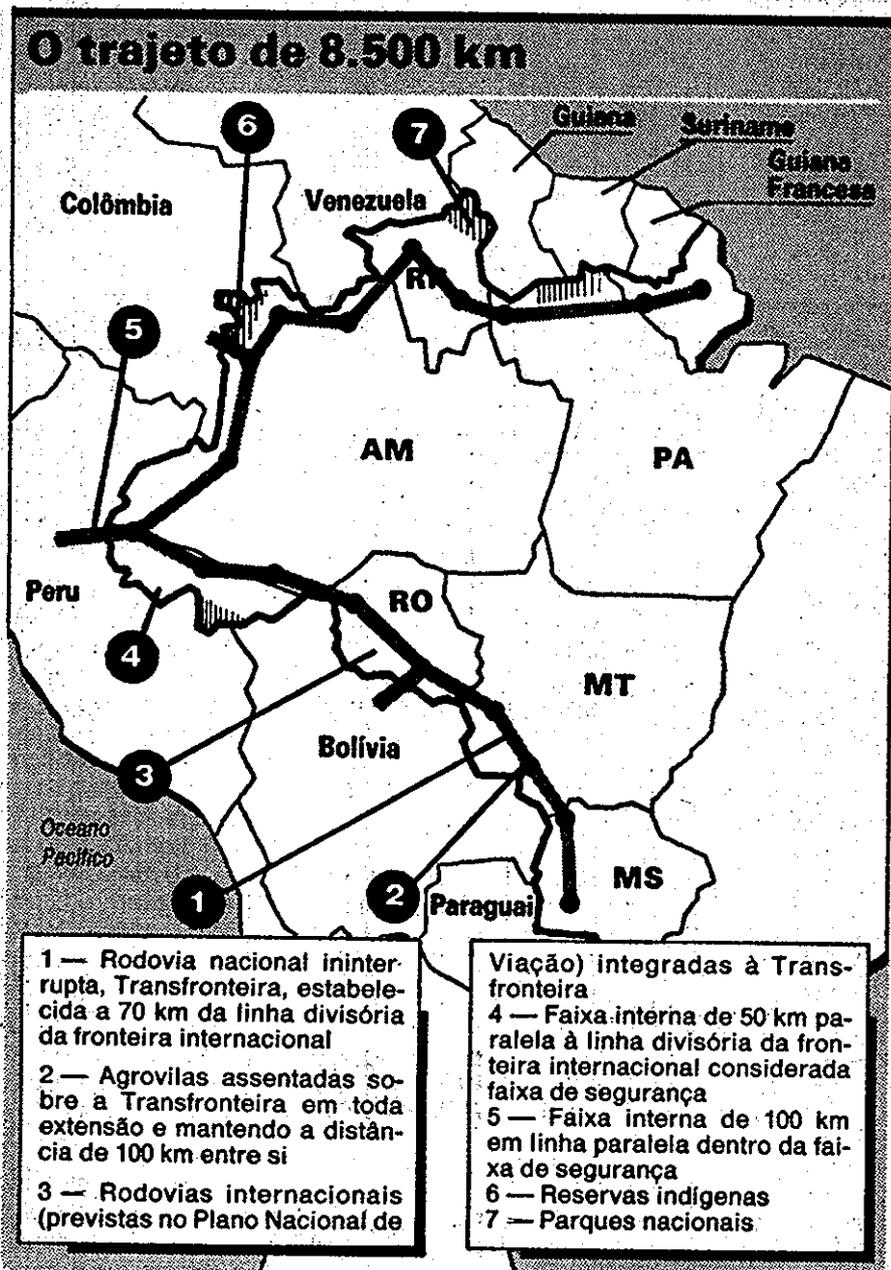


# Povos Indígenas no Brasil

Fonte Journal do Brasil Class.: Estradas 03

Data 12/08/91 Pg.: 3- Ecologia



## Uma rodovia muito polêmica

### • Relatório da Sudam denuncia perigos da Transfronteira

**B**ELÉM— Uma rodovia com 8.560 quilômetros de extensão, cortando oito estados da federação para interligar Venezuela, Colômbia, Bolívia, Peru, Guiana, Suriname e Guiana Francesa, poderá destruir 128 mil hectares de floresta tropical úmida e cortar 26 reservas indígenas na Amazônia. As conclusões são do Centro de Sensoriamento Remoto da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) sobre o projeto para implantação da rodovia Transfronteira, apresentada no Congresso Nacional pela deputada federal Raquel Cândido (sem partido), e que já obteve sinal verde até mesmo dos ministérios militares que, na região, desenvolvem o Projeto Calha Norte.

