

# Ferrovia rasga a selva, o povo ainda olha assustado

RICARDO KOTSCHO  
Enviado especial à Amazônia

## Linha férrea custará US\$ 1,3 bi

E de Marabá que está saindo o trem da Estrada de Ferro Carajás para São Luís, no Maranhão — ainda em fase de testes, mas já levando carregamentos de manganês, madeira e arroz — que vamos pegar amanhã cedo, um sábado. Enquanto não chega a hora de pegar esse trem, que já está percorrendo mais de 700 quilômetros, ligando o coração da selva amazônica ao litoral, sobra um tempo para voltarmos um pouco o que se passou nessa cidade quase arrasada de nas encostas do rio Itacatuas, em 80, agora se preparando para ser o principal pólo de desenvolvimento econômico do efervescente Sul do Pará.

Na varanda da casa de d. Alano Pena, o bispo de Marabá, um grande cartaz indaga: "Qual o preço do progresso?" Boa pergunta, mas d. Alano está viajando, não pode respondê-la. O prefeito de Marabá, Paulo Bosco, é nomeado, já que se trata de área de segurança nacional, e não poderá jamais falar a verdade. Melhor é falar com o repórter do "Tocantins" — o jornal de Carajás", Gerson Siqueira, 30 anos, que mora na redação, está de cama, doente.

Quando cheguei, imaginava que não tinham nem casas por aqui. Mas eu não tinha muita opção de trabalho, tinha que ir atrás de emprego. Levei quatro dias de ônibus para chegar a Marabá.

Gerson é mineiro, de Governador Valadares, e é um caso típico dessa legião de brasileiros que rodam o País em busca de trabalho, até chegarem a esta última fronteira. Trabalhou em Colatina, no Espírito Santo, onde conheceu sua noiva, a família vive em São Paulo e ele espera juntar algum dinheiro para poder casar e reunir todo mundo no ano que vem.

Magro, andando com dificuldade, ele vem até a redação contar que, apesar de todo o progresso e das promessas de progresso dos grandes projetos, Marabá ainda vive em função do garimpo de Serra Pelada.

Qualquer transtorno lá dentro do garimpo se reflete aqui. Se não tem dinheiro em Serra Pelada, também não se gasta em Marabá.

Marabá deve ter hoje algo em torno de 300 mil habitantes, quatro vezes mais do que em 80, metade da população na área urbana dividida em Marabá Velha, Nova Marabá e Cidade Nova. Modernos bairros planejados que lembram Brasília — em vez de superquadras, a divisão urbana aqui é chamada de "folha" — misturam-se a favelões, casas de família convivem com prostíbulos na mesma rua, a poeira é sufocante o dia todo, não há rede de esgotos, a falta d'água é constante e as edificações que se destacam são as dos quartéis: 52º Batalhão de Infantaria da Selva, 23ª Brigada de Infantaria na Selva e 4º Batalhão da Polícia Militar. Também lembrando um imenso quartel, ergue-se a sede do Getat (Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins, o órgão do Conselho de Segurança Nacional que na prática exerce a intervenção federal na região).

Foi em 1978, um ano após a U.S. Steel ter se retirado da sociedade com a Companhia Vale do Rio Doce na Amazônia Mineração S/A (Amza), que o Conselho de Desenvolvimento Econômico deu sinal verde para que fossem iniciadas as obras secundárias da ferrovia Carajás-São Luís do Maranhão. A licitação envolvia apenas 82 quilômetros, junto à capital maranhense, de um total de 890. Em outubro daquele mesmo ano, o CDE aprovou finalmente o Projeto Ferro Carajás, pois a Vale do Rio Doce passou a confiar na recuperação do mercado de minério de ferro a médio prazo.

