

Geisel inaugura hoje a Cuiabá-Santarém

Das Correspondentes

O presidente Geisel inaugura hoje, na serra do Cachimbo, divisa de Mato Grosso e Pará, a rodovia Cuiabá-Santarém, com 1.777 quilômetros, inteiramente construída pelos 8 e 9 Batalhões de Engenharia e Construção do Exército, em seis anos, ao custo de 700 milhões de cruzeiros. Trata-se de uma estrada de 1ª classe que, embora revestida apenas de cascalho, tem condições de infraestrutura para posterior asfaltamento.

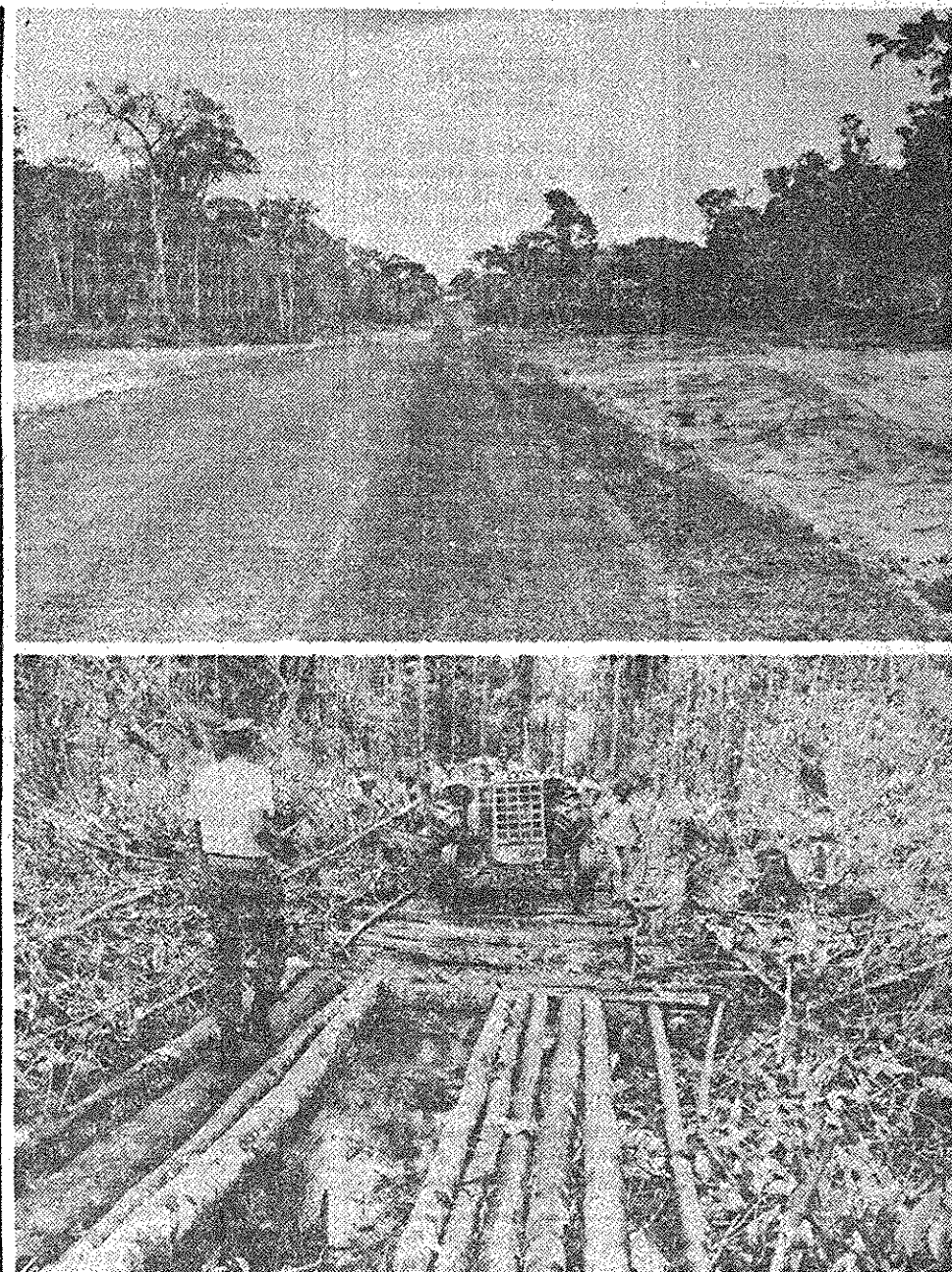
Este segmento da BR 163 (que no total vai de Santa Catarina à fronteira com Suriname) atravessa regiões variadas, de cerrados leves e densas florestas, de solo cultivável por vezes e rico em minérios ou apropriados a pastagens em outros trechos. Cerca de 30 mil pessoas já moram ao longo de seu percurso, cuja ocupação tem características diferentes no Pará (famílias de colonos), em Mato Grosso (grandes projetos agropecuários).

