

# CEDI

## Povos Indigenas no Brasil

Fonte Olhados de São Paulo Class.: 03  
Data 29 de Outubro de 1976 Pg.: 34

# Falta de estrutura retarda uso da BR-163

LUIZ SALGADO RIBEIRO  
Enviado Especial

A BR-163, Cuiabá-Santarém — inaugurada quarta-feira pelo presidente Geisel — só deverá ser aberta ao tráfego dentro de mais alguns meses, por não dispor ainda de condições de segurança e de apoio aos viajantes. Dos seus 1.777 quilômetros, um trecho de 969 não tem um posto de gasolina, borracharia, hotel, pensão ou lanchonete. Nada, além de uma selva exuberante, rios, cachoeiras, igarapés, casas e ranchos de colonos e uma meia dúzia de acampamentos dos 8º e 9º Batalhões de Engenharia de Construção, que não têm condições de atender aos motoristas.

Embora construída com características de estrada de primeira categoria (se asfaltada, seria comparável à rodovia D. Pedro I), a BR-163 não dispõe, ainda, de sinalização suficiente e banquetas de proteção nos aterros. Assim, deverá permanecer interditada até a conclusão desses trabalhos e a construção de pelo menos três postos de gasolina, nos quilômetros 750, 999 e 1365, onde existem — por enquanto — apenas as áreas desmatadas.

Quando aberta a BR-163, será possível ir de Cuiabá a Santarém em dois dias, com qualquer tipo de automóvel. Mas o maior tráfego deverá ser mesmo de caminhões, que poderão escoar safras agrícolas e gado do norte de Mato Grosso para o porto de Santarém.

## São 1.777 km de beleza e perigos

A Cuiabá-Santarém custou 496 milhões de cruzeiros e levou seis anos para ser construída pelos 8º e 9º Batalhões de Engenharia de Construção, com um efetivo total de 989 militares e 1.869 civis. Dos seus 1.777 quilômetros, 163 foram aproveitados da Cuiabá-Porto Velho e 163 da Transamazônica. Estendendo-se no sentido Sul/Norte, ela começa cortando grandes chapadões de terra muito fraca, cobertos de cerrado, até a altura do km 400. Seguem-se mais cinquenta quilômetros de terra um pouco melhor, coberta por mata de transição. Depois, a topografia torna-se mais ondulada, aparecem grandes manchas de terra roxa e a selva, com árvores de até 40 metros de altura, ladeia a estrada.

Nos cerrados estão as fazendas de criação de gado. Em plena selva, surgem pequenas cidades, como núcleos de colonização. Milhares de colonos — vindos principalmente do Sul do país — derrubam matas para formar pastagens, plantar arroz, milho e café. As pessoas que têm condições de comprar terras acreditam nelas e sonham com o dia em que a região se transformará em um "novo Norte do Paraná". Os peões — principalmente nordestinos —, que têm apenas a força de seus braços, já estão cansados da quase escravidão a que são submetidos pelos gatos.

Existe paz e esperança entre os colonos. Há tensão, violência e desespero entre peões, gatos, fazendeiros, posseiros, grileiros e jagunços. A Cuiabá-Santarém criou um mundo novo, ainda indomável, nas selvas que há pouco mais de três anos eram habitadas apenas pelos krenhacórores (os chamados "índios gigantes", agora transferidos para o Parque Nacional do Xingu) e pelas mais variadas espécies de animais, que em breve estarão em vias de extinção.

A Cuiabá-Santarém começa a 163 quilômetros de Cuiabá. Até esse ponto, ela aproveita um trecho bastante movimentado da BR-364 — Cuiabá-Porto Velho, com a pista em péssimo estado de conservação. E, entretanto, o trecho que dispõe de melhores condições de apoio ao viajante. Além das cidades de Jangada (km 70), Rosário Oeste (km 117) e Nobres (km 134), existem outros postos de abastecimento, pensões e bares na margem da estrada.

Quando se separa da BR-364, a Cuiabá-Santarém passa a ter uma pista consideravelmente melhor, mas o apoio ao viajante e cada vez mais raro.

Pouco antes do km 200, surge no chapadão semi-árido uma pastagem muito bem cuidada da Fazenda São João, logo seguida da Fazenda Mutum. São propriedades com aproximadamente 200 mil hectares e mais de 60 mil cabeças de gado cada uma. Na Fazenda Mutum (km 245), existe um posto de gasolina.

