

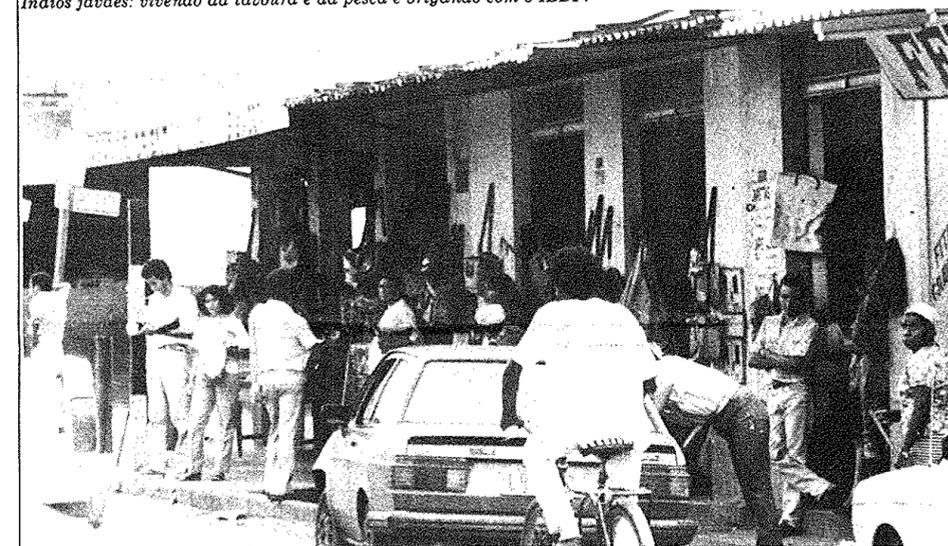
Primeira aventura no estado do Tocantins



Índios javaés: vivendo da lavoura e da pesca e brigando com o IBDF.



Couto Magalhães: um prédio para a Câmara, Fórum e Correios.



A avenida principal de Araguaína: sem rede de esgoto.



Os pica-paus, às margens do rio Javaés.

Vetada duas vezes pelo presidente Sarney, em 1985, a criação do estado do Tocantins, ao norte de Goiás, está prevista nos textos do relator Bernardo Cabral e do Centrão, e será votada — com muitas chances de aprovação — pelo plenário da Constituinte. Com 80 municípios e 1.100.000 habitantes, a região do Tocantins foi visitada pelo JT, que a apresenta, com seus personagens, seus problemas, sua vida, nesta e nas duas páginas seguintes.

Texto de Valdir Sanches. Fotos de Edward Costa.

O Estado do Tocantins começa no coração do Brasil: compreende o Norte do Estado de Goiás. É um lugar ainda distante do progresso das regiões desenvolvidas, desbravado por forasteiros vindos de várias partes do País. Nessa área de 286.706 quilômetros quadrados, emoldurada por dois rios majestosos — o Araguaia e o Tocantins —, 1.100.000 pessoas vivem em 60 municípios. Se o garimpo atraiu os primeiros desbravadores, hoje a economia da região aponta para um rumo mais formal: o censo de 1985 estimou em dois milhões de toneladas a produção de grãos (destacando-se o arroz); e em seis milhões de cabeças o rebanho bovino.

A idéia da criação do Estado, registram os historiadores, vem da época do Brasil Colônia. Passou pelo Império, chegou à República e, na década de 50, até uma bandeira do Estado do Tocantins chegou a ser criada. Em 1985, o Congresso aprovou por duas vezes a criação do novo Estado. Mas o presidente José Sarney vetou ambas, por achar que a instalação de um novo Estado, pobre, seria oneroso para o País.

Mas os defensores do Estado do Tocantins, que não aceitam os argumentos de Sarney, acham tranquila a criação do 24º Estado brasileiro pela Constituinte: ela consta do novo projeto do relator Bernardo Cabral e também da emenda do Centrão.

Assim que o táxi parou, vindo do aeroporto, Edward pegou a maleta com o equipamento fotográfico, espionou pela janela e reclamou:

— Queremos ficar no centro da cidade.
 — Aqui é o centro da cidade — respondeu o motorista.

Araguaína dormitava num sufocante fim de tarde de domingo, sem se importar em dar ares de uma possível capital do Estado do Tocantins. A porta do hotel São Vicente, na avenida principal, deserta, quatro hóspedes sonolentos e uma funcionária apática

compartilhavam um ócio pesado. Mas a hospedagem foi possível. Uma vez em seu quarto, Edward lançou-se ao aparelho de ar condicionado e o ligou. Nada aconteceu. Mais tarde, soube que a cidade estava sem eletricidade.

Na manhã do dia seguinte, segunda-feira, uma cidade surpreendente, movimentada e cheia de vida, mostrou-se além da porta do hotel. Com seus 29 anos de vida, Araguaína é uma das cidades que surgiram ao longo da rodovia Belém-Brasília, aberta por Juscelino Kubitschek no fim dos anos 50. O solo arenoso e o clima propício oferecem fartura de um capim nobre, o colônio. Os paulistas, mineiros e gaúchos vendiam um alqueire de terra lá e compravam cinco aqui. Surgiram as grandes fazendas. Araguaína é hoje **A Capital do Boi Gordo**.

O prefeito Corneliano Eduardo de Barros, do PMDB, diz que existem no município um milhão de cabeças de gado. E que o número de habitantes é 130 mil. Em ambos os casos, prefeitos de outras cidades acham que há exagero (o censo de 1985 apontou 92.693 habitantes). Corneliano também considera que Araguaína é a única cidade do Norte de Goiás em condições de sediar a capital do futuro Estado do Tocantins. Embora sem um metro de rede de esgoto (como, afinal, são as outras 60 cidades do novo Estado), gera 30% do ICM de Goiás, tem mais órgãos federais ali instalados e um grande trunfo: é a única cidade do futuro Estado servida por jato.