Com metade de sua extensão em cada Estado, a Cuiabá-Santarém superpõe-se à Transamazônica num trecho de 350 quilômetros, no sentido Itaituba-Altamira. Uma de suas principais finalidades é abrir as portas para exportação dos produtos do Centro-Oeste pelo porto paraense, no rio Amazonas. Todavia, durante sua construção e utilização parcial, novas expectativas foram criadas, principalmente em Santarém sobre a breca que o ônus de um progresso que ainda não chegou.

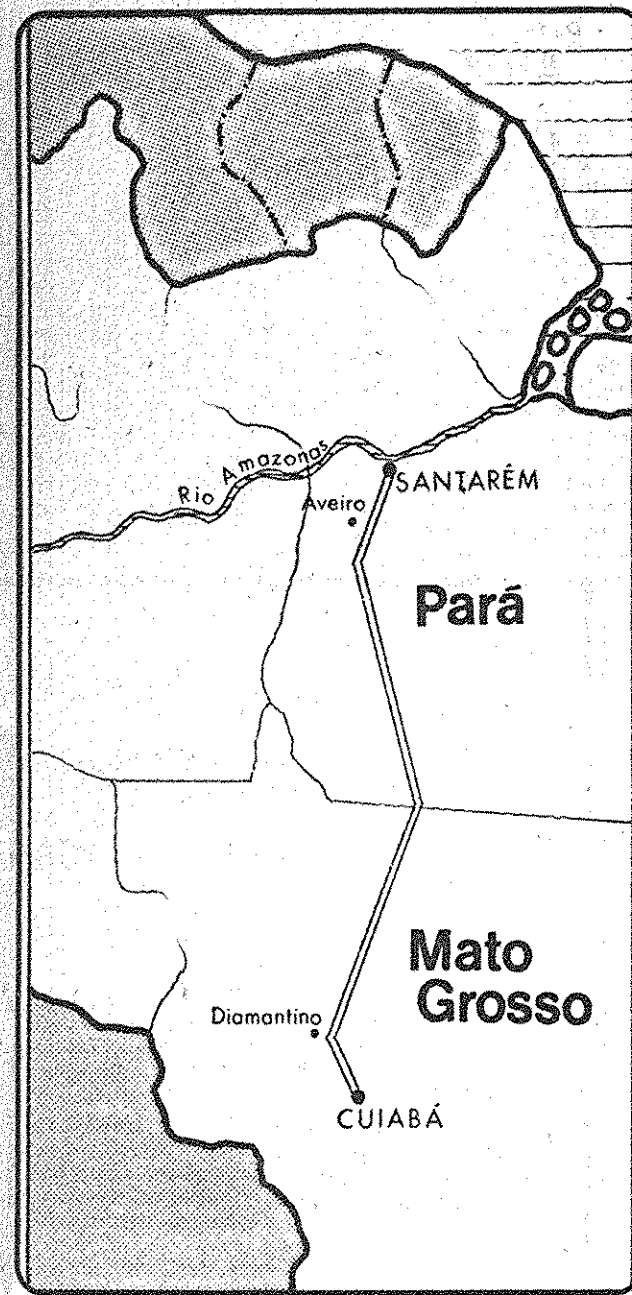
Com a entrega da Cuiabá-Santarém, o governo federal totaliza 15 mil quilômetros de rodovias construídas na Amazônia e ainda faltam duas estradas para completar o programa de 18 estabelecido em 1971: a Perimeteral Norte e a Manaus-Caracará. Com um custo por quilômetro de 330 mil cruzeiros contra os 394 mil da Transamazônica, a obra demonstra que a construção dos BECs fica mais barata, em compensação, as firmas particulares mostraram maior rapidez.

