



Durante 20 horas diárias o 9.º Btl. de Engenharia do Exército rasga a Cuiabá—Santarém



Sobre rios são construídas pontes para o transporte do material destinado às obras

Falta de contato com índios ameaça estrada de Santarém

Jorge Rosa
Enviado especial

Apesar das tentativas, os irmãos Vilas Boas ainda não conseguiram fazer um contato com os índios Kreen-akarores, o que vem preocupando militares e civis do 9.º Batalhão de Engenharia e Construção (9.º BEC), pois só faltam 100 quilômetros para a estrada Cuiabá—Santarém entrar no território dos silvícolas. Estes flecharam um operário quando se realizava o levantamento topográfico.

A possibilidade de um ataque não está afastada, talvez por vingança, porque um dos índios foi baleado pelo operário ferido. Os oficiais do 9.º BEC acreditam que os irmãos Vilas Boas consigam pacificar os kreen-akarores antes da rodovia entrar no seu território, pois por mais um mês as obras serão paralisadas, devido ao início da temporada das chuvas para só recomoçarem em março ou abril.

A Estrada Cuiabá—Santarém, modificada como BR-165, terá aproximadamente 1.600 quilômetros e está sendo construída pelo Exército, que para isso criou o 8.º e o 9.º Batalhão de Engenharia e Construção. O primeiro está encarregado do trecho de Santarém a Cachimbo e outro de Cuiabá a Cachimbo. A parte que vai de Santarém a Cachimbo é considerada a mais difícil, porque atravessa totalmente a floresta amazônica em sua região mais baixa e por isso mesmo as obras não estão se desenvolvendo com tanta rapidez como no trecho de Cuiabá a Cachimbo. Os oficiais do 9.º BEC pensam em continuar os trabalhos até mesmo depois da chegada a Cachimbo, reforçando com isso as tarefas do 8.º BEC.

A construção do trecho de Cuiabá a Cachimbo, de 800 quilômetros, começou em junho do ano passado e até agora foram implantados mais de 600 quilômetros. Sendo de Cuiabá ela aproveita os primeiros 160 quilômetros da BR-364 (Cuiabá—Porto Velho), que deverão ser asfaltados. Depois se bifurca, logo após a cidade de Nobres, iniciando-se então a verdadeira Cuiabá—Santarém.

Primeira categoria

Os 1.960 homens do 9.º BEC, dos quais 580 são militares, trabalham diariamente 20 horas, durante as quais constroem em média três quilômetros de estradas. A via está sendo construída com todas as características de passagem de primeira categoria, o que possibilitará, quando do seu futuro asfaltamento, apenas alagar-lhe o piso de 8,50 metros atuais para 12 metros. Os primeiros 600 quilômetros permitem que se desenvolvam velocidades de 100 a 120 quilômetros por hora, em suas inúmeras retas, algumas com mais de 35 quilômetros.

Nos seus primeiros 348 quilômetros, a estrada atravessa uma região de cerrado leve; do quilômetro 348 ao 411 o cerrado se torna mais denso: do km 411 ao 459 é a mata de transição para começar logo em seguida a selva amazônica propriamente dita, onde os grandes tratores de esteiras para

o desmatamento parecem coisas de brinquedo perto das gigantescas árvores, com mais de 40 metros de altura.

A sede do 9.º Batalhão de Engenharia e Construção, onde fica o comandante, tenente-coronel José Meireles, está localizada em Cuiabá, à margem da estrada Campo Grande-Cuiabá. O comando avançado está baseado à margem do Rio Verde, no quilômetro 348. Após a construção da estrada, é projeto do 9.º BEC manter o acampamento dando-lhe condições para se transformar numa futura cidade, de vez que já conta com um aeroporto em condições de receber até aviões Hércules C-130; possui energia elétrica fornecida por um gerador diesel e um bom sistema de abastecimento de água, além de serviço de esgotos. Ela terá condições de receber até cinco mil pessoas.

O abastecimento das turmas de trabalho, até a frente mais avançada, a encarregada do desmatamento, é feito através da base de Rio Verde. As equipes de construção receberam as seguintes denominações: Arrastão, Disparada e Bandeirantes. Elas vão se deslocando conforme o desenvolvimento da obra; por isso os acampamentos não são fixos. Para resolver o problema de ociosidade quando das constantes mudanças, a solução encontrada pelo 9.º BEC foi fazer os acampamentos sobre rodas, nos chamados carroções, que vistos de longe assemelham-se a vagões ferroviários.