A estação de passageiros do aeroporto tem a singeleza rude de um hangar com alguns balcões e bancos. O aeroporto foi construído sem que houvesse a desapropriação das terras utilizadas, de modo que até hoje 70% de sua área ainda pertencem ao proprietário original, o prefeito Corneliano. A parte onde está a estação de passageiros é de um advogado; uma das cabeceiras da pista de um vereador. Os jatos começaram a operar em 1986, mas

um problema não aeronáutico — boi na pista — quase pôs tudo a perder. Até que a prefeitura tomou uma providência eficaz — a instalação de cercas — e os pousos e decolagens puderam dar-se sem sustos.

Agora a expectativa é com a Ferrovia Norte-Sul, que passará a 67 quilômetros da cidade, no vizinho município de Babaçulândia. A construção da ferrovia é saudada por todos, nesta parte do País. "O presidente Sarney comportou-se como um bandeirante" — acha o prefeito Corneliano.

O Norte do produção de babaçu Tocantins: cadáveres.

Botas sem meias

As ruas da Araguaína têm a feição dos lugares pioneiros. A fachada da maior parte das casas de comércio é despojada, com o letreiro de cores vivas pintado diretamente na parede, às vezes verde sobre amarelo. Em uma das lojas da avenida principal vendem-se botas de cano curto e sola de pneu. Edward, carregando a bolsa com dez quilos de equipamentos fotográficos, resolve comprar um par. Ele está usando tênis regata, sem meia. "Como vou experimentar a bota, sem meia?", lamenta-se. "Eu empresto a meia", diz a mocinha vendedora. Com o pé de meia da casa, disponível para esse fim, Edward calça a bota no pé direito e a aprova. "Mas e o pé esquerdo?" A mocinha empresta o outro pé de meia. As botas custam Cz\$ 480, mas, para não perder o hábito de São Paulo, Edward, pechincha. Acaba pagando Cz\$ 450.

O extremo norte do Estado do To-

cantins é conhecido por sua produção de babaçu e de cadáveres. As folhas desse coqueiro cobrem os casebres e o óleo de seu fruto tem qualidades alimentícias e industriais. A sombra dessa planta nativa, os homens se matam na disputa da terra. O que era um fundão inacessível, tornou-se terra valiosa com a vizinhança da Belém-Brasília. E o Bico do Papagaio — como é chamada essa região, porque o contorno geográfico se assemelha ao bico dessa ave — ganhou o noticiário como um dos lugares mais violentos do País. (E hoje, uma espécie de **Grande Bico do Papagaio** inclui a região de fronteira do Pará e do Maranhão.)

Mas em Araguaína, que passou pelo mesmo processo de valorização e disputa de terras, a palavra violência é exconjurada. "A situação melhorou muito" — diz o juiz João Batista de Castro Neto, que responde por duas varas no fórum local e por outros 15 municípios ao Norte. "A violência está mais no papel!" — diz ele, embora admita que em Araguaína sejam cometidos todo dia "entre um e três homicídios". O prefeito Corneliano Eduardo de Barros também nega que haja violência; mas ele era o vice e assumiu porque o prefeito foi assassinado em uma churrascaria, por motivos políticos. Um outro político, o deputado Edmundo Galdino, ficou paralisado depois de sofrer um atentado, e há algum tempo divulgou a tabela de preços cobrados pelos pistoleiros locais.

Acorrentados em casa

O juiz Castro Neto acha que uma parte ponderável do problema está na falta de meios para se praticar a justiça: os delegados de polícia, civis nomeados por decreto, não têm curso superior e "não sabem instaurar inquérito". Não há juizes suficientes, como prova o fato de o próprio Castro Neto atender a 16 municípios. E não há cadeias. "As que existem, em pouquíssimos lugares, são verdadeiros calabou-

ços". Em outros locais, na falta de cadeias, a situação é remediada assim: "Os presos ficam na delegacia, ou em uma casa, acorrentados a um pé de mesa ou qualquer objeto pesado" — conta o juiz.

Os outros problemas da região são visíveis a cada passo. A luz, em Araguaína, não vem de geradores a diesel, como em tantos outros lugares. É luz de hidrelétrica, reforçada por Tucuruí. Mas à noite, as pessoas são sombrias movendo-se pelas ruas parcialmente iluminadas. A água potável, que abastece só 25% da cidade, vem de poços artesanais. Boi, arroz, abóbora e abacaxi são carregados nos caminhões por aventureiros (ou nem tanto) que não deram certo, como o cearense Francisco Andrade Sobrinho; e mandados para o Nordeste e o Sul. Mas do Sul chegam frango, verduras, óleo comestível, pinga, (a 51 é a grande vedete), ferro, cimento, telhas — entre uma infinidade de itens. A cerveja vem de Pirapora, Minas. "Aqui as coisas são muito mais caras do que em Goiânia" — lamenta-se o carregador Francisco, que em 14 anos de Araguaína não conseguiu um meio melhor de vida.

Com seu primeiro edifício e m fase de acabamento (a vista do sétimo e último andar é atração na cidade) e o grande número de migrantes que não pára de chegar (para viver em uma grande miséria, queixa-se o padre Digno Barbiero, da igreja matriz), Araguaína prepara uma grande ofensiva para ser a capital, ainda que provisória, do estado (e é lógico que o provisório pode acabar definitivo). As principais entidades de classe criaram uma comissão para divulgar "o potencial de Araguaína para ser a capital", que numa primeira fase consiste na produção de 15 "tapes" sobre as qualidades da cidade em diversos setores. Para arcar com as despesas, a comissão escolheu seu mais notável aliado, a UDR.

O presidente local da União Democrática Ruralista, João Abrão Halum, pulou fora, disse que a entidade (em visível ascensão em todo o estado, com 750 sócios só em Araguaína) não fora criada para isso. Mas acabou concordando em entrar com 20% das despesas. Um dos "tapes", afinal, vai mostrar as excelências da pecuária. "O boi é tudo para Araguaína" — proclama Halum.

Entre bebês e galinhas

O ônibus para Babaçulândia está parado na rua de terra, sob a copa de uma árvore. A copa dá sombra, ainda, aos participantes de um velório, sentados em bancos, na calçada. Os passageiros chegam, acomodam-se, e esperam pelo início da viagem. Mas não conseguem ficar indiferentes ao velório. Até que um deles põe a cabeça para fora e pergunta: "Tem gente morto aí?". Um rapaz aproxima-se e explica-lhe que o morto é uma velhinha, dona da casa. A informação é retransmitida para dentro do ônibus. "Do que morreu?" — querem saber todos. "Não sei" — desculpa-se o que tinha perguntado. "Ele não deu o serviço todo".