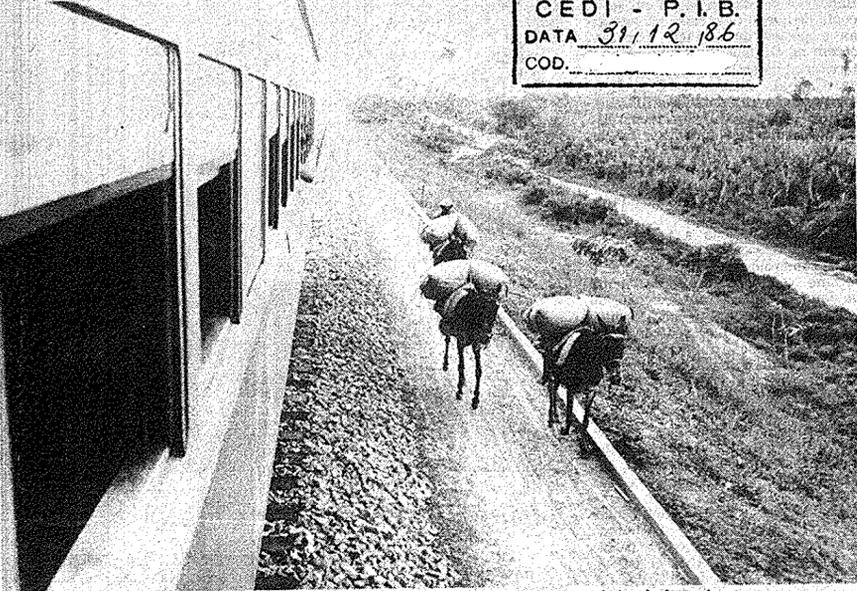
O projeto, naquela época, foi orçado em US\$ 2,8 bilhões, 64% dos quais (US\$ 1,792 bilhão) seriam aplicados na ferrovia, 19% na mina de ferro (US\$ 532 milhões), 9,5% no porto da Ponta da Madeira (US\$ 266 milhões) e 7,5% nas demais obras de infraestrutura (US\$ 210 milhões). As obras foram iniciadas para valer, de forma integrada, em 1981. De lá para cá o orçamento sofreu várias reformulações, tendo o total chegado, ainda no ano passado, a US\$ 3,1 bilhões. Mas a última estimativa, contida num relatório da Superintendência de Implan-

tação do Projeto Carajás (Sucar), da Vale, indica o mesmo dispêndio global de US\$ 2,8 bilhões.

A distribuição é a seguinte: mina — US\$ 435,3 milhões; ferrovia — US\$ 1,353 bilhão; porto — US\$ 179,5 milhões; núcleos urbanos — US\$ 127,9 milhões; e outros (convênios, engenharia, administração, fiscalização e pré- operação) — US\$ 730,5 milhões.

O total de US\$ 2,8 bilhões, entretanto, representa os investimentos diretos, não computando o serviço da dívida contraída para desenvolver o projeto, boa parte no Exterior. Há quem estime o custo final em mais de US\$ 4 bilhões, computando juros etc.

A Vale do Rio Doce garante ter feito todo o esforço para minimizar os gastos ali realizados, tarefa facilitada, no caso da linha férrea, pela reduzida necessidade de obras de arte (pontes, viadutos, túneis etc.). Mas há quem ainda reclame, até hoje, da opção feita pela ferrovia. A outra alternativa, defendida durante anos por entidades de engenheiros, indicava a hidrovia como a melhor forma de transporte do minério de Carajás. (EE)



O velho e o novo transporte da Amazônia: o trem e os jumentos na beira da ferrovia

CEDI - P.I.B.  
DATA 31/12/86  
COD.

barcos, menos movimento. Deusina Gomes da Silva, goiana de Araguaia (a coisa mais difícil é encontrar um marabense em Marabá), quatro filhos, está aqui desde 68, sempre vendendo comida e cachaça na beira do rio.

Aqui não mudou nada. Mas acho que já esteve melhor. A carne ficou muito cara, caiu a freguesia. A ferrovia é uma coisa boa. O pessoal que quer viajar agora pode.

