

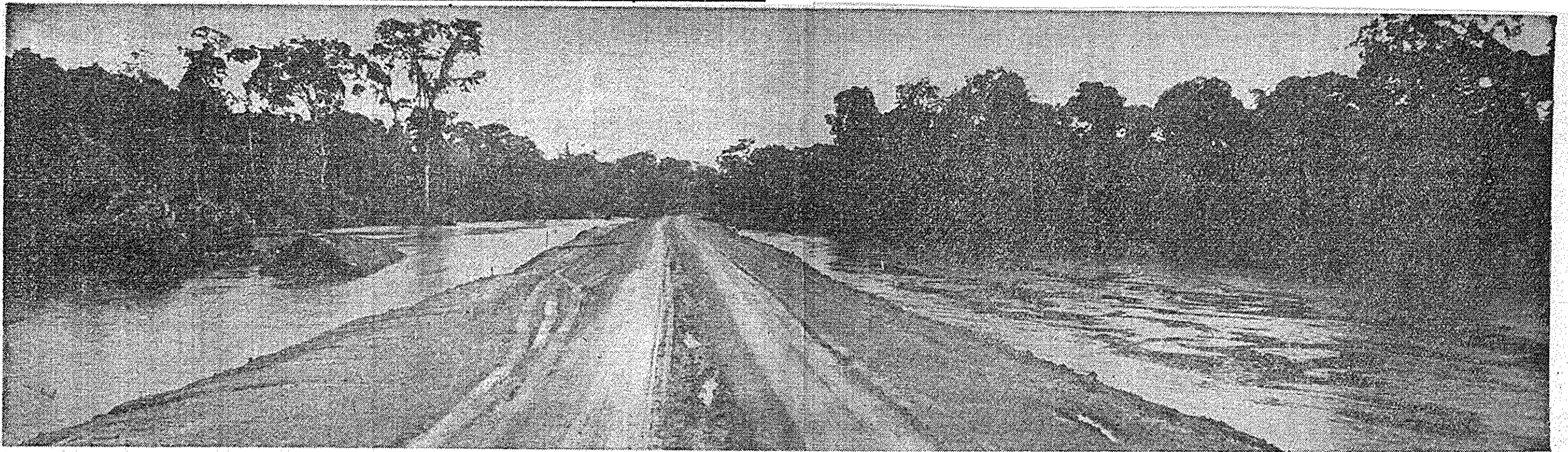
Povos Indígenas no Brasil

Fonte *O Estado de São Paulo*

Class.: ETSR0037

Data *29 de janeiro de 1974*

Pg.:



A estrada, como tudo na Amazônia, depende das águas. Alguns trechos já suportaram três invernos, mas nada indica que vencerão a luta. Em outros, os rios ameaçam ultrapassar a pista

Os estranhos caminhos da Transamazônica

O general Emilio Garastazu Médiçi inaugura amanhã o segundo trecho da rodovia Transamazônica, de 1.094,5 quilômetros, entre as cidades de Itaituba (PA) e Humaitá (AM). Em setembro de 1972, ele inaugurou os 1.254 quilômetros que vão de Estreito (GO) a Itaituba. O presidente inaugurará o segundo trecho nas proximidades de Jacareacanga, modesta vila de 300 habitantes, visitada pelo repórter Sergio Buarque e o fotógrafo Marcos Magaldi, que percorreram 2.090 quilômetros da estrada. Aqui eles relatam as condições atuais de tráfego, mostram a situação dos índios existentes na rota da Transamazônica e discutem sua importância política.

O marco que assinalará a inauguração do segundo grande trecho da Transamazônica foi localizado sob uma castanheira de 40 metros de altura, que várias vezes por dia libera orquídeas de até 700 gramas. O impacto dessas cumbucas sobre uma das 250 pessoas em princípio previstas para a cerimônia de inauguração era, há duas semanas, a maior preocupação dos funcionários do DNER e das construtoras da estrada.

Mas, bem humorados, eles se eximiam de qualquer responsabilidade. "Foi o Mário Andréazza quem mandou fazer o marco junto da castanheira. Qualquer coisa, devem fuzilar primeiro ele". Enquanto alguns engenheiros discutiam se não seria melhor mandar alguém apanhar todos os orquídeas, trabalho que completaria a retirada dos cipós que envolviam a árvore, outros pensavam em borifar com DDT as imediações do marco inaugural. Só assim livraria o presidente Médiçi, que normalmente anda na Amazônia de camisa esportiva, dos terríveis e omnipresentes piuns, mosquitos que penetram em lugares insuspeitos e deixam um filé de sangue brotando dos inchegos que se formam após suas picadas.