Na altura do quilômetro 400, a estrada cruza — por balsa — o Rio Teles Pires. A topografia fica um pouco mais ondulada, a qualidade da pista melhora um pouco e a vegetação passa de cerrado para mata rala. Pouco adiante, a vegetação vai se transformando em selva e começam a aparecer os projetos de colonização. No km 443 está a entrada para a Cidade Vera e no km 494 está a Cidade Sinop e a entrada para Cidade Carmem. Sinop — na beira da BR-163 — é a mais importante das três "cidades". Esse núcleo de colonização, inaugurado há dois anos e meio, já tem

mais de 4 mil habitantes, além de 8 mil pessoas que vivem em glebas vizinhas. Em Sinop já existem hotéis, restaurantes, oficinas mecânicas, lojas, cinema, hospital e uma agência bancária. Muitos de seus habitantes — na maioria paranaenses e catarinenses — estão entusiasmados com o crescimento da agricultura na região e afirmam que ela terá um desenvolvimento mais rápido que o do Norte do Paraná. Nem todas as terras são tão boas, como se pensava a princípio. Mas existem manchas de terra roxa, onde o café está se dando muito bem. As terras mais pobres estão sendo usadas para outras lavouras e criação de gado.

No km 597, os irmãos Bedin (catarinenses) montaram uma serraria e uma pequena hidrelétrica, no rio Renato. Isso foi há um ano e meio e, agora, a Fazenda Itaúba está se transformando em "Cidade Itaúba". O povoado já tem mais de mil habitantes, oficina mecânica, o hotel mais confortável da estrada, farmácia e hospital.

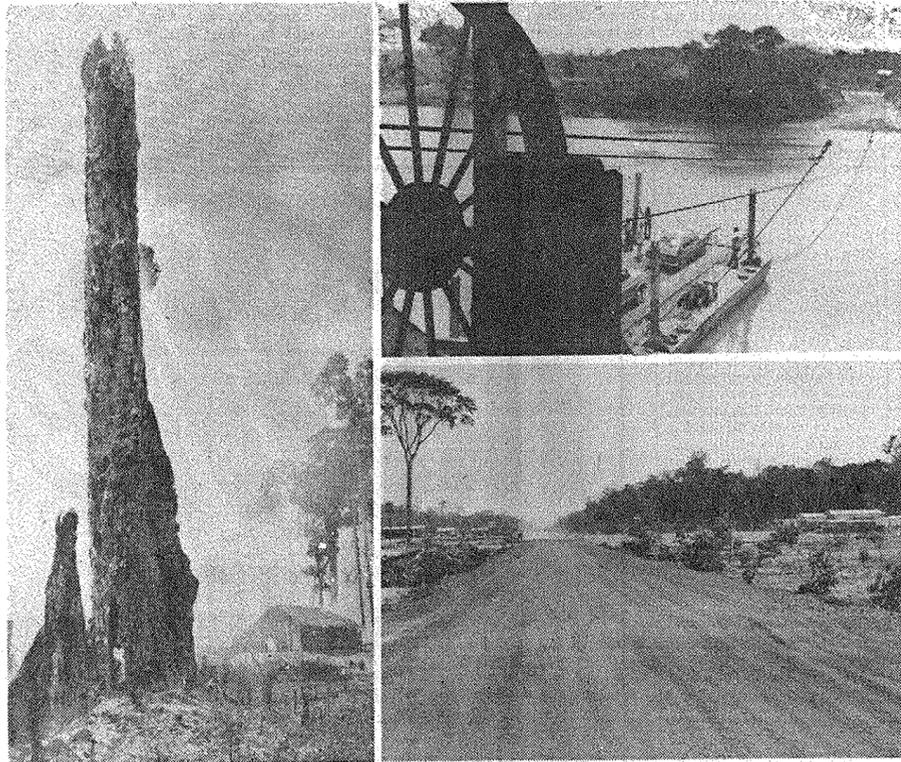
Itaúba é o último ponto de apoio ao viajante, antes de enfrentar os quase mil quilômetros sem recursos até a rurópolis Presidente Médici, na Transamazônica. Ao todo, são 969 quilômetros sem um posto de gasolina, hotel ou uma lanchonete.