As onze horas da manhã o mineiro José Pereira Lima dá partida ao velho ônibus. Serão 67 quilômetros de Araguaína a Babaçulândia, em estrada de terra. Alguém liga um rádio de pilha. Crianças choram. Os grunhidos desesperados de um porco sendo morto entram pela janela. O ônibus parte. Cem metros adiante freia para pegar mais um passageiro. E essa é a história de sua vida: nenhum quilômetro completo sem uma parada.

Entram muitas mulheres com o que parece ser uma das grandes produções locais: bebês. Um homem com uma espingarda. O ônibus lota. Sobe uma velha segurando pelos pés uma galinha viva. "Larga a galinha no chão" — impacienta-se Edward. A mulher obedece. A viagem segue. Os passageiros se conhecem, tratam o motorista por Pereira. Na amabilidade que se cria entre eles (e para amenizar o sufoco), Edward pergunta a uma menina de uns oito anos:

— O que você vai ser quando crescer?
— Freira.

O assunto do ano: a ferrovia Norte-Sul.

Com duas horas e quarenta minutos de viagem, o ônibus penetra na rua comprida em que praticamente se constitui a cidade. As mães dão instruções a Pereira sobre o lugar onde querem descer. Por fim, depois de uma curva, surge o Tocantins: barrento nesta época do ano; rápido, majestoso. Na margem está o hotel do mesmo nome. Mas quem bem poderia chamar-se Chuisco Palace.

Esperando o trem de Sarney

O traçado da ferrovia Norte-Sul passa por Babaçulândia. Na cidade, não há assunto mais empolgante desde que, no início do ano passado, uma equipe de geólogos começou seu trabalho aqui. João Bagana, ex-gerente do ex-único posto de gasolina da cidade (ainda hoje fechado) virou herói da noite para o dia. Qualquer pessoa pode indicá-lo como o homem que serviu de guia para as equipes de engenharia, e mudou o traçado da linha do trem. "Ia passar pelo cemitério, mas eu avisei que na enchente de 1980 o Tocantins chegou até lá. E eles mudaram o traçado" — gaba-se Bagana, na verdade João de Souza Lima.

A Belém-Brasília e as estradas secundárias acabaram com o transporte fluvial, que movimentava Babaçulândia. A cidade definhou. A rua principal tem 300 metros de calçamento recente (que passam pela casa do prefeito Alarico de Azevedo, e o povo diz que não por acaso). A arrecadação do IPTU não dá para pagar os quatro funcionários da prefeitura. Em parte, porque muitos moradores simplesmente não pagam o imposto, e a prefeitura deixa por isso. Babaçulândia produz pouco babaçu e cria bois. Tem um único posto de saúde: o médico atende duas vezes por semana. A ferrovia, portanto, aparece para a cidade como sua redenção. Mesmo que, se vier o progresso esperado, o povo de Babaçulândia não possa mais dormir de janelas abertas.

Antonio Ferro, o dono do hotel, divide com João Bagana e o resto dos babaçulenses uma única preocupação: rio acima, na margem esquerda, está Carolina, cidade maior do que Babaçulândia. Os engenheiros contratados pela ferrovia também estiveram por ali. E se a ferrovia passar lá, e não aqui? O medo todo é porque na margem esquerda está o Estado do Maranhão. Carolina é uma cidade maranhense. "É a terra do homem..." — trempe Antonio Ferro Costa. Como todos, aqui, um defensor intransigente de Sarney:

— Homem muito bão, sem defeito. A coisa alteia (o custo de vida) porque tem de alteiar mesmo. A gente tem de aceitar isso de gosto.

As estacas deixadas pela engenharia (que dão tranquilidade aos babaçulenses) indicam que o traçado corta o início da rua principal, quando ela é mais um trecho da estrada que traz de Araguaína; e invadem o quintal de Francisco Ferreira dos Santos, um quebrador de coco do babaçu. Atividade corriqueira na cidade: o coco do babaçu cai no chão, Francisco o apanha, quebra sua casca duríssima e fica com as castanhas, que vende a seis cruzados o quilo. "Com a ferrovia minha vida pode mudar" — acha Francisco. Mas, em outro ponto, junto à pista de pouso (usada quase exclusivamente em época de eleições) estará, pelo menos na concepção dos moradores, a

grande obra: a estação ferroviária, com um portentoso entreposto regional.

Depois da "notícia estrondosa", no dizer do vereador situacionista (PMDB) Paulo Simão de Oliveira, a cidade viu a poeira de quase 30 anos ser sacudida por forasteiros interessados em comprar terrenos na área urbana. "Nos últimos meses o comércio melhorou, porque muita gente de fora andou por aqui. Até um barraco de pesca meu quisera comprar", diz o vereador. Apesar disso, a vida continua pasmacenta em Babaçulândia. As mulheres lavam a roupa nas águas do Tocantins, os jovens se banham, os adultos jogam conversa fora à porta do mercado municipal.

Chuisco Palace

O hotel Tocantins era uma fileira de meia dúzia de quartos quando os homens a serviço da ferrovia chegaram. O dono construiu uma segunda ala, dando-lhe o formato de um ele. Em cidades remotas do Norte, quentes como Babaçulândia, os pequenos hotéis usam vitros em vez de janelas. O Tocantins seria uma exceção? Edward abriu a porta do pequeno quarto e procurou a resposta. Além de aranhas, não encontrou nada nas paredes. Nem janela, nem vitro.

No começo da madrugada uma

largura. Antônio é prevenido. Com pouco tempo de viagem atraca perto de uma casa, pega um plástico para o caso de tempestade (Edward aproveita e subtrai uma pequena abóbora de um imenso abobral). A viagem segue: vinte quilômetros por hora, se tanto; a barca sobe o rio lentamente.