Com a estrada, ninguém se preocupava. Depois de descer na base aérea de Jacareacanga, uma minúscula vila celebrizada pela rebelião do major Haroldo Veloso contra o governo Kubitschek, o presidente per-

correrá os oito quilômetros do acesso que ligam a vila à Transamazônica. No entroncamento está o marco inaugural, com a ameadora estacionada e os terreiros piuns. Nas imediações do marco, a Transamazônica é uma estrada adequada para inaugurações: bem compactada, com faixa de rolamento de 12 metros, resistente às chuvas. Quatro quilômetros depois, contudo, ela se confunde com um imenso lamaçal intransitável.

Três anos depois de iniciada, com vários trechos inaugurados, qual é o estado atual da Transamazônica? Está concluída? Pode-se viajar de carro por ela?

Quem quiser percorrer os 2.348 quilômetros da parte amazônica já construída da rodovia (de Estreito a Humaitá) deve saber que, ao contrário do frequentemente imaginado, a Transamazônica não é asfaltada, mas uma estrada de terceira categoria, com 20 centímetros de cascalho, rampas de até 10 por cento, centenas de pontes de madeira e, longe dos marcos inaugurais, a faixa de rolamento de 8,60 metros.

O primeiro grande trecho — Estreito a Itaituba, 1.254 quilômetros — foi inaugurado em 1972 e já suportou três invernos, mas não se pode dizer que venceu a luta. De Estreito (onde se chega através da Belém-Brasília) a Marabá a estrada está bem, segundo o DNER. Ali trafegam cerca de 100 veículos por dia, inclusive ônibus, que têm que parar nas quatro barragens do Exército ao longo de 252 quilômetros para que todos os passageiros e a bagagem sejam revistados. Ali perto ainda estão alguns guerrilheiros.

De Marabá a Rio Repartimento pode-se avaliar o efeito das chuvas, especialmente nos primeiros 117 quilômetros: granitizados, os solos sem dos aterros e atravessam a estrada. No igarapé Morajuba, a 55 quilômetros de Marabá, o buéiro é insuficiente para o volume de água do riacho, que ultrapassou a Transamazônica. O problema surgiu há dois meses e até agora só uma providência foi tomada: duas tábuas de uns 40 centímetros de largura colocadas por uma serraria que precisa da rodovia. Mas o auxílio do motorista do caminhão da serraria não confia muito na providência: quando vai passar sobre as tábuas faz o sinal da cruz.

Do Repartimento a Altamira a estrada também oferece bom tráfego. Já perto de Altamira há um outro marco inaugural (o presidente vai, agora, pela quinta vez à Transamazônica em 4 anos de governo). De Altamira a Itaituba a estrada é responsável por imensos danos nos veículos do Inca e em todos aqueles que não sejam tratores D-8. Do Itaituba a Jacareacanga, parte do trecho que o presidente inaugura amanhã, no entanto, nem tratores D-8 podem sofrer danos: eles não con-

seguem se mover no lamaçal deixado pela Construtora Rabello.

É verdade que esse foi o sub-trecho — 382 quilômetros — mais difícil da estrada. Em alguns pontos, mesmo visto de avião, lembra um tobogã, tal a quantidade de morros que fizeram a movimentação de terra, estimada em 15 mil metros cúbicos por quilômetro, subir para 40 mil metros cúbicos. E, como a estrada acompanha o rio Tapajós pela margem esquerda, a Rabello defrontou-se com 24 igarapés que desaguam no rio, sendo obrigada a construir cerca de mil metros de ponte.

Esses obstáculos só lhe permitiram construir 80 quilômetros de estrada em 18 meses de trabalho, uma marca ridícula na Transamazônica. E verdade também que problemas não foram poucos: a construtora debateu com dificuldades intermináveis, desde falta de máquinas, dinheiro para contratar caminhões locais e até comida para seus operários (alguns deles, revoltados, amontoavam-se diante da Base Aérea de Jacareacanga pedindo providências).