Se a gente puxa conversa, eles falam, só o essencial. São capazes de passar horas calados, só olhando para o rio, acompanhando a reforma do barco Nagib Mutran 3, que transportava castanhas para Belém e agora passa a maior parte do tempo encostado em Marabá. Todo dia parece feriado: uma jovem corta o cabelo da mãe na beira do rio, pais brincam com os filhos, moças passam horas na água, conversando apoiadas numa táboa.

Francisco José do Amarante, 76 anos, carvoeiro, é um dos moradores mais antigos. Em 42, ele chegou a Marabá, vindo do Piauí, e antes de responder à primeira pergunta, quer saber, desconfiado.

Qual é o seu projeto? De que companhia o senhor é?

O carvoeiro já foi lavrador, já trabalhou em castanhal, agora não quer mais sair daqui da velha casa na beira do rio nem se lhe dessem de graça uma casa dessas do BNH da Cidade Nova.

Só quem me tira daqui é o rio quando enche... Para mim, a vida piorou depois que aumentou o movimento, depois de Serra Pelada. Vontade de trabalhar eu tenho, mas não posso, estou doente. Está tendo muita morte por aí, muita briga de posseiro com dono de castanhal, para mim não dá mais.

O jeito é comprar e vender carvão para completar a aposentadoria do funilar que lhe dá Cr\$ 47.500 por mês, depois do último aumento. Crianças peladas, cachorros vadios, homens jogando bilhar, até o "Bolsão de Ouro" da rua Ana Neri — "cedemos e administramos porcentagens na Serra Pelada" — está fechado. Lixo jogado nas ruas, cheiro de esgoto, movimento ininterrupto nos cabarés, televisões ligadas, som de músicas de Roberto Carlos, assim são as tardes em Marabá — a nova Brasília do regime militar.

litros de diesel por viagem e puxarão de 120 a 140 vagões. O ciclo completo de viagem mina-porto de Ponta da Madeira, em São Luís, incluindo os tempos para carga e descarga, durará 52 horas.

O traçado da estrada é caracterizado pela topografia predominantemente plana, exigindo baixo volume de terraplenagem e dispensando a construção de túneis. As obras de arte — 7 pontes e viadutos — não ultrapassam 11,2 do total de 890 quilômetros da ferrovia.

Mesquita, o maquinista, também é de Governador Valadares (pelo jeito, não deve ter ficado ninguém nesta cidade mineira, estão todos no Sul do Pará). Há dois anos ele está fazendo as viagens de teste na nova ferrovia, ajudando a formar novos maquinistas.

Já peguei mais de 20 bois na linha, peguei jumento, até capivara. No começo, o pessoal ficava no alto dos morros esperando o trem passar, nunca tinham visto trem. Era como se fosse um disco voador. Mas agora já estão parando de cortar as cercas e tirar brita, vão acostumando com o trem...

Logo na saída de Marabá atravessamos a ponte de 2.310 metros sobre o rio Tocantins — a maior de toda a ferrovia. Para trás, ficam os operários que fazem os trabalhos de acabamento na linha, como Matias dos Santos, maranhense de Balsas, 32 anos, cinco filhos, sergente, que pega no serviço às seis da manhã e larga às seis da tarde.

Aqui eu ganho salário mínimo, igual lá em Balsas. Mas dá para fazer mais hora extra.

Há três meses, Matias não vai ver a família em Balsas porque não pode pagar a passagem. Todo o dinheiro que ganha manda para lá.

A gente é pobre, precisa ter coragem para enfrentar as dificuldades do mundo. O pior nesse serviço é o que tem de ataque de marimbondo... Eu já estou cumprindo aviso prévio, vou embora logo. Se arrumar emprego em Balsas, não saio mais de lá.

No pique das obras da ferrovia, em 81, chegaram a trabalhar aqui cerca de 20 mil homens. Atualmente, o contingente é de 4.700 homens, que deverá ser desmobilizado aos poucos, à medida em que as obras vão sendo concluídas.