As histórias (fantásticas) dos grandes peixes do Tocantins

Corimatã, pacu, piau, grandes pirarucus (aqui chamados piroscas), piraiabas de até 150 quilos. Muito peixe no Tocantins. Os pescadores falam num peixe grande que às vezes ataca as pessoas, o pirarara. E Antônio, com muito cuidado, faz uma referência à cobra-monstro buiuna, uma espécie de monstro de Loch Ness tocantin. "Mas, em 37 anos neste rio, eu nunca vi" — acrescenta logo. Outra coisa incomum, mas esta seguramente verdadeira, aconteceria pouco depois: uma branquinha, um tipo de pescada de rio, pulou para dentro da barca. Edward

homens instalaram precariamente o plástico preto cheio de furos, na proa. Mais uma vez, o ar condicionado. No meio da chuva, Antonio tirou o motor para receber dois passageiros: um homem, Santiago Dourado, vendedor em Carolina, e sua neta — que se ensoavam em uma canoa. A solidariedade do ribeirinho tem mão dupla: Santiago assumiu o leme e ainda estava no posto, quando — às quatro da tarde, com sete horas e 45 minutos de viagem — Filadélfia surgiu à proa.

O rei descalço

Filadélfia era o sobrenome de uma família da cidade, contam os moradores antigos. Na época em que a vida chegava pelo rio, o município, antigo, ia do Tocantins ao Araguaia (a Oeste, na divisa com o Mato Grosso). Como em Babaçulândia, o pneu do caminhão fez desaparecer a quilha do barco. Filadélfia foi desmembrada em outros dois municípios, Araguaína e Nova Olinda. Tem gado e cereais, como seus vizinhos. Mas a cidade propriamente dita (com esperança de receber aragens da ferrovia) sofre a grande concorrência de sua vizinha mais desenvolvida: Carolina, no outro lado do rio. E a culpa por isso é de um filho de Filadélfia, Pedro Iran Pereira Espírito Santo.

A balsa que faz a travessia entre as

cos. Tem seu próprio estaleiro, o — naturalmente — Piper. Está construindo uma casa em Filadélfia (hoje mora em Carolina), em terreno de um alqueirão, onde pretende manter uma reserva de animais e plantas típicos da região.

Até agora, o prédio mais expressivo da cidade é o do fórum — uma construção recente, que se destaca entre as demais. Ao lado, está a boate Bambulé, onde João Mineiro e Marciano e a cantora Rosana pontificam, em 33 rpm. Mas o maior movimento de público está do outro lado do rio — travessia, por esta época, de mais de um quilômetro, nos barcos e na balsa Pipes. Na Carolina maranhense, também a prefeitura autorizou um aumento para a venda da carne de primeira: de Cz\$ 70 para Cz\$ 100.

Descendo para o Norte

A partir de Filadélfia, quem sobe o Tocantins, em direção ao Sul do País, enveredará pelo interior do novo Estado (veja o mapa). A porção Leste do vale do Tocantins, essa imensa área que, no mapa, aparece à direita do rio, constitui-se principalmente de solo arenoso, um deserto com baixo índice de ocupação que vai bater na divisa com Piauí e Bahia. Pela margem esquerda do rio (sempre para quem olha o mapa), corre uma larga faixa de cerrado, fértil. Ainda mais à esquerda, a partir do Parque Indígena e do Parque Nacional, sobe o varjão, propício para lavouras como o arroz. E lá bem ao Norte, no Bico do Papagaio, região pré-amazônica, a terra é fértil.

Edward estranhou-se algumas vezes com moradores de beira-rio que diziam "lá embaixo", falando do Norte do País. Claro: o Tocantins nasce no centro de Goiás e desce para o Pará, ao Norte; depois corre a Leste, até desaguar no Atlântico. E para o ribeirinho, "lá embaixo" é do rio, não do País.

Pipes: as iniciais da riqueza de um filho de Filadélfia.

De Filadélfia a Carolina, num barco Pipes, são cinco minutos. Em Carolina está o aeroporto que já teve um bom movimento; mas hoje serve apenas às aeronaves da FAB. O veterano C-47 (irmão militar do DC-3) já está aposentado. Hoje, o jovem Bandeirantes é quem dá duro em rotas como essa que passa por Carolina. Vãos concorridos. O avião vai agora cruzar o Estado, da margem do Tocantins para a do Araguaia. Fuzelagem camuflada, bancos contra as janelas, tripulantes de macacão. Parece uma missão de guerra. Mas o comandante, major Otoni, e o co-piloto, tenente Costa Pinto (além do mecânico de voo, sargento Alexandre), executam uma travessia serena. Em 45 minutos, o Bandeirantes está tocando a pista de Conceição do Araguaia, no Pará. O futuro Estado do Tocantins está na outra margem do rio.

Uma cidade enganada

Antes da construção da ponte, ao sul de Conceição do Araguaia, há oito anos, quatro balsas grandes, dez pequenas e 60 lanchas atravessavam dessa cidade para Couto Magalhães, em Goiás. Agora o barqueiro Valdir, num barco com motor de popa, em dez minutos vence os 1.600 metros do rio grandioso (que, no bico do Bico do Papagaio desemboca no Tocantins). Couto Magalhães devia estar na margem goiana, mas não está. Mudou-se.

A grande enchente de 1980 arrasou a cidade. Quando as águas baixaram, os moradores tomaram uma decisão. Mudar Couto Magalhães para um lugar a salvo de enchentes. "Mas não como foi feito" — narra um dos moradores mais antigos, João Alves Rego, 84 anos.

Couto Magalhães: 400 mil cruzeiros para mudar o local da cidade.

— Estava tudo certo para ser em Peixelândia, na beira do rio, mas num lugar bem alto. O senador Último de Carvalho, já falecido, doou as terras de papel passado, com assinatura dos filhos, tudo. Mas um fazendeiro muito esperto pegou estas terras, aqui onde estamos, fez um loteamento, chamado Cruzaltina, e foi oferecer ao prefeito. Deu 400 mil cruzeiros ao prefeito e ele mudou a cidade para cá.