Pressionada pelo DNER, a Rabello só se recuperou em 1973. De junho a dezembro construiu 300 quilômetros, mas mesmo assim atrasou a festa de inauguração, adiada várias vezes. Talvez em julho seja possível se chegar a Jacareacanga de carro, isto é, se não ruírem um dos muitos aterros feitos às pressas. Até lá, o único meio de transporte utilizável é o avião, que, de modo algum, deve ser desprezado: vista de avião, a Transamazônica é muito mais agradável.

Depois de Jacareacanga vêm os dois melhores subtrechos da estrada. Até Nova Prainha, 408,5 quilômetros, trabalhou a construtora Camargo Correa, que encaschou os quatro quilômetros da Rabello mais próximos ao marco inaugural. E, de Prainha a Humaitá, a construtora Parapanama abriu, com dificuldades (o terreno é plano) 306 quilômetros. Quem fizer esse percurso desde Estreito fará também oito travessias de balsa. Combustível é o que não falta: há oito postos da Petrobrás e dois da Shell, que conseguiu furar o monopólio estatal de bombas de gasolina na Amazônia.

Mas não houve mudanças durante a construção? E, além disso, a estrada não vai até a fronteira com o Peru?

Mudanças houve, e muitas. De Estreito a Humaitá, por exemplo, a estrada cresceu 208 quilômetros. E, de Humaitá, efetivamente, ela segue para o Acre, se bem que aí já se torna uma estrada mista, isto é, há muitas siglas ou rodovias para uma faixa de rolamento só. De Humaitá, a Transamazônica deveria seguir para Lábrea e Boca do Acre (veja o mapa abaixo) mas o DNER preferiu evitar 500 quilômetros e aproveitar a BR-319 que, vin-

do de Manaus, passa por Humaitá e segue para Porto Velho. O acesso Humaitá-Lábrea, já com a sigla BR-406, teve apenas 143 dos seus 240 quilômetros construídos pelo 5.º BEC. Já a ligação Boca do Acre-Rio Branco não foi sequer começada, enquanto o ramal Lábrea-Boca do Acre era definitivamente abandonado.

De Porto Velho a Abunã, a Transamazônica ainda se utiliza da BR-319 para existir. Daí a Cruzeiro do Sul a complicada estrada é, ao mesmo tempo: Transamazônica (BR-230), rodovia Plácido de Castro ou Transaereana (BR-326) e até prolongamento da Cuiabá-Porto Velho (BR-364), indo assim até o Boqueirão da Esperança, na fronteira. Por enquanto, a estrada vai só até Sena Madureira, a 150 quilômetros de Rio Branco. O resto está ou em construção ou intratável durante o inverno. E é preciso lembrar, esse trecho tem 1339 quilômetros.

Não se deve esquecer, ainda, que os prazos fixados para a construção foram várias vezes adiados. Alguns subtrechos entre Estreito e Itaituba foram concluídos antes de janeiro de 1972, isto é, dentro do prazo de 520 dias dado pelo DNER às construtoras; mas, para todo o trecho, o prazo não foi cumprido, pois só em setembro ele foi inaugurado. O segundo trecho — Itaituba a Humaitá — atrasou cerca de 10 meses; deveria estar pronto em maio de 1973.

Tão problemática quanto a construção desses 2.348 quilômetros será, sem dúvida, a sua conservação. É provável que durante os cinco meses de inverno a estrada não dê passagem, mas contra isso irão trabalhar as máquinas e o pessoal da extinta Rodobrás, que conservou a Belém-Brasília, hoje lotada no 19.º Distrito Rodoviário. Esse distrito existia no DNER mas não funcionava, e agora cuidará apenas da manutenção da nova rodovia. Os homens da Rodobrás, em verdade, têm uma experiência de que muito necessita a Transamazônica: eles reconstruíram a Belém-Brasília pelo menos duas vezes. Até agora não foram estimados os preços desse trabalho, mas acredita-se que não ficariam muito distantes dos de construção.

Em 1970, cada quilômetro da Transamazônica deveria custar apenas Cr\$ 65 mil. Mas, recentemente, o ministro Mário Andréazza afirmou que o preço médio ficou em 200 mil cruzeiros, ou seja, os 2.348 quilômetros de Estreito a Humaitá custaram Cr\$ 704.400.000,00. Contudo, aí não estão incluídos os trechos nordestinos que foram implantados ou melhorados, nem os 1.339 quilômetros que os Batalhões do Exército construíram no Acre e em Rondônia.