Uma reserva do Exército começa no km 635, nas margens do Rio Parado. Nesse ponto, há uma cancela controlada por soldados do 16º Batalhão de Caçadores.

Depois do quilômetro 650, a Cuiabá-Santarém perde sua característica de estrada plana, com retas de dezenas de quilômetros. Logo à frente está a serra do Sinal. Uns vinte quilômetros de curvas, aterros e cortes e chega-se ao vale do rio Peixoto de curvas, aterros e cortes e chega-se ao vale do rio Peixoto de Azevedo. O rio, um dos mais bonitos de toda a região, com muito peixe e praias frequentadas pelas mais diversas espécies de animais — marcava o início do território anteriormente ocupado pelos krenhacórores.

Na altura do Km 740, começa a subida da Serra do Cachimbo. A paisagem torna-se mais bonita (é quebrada a monotonia da selva), mas a estrada fica mais perigosa. Muitas curvas, cortes, aterros, precipícios em um terreno cheio de grandes pedras. O alto da Serra do Cachimbo é um chapadão semi-árido, arenoso, coberto de vegetação rasteira e cerrado ralo. Por volta do Km 820, está a entrada para o Destacamento da FAB, onde uma boa pista de pouso asfaltada e um rádio farol que, por muito tempo foi o principal ponto de apoio para a navegação aérea na rota Rio/Manaus. Foi em Cachimbo que desceu o Boeing presidencial que levou o general Ernesto Geisel para a inauguração da estrada. E, coincidentemente, é aí que começa o trecho melhor sinalizado da Cuiabá-Santarém.

No Km 876, está o marco de inauguração da estrada, bem próximo às cachoeiras — muito bonitas — do rio Curuá. Nesse ponto, já acabou a descida da Serra do Cachimbo. Reaparecem as retas, mas a estrada não passará mais por chapadões. A selva vai se tornando cada vez mais densa, aparecem os grandes castanheais e surgem vastas extensões de terra roxa. O terreno continuará bastante ondulado — às vezes bem acidentado — até Santarém.



Na selva, as marcas da estrada, com os novos núcleos colonizadores e sonhos de riqueza

Fotos do enviado especial

## Placas lembram mortos

No km 999 está o "Bosque do Encontro", que marca o lugar onde se uniram as frentes de terraplanagem do 8º e do 9º Batalhão de Engenharia de Construção. Nas duas pontas do bosque existem placas com os nomes dos mortos na construção da estrada: 15 civis e 6 militares do 9º BEC, 2 civis e 5 militares do 8º BEC. A partir desse ponto, a estrada segue paralela com o Rio Jamanxim e o terreno passa a ser bastante acidentado.

Depois do Destacamento da FAB na Serra do Cachimbo, o próximo ponto em que o viajante poderá ser socorrido em uma emergência é o km 1272, o Acampamento Gui, do 8º BEC. É um acampamento bem montado que, além de oficinas, dispõe inclusive de médico e dentista. Pouco depois do acampamento existe uma balsa que só faz a travessia durante o dia.

Do km 1320 em diante, as margens da estrada — até então completamente desertas — começam a ser ocupadas por colonos que recebem do Inera lotes de 100 hectares. As queimadas sucedem e, nos terrenos limpos, já existem algumas plantações.

No Km 1424, a Cuiabá-Santarém passa a se utilizar

do leito da Transamazônica. Afí começa uma verdadeira "montanha russa". Não há mais qualquer sinalização e a pista da estrada de terceira categoria — já semidesbruida pelas chuvas — não oferece as mínimas condições de segurança. O leito da estrada, que já era estreito (7 metros), está agora corroído nos aterros e esburacado em toda a extensão.

Na margem da estrada estão os lotes distribuídos pelo Inera aos colonos, principalmente nordestinos. Alguns lotes estão abandonados e a maior parte das casas dos colonos — construídas pelo Inera — não mostra sinais de prosperidade. A maioria delas está muito mal conservada, algumas cercadas de mata.

A rurópolis Presidente Médici não parece entusiasmar o pessoal da região nem atrair novos moradores. Casas de madeira pré-fabricadas (bonitas, aliás), ruas largas e arborizadas, hotel, escolas, hospital. Entretanto, a cidade abriga praticamente só funcionários federais, principalmente do Inera.