Esta história está na boca dos magalhenses. A nova cidade arde a 14 quilômetros de seu berço primitivo (agora chamado Couto Velho), com pouco verde para se proteger do sol impiedoso. Nos primeiros tempos, as mulheres faziam maratonas de fim de semana até a beira do rio, para lavar roupa. "O povo passou muita sede" — diz Ovídio Rodrigues do Amaral, candidato a vereador e motorista a frete quando estranhos desembarcam em Couto Velho e querem ir para o novo. Agora há água, de poço artesiano. E luz de hidrelétrica. "Mas com qualquer nuvenzinha ela zanga e se acaba" — diz.

O renascer inglório da histórica Couto Magalhães (que leva o nome do introdutor da navegação a vapor no rio) emancipada em 1900, trouxe-lhe também problemas práticos. O município vive de pecuária e do plantio de cereais, mas não tem lugar para o comércio interno de seus produtos. "Não tem mercado e curral para vender carne" — queixam-se os moradores. Também não tem hospital, esgoto, calamento. E bancos, diz Ovídio, "só de sentar". A ponte sobre o Araguaia, que



Euridice: quebradora de coco.



Cortez, prefeito do Cristalândia.



O babaçu, na rota da ferrovia.



Cacique João Watadiw Javaé e a mulher: "Esta terra que nós nascemos é nossa".



Amorim: fazenda às margens do Tocantins.



Izilda, com o quadro do marido Oswaldo.



Euváldo, prefeito de Porto Nacional.



Corneliano, de Araguaína: trunfos.



Juiz Castro Neto: 16 municípios.

chuva forte abateu-se sobre a cidade. Pelos vãos das telhas à vista, descia sobre os hóspedes, deitados em seus catres, um chuisqueiro refrescante. "Melhor do que ar condicionado" — tentava consolar-se Edward, de dentro de seu pijama úmido.

Tocantins, lá vamos nós.

A Deocleciana partiu da rampa de Babaçulândia às quinze para as nove, quase uma hora depois do combinado. É que Antônio Costa, o dono, demorou-se nos preparativos: o rapaz que foi buscar o isopor para a cerveja não voltou, os bancos (dois pedaços de tábuas) e as redes não estavam colocados. A Deocleciana de Antônio é a embarcação típica do Tocantins. Com seus oito metros de comprimento, motor de 13 HP e ponte de comando na popa, leva gado, mercadorias e gente. Por três mil cruzados sobe o rio com a nossa reportagem, até Filadélfia, no futuro Estado do Tocantins, à margem direita; e Carolina, no Maranhão, à esquerda. O preço inclui refeição a bordo, possível apenas porque um bom cozinheiro segue junto: Edward.

Com o fim das barcas de linha, apenas uma delas faz Babaçu a Filadélfia, ida e volta, uma vez por semana. Assim, apenas a canoa dos pescadores, e uma ou outra barca desgarrada, acirriam o leito do rio, de 800 metros de

limpou-a com o único instrumento disponível, um grande facão de mateiro. Quase quatro horas depois, a Deocleciana atracou em Cana Brava, numa curva do rio. Ali ficam a fazenda e o engenho de pinga de Archias Carneiro Amorim, 73 anos, e seus filhos. A grande enchente de 1980 arrasou tudo; a reconstrução foi muito difícil. "Mas a gente vai vivendo, neste sossego de Deus." Os visitantes são compeliços a aceitar uma garrafa de pinga. "É pura" — esclarece Archias. E faz colarinho — esclarece-se depois quando, novamente a bordo, Edward começa a preparar o almoço. As cervejas, sem o isopor para mantê-las frias, não vieram. E pinga com Coca-Cola quente é um horror — mesmo sendo a pura.

Dois pacus limpos e a pobre branquinha constituirão a refeição. Antonio e dois marinheiros almoçam cedo, reservadamente, um arroz e peixe frjos. Edward em ação: "Onde está a frigideira?" "M'squeci!" — geme Antonio. A cozinha é um botijão de gás pequeno, colocado no chão da barca. O repórter fotográfico, cozinheiro dileante, usa uma bacia como frigideira. Em pouco tempo o almoço está servido (um prato e dois garfos para duas pessoas). Depois foi a vez da abóbora, temperada com cebola e sal.

A tempestade alcançou a barca às três e meia da tarde. Antonio e seus

duas cidades (e criou a concorrência), assim como os barcos de passageiros, tem a marca Pipes. Como acontece em outros oito pontos de travessia do Tocantins. As telhas usadas na região, também. A serralha, a fábrica de móveis e a oficina mecânica, em Carolina, são Pipes. O hotel, bom para os padrões regionais (e deficitário), também. Pipes são as iniciais de Pedro Iran Pereira Espírito Santo.

Tem o quarto ano primário. Usa uma lambreta e, só quando muito necessário, sapatos; prefere sandálias tipo havaiana. Seu irmão, Valdemor, reporta-se a 1962 para descrever como o gado atravessava o rio: duas canoas sobre um estrado. Dois remos. Quatro homens se revezando. Uma hora de uma margem à outra. Os dois irmãos, Valdemor e Iran, tinham uma canoa com um motorzinho de um pistão, que ressoava pelo Tocantins a fora seu paco-paco, paco-paco e foi apelidado pelo ruído que fazia. O paco-paco revendia aos lugarejos da região os gêneros chegados, pelo rio, de Belém; muitas vezes, trocava-os por peles, ovos, porcos.

Certo dia a travessia a remo do voga tocantin teve problema. Os irmãos assumiram. Assim começou o império. Valdemor desligou-se mais tarde, hoje é fazendeiro. Pedro Iran projetou pessoalmente suas balsas e bar-



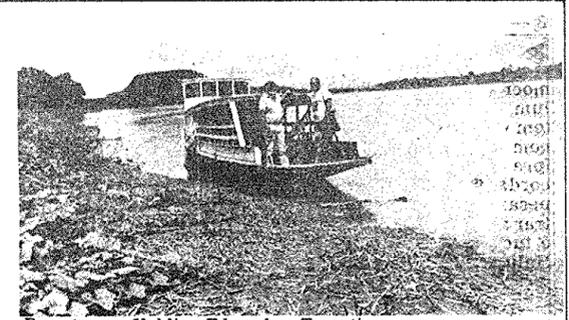
As lavadeiras: presença constante ao longo do rio.



