

# Transfronteira é nova ameaça aos índio, caboclo e ambiente

Luís Roberto da Cruz

Índios, caboclos e onças das fronteiras norte e oeste do Brasil têm tudo para ser os protagonistas de uma saga semelhante ou mais incidental que a da rodovia Transamazônica, o megalomaniaco projeto do governo militar. Tudo depende de a Câmara Federal aprovar a abertura da Transfronteira, uma rodovia maior que a Transamazônica e cujo traçado percorrerá toda a faixa fronteiriça nacional do Amapá ao Mato Grosso. Apesar de não estar acompanhado do Relatório de Impacto Ambiental (Rima), o projeto — apresentado em 1989 pelos deputados rondonianos Raquel Cândido, José Guedes e Assis Canuto — já tem pareceres favoráveis de comissões técnicas da Câmara e de vários ministros, entre eles os da Aeronáutica.

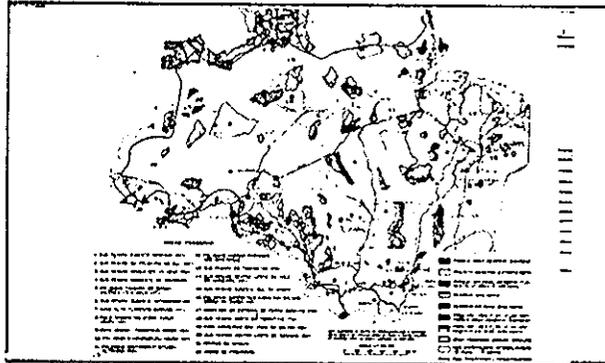
Somente agora, porém, são conhecidas a extensão da rodovia e do desmatamento que ela exigirá, além das reservas indígenas a serem remanejadas. O levantamento foi feito pelo Centro de Hidroclimatologia e Sensoriamento Remoto da Amazônia (CHSRA) — vinculado à Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) e sediado em Belém —, a pedido do deputado federal Valdir Gazzer (PT—Pa), membro da Comissão de Agricultura e Política Rural da Câmara. Gazzer deseja avaliar os danos que a abertura da estrada pode causar, ao tentar interligar os sistemas rodoviários do Brasil e de sete países limítrofes. A exemplo da Transamazônica, a Transfronteira vai permitir a ocupação da área com a criação de agrovilas. O deputado receberá as informações nos próximos dias.

Mais de 6.000 km

O CHSRA concluiu, durante a semana, que a Transfronteira terá 6.610 quilômetros, nos Estados de Amapá, Pará, Roraima, Amazonas, Acre, Rondônia e Mato Grosso. Embora o projeto diga que devam ser preservadas "as comunidades indígenas, as populações caboclas e respectivos direitos" e garantida a "preservação da natureza, da fauna, da flora e dos recursos hídricos", a rodovia, segundo o Centro da Sudam, exigirá o desmatamento de 128.440,4 hectares e transporte 26 reservas indígenas e 74 rios. O traçado da rodovia ficará a uma distância média de 70 quilômetros da fronteira, em terras devolutas da União, com agrovilas a cada 100 quilômetros emargeando os limites com Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Suriname, Guiana e Guiana Francesa.

Mostra o levantamento do CHSRA que, para a abertura da estrada, serão desmatados 5.625 hectares no Amapá, 8.437,5 ha no Pará, 14.250 ha em Roraima, 64.125 ha no Amazonas, 13.312 ha no Acre, 11.812,5 ha em Rondônia e 10.878,0 em Mato Grosso. A rodovia terá trechos de 375 km no Amapá, 562,50 km no Pará, 950 km em Roraima, 2.325 km no Amazonas, 887,50 km no Acre, 785,50 km em Rondônia e 725,20 km no Mato Grosso, atingindo áreas indígenas como a dos Waliápi (AP), Tucumaque, Tiriós, Bona (PA), Uai-uai, Ianomami (RR), Mapulau, Parl-Cachoeira (AM), Tanihaua Arara (AC), Caripunás (RO) e Sararé (MT).

O maior número de rios a serem transpostos fica no Amazonas — são



Rodovia ligará os Estados do Amapá, Pará, Roraima, Amazonas, Acre, Rondônia e Mato Grosso.

27, entre os quais alguns importantes e caudalosos afluentes da margem esquerda do rio Amazonas, como o Negro e Solimões. No traçado se inclui também a transposição, em Rondônia, sobre o rio Madeira, o maior afluente da margem direita do Amazonas. No Pará, o Trombetas é o principal dos cinco rios por onde a estrada passaria.