"A atração e pacificação de grupos indígenas depende muito mais da disposição dos índios que propriamente da Funai".

A declaração de um técnico indigenista da Fundação Nacional do Índio aplica-se rigorosamente no caso transamazônico. Até agora, a FUNAI atraiu poucos milhares de índios isolados que esperavam encontrar na rota da estrada. Pelo menos dois grupos — os araras e uma facção karará — recusam-se a aceitar os contatos propostos pelos sertanistas. Mas um grupo cuja existência era desconhecida surpreendeu a Funai por sua extrema afabilidade e características insuspeitáveis nos indígenas brasileiros.

Na margem do igarapé Ipixuna, afluente do Iriri, a oito dias de barco de Altamira, uma expedição da Funai encontrou índios de olhos azuis barba, pele clara, cabelos castanhos e lisos, alguns com até 1 metro e 75, falando uma língua incompreensível que não intérpretes dos diversos troncos linguísticos não conseguiram decifrar. O primeiro contato com os índios de olhos azuis — 100 a 120 pessoas — foi feito em outubro do ano passado e consolidado a 15 de novembro. Mas a Funai até hoje mantém o sigilo.

O sertanista Raimundo Alves, nos dois contatos com os índios, só pôde anotar alguns de seus traços culturais, perceber que, eles são extremamente amistosos — no primeiro encontro beijaram Raimundo na boca — e que pertencem à família Tupi pelo modo especial que os índios dessa família preparam as roças. Três mulheres e três crianças têm olhos azuis, os homens têm barba rala, são altos e andam nus, enquanto as mulheres usam saletes de algodão.

Nas próximas semanas, dependendo do volume de chuvas na região do Iriri, no sudoeste da Pará, Raimundo Alves voltará ao Ipixuna. Monstrará um posto de atração, continuará distribuindo brindes e ficará à espera de informações dos antropólogos do Museu Goeldi, de Belém, a quem a Funai pediu explicações para os olhos azuis e a barba dos índios de Ipixuna. A hipótese mais provável é a miscigenação com brancos raptaos há muitos anos, pois o sertanista Raimundo Alves assegura que os índios estavam isolados.

Os índios de olhos azuis foram uma das muitas surpresas de Funai na área da Transamazônica. Ela pensava que cerca de 10 mil índios, a maioria isolados e arredios, viveriam na zona de influência da estrada, mas é pouco provável que haja mais de três mil. A Fundação montou um improvisado plano de antecipação de contatos, inédito na história indigenista brasileira, para que as tribos não fossem surpreendidas pelos tratores que rasgariam a selva. Sertanistas acompanharam as construtoras, outros lançaram-se em direção às tribos isoladas e hoje, três anos

e meio depois, o resultado desse plano pode ser considerado razoável, para o que ele se propôs.

Não houve nenhum atrito sério entre os índios e os peões das construtoras. Apenas os parakanás, hoje fracionados em três grupos, dos quais apenas dois já foram atraídos, ameaçados, ameaçaram o quadro de paz e saquearam, sem violência, colonos e camponeses. Um desses grupos, recentemente, parou um caminhão na Transamazônica e mandou que o motorista seguisse para Marabá, onde os índios, nus e curiosos, assistiram a população.

Para os parakanás foi criada uma reserva de 178.700 hectares, no Pará, providência incapaz de conter um surto de doenças venereas entre os índios, denunciado pelo sertanista Antonio Cotrim Neto em 1972. O mesmo Cotrim consolidou os contatos com um grupo de 27 assurnis atraídos por um padre, mas não conseguiu, nem seus sucessores, contactar pelo menos 200 outros assurnis que vivem no Médio Xingu.

Hoje, sob a jurisdição da Base Avançada de Altamira — região onde predominam os grupos na rota da estrada — existem oito postos indígenas e três frentes de atração. Uma delas busca os índios de olhos azuis, outra tenta o contato com a facção arreada dos karará e a terceira procura os temíveis araras. No caso dos últimos, o técnico que aponta a disposição dos índios como fundamental para os contatos tem toda razão ao acrescentar que a Funai não pode orientar-se por cronogramas rígidos. E os araras certamente têm razões de sobra para recusar contatos com os brancos.