O trem começa a correr, os operários mais dia menos dia vão embora, mas permanece o conflito das terras à margem da ferrovia. Nada menos de 14 aldeias indígenas (Cateté, Mãe Maria, Parakanã, Sororó, Caru, Pindaré, Alto Turiaçu, Guajá, Araribóias, Angico Torto, Canudal, Governador, Krikati e Api-najá), ocupando 22.560 quilômetros quadrados, com uma população de 4.535 habitantes, estão na área de influência do Projeto Ferro Carajás.

A aldeia que fica mais próxima da ferrovia é a de Mãe Maria, dos índios gaviões, entre os quilômetros 715 e 697, ainda em Marabá. Assediados permanentemente pelas novas frentes agrícolas do Sul do Pará, os gaviões, que pertencem ao grupo dos índios caiapós, estão sempre em pé de guerra contra os brancos — e a ferrovia apenas fez agravar a situação, na medida em que abriu novos acessos com as suas estradas de serviço.

Poucos dias antes da nossa passagem por lá, os gaviões, tendo à frente o capitão Krokrenhum, ameaçaram interditar a ferrovia, insatisfeitos com o cumprimento dos acordos

firmados com a CVRD (do financiamento pelo Banco Mundial para o projeto, 3,6 milhões de dólares devem ser destinados aos índios, a título de indenização, para o desenvolvimento de projetos agrícolas e outras benfeitorias na aldeia).

A questão fora momentaneamente contornada, mas quando passamos por lá, na área próxima ao rio Jacundá, centenas de posseiros — há cerca de 400 famílias no lugar — saíram da mata ao ver o trem parado. Eles tinham uma reunião marcada para aquele sábado com representantes dos índios, da Funai e da CVRD para procurar uma trégua neste conflito que promete se agravar.

Delmírio Arcanjo, maranhense, seis filhos, é o líder dos posseiros. Relata: — Faz três anos que nós estamos em luta por essas terras. Os índios querem tudo para eles, mas a área dele fica a 12 quilômetros daqui. Tem um tal de Ferreira, da Funai, que incentiva os índios contra a comunidade cristã. Já era para a gente ter plantado, mas os índios não deixaram, pegaram nossas espingardas, nossas ferramentas.

Adalberto Alves de Souza, 22 anos, três filhos, foi um dos primeiros a chegar à área, veio do Ceará.

A gente nunca tem sossego em lugar nenhum. Nós só queremos um pedaço de terra, não estamos pedindo dinheiro, nem ajuda. Não queremos briga com ninguém.

Os posseiros mostram um documento do Interpa (Instituto de Terras do Pará), de 5 de outubro deste ano, assegurando que as terras que ocupam estão fora da reserva indígena de Mãe Maria. A Funai desmente, assegura que as terras são dos índios. Mas José Cláudio Barra, chefe de gabinete do Interpa, que assina o documento, afirma que "a área está sob jurisdição do Getat, não temos condições de dar solução ao problema". Delmírio garante: — Se a comunidade indígena tem direito, a comunidade cristã também tem. Daqui nós não saio. Nós só sabe trabalhar na roça. Esta área aqui é do Estado, da Nação. A Nação somos nós. A gente quer trabalhar. Se derramarem a gente daqui, a gente volta. Se não houver lei, vai haver morte.

que vai ser de primeira. Só vamos usar comunicação por microondas, tudo ligado à central em São Luís.

Atravessamos o Campo de Perezes, região onde o trabalho de terraplenagem — as primeiras picadas foram abertas em 78 — encontrou maiores dificuldades, como lembra o gerente de transportes da CVRD.

Essa é uma região de endemias, dá muita malária. "Morreu muita gente aqui. Quantos? Eu não sei dizer. Mas, de um ano para cá, só tivemos um caso de malária.

A poeira invade nosso vagão na altura do quilômetro 580. Não dá para ficar. E pó de brita, explica o maquinista Mesquita, na cabine onde não entra poeira e é preciso estar atento, apitando sempre, porque ainda tem muita gente trabalhando na linha, fora os bois.

O trem não sai da linha para pegar o boi. O boi é que pega o trem na linha...

