

Atoleiros como o da Serra do Cachimbo (acima), apelidado de areião, e as pontes precárias, como a do Km 1235, que ruiu, são paisagens comuns que mostram o abandono da rodovia Cuiabá-Santarém, construída há 12 anos, a um custo de meio bilhão de dólares. Quem precisa trafegar pela estrada é obrigado a improvisar pontes e atalhos

Rodovia Cuiabá-Santarém virou trilha de atoleiros e buracos

Ricardo Lessa

Construída com o mesmo espírito grandiloquente da década de 70, que levou à abertura das rodovias Transamazônica e Perimetral Norte, a Cuiabá-Santarém, BR-163, com seus 1.747 quilômetros, que custaram em torno de meio bilhão de dólares, está reduzida hoje, 12 anos depois de sua inauguração, a uma imensa trilha de terra virada, só trafegável por caminhões e tratores, assim mesmo na época de seca.

Pontes de madeira apodrecidas ou improvisadas com troncos, intermináveis atoleiros de lama ou de areia, postos de gasolina abandonados, colonos em decadência dominam hoje a paisagem do que era para ser o escoadouro da produção de cereais do norte de Mato Grosso, conforme os solenes discursos pronunciados no dia 20 de outubro de 1976, à beira da estonteante beleza da cachoeira do Curuá, na Serra do Cachimbo, pelos ministros do governo Geisel.

Na verdade, a região entre Cuiabá e Sinop, onde estão os primeiros 500 quilômetros da estrada, os únicos asfaltados, tornou-se de fato uma das maiores produtoras de grãos do país, mas a Cuiabá-Santarém só está sendo usada no sentido norte-sul, e o escoamento continua seguindo para os portos tradicionais, e não pelo de Santarém, como imaginaram os planejadores da rodovia. A partir de Sinop, ou mais exatamente 150 quilômetros acima, do entroncamento com a estrada que segue para Alta Floresta, muito raro é o aventureiro que se arrisca a chegar a Santarém. Só enfrentam a estrada os que têm necessidade absoluta, por morarem em algum sítio, ou os desavisados.

As informações sobre as condições de tráfego são imprecisas, os pontos de perigo e os de apoio não constam em qualquer mapa. Só os próprios usuários — sítiantes, garimpeiros ou donos de pequenos comércios — se mantêm atuali-



zados pela chamada *rádio cipó*, o correio oral da região. E as notícias não são nada boas. Os trechos da estrada têm apelidos animadores: *Cintura Fina*, *Durepóxi*, *Areião*. A última cidade a ser atravessada, Peixoto de Azevedo, é um aglomerado de garimpeiros com esgoto a céu aberto. Foi uma das campeãs de malária da região amazônica no mês de julho.

O areião — Na divisa está o último posto de combustível de um trecho de 500 quilômetros, e, 30 quilômetros adiante, o ponto final dos ônibus que saem de Cuiabá e Sinop: a Hospedaria do Gaúcho, uma construção de tábuas que serve de rodoviária, restaurante, banheiro e dormitório, funciona também como ponto de carona para os sítiantes ou garimpeiros que trabalham ao norte da estrada. A recomendação dos conhecedores do local é despertar cedo para enfrentar com sol frio o Areião, no Km 822, um pedaço da estrada que se dissolveu e até os caminhões enfrentam com dificuldades. São três quilômetros de morrotes cobertos de areia fina como a

das dunas e atolar é certo. A saída é a ajuda dos outros caminhões, que precisam passar pelo mesmo sulco, e dos caronas, que vão colocando tábuas e galhos embaixo dos pneus.

Vencido o Areião, três ou quatro horas para cada dois quilômetros, começam as voçorocas. É o segmento da rodovia que cruza a Base do Cachimbo, que, embora conste nos mapas, não significa qualquer apoio para os motoristas. A elevação do leito da estrada se erodiu, deixando um estreito caminho cheio de buracos, barrancos e lombadas, capazes de esconder um caminhão. É a chamada Cintura Fina. O motorista, mesmo numa velocidade abaixo dos 20 quilômetros, se contorce e corcova, por mais de 40 quilômetros, até o quilômetro 875, onde está a Cachoeira do Curuá, um majestoso salto de 40 metros que serviu de palco para a inauguração da BR-163.

O motorista respira por sete quilômetros e chega ao atoleiro apelidado de Durepóxi, uma passagem onde os montes de lama endurecida ultrapassam a altura de um carro. Daí para frente, onde começa a descida da Serra do Cachimbo, a estrada não muda muito. Mas começam a aparecer pontes, se é que merecem esse nome. Pedacos de madeira apodrecida ou troncos colocados pelos camionistas. O próximo ponto de apoio é o Km 1.000, onde se encontra outra hospedaria de tábuas e teto de amianto. Por mais 200 quilômetros não há nenhuma outra. Até a localidade de Moraes Almeida, onde começa a Rodovia Transgarimpeira, que não consta em nenhum mapa, mas é melhor conservada que a própria BR-163. Essa estrada, de 190 quilômetros, leva aos garimpos dos afluentes do rio Tapajós.

Daí em diante, a Cuiabá-Santarém ganham maior movimento. Caminhonetes D-20 e F-1000, transformadas em transportes de passageiros, circulam sem parar e mesmo com as pontes caídas e atoleiros é mais fácil conseguir ajuda.