“Relativamente à segurança nacional, nada há que contra-indique o referido projeto”, endossou o ex-ministro chefe do Gabinete Militar no governo José Sarney, general Rubens Bayma Denys, atual chefe do Comando Militar do Sul. O projeto da Transfronteira recebeu aprovação também dos ministérios da Agricultura, Trabalho e das Relações Exteriores e conta com o apoio dos governos dos países que fazem fronteira com o Brasil nas regiões norte e oeste.

O relatório sobre a Transfronteira elaborado pela Sudam, porém, revela graves impactos ambientais para a re-

gião caso a rodovia seja construída. Só no estado do Amazonas, a rodovia destruiria 64.125 hectares de floresta. Em Roraima, a Transfronteira atingiria as reservas indígenas Uai-Uai, Malacacheta, Canauamim, Ponta da Serra, Araça, Anigal, Ianomami, Serra da Estrutura, Lobo d'Almada e Aiamabo, colocando em risco a segurança de milhares de índios.

“É mais um projeto megalomaniaco”, ataca o superintendente da Sudam, arquiteto Alcyr Meira, mesmo reconhecendo que a rodovia poderia vir a ser um fator de integração, garantindo o povoamento de regiões inóspitas. O projeto da rodovia Transfronteira, que já recebeu parecer favorável na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados, vem sendo bombardeado no exterior por entidades ambientalistas não-governamentais. Pelo projeto a Transfronteira será mais extensa do que a rodovia Transamazônica, idealizada pelo ex-ministro dos transportes, Mario Andreazza, no governo do general Emílio Garrastazu Médici, e do que a rodovia Perimetral Norte, que nem chegou a ser concluída.

A Transfronteira, segundo levantamento do Centro de Sensoriamento Remoto da Sudam, cortará 375 quilômetros do estado do Amapá, 562 do Pará, 950 em Roraima, 4.275 no Amazonas, 887 no Acre, 785 em Rondônia e 725 quilômetros no Mato Grosso, atravessando 70 rios amazônicos. Não aproveitará nenhum trecho de estrada já construído, devendo ladear a fronteira a 70 quilômetros de distância. (R.B.)

### • Transamazônica, há 21 anos um sonho que virou pesadelo

**P**rojetado de impacto da ditadura militar, a BR-230, ou Transamazônica, cuja construção teve início há 21 anos no governo do General Garrastazu Médici, não realizou nada do que prometeu e destruiu muito mais do que se imaginou. Dos 4 mil quilômetros de estrada que rasgaram a Floresta Amazônica, começando na Paraíba e terminando no Acre, resta pouco: a erosão inutilizou boa parte da rodovia, os milhares de colonos que lá se instalaram procedentes do Sul e do Nordeste foram progressivamente vendendo suas terras para médios e grandes fazendeiros, enterrando para sempre um sonho que nunca chegou a acontecer.

Foi a 9 de outubro de 1970 que Médici descerrou a placa de bronze colocada no tronco de uma castanheira de 1,5 metro de diâmetro e presenciou a queda de um imenso piquiá, derrubado por um trator — era a inauguração das obras da Transamazônica, em Altamira, no Pará. O gesto simbólico assinalaria o próprio destino da obra faraônica. Médici incluiu a estrada no “Programa de Integração Nacional” que, além da Transamazônica, previa a construção da Cuiabá-Santarém e da Perimetral Norte. Nada do que se anunciou aconteceu. As agrovilas lá instaladas foram minguando ano a ano — o clima adverso, o solo pobre, as dificuldades de transporte levaram a maioria dos colonos de volta às origens, ou para a periferia das cidades. Por onde passou, a estrada desmatou a floresta impiedosamente e provocou a morte entre os índios, que contraíram doenças de branco ou foram jogados na marginalidade da vida urbana.