

# CEDI

## Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: 25

Data 28 de novembro de 1971 Pg.: \_\_\_\_\_

# Transamazônica, ESP 28-11-71 solução para 2001

O livro de Alberto Tamer sobre a Transamazônica documenta a extraordinária inversão de prioridades que tem ocorrido recentemente. Em primeiro lugar, esmaeceu-se o conceito de prioridade econômica em favor de prioridades políticas. A Transamazônica deixou de ser considerada objeto de cálculo econômico. Passou a ser instrumento de mobilização político-emocional. É um fenômeno comparável ao de Brasília. Como esta, fútil em resultados emocionais. Como esta, economicamente dispendiosa. Ambas documentam o fato de que, se os homens, além do pão, precisam de ideais e símbolos, é urgente planejar a criação de símbolos que possam aumentar o pão...

Há idéias que têm virtudes compulsivas. O nacionalismo é uma idéia desse gênero. O marxismo tem prosperado pela virtude compulsiva da idéia de "justiça social". No momento brasileiro, nenhuma idéia tem mais potencial mobilizador que a da "integração nacional". Foi em seu nome que se construiu Brasília, que pouco fez pela integração nacional e muito pela desintegração administrativa. A Transamazônica responde a instinto semelhante.

Não é precisamente no capítulo da integração que surgem as primeiras dúvidas. Não será mais urgente a integração Norte-Sul, seguindo as linhas de colonização natural, a partir do Sul para o Norte de Goiás, Mato Grosso e Sul do Pará — colonização que tem a vantagem de articular o coração industrial do Brasil com o Norte periférico? Nesse caso as prioridades estariam em apressar o término da Brasília-Acre, consolidar a Belém-Brasília, enriquecendo-a com derivações laterais, e construir a Curitiba-Santarém. No sentido Leste-Oeste, bastaria, numa primeira fase, ligar a Transnordestina com a Belém-Brasília, o que facilitaria a imigração do nordestino para zonas ecológicas mais condizentes com sua inexperiência dos solos da floresta equatorial. A Belém-Brasília fez sentido como uma espécie de Transiberiana, na Rússia, e como as grandes ferrovias transcontinentais, nos Estados Unidos da América do Norte e

Canadá, ligando a zona industrial às regiões periféricas e a novos mares. A Transamazônica, de outro lado, reproduz aproximadamente o traçado do Rio Amazonas, e pouco ou nada contribuirá para reduzir custos de transportes.

Há questões ainda de método e concepção. Como concepção, adverte-nos Tamer que o predomínio de Latossolo e, sobretudo, Latossolo Amarelo, de baixo nível de nutrientes e elevada acidez, na paisagem amazônica, torna a região, salvo ilhas de fertilidade aqui e acolá, desinteressante para a agricultura. Como solução colonizadora, para absorver excedentes nordestinos, parece desaconselhável, seja pelo custo econômico da solução (baixa produtividade do imigrante e alto custo de transporte das mercadorias), seja pelo perigo ecológico. Um colono de baixo nível de tecnologia agrícola, equipado apenas com uma caixa de fósforos e um machado, será sempre ineficiente como agricultor, mas poderá tornar-se eficiente como formador de desertos...

Tudo indica que as vocações naturais da Amazônia sejam primeiramente a mineração; em segundo lugar, a exploração florestal; em terceiro, a pecuária e, apenas em quarto lugar, a agricultura.

Essa conceituação das vocações amazônicas sublinha de início dois erros de método no lançamento da idéia, tal como foi feito como solução para a crise de desemprego no Nordeste. Um desses foi a inversão de prioridades nas decisões. O traçado da estrada foi definido antes que a intensa pesquisa minerológica ora em curso, através do projeto Radam, e que deverá estar suficientemente avançada para permitir interpretações em 1972, fornecesse indicações confiáveis sobre a localização e volume dos minérios da região. Um pouco mais de paciência planejadora teria duas vantagens: primeiramente,

ajustar a estrutura de transportes à dotação mineral da região; segundo, preparar os projetos de engenharia dos trechos a serem construídos, ao invés de encetar a construção sem levantamentos topográficos e estudos geológicos e hidrologicos, cuja ausência impossibilita cálculos de custos de construção e deixa entrever vastos custos de reconstrução.

Outro é a provável inadequação da rede rodoviária à real demanda do transporte. Sabe-se e se sabia antes da existência de rodovias na Amazônia, que ali se encontram importantes corpos minerais: minério de ferro em Marabá, bauxita em Rio Trombetas, salgema em Nova Olinda e em variadas localizações (com afloramentos importantes), cassiterita em Rondônia e ouro aluvional

no Pará.

Com exceção dos dois últimos, que toleram custos mais elevados de transporte, todos os outros exigem transporte barato de massas — usualmente uma combinação ferrovia-hidrovia. No caso de indústria florestal, a hidrovia é habitualmente o transporte mais adequado. Mais importante que rodovias, em todos esses casos, é a criação de disponibilidades de energia elétrica no Amazonas, a fim de criar módulos industriais. Para isso, talvez o "Grande Lago Amazônico", com barragens baixas que apenas inundassem, de forma regular e controlável, a área hoje inutilizada por enchentes periódicas, seria uma solução mais inteligente e econômica que uma rodovia periodicamente alagada pelas chuvas.

É importante que uma nação tenha símbolos de motivação. Mas é desejável, também, que símbolos mal concebidos não desperdicem recursos que numa nação pobre devem ser aplicados com redobrado senso de prioridades. A Transamazônica não tem a justificativa tecnológica da viagem à Lua. Esta foi empreendida pelos

países que já alcançaram bom padrão de vida e que esperavam dessa aventura dividendos militares e tecnológicos. Serão parques nossos dividendos se a estrada tiver um traçado irrelevante para os minerais existentes, ou se apenas conseguirmos, a custo elevado, trasladar a economia de subsistência, do solo violentado do Nordeste para o solo virgem do Amazonas.

A voz de Alberto Tamer é um dos poucos e corajosos apelos em favor da razão, hoje quase submersa na onda de entusiasmo que cerca o tema da integração, esquecidos muitos de que, na dimensão amazônica, a ocupação jamais se fará através de filamentos agrícolas e sim através de polos de crescimento, baseados predominantemente na riqueza mineral e florestal. É também um apelo para que o Brasil não cometa o estupro ecológico da grande floresta!... Será triste demonstrarmos a história nossa capacidade de criar desertos...

(1) Prefácio de Roberto de Oliveira Campos para a segunda edição do livro "Transamazônica, solução para 2001", que a Editora APEC entregou ontem às livrarias. A primeira edição esgotou-se há seis meses.