Mesmo incompleta, a Cuiabá-Santarém seria cidade foco de tensões sociais em consequência de irregularidades praticadas por companhias que venderam terras hoje disputadas por diferentes proprietários. Nos conflitos envolvendo-se igualmente os índios, que tiveram suas áreas invadidas por posseiros.

Na sua inauguração, a estrada contém a reflexão sobre os erros praticados na Transamazônica sobre a filosofia de transporte na região.



Das picadas abertas pelas turmas de topografia à pista de cascalho, seis anos de luta contra a selva e as chuvas



Uma epopéia de 2239 dias na selva

Construir estradas não era nenhuma novidade para os homens dos 8 e 9 Batalhões de Engenharia e Construção do Exército. Desafio era a selva, em nada peculiar a o interior de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, onde até então eles haviam acumulado experiência. Passaram-se 2.239 dias desde o começo dos trabalhos, numa tarde chuvosa do dia 3 de setembro de 1970, quando as diligências ficaram simbolicamente marcadas pelo trator que não funcionou na hora de derrubar a primeira árvore.

Talvez nenhum daqueles homens pensasse em passar tanto tempo na Amazônia — os planos indicavam o ano de 73 para inauguração da estrada — como o próprio tenente-coronel Alberto de Leo, comandante do recém-criado 8º Batalhão de Engenharia e Construção, que afirmou convicto: "Em dois meses conseguiremos atingir nossos 850 quilômetros. E vamos encontrar o 9º BEC em dois anos".

Mas o 8º BEC tinha pela frente o trecho mais difícil, que penetraria diretamente na selva aproveitando apenas 30 quilômetros de uma estrada de terra entre Santarém e Jaboti. O 9º BEC, que atacava a rodovia pelo outro extremo, ganharia 163 quilômetros da Cuiabá-Porto Velho e um pequeno trecho da MT-114.

Os dois batalhões começaram o trabalho ao mesmo tempo com efetivos mais ou menos iguais e com condições de terreno e os métodos de trabalho produziram resultados diferentes. Quando começou o ano de 1972, ainda havia esperança de concluir a estrada em 73 e que haviam chegado novos equipamentos para substituir os antigos, levados do Sul em aviões da FAB.

"Agora — afirmava o comandante do 9º BEC em janeiro de 72 — trabalhando horas por dia, creio que há possibilidade de terminar o meu trecho dentro de um ano e meio". Mas se a terraplenagem podia ser atacada de imediato no lado de Cuiabá, na base de Cachimbo as coisas se passavam de forma diferente.

O único ponto de apoio era um campo de pouso da FAB onde desceram os helicópteros e helicópteros e pessoal e material das turmas de topografia e desmatamento. Com 30 homens, entre civis e militares, mas ainda sem máquinas pesadas para seguir o rastro dos topógrafos, a única forma de enviar mantimentos era uma carreta puxada por um trator. Quando não atrolava nas baixadas, a carreta seguia com dificuldade pela picada recém-aberta; muitas vezes os passageiros tinham de descer e descerregi-la, empurrando a cortina de árvores machucadas. Vencer seis horas de viagem para percorrer apenas 50 quilômetros e que chegarem levaram mais de seis horas. Quem voltou não pode tentar vencer o percurso de 220 quilômetros no dia seguinte: a chuva deixava a estrada completamente intratável. E a chuva na região não é nenhuma surpresa, durante metade do ano quase todo o serviço tem de ser paralisado e mesmo nas estradas já inauguradas o tráfego é suspenso ou limitado a certos tipos de veículos. Os próprios trabalhos da Cuiabá-Santarém, somente iniciados no dia 3 de setembro de 1970, só seriam efetivamente concluídos meses depois, em consequência das chuvas.

Esses períodos de paralisação, entretanto, até traziam certos benefícios para os batalhões militares. Quando os trabalhos com-

eram, muita gente procurou o comandante do 8º BEC em Santarém, pedindo emprego. Mas não havia possibilidade de aproveitar tantos homens no desmatamento, pois não havia mão-de-obra qualificada. Tratoristas ou mecânicos eram convocados no Sul.

