras particulares pelos batalhões de construção do Exército, mas o que efetivamente aconteceu foi um atraso e um corte nos desembolsos do DNER, levando as empresas a reduzirem progressivamente suas tarefas, despedindo pessoal, transferindo equipamentos ou, segundo fontes não-oficiais, retirar-se inteiramente.

Porém, só agora — numa distante cidade da Amazônia e por meio de fonte oficiosa — o governo revela seu desejo de parar totalmente a construção da estrada. Essa ansiada definição, se realmente existe, só ocorre quando a estrada já deveria estar concluída (segundo o cronograma original), metade do trabalho de abertura de seu leito foi realizado e seu custo aumentou em pelo menos 80 a 90 por cento (cada quilômetro não deve estar por menos de 700 mil cruzeiros).

Como a estrada só parece ter sido mantida na esperança de que houvesse certo excedente de dinheiro capaz de dar andamento às obras, mesmo lentamente, o agravamento da situação econômico-financeira do País deve ter imposto um adiantamento "sine die". Mas antes que isso possa ocorrer, o governo já terá perdido muito dinheiro: o que investiu na estrada, o que terá que pagar de indenização às construtoras e o que precisará para refazer dentro dos próximos anos uma estrada que, nesse período, a natureza, na Amazônia, se terá encarregado de destruir.

## Dos correspondentes e do Serviço Local

As obras da Perimetral Norte ficarão paralisadas "de vez" até que o País consiga superar os atuais problemas econômicos — informou ontem em Boa Vista um dos assessores do ministro Dirceu Nogueira, dos Transportes, que inspecionou a BR-174 (Manaus-fronteira com a Venezuela), cuja inauguração é prevista para os próximos dias.

Essa é a primeira vez que fonte oficial confirma o abandono dos trabalhos na Perimetral, apesar de todas as empreiteiras terem interrompido as atividades e transferido os equipamentos há algum tempo. Segundo o assessor do ministro, a suspensão foi determinada pelo bom senso. Já que há necessidade de atender a áreas críticas: "Quando nosso balanço de pagamento estiver bem equilibrado — acentuou — possivelmente as obras terão continuidade."

Ao mesmo tempo, o portavoz ministerial anunciou medidas de compensação para a Amazônia, em vista das restrições ao uso de combustível. Uma delas poderá ser a criação de um corredor de exportações com base na rede hidrográfica.

A caravana do ministro Dirceu Nogueira deixou Boa Vista às 6 e 45, com destino a Caracas, a 140 quilômetros de distância. O avião da FAB que transportou as autoridades pousou em Novo Paraíso 25 minutos depois. Ali foi iniciada a viagem de inspeção pelos 870 quilômetros de estrada construídos pelo 6º Batalhão de Engenharia e Construção do Exército.

## PERIMETRAL

A idéia de construção da

Perimetral Norte surgiu em 1970, com o objetivo de complementar a rede rodoviária iniciada com a Transamazônica. Partindo de Macapá, ela atravessaria o Pará, Roraima e Amazonas, paralela à fronteira com as Guianas, Venezuela e Colômbia, até a cidade de São Gabriel da Cachoeira. Daí prosseguiria até Cruzeiro do Sul, no Acre, encontrando-se com a Transamazônica. O custo da primeira etapa era estimado em 787 milhões de cruzeiros no dia 30 de julho de 1973, quando foi realizada a solenidade de início das obras.

Naquela altura, a exemplo do que ocorrera na Transamazônica, não havia planos muito bem definidos e a própria viabilidade econômica apoiava-se apenas em dados levantados pelo Projeto Radam sobre a existência de jazidas minerais na região a ser cortada pela rodovia.

Desde o começo, as dificuldades começaram a impedir que a obra se desenvolvesse conforme o desejo do então ministro dos Transportes Mário Andreazza. Uma delas era a presença de índios — cerca de 160 mil segundo alguns cálculos — cujos hábitos nem a Funai conhecia com segurança.

Há um ano, ficava patente que o prazo estabelecido para conclusão da Perimetral Norte não seria cumprido. E mais, nos 976 quilômetros já abertos, o governo havia gasto 900 milhões de cruzeiros, mais que o custo total inicialmente calculado. Mesmo assim, aos poucos os trabalhos foram sendo abandonados, relegados a segundo plano, embora oficialmente o governo se recusasse a admitir o desinteresse pela obra.