### Alto custo

Alcyr Meira, superintendente, e os técnicos da Sudam preferem não fazer comentários ao projeto, tanto que a resposta à consulta do deputado petista se limita a informações técnicas. "O projeto foge à nossa área de ação. A Sudam tem condições técnicas de apoiar os levantamentos, mas não entro no mérito", diz, Meira. O fato é que, na Amazônia, especialistas em desenvolvimento regional e ambientalistas também não têm falado do assunto, ainda que já se tenha lembrado, officiosamente, que um empreendimento como este exige um expressivo aporte financeiro e o emprego de alta tecnologia rodoviária, visando a transportar regiões parcamente povoadas e alagadiças e, o que é pior, algumas serras, como as existentes no extremo norte de Roraima.

Mantida para este empreendimento a via do financiamento externo, como a maioria dos projetos rodoviários implantados na Amazônia, como a BR-364 (Cuiabá—Porto Ve-

lho—Rio Branco), a Transfronteira dificilmente sairia do papel, dadas as crescentes exigências da comunidade financeira internacional no campo ambiental. Os acordos a serem firmados entre o Brasil e os sete países da zona de influência da rodovia, conforme análise preliminar, também não teriam auto-suficiência financeira para tocar e concluir a obra. Esta é, por exemplo, a opinião do ex-ministro das Relações Exteriores, Roberto de Abreu Sodré, ao lavrar um parecer sobre o projeto, durante o governo Sarney.

Embora se mostrasse favorável à idéia, o então chanceler observava que o projeto esbarra "em dificuldades financeiras, sobretudo no contexto econômico em que se encontram os países da região". Ao frisar que o empreendimento poderia ser viabilizado por agentes financeiros internacionais, ele fazia uma ressalva: "Esses organismos vêm, porém, impondo, cada vez mais, condições ecológicas ao financiamento de obras deste gênero em áreas da Amazônia". Por este motivo, em Rondônia, na década passada, o Banco Mundial chegou a suspender o financiamento ao projeto Polonoroeste, cuja ponta de lança era a construção da BR-364. O Banco Interamericano de Desenvolvimento, por sua vez, embargou por vários anos a liberação de recursos para o prosseguimento da estrada entre as capitais de Rondônia e do Acre.

## Interligação rodoviária

A interligação dos sistemas rodoviários brasileiro e dos países fronteiriços não é uma proposta nova. A integração está prevista na Lei 5.917, de 10 de setembro de 1973, que estabeleceu as seguintes rodovias de alcance transnacional:

- BR-262 — Corumbá (MS)/Puerto Suarez (Bolívia).
- BR-070 — São Mateus (MT)/Santa Matias (Bolívia).
- BR-421 — Guajará-Mirim (RO)/Guayaramerin (Bolívia).
- BR-425 — Guajará-Mirim (RO)/Guayaramerin.
- BR-429 — Costa Marques (RO)/Guayaramerin.
- BR-317 — Brasília (AC)/Cobija (Bolívia).
- BR-317 — Assis Brasil (AC)/Inapan (Peru).
- BR-364 — Boa Esperança (AC)/Ciudad de La Bandeira (Peru).
- BR-307 — Benjamin Constant (AM)/Leticia (Colômbia).
- BR-411 — Elvira (AM)/Leticia.
- BR-413 — Caxias (AM)/Leticia.
- BR-210 — Içana (AM)/Yavaté (Colômbia).
- BR-307 — Cucuí (Amazonas)/Piedra del Cocuy (Venezuela).
- BR-174 — Marco BV-8 (RR)/Santa Helena (Venezuela).
- BR-401 — São Salvador (RR)/Lethen (Guiana).
- BR-163 — Tiriós (PA)/Suriname.
- BR-156 — Olapoque (AP)/Guiana Francesa.

113  
468  
7024

02

7

## Segurança nacional, a inspiração

O mote da Transfronteira é uma reedição da Transamazônica: ocupação estratégica do espaço amazônico — a aceção do conceito de segurança nacional — através da implantação de agrovilas, remanejando os sem-terra de regiões brasileiras que vivem sob o signo do conflito agrário. Na Transamazônica, 20 anos depois, resta o fracasso de um projeto de colonização que não teve continuidade e nem contou com ações paralelas para fixar o homem à terra. Abriu-se o traçado vermelho em meio ao verde e jogaram-se — para as onças, os índios e os mosquitos transmissores de doenças tropicais — famílias de todos as partes do país, sem que ao menos elas fossem informadas sobre as peculiaridades da região.

Como no Brasil institucionalizou-se o axioma de que as leis são feitas para não serem cumpridas, a Transfronteira é vista com reservas por alguns técnicos e parlamentares. Entre eles, está o deputado Valdir Ganzer, um gaúcho que, no início dos anos 70, somou-se aos milhares de agricultores que apostaram no apelo fácil da Transamazônica: "Terras sem homens para homens sem terras". O que o preocupa, particularmente, é a implantação das agrovilas, temendo que se repitam o descaso e o abandono a que foram relegados os pioneiros da Transamazônica.