Nos primeiros dias de janeiro de 72, o sargento Cláudio Villas Boas, comandando uma expedição de 26 índios, com a missão de pacificar os krancherões, encontrou o comandante do 8º BEC em Santarém, pedindo emprego. Mas não havia possibilidade de aproveitar tantos homens no desmatamento, pois não havia mão-de-obra qualificada. Tratoristas ou mecânicos eram convocados no Sul.

Em agosto de 72, dois bancrios de Brasília utilizaram pela primeira vez um trecho da Cuiabá-Santarém em um automóvel. Nessa ocasião, apenas caminhões se aventuravam a tal viagem, utilizando a Transamazônica e atingindo Santarém pela BR 163. Para ser uma ideia da aventura que isso representava, basta lembrar que os quase 50 veículos que participaram da solidamente de interligação com a Transamazônica conseguiram vencer as serras e os terrenos escorregadios.

Muitos desistiram e os que chegaram levaram mais de seis horas. Quem voltou não pode tentar vencer o percurso de 220 quilômetros no dia seguinte: a chuva deixava a estrada completamente intratável. E a chuva na região não é nenhuma surpresa, durante metade do ano quase todo o serviço tem de ser paralisado e mesmo nas estradas já inauguradas o tráfego é suspenso ou limitado a certos tipos de veículos. Os próprios trabalhos da Cuiabá-Santarém, somente iniciados no dia 3 de setembro de 1970, só seriam efetivamente concluídos meses depois, em consequência das chuvas.

Esses períodos de paralisação, entretanto, até traziam certos benefícios para os batalhões militares. Quando os trabalhos com-

eram, muita gente procurou o comandante do 8º BEC em Santarém, pedindo emprego. Mas não havia possibilidade de aproveitar tantos homens no desmatamento, pois não havia mão-de-obra qualificada. Tratoristas ou mecânicos eram convocados no Sul.

Nos primeiros dias de janeiro de 72, o sargento Cláudio Villas Boas, comandando uma expedição de 26 índios, com a missão de pacificar os krancherões, encontrou o comandante do 8º BEC em Santarém, pedindo emprego. Mas não havia possibilidade de aproveitar tantos homens no desmatamento, pois não havia mão-de-obra qualificada. Tratoristas ou mecânicos eram convocados no Sul.

Em agosto de 72, dois bancrios de Brasília utilizaram pela primeira vez um trecho da Cuiabá-Santarém em um automóvel. Nessa ocasião, apenas caminhões se aventuravam a tal viagem, utilizando a Transamazônica e atingindo Santarém pela BR 163. Para ser uma ideia da aventura que isso representava, basta lembrar que os quase 50 veículos que participaram da solidamente de interligação com a Transamazônica conseguiram vencer as serras e os terrenos escorregadios.

Muitos desistiram e os que chegaram levaram mais de seis horas. Quem voltou não pode tentar vencer o percurso de 220 quilômetros no dia seguinte: a chuva deixava a estrada completamente intratável. E a chuva na região não é nenhuma surpresa, durante metade do ano quase todo o serviço tem de ser paralisado e mesmo nas estradas já inauguradas o tráfego é suspenso ou limitado a certos tipos de veículos. Os próprios trabalhos da Cuiabá-Santarém, somente iniciados no dia 3 de setembro de 1970, só seriam efetivamente concluídos meses depois, em consequência das chuvas.

Esses períodos de paralisação, entretanto, até traziam certos benefícios para os batalhões militares. Quando os trabalhos com-

eram, muita gente procurou o comandante do 8º BEC em Santarém, pedindo emprego. Mas não havia possibilidade de aproveitar tantos homens no desmatamento, pois não havia mão-de-obra qualificada. Tratoristas ou mecânicos eram convocados no Sul.

Nos primeiros dias de janeiro de 72, o sargento Cláudio Villas Boas, comandando uma expedição de 26 índios, com a missão de pacificar os krancherões, encontrou o comandante do 8º BEC em Santarém, pedindo emprego. Mas não havia possibilidade de aproveitar tantos homens no desmatamento, pois não havia mão-de-obra qualificada. Tratoristas ou mecânicos eram convocados no Sul.

Em agosto de 72, dois bancrios de Brasília utilizaram pela primeira vez um trecho da Cuiabá-Santarém em um automóvel. Nessa ocasião, apenas caminhões se aventuravam a tal viagem, utilizando a Transamazônica e atingindo Santarém pela BR 163. Para ser uma ideia da aventura que isso representava, basta lembrar que os quase 50 veículos que participaram da solidamente de interligação com a Transamazônica conseguiram vencer as serras e os terrenos escorregadios.