Da rurópolis até Santarém, a BR-163 volta a ter seu próprio leito, mas com uma qualidade bem inferior à do trecho anterior a Transama-

zônica. O terreno é bastante acidentado e a conservação da pista, bastante precária. Mesmo assim, muito melhor — principalmente mais larga — que a Transamazônica.

Esse trecho, que já está aberto ao tráfego desde 1973, tem um bom movimento e as margens da estrada já estão ocupadas por colonos. Não há, entretanto, qualquer posto de gasolina, hotel ou restaurante. As terras não são muito boas e o terreno é bem acidentado até a Serra do Piquiatuba.

de onde já se avista Santarém, 10 quilômetros adiante.

Na foz do Rio Tapajós, dispondo de um bom porto fluvial, Santarém espera a hora de ser o principal escoadouro da produção pecuária do Norte de Mato Grosso e do Sul do Pará. A cidade tem quase 100 mil habitantes, na maioria morando em choupanas cobertas de palha. Já teve grande importância no período áureo da borracha. Agora, a BR-163 é sua esperança de renascimento.

## Na selva, a luta de 'gato' e 'peão'

O clima de tensão e violência existente nas selvas cortadas pela Cuiabá-Santarém é resultante — principalmente — dos atritos entre peões (trabalhadores braçais) e gatos (empregadores de mão-de-obra). Um exemplo dos primeiros na margem do km 443, na entrada para Vera: Apolinário da Conceição, 34 anos, riograndense do norte. Com a sede e a febre do seu 26º ataque de malária, ele pedia carona para chegar a um médico.

Apolinário andou a pé mais de vinte quilômetros, até a beira da estrada. No meio da mata, deixou 4 meses de trabalho, quase cinco alqueires desmatados, um relógio e um rádio portátil, que teve de vender para pagar a conta com o gato Paulo Norberto, o "Azulão". Seu trabalho teria rendido mais de cinco mil cruzeiros, mas desse dinheiro ele teve que pagar o adiantamento e os preços extorsivos de alimentação fornecida pelo gato. A "dívida" já estava no fim, quando a malária o derubou por mais de 10 dias. Gastou mais dinheiro com remédio e teve de vender o relógio e o rádio para se libertar do gato.

Quando se livrar da malária, Apolinário quer ir para o Sul, "porque lá a gente ganha o que trabalha. Aqui, a gente não tem nem oportunidade de melhorar."

Quando as glebas estão formadas e aparecem os serviços de vaqueiro, tratorista ou operador de serraria, o fazendeiro traz gaúcho ou paranaense para trabalhar. Os peões que não são letrados — como eu — têm mesmo de continuar de machado na mão, derrubando árvores e passando de um gato para outro."

### O GATO

O gato José Osmar, um pernambucano de 29 anos,

está em um bar contando as proezas que sabe fazer com seu "38", cano longo, e permanente estado de alerta em que vive com seus peões, na Fazenda Castanhal: "A gente tem que ter muita coragem e vigilância para não morrer ou levar prejuízos. A maioria dos peões é gente trabalhadeira, mas tem muito malandro e assassino no meio deles."

Conta de um peão que deu uma foçada em outro — para roubar — e diz que sua vontade era matar o agressor: "Mas, depois, achei melhor só dar uma boa surra de revólver nele. Se tivesse matado, não teria problema. Era só enterrar no mata. A polícia nunca vem saber do que morrem os peões."

José Osmar reclama do ofício de gato: "A gente recebe 1.500 cruzeiros por alqueire desmatado e paga 1.200 para o peão. Daria pra ter um bom lucro, se todos trabalhassem direitinho, mas muitos fogem e a gente fica no prejuízo."

José Osmar reclama também da fuga de seus peões: "Pra trazer um homem desses aqui pro mata, a gente gasta uns 2 mil cruzeiros. Tem que pagar a pensão onde eles ficam quando estão desempregados e dar um abono pra eles fazerem umas farras antes de se meterem no mata. Uns trabalham direito, outros dizem que estão doentes e ficam comendo sem trabalhar. Uma noite qualquer, a gente descuida e um peão que acabou de chegar "engole a lua" e volta para a estrada. Toma o rumo de outra pensão, onde fica esperando uns dias a espera de outro gato para tapear. Quando a gente pega um cara desses fugindo, tem que bater mesmo, pra ensinar o vagabundo a trabalhar. Matar, não adianta, porque a gente não recupera o que gastou com ele."