### Contradição

Caso a abertura da Transfronteira se transforme em lei e não se dê a devida infra-estrutura às pretendidas agrovilas, não terá sido por omissão do projeto dos deputados federais Raquel Cândido, José Guedes e Assis Canuto — elaborado com base num anteprojeto do ex-suplente de deputado federal Samuel Sales Saraiva —, salvo eventuais emendas supressivas que ainda possam ser apresentadas. O parágrafo 2º do artigo 3º é claro: "O assentamento das famílias que formarão as comunidades agrícolas será precedido de infra-estrutura básica que assegure o pleno funcionamento dos serviços essenciais de saúde, de educação, de comunicação, de segurança, de assistência técnica profissional e de lazer".

o, uma responsabilidade e um dever moral das elites governantes", dizia o relator do projeto na Comissão de Agricultura e Política Rural da Câmara, Alysson Paulinelli. A elaboração do projeto, porém, não "antecipou-se aos fatos". Um volumoso processo enviado por Valdir Ganzer à Sudam mostra que autoridades e instituições civis brasileiras e latino-americanas só foram "consultadas" quando a proposta já tramitava no Congresso Nacional.

"Descompressão"  
A transformação das faixas fron-

teiriças norte e oeste em escoadouro das tensões sociais que pululam em outras regiões do país é uma clara intenção dos autores da proposta. A deputada Raquel Cândido, por exemplo, justifica o projeto dizendo que as agrovilas servirão para "oferecer oportunidade de trabalho em larga escala e para atrair numerosa mão-de-obra, servindo, assim, de válvula de descompressão para o problema da aglomeração de populações marginalizadas, sobretudo nos grandes centros". Outras vantagens apontadas pela parlamentar são a auto-suficiência em gêneros alimentícios, o barateamento do custo de vida na fronteira e um maior intercâmbio latino-americano.

Politicamente, o argumento também coincide com o do governo militar, quando decidiu abrir a Transamazônica. A fronteira, acentua a deputada, estará, com as agrovilas, "sob vigilância do próprio povo e concorrerá para reforçar os sentimentos da nacionalidade, em um momento em que a Amazônia é o objetivo maior da cobiça das grandes potências". Ela arremata dizendo que o empreendimento permitiria "a consecução dos objetivos filosóficos nacionais e permanentes, de desenvolvimento, integração, segurança e paz". Com estes termos, não foi sem motivo que o projeto teve o pronto apoio dos ministérios militares.

## Aeronáutica recomenda ação paralela

Ao emitir um parecer sobre a construção da Transfronteira, o Estado Maior da Aeronáutica apóia o projeto e recomenda ações paralelas "que visam eliminar alguns reflexos negativos, com possível utilização de meios aéreos, tais como o contrabando, o tráfico de drogas, o garimpo ilegal e possíveis movimentos guerrilheiros". O projeto que tramita na Câmara dá um prazo de 90 dias ao Poder Executivo, após a publicação da lei, para baixar normas complementares com o objetivo de "eliminar o tráfico de drogas, as queimadas, o contrabando, a exploração mineral e vegetal ilegal e a ingerência estrangeira nas tribos indígenas". O que se pergunta é: será preciso abrir uma rodovia transfronteira para que

estas providências sejam tomadas?

Para o Estado Maior da Aeronáutica, a Transfronteira favorecerá o apoio logístico aos aeroportos e instalações do Ministério na região, estimulará a implantação de novas unidades, oferecerá maior mobilidade à Comissão de Aeroportos da Região Amazônica e possibilitará a ampliação dos serviços do Correio Aéreo Nacional. Não obstante, recomenda um "estudo mais profundo" do projeto. Di ainda o parecer que os acordos internacionais para viabilizar a rodovia "devem acontecer antes e não depois da criação da lei interna que prevê tais acordos, pois estes poderão não ocorrer". Sobre a forma de aproveitamento das terras devolutas, assinala o documen-

to que bastaria a aplicação do Estatuto da Terra, em vigor há 27 anos.

Na área específica de segurança nacional, foram dados pareceres pelo então secretário-geral do Conselho de Segurança Nacional, general Rubens Bayma Denis — "nada há que contra-indique o referido projeto de lei" — e pela Secretaria de Assessoramento da Defesa Nacional, que definiu como prioritário o projeto. A Saden considera que "a vivificação da nossa imensa e vazia faixa de fronteira, o seu desenvolvimento e a sua integração com os países limítrofes são uma necessidade premente e devem merecer a mais alta prioridade na formulação e na condução da política e da estratégia nacionais".