Muitos desistiram e os que chegaram levaram mais de seis horas. Quem voltou não pode tentar vencer o percurso de 220 quilômetros no dia seguinte: a chuva deixava a estrada completamente intratável. E a chuva na região não é nenhuma surpresa, durante metade do ano quase todo o serviço tem de ser paralisado e mesmo nas estradas já inauguradas o tráfego é suspenso ou limitado a certos tipos de veículos. Os próprios trabalhos da Cuiabá-Santarém, somente iniciados no dia 3 de setembro de 1970, só seriam efetivamente concluídos meses depois, em consequência das chuvas.

Esses períodos de paralisação, entretanto, até traziam certos benefícios para os batalhões militares. Quando os trabalhos com-

Resta definir um tipo de ocupação para a Amazônia

LÚCIO FLAVIO PINTO Correspondente em BELÉM

Com a inauguração da Cuiabá-Santarém, o governo federal já construiu 15 mil quilômetros de rodovias na Amazônia, mas ainda faltam duas estradas para completar o programa de 18 rodovias estabelecido em 1971 para a Amazônia e Perimeteral Norte e a Manaus-Caracará. Apesar de a Santarém-Cuiabá ser um velho sonho com 132 anos de existência, sua abertura solene ao tráfego não conseguiu motivar a população de Santarém, a quarta maior cidade da Amazônia, nem reeditou o clima emocional criado pelo governo Médici para a inauguração do primeiro trecho da Transamazônica, há quatro anos.

A Cuiabá-Santarém começou a ser construída só um pouco depois da Transamazônica, em julho de 1971, após uma tentativa mal sucedida feita durante a estação chuvosa de 1970. Dois batalhões de Engenharia do Exército, o 8º e o 9º, partindo de Santarém e Cuiabá, consumiram 63 meses e seguiram as estatísticas oficiais, 700 milhões de cruzeiros para concluir a estrada, de dimensões calculadas imprecisamente entre 1.320 quilômetros, no Perimeteral Norte, a 1.777 ou 1.747 quilômetros, atualmente.

Teoricamente cada quilômetro da Cuiabá-Santarém custou menos (330 mil cruzeiros) do que na Transamazônica (394 ou 410 mil cruzeiros), mesmo a preços históricos, apesar de ser uma rodovia de primeira categoria (a Transamazônica é de terceira). Mas, se essa relação demonstraria os menores custos de construção dos BECs, reafirmaria também a tese de que as construtoras particulares são mais rápidas.

As unim-se às frentes de construção do Exército, as duas estradas que se juntam mostram distâncias de 20 mil a 30 mil metros. Do lado de Mato Grosso, a BR-163 tem sido uma via de penetração para grandes projetos agropecuários e de colonização, que no momento parecem considerar mais importante a ligação com o Centro-Sul do País do que com um porto amazônico de saída para o Oceano Atlântico, a quase 800 quilômetros de distância. Nesse trecho, há pelo menos 25 fazendas com áreas de 20 mil a mais de um milhão de hectares e 10 núcleos de colonização, predominando uma frente econômica empreendida comandada por grupos particulares.

O trecho de Santarém até o entroncamento com a Transamazônica acabou sendo mais influenciado pelo tipo de colonização dirigida, comandada pelo INCRA: pequenos proprietários conseguiram instalar alguns lotes em áreas que não foram absorvidas pela Floresta Nacional de Tapajós (500 mil hectares), criada em 1973, quando a ocupação da região já estava em curso.

Entre a Transamazônica e a Serra do Cachimbo, nos limites entre Pará e Mato Grosso, o trecho mais recentemente liberado, a ocupação ainda é menos intensa. Mas, justamente porque o acesso a essa parte esteve bloqueado, o INCRA promete discriminar uma área de um milhão

de hectares e vendê-la em lotes de três mil hectares para a formação de médias e grandes propriedades.

Atravessando uma região de terras férteis, muitos minérios e floresta rica, a Cuiabá-Santarém já era importante mesmo antes de ter sido concluída, sua necessidade era sentida desde 1844, quando foi apresentado o primeiro projeto para construção de uma ferrovia que escoasse a produção da região central brasileira e sul-americana para Santarém e o Atlântico.

