

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte: IESP

Class.: Perimetral Norte

Data: 24/05/86

Pg.: EPNR 0031

Exército retoma a Perimetral

BELEM AGÊNCIA ESTADO

O governo poderá retomar o processo de ocupação das fronteiras amazônicas, para marcar a presença brasileira num amplo arco que se estende de Leste a Oeste e faz divisa com sete países do Continente. O recrudescimento de alguns problemas no Suriname, na Guiana (ex-inglesa) e na Colômbia reacende complicadores geopolíticos e deverá levar o governo a retomar o projeto da Perimetral Norte, uma estrada de 3.700 quilômetros de extensão, que o governo começou a construir há dez anos e abandonou por falta de motivação econômica.

Boa parte da estrada foi tomada pela selva, mas desde então o panorama experimentou profundas modificações, que vêm sendo analisadas por vários órgãos governamentais, especialmente pelo Conselho de Segurança Nacional. A ação do grupo guerrilheiro M-19 na divisa da Colômbia com o Brasil, as incertezas do processo político na Guiana e no Suriname, as questões de fronteira entre a Venezuela e a Guiana, o programa espacial francês na colônia guianense, o tráfico de drogas, o contrabando de armas, a descoberta de novas riquezas naturais, especialmente minérios, a definição sobre grupamentos étnicos, a delimitação de reservas e a possível expansão do Sendero Luminoso no Peru são temas que têm levado o Conselho de Segurança a pensar na colonização das linhas de fronteira na Amazônia.

Uma das idéias básicas do CSN é utilizar as colônias militares, como Clevelandia, no Amapá, Marco BV-3, em Roraima, e Tabatinga, no Amazonas, como núcleos irradiadores da colonização. A filosofia dessa política, aliás, motivou recente operação do Comando Militar da Amazônia, que deslocou tropas para a fronteira colombiana justamente para marcar presença, sem o objetivo específico e direto de combater os guerrilheiros do M-19, "mas desestimulando previamente qualquer tentativa de incursão". As autoridades militares não acreditam que o M-19 ou o Sendero Luminoso se estabeleçam do lado brasileiro ou sequer tenham pensado nessa hipótese: "Numa situação extremamente desfavorável, eles atrairiam contra si duas forças. Seria uma estupidez" — diz um graduado oficial do Exército com comando na região. Mas os órgãos de segurança gostariam de fixar um marco de advertência na região, "contrapondo presença brasileira a possíveis incursões".

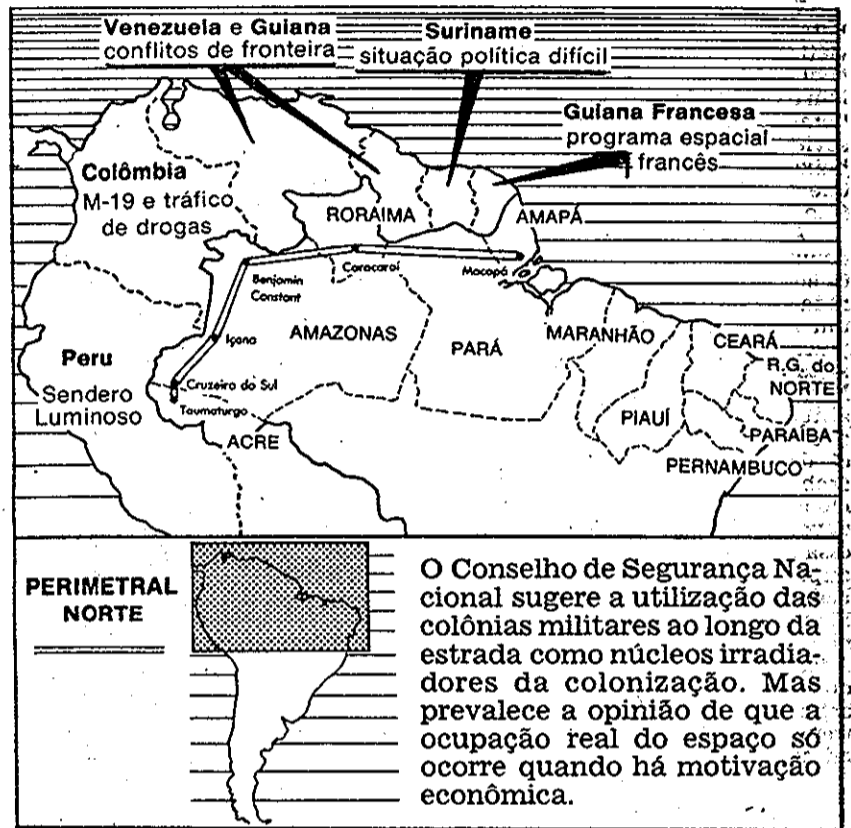
O projeto das colônias militares é considerado pelo CSN como a melhor alternativa de ocupação da região, mas outros Ministérios, sobretudo o do Interior, acham que a experiência demonstrou o contrário: só quando há motivação econômica real é que a ocupação se consolida. Esta teria sido a principal

razão do fracasso da Perimetral Norte: o governo se antecipou, por razões também geopolíticas, mas os investidores não o seguiram. Eles não tinham motivos para crer que valia a pena se instalarem em regiões distantes e ermas.