No caminho todo, até aqui, quase metade da viagem, não se vê uma plantação. É só desmatamento, gado. Cai uma chuva forte, rápida, quando entramos no Vale do Pindaré, depois de cruzar a Belém-Brasília, chegamos ao domínio dos grandes projetos agropecuários da Varig, da Cacique, da Verona, da Rodominas (a empreiteira), uma delas, que construiu a ferrovia). O jornalista Edison Martins, veterano conhecedor da vida desta região, que acompanha a equipe do "Globo Reporters", conclui: — Estamos assistindo à internacionalização definitiva da Amazônia.

frete mais barato para o arroz, uma vantagem

No quilômetro 264, guarda-chuva na mão, sozinho num deserto que anuncia a chegada ao povoado de Alto Alegre, município de Santa Luzia, padre André Engel, 59 anos, catarinense, está à nossa espera. O padre veio para cá em março de 77, a pedido do núncio apostólico, e vai logo falando dos benefícios que o trem trouxe para este lugar que começou a ser habitado no começo dos anos 60.

O trem já transportou 2.600 toneladas de arroz produzido em Alto Alegre. Antes, o pessoal pagava Cr\$ 2 mil por sacco para levar o arroz até Santa Inês (a chamada capital do Vale do Pindaré). Agora, de trem, sai Cr\$ 600 o sacco até São Luiz.

Guiados pelo padre, vamos ver o que mudou na vida deste povoado, terra de posseiros humildes, que agora estão com medo dos grileiros, porque a área se valorizou com a chegada do trem. Só cinco ou seis deles têm título da terra, sítios de 30 a 40 hectares em que, além do arroz, plantam um pouco de tudo para viver.

O principal meio de transporte aqui ainda é o jegue e o carro de boi (a equipe da "Globo" chegou a alugar um para transportar seu equipamento). Gente sentada na varanda das casas de taipa, porcos passeando pela rua, um velho tecendo sua rede de pesca. José Viana Oliveira, 74 anos, piauiense, há 20 anos em Alto Alegre vivia da lavoura de arroz e agora tece redes para pegar surubim, lírio, calambanjo, peixes bonos de comer que pega no rio Pindaré. O que pensa ele do trem?

Para nós, os pobres, o trem ainda não melhorou nada. Mas poderá mais tarde melhorar.

Há três anos, Rosa, a mulher de José, morreu por falta de transporte para levá-la ao médico em Santa Inês. Francisca, uma das oito filhas de José e Rosa, também já com quatro filhos, lembra: — Andamos com ela por aí, morreu no caminho. Tão dizendo que o trem vai carregar gente. Mas que eu saiba ninguém usou o trem ainda.

Padre André ouviu o que o povo diz, comenta: — Se houver por parte do governo apoio em educação, saúde, desenvolvimento agrícola, vejo boas perspectivas. Mas se ficar só no trem de carga, não sei... Precisaria haver um trabalho integrado.

Por enquanto, quem deu ajuda a Alto Alegre, segundo padre André, foi o Adveniat, uma organização religiosa da Alemanha Federal, que permitiu a construção do centro comunitário erguido em regime de mutirão. O arquiteto e mestre de obras foi o padre mesmo. Nesta tarde de sábado, um grupo de meninas ensaiava cantos em homenagem a São Fran-

cisco de Assis, padroeiro da ecologia e do povoado. Enquanto eles ensaiavam, o menino Sebastião Pereira dos Santos, 14 anos, vendia peixe a Cr\$ 1 mil o quilo.

Meu pai trabalha na lavoura, mas eu não gosto muito. Prefiro estudar.

Outro vendedor de peixe, Raimundo Nonato de Souza, 54 anos, há 20 em Alto Alegre, "sempre na pesca", conta que quando a época está boa dá para tirar Cr\$ 70 mil por mês.

Tem mês que não dá nem Cr\$ 20 mil. A gente vê porque é o jeito. Mas aqui ninguém passa fome, os amigos socorre, um caldinho de piaba sempre tem. A gente só tem medo de doença, porque aí não há dinheiro que chegue. O trem? Só melhorou a vida para os altos comerciantes. O frete está mais barato, mas o arroz, que antes custava Cr\$ 300 o quilo, agora está custando Cr\$ 500.