Nesse momento, a estrada era vista como um ponto de ligação entre um porto exportador e outro importador, não exatamente como uma forma de colonização das terras atravessadas. Ao ser iniciada, contudo, ela visava à ocupação das terras férteis do Norte de Mato Grosso e do Sul do Pará e não tanto à exportação. A demonstração na sua conclusão solidificou essa função de penetração ao interior, reforçando também algumas distorções provocadas pela falta de controle oficial.

Não foi preciso, assim, que a estrada estivesse concluída para que começasse a sua ocupação, como ocorreu com a Transamazônica, exemplo típico de como as estradas construídas na Amazônia não tinham uma função econômica pré-estabelecida ou uma estabilidade previamente definida a motiva-las.

Praticamente, 800 quilômetros da estrada em território matogrossense, sobretudo ao atravessar o município de Ariguanã, não apenas têm dados como já são focos de tensão social. Graças às irregularidades praticadas em 1973 pelo Companhia de Desenvolvimento de Mato Grosso — Codemat — na venda de terras devolutas do Estado, uma área de dois milhões de hectares, de definição fundiária incerta, está sendo intensamente disputada por diversos grupos que se julgam com direitos a ela.

Com as vantagens oferecidas pelo governo, interessado em atrair empresários para ocupar a estrada com grandes propriedades (e não mais colonos como os trazidos para a Transamazônica), a partir de 1973, foram surgindo vários projetos de colonização particular.

Há atualmente pelo menos cinco núcleos, com uma população superior a 10 mil pessoas, mas, em sua maioria, abandonados. E também irregulares a Companhia Colonizadora Colider, de Londrina, vendeu lotes de terras áridas a lavradores paraenses em 1972 por 1.200 cruzeiros alqueire (o triplo do preço então na região), apesar de não ter autorização do INCRA.

Essa especulação fez com que índios entrassem em conflito com 200 posseiros no povoado de Piard-Assu e levou a desgraça aos recém-contratados KREIN- AKARORE. A conveniência entre esses grupos indígenas e os notos ocupantes da área, incluindo aristocratas estrangeiros como o barão George Warhoff ou o príncipe alemão Johannes Von Thru-Und Taxis) ou outros pioneiros da Amazônia, como Ariosto da Riva, parece definitivamente comprometida.

Em 1916, as autoridades do setor de transporte receberam um estudo sobre a ligação feita por Agostinho dos Reis, em 1927, quando o engenheiro alemão defendeu a estrada como altamente relevante para o desenvolvimento da região, muitos ainda a consideravam uma fantasia impossível de tornar-se realidade.

Quando em 1970 o governo decidiu ocupar o grande vazio existente na região banhada pelos rios Xingu e Tapajós, previu-se a abertura da rodovia, cuja construção foi delegada aos então 2º e 9º Batalhões Rodoviários, que partiram respectivamente de Lages (SC) e Caracará (RS) para se instalarem em Santarém e Cuiabá com as novas denominações de 8º e 9º Batalhões de Engenharia e Construção.

Em 1916, as autoridades do setor de transporte receberam um estudo sobre a ligação feita por Agostinho dos Reis, em 1927, quando o engenheiro alemão defendeu a estrada como altamente relevante para o desenvolvimento da região, muitos ainda a consideravam uma fantasia impossível de tornar-se realidade.

Quando em 1970 o governo decidiu ocupar o grande vazio existente na região banhada pelos rios Xingu e Tapajós, previu-se a abertura da rodovia, cuja construção foi delegada aos então 2º e 9º Batalhões Rodoviários, que partiram respectivamente de Lages (SC) e Caracará (RS) para se instalarem em Santarém e Cuiabá com as novas denominações de 8º e 9º Batalhões de Engenharia e Construção.

A cidade não está alegre como queria

A população de Santarém já não encara a inauguração da estrada para Cuiabá como a concretização de um velho sonho, capaz de tirar a cidade de seu "secular isolamento". Não existe mais a ansiedade de 1971, quando ali desembarcou o 8º Batalhão de Engenharia e Construção, que superada por novas necessidades — decorrentes de própria obra — como a construção de hidrelétrica, de um país mais adequado, de novo aeroporto, de um hotel de turismo. São realizações que efetivariam a utilização comercial da rodovia e compensariam a população do alto preço pago até agora pela expectativa do progresso.