Há carroções para o comando das equipes de trabalho; para a cozinha, onde existe até geladeira a gás engarrafada; para enfermaria e alojamentos. Em cada um cabem 12 camas, com seus respectivos armários. No caso de mudança eles são rebocados facilmente, economizando-se tempo e dinheiro. Em cada um desses veículos estão inscritas as palavras: integração, desenvolvimento, segurança.

Luta contra o tempo

A turma do Arrastão recebeu esse nome porque se utiliza de máquinas mais antigas, que a obriga a um lento trabalho no reparo do equipamento. Essa equipe é a mais recuada de todas e cuida dos arremates finais. Depois, vem a turma da Disparada, que segue logo atrás da equipe Bandeirantes. Enquanto essa última vai fazendo o desmatamento, a Disparada implanta o piso da estrada. O desmatamento é feito numa faixa de 40 metros de largura, apesar de a estrada ocupar apenas 8,50 metros, permitindo com isso que o leito da rodovia seja banhado pelo sol.

Lutando contra o tempo, o pessoal do 9.º BEC está dando especial atenção à construção das pontes de madeira mais sólidas sobre os rios Lira, Celeste, Calabi, Roquete e Renato, pois agora eles são atravessados com facilidade por uma ponte de madeira de emergência. Ocorre, no entanto, que na época das chuvas os rios têm seu volume de água aumentado em 50 vezes. Atualmente, a única passagem através de balsa está no rio Teles Pires, que pela sua largura exigirá a construção de uma ponte definitiva de concreto. Para possibilitar o rápido desenvolvimento da obra, considerado recorde em cons-

trução de estradas no país, o 9.º BEC consome mensalmente 1.300 mil litros de combustível, quase equivalente ao consumo de Cuiabá, capital do Estado.

Muito antes de se iniciar a construção de qualquer estrada, uma turma de técnicos faz seu levantamento ou marca exatamente seu traçado futuro. Esses homens são os topógrafos, que abrindo picadas no mato a facões, atravessando rios em balsas improvisadas com troncos de árvores, vão fixando o traçado da estrada. No caso da BR-165, eles receberam o apoio da FAB, através do Para-SAR, sem o que seria impossível qualquer trabalho de vulto na floresta amazônica.

Muitas vezes, os militares do Para-SAR foram obrigados a descer de pára-quadras na selva, para abrirem campos de pouso e permitir assim a descida de aviões com a turma de topografia e seus respectivos equipamentos. Num desses campos, um avião Búfalo da FAB atolou-se na pista e ficou mais de uma semana retido. Mais dois aviões monomotores, de pequeno porte, foram em seu socorro mas se viram atolados, pois chovia todos os dias e o barro se fazia lama.

Perigo na guerra

Aureliano Bispo era um dos operários de apoio à turma de topografia. Ele caminhava na selva quando surpreendeu um índio Kreen-akarore. Foi flechado três vezes, duas nas pernas e uma no tórax, junto às costelas esqueléticas. Aureliano permaneceu dois dias com a flecha no tórax, esperando pelo helicóptero da FAB que o levou a Cachimbo, onde foi operado.

Apesar de a flecha que o atingiu não ter sido de guerra e sim de caça, os militares e civis do 9.º BEC estão apreensivos quanto à possibilidade de ataques quando as turmas de desmatamento começarem o serviço no território indígena. É que Aureliano, talvez por desespero, baleou um dos índios que o perseguia dentro da mata. Conta ele que somente assim foi possível escapar com vida e ver o silvícola ferido ser levado pelos companheiros.

Enquanto as turmas de desmatamento não entram no território dos índios, pois ainda faltam 100 quilômetros ao Norte do rio Peixoto de Azevedo, os irmãos Vilas Boas, da FUNAI, vão procurando contato com a tribo para pacificá-los, já que eles nunca se aproximaram dos civilizados. As coisas no momento ficaram mais difíceis porque os índios atearam fogo à aldeia principal, situada a 30 quilômetros do traçado da estrada, e desapareceram na selva. Há uma pequena aldeia a oito quilômetros da estrada, mas eles também a abandonaram.

A esperança dos oficiais do 9.º BEC é que os irmãos Vilas Boas consigam o contato antes de a estrada entrar em território dos índios, pois a partir do rio Peixoto de Azevedo só faltarão mais 100 quilômetros para se chegar a Cachimbo e concluir-se o primeiro trecho da Estrada Cuiabá—Santarém. Com o início da temporada das chuvas em outubro, as obras deverão ficar paralisadas até março: durante "o período das águas" qualquer tentativa de trabalho é inútil.



À margem da rodovia já se vêem colchoes de famílias pioneiras, necessitadas de trabalho