Babaçulândia: a velha casa, bem no traçado da Norte-Sul.



Pereira, o motorista: paradas constantes na estrada.



Reportagem: Valdir e Edward no Tocantins.

Custo: Cz\$ 600 milhões.

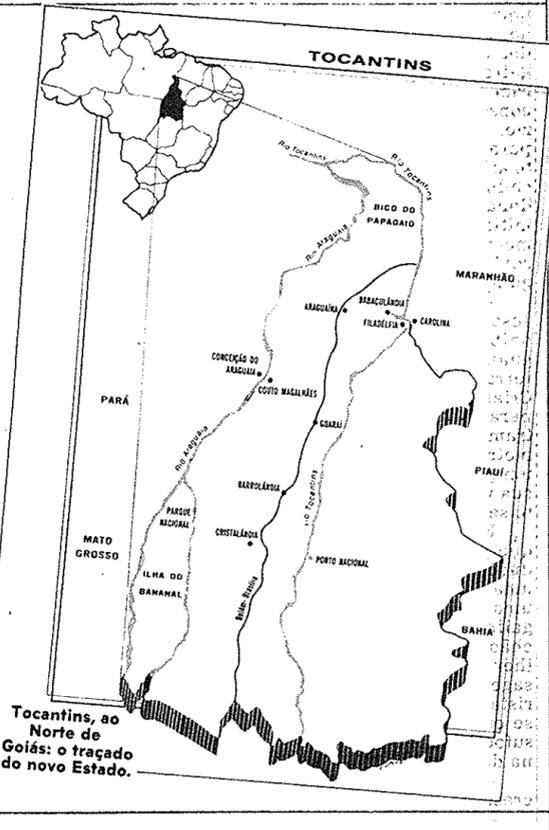
A criação do Estado de Tocantins, que compreende o Norte de Goiás, custará aos cofres públicos Cz\$ 600 milhões. A previsão é do deputado Siqueira Campos, (PDC/GO) — autor da emenda que prevê a implantação do novo estado, caso seja aprovada pelo plenário da Constituinte.

Segundo Siqueira Campos, o novo estado terá amplas condições de auto-sustentação. Ele argumenta que Tocantins, com uma população de 1.100.000 habitantes espalhada em 80 municípios, produz 2,5 milhões de toneladas de grãos e 1 milhão de bois gordos. O rebanho bovino ultrapassa os 6,5 milhões de reses. A região, segundo ele, é também rica em calcário, ouro, bauxita, cassiterita e gesso. Por isso, o deputado acredita que o estado surgirá sem dívidas, pois obterá a repactuação direta do ICM arrecadado, sem ter de repassar cerca de 80% desse montante para Goiás.

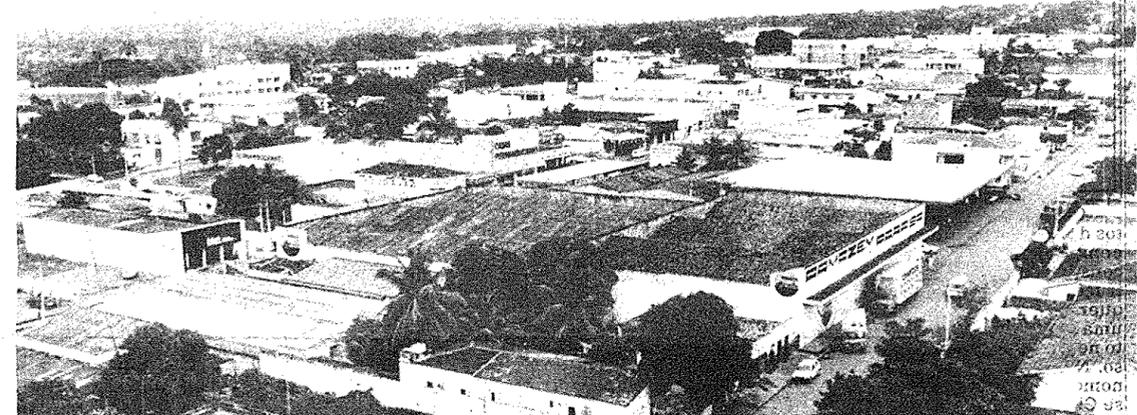
O projeto de Campos já foi vetado duas vezes, em 1985, pelo presidente José Sarney. O deputado disse que o veto foi por "questões políticas". Mas assessores da Se-

plan acreditam que o veto é em virtude de o governo federal ter de vir a arcar com ônus muito grande, como o da instalação de todo um estado num período de recessão. Uma funcionária do Ministério do Interior, órgão responsável pelos programas de infra-estrutura dos estados, afirmou que criar um estado atualmente "é um absurdo". Só para a construção de novas estradas e rodovias, ela comentou que a União teria de repassar muito mais do que os Cz\$ 600 milhões previstos por Siqueira Campos.

Um assessor da Seplan afirmou que até hoje o governo federal mantém Rondônia, criado, segundo ele, sem os devidos estudos e condições de gerar mais divisas próprias. Quanto a Tocantins, cuja estimativa para o número de funcionários necessários chega a 20 mil, o assessor prevê que pode acontecer a mesma situação de Rondônia. Ele lembra que construir um estado novo é ainda mais complexo que o de elevar um território federal a estado. "Serão necessárias muitas obras de estrutura administrativa que fatalmente irão sobrecarregar o Tesouro Nacional."



Tocantins, ao Norte de Goiás: o traçado do novo Estado.



Araguaína: uma cidade querendo ser a capital do novo Estado.

tem a cabeceira goiana em Couto Magalhães. ajuda bem, contudo, a cidade; a arrecadação de ICM traz um bom Fundo de Participação dos Municípios.