Nos últimos cinco anos, a súbita expansão demográfica provocou o aparecimento de núcleos extremamente pobres nas áreas periféricas de Santarém; surgiram os assaltos à mão ar-

mada, os roubos de carro, furtos de até quase dez mil reais, assim como a alta do custo de vida. E mais: paradoxalmente, o índice de analfabetismo aumentou. Tomando esses fatos como indicadores do progresso, já não se bate mais palmas a não ser contra o que desmorona.

A penetração dos caminhões frigoríficos vindos do Sul, por exemplo, teve efeito contrário ao que se esperava. Em vez de baixar o preço do produto local subiu. O peixe, que nas melhores épocas do verão custava 2 ou 3 cruzeiros o quilo, já não pode ser considerado comida de pobre.

Grandes esperanças, porém, concentram-se no porto — por enquanto apenas um substituto melhorado do antigo ancoradouro de madeira. De 1974 para cá, seu movimento diminuiu,

em decorrência da maior fiscalização sobre a saída de cargas. Diversos grupos esperam uma definição sobre as reais possibilidades de o porto tornar-se o ponto de escoamento das exportações do Brasil central — madeira, açúcar e soja. A exportação de carne um dos objetivos primeiros anunciados, conta apenas com uma área reservada para futura construção dos frigoríficos.

HISTÓRIA

A ligação terrestre entre Cuiabá e Santarém tem seu primeiro registro em 1844, quando a Câmara de Santarém, respondendo a pedido da província do Rio-Paraná, informou: "A estrada de que se trata é de uma vantagem transcendente para o Estado para os particulares. Est. Câmas porém, não tem suficientes dados para poder calcular o

tempo de duração destes trabalhos nem a soma que eles se podem despende".

Augusto Leverges, barão de Melgaço, como presidente da província de Mato Grosso, chamava a atenção do imperador, em 1851, sobre "o trecho de uma estrada que se propusera a estrear o Imperial Corpo de Engenharia, para comunicar a cidade de Santarém com Cuiabá.

Em 1878, o comerciante matogrossense Tibúrcio dos Santos Leque requeria a D. Pedro II a concessão para construir uma estrada que ligasse o lugar denominado Ponte Alta, a 10 quilômetros de Cuiabá rumo ao norte, até Santarém. Por sua vez, o comerciante paraense, maior José Casiano Correa, barão de Tapajós, oferecia sua ajuda econômica ao projeto, mas o governo respondeu que o tesouro público

não tinha condições financeiras para aceitar a oferta.

Em 1916, as autoridades do setor de transporte receberam um estudo sobre a ligação feita por Agostinho dos Reis, em 1927, quando o engenheiro alemão defendeu a estrada como altamente relevante para o desenvolvimento da região, muitos ainda a consideravam uma fantasia impossível de tornar-se realidade.

Quando em 1970 o governo decidiu ocupar o grande vazio existente na região banhada pelos rios Xingu e Tapajós, previu-se a abertura da rodovia, cuja construção foi delegada aos então 2º e 9º Batalhões Rodoviários, que partiram respectivamente de Lages (SC) e Caracará (RS) para se instalarem em Santarém e Cuiabá com as novas denominações de 8º e 9º Batalhões de Engenharia e Construção.

AS MAIS AVANÇADAS TÉCNICAS PARA VENCER A INIBIÇÃO E COMUNICAR SE MELHOR. CONVERSACÃO, DISCURSO E DEBATE.

ADMIR RAMOS COMUNICAÇÕES

2 meses, uma aula semanal. Também, aulas particulares. EXERCÍCIOS CONTROLADOS POR VÍDEO, TAPE E FICHAS.

ASSISTÊNCIA, SEM COMPROMISSO, A UMA DAS NOSSAS AULAS.

O DISCURSO: AULA - PRÁTICA, QUE INCORPORA OS 12 PRINCÍPIOS DE VENCER A INIBIÇÃO E COMUNICAR SE MELHOR. BIBLIOTECA DE COMUNICAÇÃO - EM 1 VOLUME.

COMUNICAÇÃO À VISTA - Rua Maria Paula, 122 - 11º ANDAR - Cop. 194 - Tel. 35-329