Perseguidos desde 1963, eles já foram considerados jurunus pelos sertanistas, índios barbados pela população de Altamira e bichos que devem ser dizimados pelos caçadores de animais silvestres. Em 1969, alguns deles, mataram vários deles e ainda deixaram-lhes açúcar envenenado, Chico Meirelles e Claudio VillasBoas, dois lendários sertanistas, estiveram em Altamira tentando atraí-los mas não conseguiram. A partir de 1970, com os generosos recursos do PIN — Cr\$ 13.241.518 em três anos — a Funai entregou as frentes ao sertanista Afonso Alves. Ele já liderou seis expedições — ou "entradas", como chama — à procura dos araras, mas só se convenceu de que as marcas deixadas pelos brancos são muito profundas. Até a roça dos índios, no quilômetro 95 da Transamazônica entre Altamira e Itaituba foram substituídas por plantações de cana.

Estariam certos os araras em recusar o contato com os brancos? Os índios talvez não saibam, mas a fase do namoro — troca de presentes e gentilezas até que haja confiança mútua — frequentemente tem o sabor de lua-de-mel. Depois, casados com a sociedade nacio-

nal, serão educados para a convivência e aprenderão que devem dividir suas terras com as plantações de cana, tornarem-se cidadãos economicamente ativos. Alguns, maravilhosos, tornam-se até homossexuais.

A própria Funai admite que a política de integração tem levado a resultados algumas vezes catastróficos. Contudo, seus sertanistas continuam procurando índios nas selvas para entregá-los à sociedade chela de vilas. Na maioria dos casos os índios aceitam as oferendas, às vezes vendo nelas a luz de um mundo novo inicialmente irradiada por quem foi procurá-los. Os kararáos, por exemplo, chamam de Camirã ao sertanista Julio Moraes, baseado em Altamira. Camirã, na língua Jaipó, significa claridade. Mas Julio usa óculos escuros inclusive à noite.

É um nascer ávido por cumprir-se que se cumpre em rota de estrada em tempo de agora em destino maior" (Gulvia C. Lopes, Tempo do Estrada)

O tempo chegou e é hora de se descobrir o destino maior. A rodovia Transamazônica, que rendeu 10 mil cruzeiros a Fúlvio Carvalho Lopes por ter vencido o concurso de poesias "Mário Miranda", instituído pelo Ministério dos Transportes em 1972, está à espera, não mais de postas entusiasmadas que louvem sua rota épica, mas de economistas, engenheiros, publicitários e pessoas de boa vontade que expliquem melhor as razões de sua construção.

De algumas autoridades, como o diretor-geral do DNER, engenheiro Eliseu Resende, não mais se deve esperar complicadas equações justificativas das centenas de quilômetros que rasgaram a selva. Em 16 de setembro de 1970 ele já admitiu, no Rio, que "a Transamazônica é uma decisão política do governo brasileiro". O engenheiro-chefe já não suportava as críticas de que a estrada reeditava superados e condenados critérios sob os quais se erguiam as obras públicas no Brasil. Contudo, ao lado da admissão do aspecto político, Resende alinhava raciocínio mais inerentes aos engenheiros rodoviários do que aos técnicos do Ministério do Planejamento.

Quem reclama estruturas básicas e racionais de viabilidade econômica e financeira para a Amazônia, no nível daquelas realizadas no Centro-Sul, não sabe pensar. Qual é a produção da área. Quais são as perspectivas para o futuro próximo? São estes os dados básicos examinados durante os estudos de viabilidade financeira. Não obstante, o desenvolvimento econômico depende da rodovia.

Sem dúvida alguma, é difícil para as pessoas que não "sabem pensar" entender o raciocínio do engenheiro-chefe. Uma vez que até a produção da área (na verdade revelavel