Na Belém — Brasília

Como se sai, de forma prática, de Couto Magalhães para a Belém — Brasília — uma estrada de 120 quilômetros? Táxi, não há. Ônibus, os horários são improváveis. A cabina do caminhão Mercedes-Benz, modelo 11-13, de Luiz Miranda da Rocha, dá para o motorista e mais duas pessoas. Luiz está com sua mulher, Maria Dolores. Mais Edward e o repórter são quatro. Mas dá para ajeitar. A ponte Couto Magalhães — Conceição do Araguaia é a boca de entrada e saída para o Sul do Pará. Luiz mesmo vem de Redenção do Pará (onde mora) para Uberlândia, Minas, levando uma mudança. "As estradas para a banda do Pará são melhorzinhas", diz ele. As do Estado do Tocantins (sete-se) estão péssimas. Um fim de estrada asfaltada ameniza as quatro horas de viagem até a cidade de Guaraí, à beira da Belém — Brasília.

Na estação rodoviária de Guaraí há uma confusão a cada embarque. A passagem no ônibus da empresa Transbrasiliana tem o número do assento marcado — mas o assento está ocupado. Muita gente viaja em pé (o motorista diz que uma lei estadual dez permite dez passageiros em pé). A Belém-Brasília é uma rodovia federal: velhinhas e mulheres com criança vão em pé, sem que ninguém se importe. Parada de meia hora, e um restaurante: os passageiros descobrem que os preços cobrados nos quichês são bem maiores do que os marcados nas passagens — mesmo somando o seguro opcional. ("Eles fazem coisas do arco da velha" — diz o motorista.) A Belém-Brasília é uma faixa negra no cerrado, por onde caminhões centopéicos cruzam-se a velocidades nelson-pique-técias.

O momento mágico

A praça principal de Cristalândia tem belas árvores e flores, globos de luz pendentes dos postes como se fossem um cacho (muitos postes) e a fonte luminosa. Noite de sábado. Crianças brincam entre casais de namorados. Uma moça, solitária, lê um livro, sentada em um dos bancos (Elenise, 19 anos, lê Pollyanna). Do centro da fonte luminosa jorram sucessos de outros trempos como Moon River e La Mer, tocados por um pianista que bem pode ser Richard Clayderman. De repente as luzes se apagam. A fonte luminosa, até então dormente, desperta. Os jatos d'água executam sua coreografia luminosa, azul, amarelo, verde-maravilha. Uma orquestra despeja,

pelo equipamento de som embutido, uma música melosamente suave. Os frequentadores da praça estão parados; embevecidos, mas, subitamente as águas se recolhem. As luzes se acendem. As crianças voltam a correr.

O cristal: fazendo a fortuna dos primeiros garimpeiros.

Cristalândia está a 34 quilômetros da Belém-Brasília (foram 210 quilômetros nessa rodovia, para o Sul, desde Guaraí). Durante a II Guerra, nos primeiros anos da década de 40, a cidade fundada por garimpeiros exportou seu cristal — estratégico para a indústria bélica — para os Estados Unidos. Mas com o fim da guerra o interesse diminuiu. Hoje alemães e japoneses compram — para fabricar fibras óticas, por exemplo, tão pouco que mal dá para sustentar uns poucos garimpeiros persistentes. Mas os primeiros garimpeiros enriqueceram. Muitos são hoje donos de fazenda — criadores de gado.

Este município de 23 mil habitantes cria o gado que lugares como Araguaína, engordam. Mas se 40% de suas terras são de cerrado, outro tanto situa-se nos varjões: e daí vem uma grande produção de arroz. Um bom pedaço de Cristalândia, que bate no rio Araguaia, está dentro do Parque Nacional do Araguaia, incluindo a Ilha do Bananal (Edward acariciava a Nikon e a teleobjetiva de 400 milímetros; só não esperava tanta água). Na ilha acontece a saga (ou ofenômeno) dos retiros: no verão, quando não chove no cerrado, os fazendeiros passam todo seu gado para retiros na Ilha do Bananal. Assim nunca lhes falta o alimento.

Em seu gabinete, no Palácio dos Cristais — a sede da prefeitura, com as colunas recobertas por pedras de cristal — o prefeito Manoel Reis Chaves Cortez (PMDB), fala do potencial da área de varjão. O polêmico projeto Rio Formoso, implantado pelo Estado e entregue à iniciativa privada, para a produção de arroz e soja, com sede em Formoso do Araguaia (ao Sul de Cristalândia), está mostrando resultados. E está em vias de implantação o Projeto Javaés, em que o governo dá apenas apoio (infra-estrutura, tecnologia) para a produção de uma área muito maior, que pode ter por sede Cristalândia.

O prefeito (que construiu a fonte luminosa, obra de curto alcance social) é adepto do mutirão: em um dia

de sol comandou a construção da quadra de esportes de uma escola. E candidato a governador do Tocantins? "Depois que terminar o meu mandato, sou candidato de vereador a governador" — diz Cortez. E apresenta estas ponderações, dando o tom do que outros políticos, e mesmo João Abrão Halum, da UDR de Araguaína, acham sobre a instalação do novo Estado:

— O Tocantins pode ser um Estado modelo, sem vícios, sem cabides de emprego. Mas se o primeiro governador for nomeado, aí surge um grande risco: o de que os velhos políticos, da cúpula, criem aqui um novo feudo eleitoral. Já imaginou? Nomeações para Tribunal de Contas, autarquias, fundações, secretarias de Estado...? O Estado deve ser criado agora, mas pode esperar pelo ano que vem, ou por 1989, para eleger seu governador.

O cacique javaés está bravo

Os javaés andam revoltados, mas ninguém a bordo sabia disso quando a camioneta Chevrolet D-20, da prefeitura de Cristalândia, deixou a cidade rumo à Lagoa da Confusão. Na lagoa, ponto turístico do município, ficaram os jogadores de futebol, barulhentos, que viajavam na carroçaria. A viagem seguiu para o Norte, por uma estrada de terra enfeitada pela exuberante fauna da região, até um lugarejo chamado Barreira da Cruz, às margens do rio Javaés. A vista do rio proporcionou recordações ao motorista-guia José Falcão, que conduzia a camioneta: há dois anos um agente do IBDF, Juvirivaldo Miranda, caiu no rio, ferido. As piranhas o devoraram. "Eu mesmo levei os ossos para Goiânia" — diz José.