Hoje a situação teria evoluído, com dez anos de novas informações que se foram acumulando sobre a margem esquerda do rio Amazonas. O Projeto Radam, em trabalho conjunto com o Gebam, mostrou a potencialidade mineral dessa parte Norte, isolada dos grandes investimentos. O projeto de exploração de bauxita no Trombetas, na divisa do Pará com o Amazonas, poderá evoluir para um pólo industrial de alumínio. A montante do rio, a Elettronorte já está preparando a construção da hidrelétrica com capacidade para 600 mil kW, a maior do Norte brasileiro. Ali, já opera um porto de nível internacional, pelo qual é embarcada a bauxita. Nas proximidades, foram descobertos depósitos de calcário, fosfato e potássio, que podem ser usados como corretivo agrícola. No Amazonas está em atividade a exploração de cassiterita e, em construção, a hidrelétrica de Balbina.

Por incumbência do Ministério do Interior, a Sudam está preparando um projeto de exploração do Vale do Rio Branco, que liga o Amazonas a Roraima, cortando bem no centro o território federal. Investindo 300 milhões de dólares (a serem obtidos no Exterior) até o final da década, o governo abriria uma estrada asfaltada desde Porto Trombetas até Boa Vista, aproveitando a Perimetral Norte, e daí, em dois eixos, no rumo de Georgetown e de Caracas, construiria duas vias de acesso ao Caribe. Pela estrada seria transportado o corretivo que viabilizará a exploração dos vastos campos de Roraima, inutilizáveis sem eles. Porto Trombetas, de sua parte, seria o caminho de escoamento da produção do Caribe para o Atlântico. Para possibilitar o trânsito inverso, Roraima seria considerado zona de livre comércio, por ele passando os produtos da Zona Franca de Manaus no rumo dos mercados da Venezuela e da Guiana. Atualmente, os guaianenses levam ouro a Boa Vista para comprar mercadorias de que não dispõem em seu próprio país.

O projeto do Vale do Rio Branco, que integrará o Plano de Desenvolvimento da Amazônia (para o período 1986/89), seria um empreendimento inicial de outros que, a seguir, poderiam ser aplicados no Vale do Rio Negro e, no futuro, no Solimões, agitado apenas pela ação de contrabandistas e traficantes. As constantes visitas do presidente Sarney à Amazônia e, nos últimos tempos, também, às zonas de fronteira, são uma indicação dos rumos que o governo pretende adotar na região. A dúvida ainda é "como" equacionar as preocupações, que estão repondo no cenário amazônico o tema geopolítico.



Um projeto de Médici que Geisel interrompeu

Em outubro de 1970, o ministro dos Transportes, Mário Andreazza, anunciava aquela que seria a segunda etapa do governo Médici na Amazônia: a estrada Perimetral Norte, uma espécie de réplica da Transamazônica. Ao norte da linha do Equador, a estrada deveria partir de Macapá, atravessar o Pará, Roraima e Amazonas, paralela à fronteira com as Guianas, Venezuela e Colômbia. Daí, prosseguiria até o Acre encontrando-se com a Transamazônica. Os custos foram orçados em 1 bilhão e 100 milhões de cruzeiros, suficientes para entregar à Nação mais 3.300 quilômetros de rodovia pavimentada.

O então presidente Garrastazu Médici pretendia, além de obter lucros políticos, dar condições de desenvolvimento ao Norte, semelhante às oportunidades oferecidas às regiões ao Sul do rio Amazonas, quando começou a ser implantado o projeto Transamazônica. Na exposição de motivos, Médici apontou maior exploração de minérios detectados na região (manganês, pedras preciosas); desenvolvimento de projetos agropecuários; ampliação do mercado interamericano e, principalmente, segurança. Com a Perimetral Norte, que fazia parte do Plano de Integração Nacional, estaria garantida a integração da Amazônia ao resto do País, assegurando-se, assim, a soberania nacional.

Em julho de 1973, uma árvore de 40 metros, da família das sumiasunas, foi derrubada por um trator. O presidente estava iniciando, simbolicamente, o desmatamento da área onde se plantaria a Perimetral. Cinco empresas cons-

trutoras, além da engenharia militar, que trabalharam na Transamazônica passaram a construir mais um "elefante branco", supervisionadas pelo DNER. Mais tarde, a rodovia serviria de tronco principal para o surgimento de outras estradas, atingindo vários pontos fronteiriços.

Em abril de 76, o projeto que deveria estar entrando em fase de conclusão, estava paralisado. As empreiteiras, embora recebendo regularmente, haviam retirado máquinas e equipamentos da área. Todo o montante destinado à construção da primeira fase foi gasto com 1/5 das obras. Milhares de operários estavam parados e apenas 800 quilômetros estavam abertos na selva, em trechos estanques que não ligaram nada a coisa nenhuma.

Entre as dificuldades apresentadas, surgiram as doenças que mataram vários trabalhadores; a febre negra, o conflito com os índios que nem mesmo a Funai pode evitar; as frequentes e pesadas chuvas; o solo pantanoso com regiões onduladas; e a jurisdição das terras (Funai, IBDF e aldeias indígenas).

No governo Geisel a situação foi posta às claras. Em 75 foi anunciado a redução do ritmo das obras e, finalmente em 1977, o governo admitiu "não ter motivação econômica" e "as razões geopolíticas não eram suficientes para impor à Nação mais um sacrifício". A rodovia que completaria o anel rodoviário para circundar a planície Amazônica, em parceria com a Transamazônica, foi adiada até a data do reequilíbrio do balanço de pagamento do Brasil.