Raimundo Costa Magalhães, delegado sindical de Alto Alegre, explica que o trem só leva de 500 sacos para cima e o jeito é os lavradores se organizarem em cooperativa. Mas, para que o trem realmente ajude a região, diz ele, o governo precisaria construir estradas que permitam o escoamento da produção até a ferrovia. O padre concorda: — Por enquanto, a vida só melhorou para os grandes.

Em Alto Alegre não há correio, telefone, banco, só um precário posto de saúde. A noite vem chegando, é hora da missa, padre André se despede, o trem apita e segue para São Luís, passando pela Lagoa do Lírio, sapos coaçando, e me ocorre, esta imagem de sonho — uma ferrovia ultramoderna do século 21 cortando lugares onde vigoram estruturas sociais do século 18.

## Num só dia, polícia encontra 14 ossadas

A violência lembra a Baixada Fluminense e raros são os dias em que a polícia não encontra corpos boiando nos rios ou jogados na beira das estradas e das ferrovias. Este ano, a Polícia Federal já chegou a encontrar 14 ossadas humanas num só dia. Os castanheiros — antes do progresso, principal fonte de renda de Marabá — foram dizimados. Migrantes de Goiás e Maranhão continuam chegando, invadindo terras. As madeiras proliferam, avançando nas derrubadas.

O desastre ecológico está cada vez mais próximo. A comida vem de fora, os preços são os mais caros do País. Uma cerveja aqui custa Cr\$ 3 mil, o prato mais barato no restaurante não fica em menos de Cr\$ 4.500.

O repórter Gerson ganha um salário de Cr\$ 300 mil para fazer o jornal, que é impresso em Belém, e tem uma tiragem de oito mil exemplares. Garimpo e violência são os assuntos predominantes. A política é dominada pelo deputado federal Sebastião Rodrigues de Moura, o "major Curicó", que faz dobradina com o estadual Haroldo Bezerra, ambos do PDS, responsáveis pela criação do prefeito nomeado. O PMDB, que é majoritário no Pará, tem muitas dificuldades para atuar nesta área de segurança nacional.

Na Marabá Velha, só o trânsito mais intenso e a proliferação de agências bancárias são sinais de mudança. No porto Tibiriça, antigo agoradouro de embarcações no rio Itacatuas, a duas quadras do centro comercial, a vidinha é a mesma de antigamente, só que agora há menos

## Trem de minério fará uma viagem de 52 horas

Quer dizer, esta é a Marabá velha. Nos trilhos da Estrada de Ferro Carajás começa a correr o país novo plantado na selva, que está ficando pronto. Pontualmente às sete da manhã de sábado, lá está Geraldo Nunes Mesquita, o maquinista da locomotiva 204 de 2.700 HP construída na Espanha sob licença da General Motors em 78, que vai nos levar a São Luís.

Além da locomotiva, a composição só tem um vagão de passageiros, capaz de fazer o trajeto Marabá-São Luís em apenas oito horas, correndo a velocidades entre 70 e 100 quilômetros por hora numa bitola larga de 1,60 metro que consumiu 2.152.360 dormentes, 2,4 milhões de brita e 158 mil toneladas de trilhos.

A frota total, para o transporte de 35 milhões de toneladas por ano será de 82 locomotivas e 2.876 vagões. Cada composição terá três locomotivas, que consumirão cada uma 4.500

## "A grande questão é de aprender a governar-se"

O trem toca o apito, lá vamos nós. O engenheiro Murilo Serpa, gerente do departamento de transportes da CVRD em São Luís, que nos acompanha na viagem, concorda que a situação fundiária é grave, mas a ferrovia não é responsável nem por este conflito entre índios e posseiros, nem pelo desmatamento. Esses problemas, diz ele, já existiam antes da abertura da ferrovia.