Esta não é uma época boa para se visitar o Parque Nacional do Araguaia, criado na Ilha do Bananal — formada, por sua vez, pelo rio Araguaia, à Oeste; e por um braço do Araguaia, pelo Javaés e pelo Formosa a Leste. As chuvas tornaram as estradas da ilha intransitáveis. As praias à beira dos rios inchados desapareceram (e os jacarés perderam seu solário). Mas a fauna rica (ameaçada pela devastação da ilha) dá seus ares. A garça, o carcará, o gracioso socó, o grande jaburu — essas aves tão belas — surgem com frequência. Edward, instalado na carroçaria da camioneta, com a câmera engatilhada, lembra um caçador de safári. Se fosse, teria de ter cuidado com o IBDF — mas não muito.

Em Barreira da Cruz, às margens do Javaés — do outro lado do rio está a ilha — há um posto flutuante do IBDF, com dois agentes de defesa florestal. São esses dois, mais outros nove em outro ponto do rio e dentro do Parque Nacional, na ilha. Os onze para fiscalizar 562,312 hectares. O barco a motor do posto flutuante está desativado; o rádio não fala. Os agentes fazem o que podem contra caçadores que encon-

tram na ilha a onça pintada, a sussuará (onça vermelha), o cervo, o lobo guará, anta, veados. Mas não podem quase nada.

O dono do único barco a motor de Barreira da Cruz (e de uma das quatro casas do lugar) está viajando. A balsa que atravessa para a ilha, tarde ou cedo aparece. Leva até 22 toneladas mas, mesmo vazia, não faz nem dez quilômetros por hora. Mas, quem tem pressa se, subindo o Javaés tem-se o espetáculo dos botos? Eles surgem à toa sem aviso, por um momento tão breve que não é fácil flagrá-los. Edward gira o corpo, corre sobre o estrado da balsa, desloca-se num balé acrobático desvantajoso para o caçador (de imagens); a caça não avisa onde, nem quando vai se mostrar. Com 45 minutos de viagem, passando a foz do rio Formoso, a balsa ancora na aldeia dos Javaés.

Índios Javaés: a disposição para brigar pela terra.

Sessenta índios vivem aqui, da lavoura e da pesca. O cacique João Watadiw Javaé está bravo. "Índio não pode pescar para vender e ganhar algum dinheiro, branco vem e pesca." Com a dignidade de chefe, e uma polidez de anfitrião, Watadiw faz um pequeno discurso contra o IBDF, que quer tirá-los do lugar onde estão. Diz que os carajás já ofereceram ajuda.

— Esta terra que nós estamos é nossa. Quem manda é nós. Nós nascemos aqui. Eu disse pra ele (o diretor do parque, há algum tempo): nós não carece briga com vocês, mas se quiser brigar nós briga. Nós não tem medo de vocês. Vocês tem as armas de vocês, pau de fogo, mas nós tem arma nossa mesmo. Budurna, flexa. Nós não quer briga, quer conversar. Mas minha turma tá toda com arma.

O berço dos separatistas

Porto Nacional, desbravada por bandeirantes e garimpeiros de ouro, chamava Porto Imperial quando foi elevada a município, em 1831 (são 130 quilômetros para Leste, saindo de Cristalândia). Considerada "o berço das decisões do Norte do Estado de Goiás", ou seu "centro cultural", a cidade viveu a agitação do comércio fluvial, mas apagou-se junto com ele. É que Porto Nacional está do outro lado do Tocantins.

A Belém-Brasília passa pela margem esquerda do rio. O traçado da ferrovia também. Porto Nacional está na

margem direita. Durante décadas amargou um isolamento imposto por um precário serviço de balsas e a vizinhança de municípios pobres e igualmente inacessíveis. Perdeu 40% de sua gente. Até que em 1979 veio a ponte sobre o Tocantins, e a integração com o resto do Estado foi possível. Agora, Porto Nacional quer ser a capital do Estado do Tocantins e, como Araguaína, ao Norte, e Gurupi, progressivamente de 60 mil habitantes ao Sul, está bem cotada.

(Se o critério para a construção da nova capital for sua localização no centro geográfico do Estado, um lugar bem cogitado é Barrolândia, distrito do município de Miracema do Norte, às margens da Belém-Brasília.)

O médico Euvaldo Tomaz de Souza, prefeito pelo PMDB, defende as virtudes de Porto Nacional para ser a capital, ainda que provisória: terrenos planos, solos resistentes. Muita água potável. "Temos condições de construir uma capital para mais de 20 milhões de habitantes", diz o prefeito, sobre o município onde 60 mil almas vivem de pecuária, arroz, milho, banana. Euvaldo é candidato a governador? "Hoje não sou candidato a nenhum posto, mas estou disponível às necessidades do Estado do Tocantins", responde.

No começo dos anos 40, um oficial da FAB, o brigadeiro Rodrigues, cavalgou por estas bandas fazendo levantamentos para a construção de campos de aviação. Impressionado com o que via, lançou um manifesto, propondo a criação do Território do Tocantins. O prefeito da época, o farmacêutico Oswaldo Ayres da Silva, reagiu: lançou um contra manifesto, pela criação não do Território, mas do Estado do Tocantins. Formou então uma comissão de cidadãos de Porto Nacional para lutar pela causa. Um deles, o juiz Feliciano Machado, dava suas sentenças assim: PN/ET (Porto Nacional/Estado do Tocantins). O que hoje se chama lobby era feito através de um jornal mandado exclusivamente para os congressistas. "Diziam que o Norte de Goiás era caminho de onça" — lembra Izilda Prato Ayres, a viúva de Oswaldo. O farmacêutico morreu em 1983, antes de ver seu sonho realizado.

Cafezinho, senhor?

As três e quinze, todas as tardes, um Bandeirante de linha regional decola do modesto aeroporto de Porto Nacional para Brasília. São duas horas de viagem, com escala em Gurupi. Com vinte minutos de voo depois desta cidade, Edward pede licença ao piloto, abre um pequeno armário a pego a garrafa térmica com café. O comissário Edward vai servindo o cafezinho, passado de mão em mão entre os outros quatro passageiros.