Ministério não admite abandono

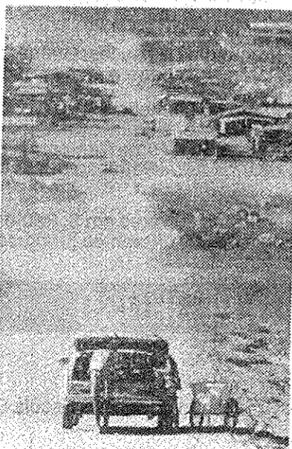
Até o próprio Ministério dos Transportes parece que há muito tempo não toma conhecimento da BR-163. Seu secretário de Transportes Rodoviários, José Laerte de Araújo, ouvido em Brasília, fala que a rodovia deve ser asfaltada até o fim do próximo ano, por 50 milhões de dólares. Com essa quantia, na região amazônica, não se constroem mais de 133 quilômetros de estrada. E o caso da BR-163 não é de asfaltamento: é de reconstrução.

O Ministério reconhece, contudo, que a Cuiabá-Santarém é a rodovia federal em piores condições de tráfego em todo o território nacional. Apesar desse reconhecimento, não há qualquer placa que avise aos usuários que a estrada é intrafegável no inverno da região, entre outubro e maio, com variações. Não se vê também qualquer posto de auxílio rodoviário. A impressão que se tem, reforçada pelos moradores, é de abandono absoluto.

O secretário garante, entretanto, que a estrada não está abandonada. Ao contrário, "os estudos de pavimentação já estão prontos", diz ele. Laerte Araújo nega que a Base do Cachimbo pressione o Ministério, como alegam alguns sítiantes, para não conservar a estrada, e assim manter seu isolamento. "Isso não é verdade. O Ministério da Aeronáutica, a quem pertence a base, já mostrou interesse no asfaltamento da estrada", rebate Laerte Araújo. "Afinal", completa, "segurança nacional também se faz com a construção de rodovias".

Não é bem isso que se nota ao cruzar os 130 quilômetros que ladeiam a base. São os piores trechos, e não há qualquer ponto de apoio. Como não há colonos no terreno da base, ninguém cuida da estrada. Apesar de tudo, o secretário assegura que, mesmo com os cortes de orçamento, os colonos podem ter esperança no asfaltamento no ano que vem. Difícil de acreditar.

Colaborou Getúlio Malta, de Brasília



Peixoto de Azevedo



Casal Dallanora desistiu do sonho amazônico

Colonos em retirada

Precariedade da estrada deixa sítiante sem opção

Luis e Rosa Eni Dallanora tinham acabado de casar, há 12 anos, quando resolveram sair da cidade de Capitão, no interior do Paraná, e comprar um sítio de 100 hectares às margens da BR-163, então uma promessa de desenvolvimento. O casal não conseguiu acabar de fazer a mudança para a nova moradia amazônica, no Km 1098 da Cuiabá-Santarém. O primeiro inverno já foi suficiente para desestimular o casal. A rodovia começou a se dissolver. Por precaução, continuaram no Paraná: adiaram sua ida para o Pará, próximo à vila Novo Progresso.

No último mês de julho, o casal Dallanora, filho de gaúchos e neto de italianos, como tantos de seus vizinhos, desistiu. Enfrentou pela última vez uma viagem de cinco dias, que podem se transformar em muito mais, dependendo da sorte. Três de ônibus, direto de Cascavel até Sinop, com conexão para o Hotel do Gaúcho. Daí em diante, de carona, com quem aparecer. Nesta última vez foram dois dias sacolejando na boléia de uma pick-up Chevrolet D-20, viagem que pode custar em torno de Cz\$ 20 mil por pessoa.

Rosa Eni, depois de cinco dias de viagem, entrou em seu sítio sabendo que era a última vez. Sua ideia é vendê-lo para parentes do Paraná e tentar arranjar sua vida em Cascavel. "É muito sacrificada essa vida", resume ela. Rosa e Luis se unem às

reclamações dos seus companheiros de viagem. "Essa estrada acaba com a gente", lamentam. Até o Km 1185, quase todos os colonos estão na mesma situação, a ponto de abandonar a terra que compraram, acreditando no progresso que a estrada ia trazer. Quase todos do sul, netos ou bisnetos de alemães ou italianos, cabecinhas louras na paisagem amazônica.

O gaúcho Valentim Zornita, 58 anos, é um bom exemplo disso. Empresário em sua terra, há cinco anos comprou 100 hectares no Km 1102 e mandou um conhecido da família tomar conta. Esse conhecido, Arceu Sánchez, encontrou ouro num riacho próximo, comprou um pedaço de terra e agora acumula o trabalho na terra de Zornita com o da sua própria. Zornita, que começou a montar uma serraria e a comprar cabeças de gado, agora não sabe o que fazer com o empreendimento. Não pode vender a terra, porque, nas péssimas condições da estrada, não vale nada. E também não pode cultivá-la, porque não tem como escoar sua produção.

Melhores perspectivas tinham dois outros companheiros de viagem de Zornita e do casal Dallanora, Aristides Vieira da Silva, paraense, 26 anos, e Nilson de Sousa, maranhense, 28 anos. Os dois tinham como destino o garimpo Castelo dos Sonhos, no Km 1140, onde esperam extrair ouro. A partir do Km 1185 até Itaituba, 300 quilômetros adiante, os garimpos se multiplicam. Mas os atoleiros e as pontes precárias continuam presentes. Só depois de Itaituba a estrada melhora e nos 300 quilômetros até Santarém se torna mais trafegável. (R.L.)