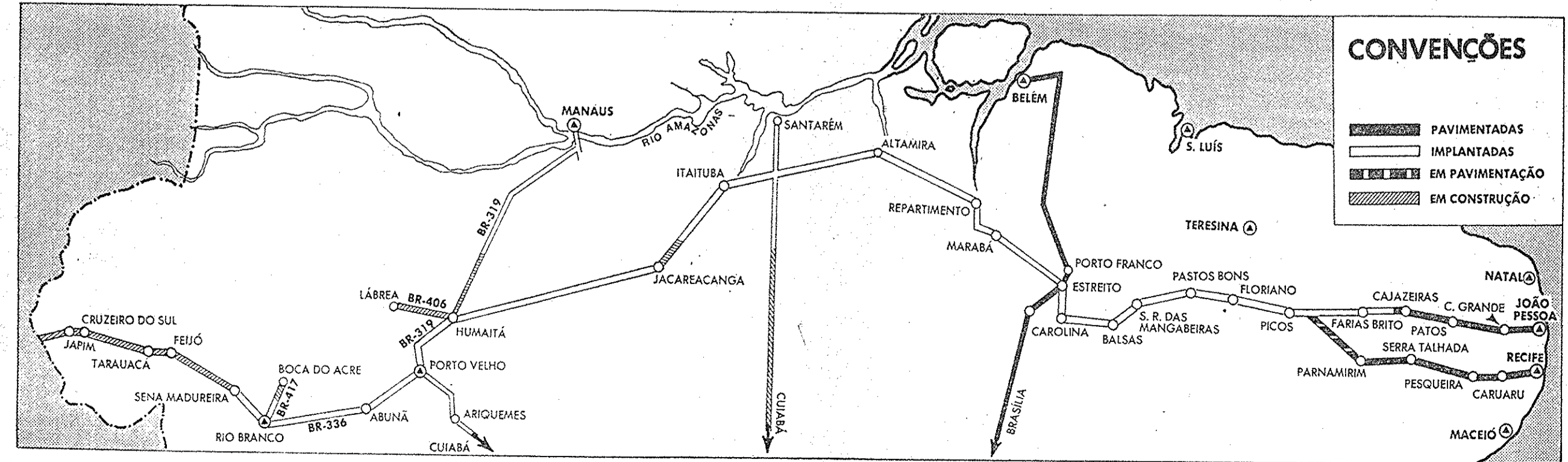
pelo IBGE e Prefeituras municipais) era considerada desconhecida e ainda se ignorava as perspectivas futuras, como se pode afirmar que a estrada é o instrumento indispensável para o "desenvolvimento econômico da Amazônia"?

Esse tipo de discussão, no entanto, pode não interessar mais atualmente. Viabilidade econômica é uma expressão utilizada de acordo com as conveniências, tanto que o próprio ministro Mario Andréazza, dos Transportes, absolveu o proscriitor ex-presidente Juscelino Kubitschek de ter construído a Belém-Brasília. E frequentemente elogia o descortinho de D. Manuel, o Venturoso, de ter enviado a caravana de Cabral sem se preocupar com questões econômicas.

O que interessaria discutir hoje é a utilização do fato consumado de 5 mil quilômetros de extensão. Aberta, a Transamazônica é mais consistente que os poemas encomendados. Enquanto se procura para a estrada uma utilidade mais afim com os manuais de economia e geo-política, deve-se lembrar que pelo menos em outros setores ela já cumpriu papéis insuspeitáveis, desde uma agressiva ofensiva nacionalista até a conversão de terroristas (em 1970, o japonês Masatsumi Yamada, "elemento de célula da Vanguarda Popular Revolucionária, auxiliar de Lamareza", entregou-se à polícia sensibilitada, entre outras coisas, pela decisão de se construir a Transamazônica).

"Aquilo não é um mero empreendimento econômico, aquilo é uma aventura nacional, uma aventura no sentido clássico" — disse, em 1970, o ministro Delfim Netto. Um dos aspectos preponderantes dessa aventura, como admitiu o engenheiro Eliseu Resende, é o político. Para a revolução de março, a Transamazônica significava um instrumento de aproximação com a nação. Na cristalização dessa ligação vai o presidente Médiçi, que talvez passe à história do Brasil como o presidente de melhor imagem popular.

Na Amazônia, pelo menos, isso é inconstruível. Seus estratos são encontrados em todas as repartições públicas ao longo da estrada e todo colono do Inca é grato ao presidente pelos 100 hectares que ganhou para plantar arroz. De certa forma, será difícil dissociar a estrada e a colonização do governo Médiçi. Recentemente, quando esteve na Amazônia, o general Geisel não desperdiçou muito entusiasmo. E no dia de sua eleição — em Itaituba, por exemplo, cidade de 8 mil habitantes, no rio Tapajós — não aconteceu nada de excepcional. O prefeito estava acamado com uma crise hepática e a rádio de Havana, a que melhor penetra na região, irradiava sambas. Em Itaituba não chegavam jornais.



É uma estrada de difícil compreensão: começa no Nordeste, mas se chama Transamazônica. E a partir de Humaitá (AM) alia-se a várias outras siglas, todas disputando um mesmo leito