Um filhote de beija flor bate no vidro da cabine da locomotiva e cai morto, vítima dos novos tempos, enquanto um funcionário da ferrovia mergulha no passado, lendo "Economia", de Samuel Smiles, editado em Londres, em 1835. A epígrafe é de Goethe: "A grande questão é de aprender a governar-se"

Talvez o festejado pensador alemão repetisse o mesmo se estivesse fazendo esta viagem, assistindo à chegada do progresso na Amazônia dos anos 80.

Quase não se avista mais mata original. E só mata secundária, como indicam as palmeiras de babaçu e imbauba, na divisa dos Estados do Pará e do Maranhão, na região chamada de pré-Amazônia, onde se espalham os latifúndios, palco de lutas entre grileiros e posseiros, terra conquistada a bala, mata queimada para virar pasto.

A paisagem agora é de capoeiras e cerrado quando nos aproximamos da estação de Piquá, próximo a Acaulândia, região produtora de milho que deverá se transformar no futuro num parque industrial. O engenheiro Serpa nos conta que a CVRD está tentando atrair os guseiros para a área. A Petrobrás já tem lá uma base de distribuição de derivados de petróleo.

Quando o trem pára, dá para ouvir ainda alguns passarinhos cantando, mas a viagem, como não poderia deixar de ser, é de uma monotonia absoluta, só quebrada quando as pedras ainda não bem assentadas na linha batem no vagão. Diz Serpa: — Apesar de estarmos andando a 80 por hora, a linha ainda não está pronta. Faltam os serviços de socorria da brita, de alívio de tensões dos trilhos. Depois vem a sinalização,

## Fim da viagem, surge o clarão da fabrika Alumar

Uma nuvem de besouros invade o trem, o jeito é apagar a luz do vagão e só notamos que São Luís se aproxima pelo clarão do complexo industrial de alumínio da Alumar. Durante uns 10 minutos, o trem circunda este parque industrial — uma associação da Alcoa, Shell e Camargo Corrêa — que produzirá 100 mil toneladas de alumínio por ano com a energia de Tucuruí.

Fim da viagem. No escritório da CVRD, em São Luís, os engenheiros Newton Bastos, Roberto Guimarães e Fábio Lage, que comandam as obras da ferrovia e do porto, lembram as dificuldades do início, a terraplenagem em áreas pantanosas, os problemas de acesso, a malária que obrigava a uma constante substituição das equipes, a mudança de costumes na região à medida em que a ferrovia avançava. Fábio Lage, coordenador de Obras da CVRD em São Luís, recorda: — Partimos do zero em matéria de logística. Precisamos levar energia, abrir estradas. Em muitos lugares, nunca tinham visto carros. Quando fizemos a terraplenagem da ferrovia, apareceram até linhas de ônibus... Depois, foi uma guerra pra gente colocar as dormentes, os trilhos... Muitos venderam os barcos para comprar carros...

Roberto Guimarães, o engenheiro chefe das obras do Porto de Ponta da Madeira nos acompanha para mostrar o que já foi feito. E um porto de águas profundas, que poderá receber navios de até 280 mil toneladas sem nenhuma dragagem. Mas Ponta da Madeira só deverá entrar em operação no final do próximo ano. Até lá, as exportações de manganês e minério de ferro serão feitas pelo porto comercial de Itaqui, que fica ao lado, mas só permite receber navios de até 50 mil toneladas.

O pátio de 32 metros de altura erguido sobre as águas de 23 metros de profundidade na Ponta da Madeira é o ponto de chegada desta viagem pelo futuro da Amazônia, que a partir de fevereiro será feita todos os dias, trazendo o minério da Serra dos Carajás, com a ajuda da energia de Tucuruí. As portas estão abertas. O que acontecerá depois já é outra história, cujo desfecho dependerá da nossa capacidade, num regime livre e democrático, de utilizar as riquezas da Amazônia em benefício do povo brasileiro e não de grupos econômicos nacionais e estrangeiros. Uma coisa parece certa: o futuro da Amazônia dependerá do futuro do Brasil. E vice-versa. Basta não fazer nesse novo país o que foi feito no velho. Ainda é tempo.