



Coronel Weber: não se trata apenas de saber onde o dinheiro vai render mais

TRANSAMAZÔNICA

A prática da epopéia

Durante cinquenta dias, o repórter Raimundo Rodrigues Pereira viajou pelas regiões onde já se constroem estradas e se faz colonização na selva amazônica, conversou com militares, empreiteiros rodoviários, técnicos e responsáveis pela construção das rodovias Cuiabá—Santarém e Transamazônica, as grandes obras do Plano de Integração Nacional. Pelo cronograma do Ministério dos Transportes, neste 1.º de setembro têm início na selva os trabalhos das duas estradas. Observações e prognósticos de Raimundo:

Esta semana, se tudo correr de acordo com os planos do governo, começa a construção das rodovias do Plano de Integração Nacional. Nos próximos quinhentos dias, exatamente até 4 de janeiro de 1972, deverão estar concluídos nas matas praticamente virgens da Amazônia ocidental 1 290 km da Rodovia Transamazônica, 1 485 km da Cuiabá—Santarém e, mais ou menos a cada 100 km dessas estradas, os núcleos básicos para o nascimento de vinte cidades na selva. A tarefa é tão imensa quanto generosa são seus objetivos propostos. Nos 10 km de cada lado desses audaciosos riscos, na Amazônia devem ganhar terras e instalar-se nordestinos em fuga da miséria, a mesma que o presidente da República visitou na seca deste ano e o comoveu tanto, a ponto de tornar o PIN meta urgente e inadiável de sua administração. Nos núcleos de colonização, esses retirantes teriam escolas, serrarias, olarias, armazéns, médicos, economistas, agrônomo-

mos, tratores e sementes agrícolas do governo à sua disposição.

As estradas devem nascer no tempo em que um cidadão de classe média com algum dinheiro constrói sua casa. Uma movimentação de terras equivalente a mais de doze represas como a de Boa Esperança deve ser feita por não menos de 15 000 homens num ritmo inédito no Brasil. E — dadas as condições da chuva e da selva amazônicas — também no mundo. As tarefas são ao mesmo tempo tão magníficas e tão brutais, que os menores qualificativos para elas facilmente chegam a “obras da década” ou “demagógicas”. Nesta altura do PIN, quando detalhes às vezes até importantes ainda não estão resolvidos, o projeto levanta várias dúvidas e algumas respostas. As principais:

1) *É ele — para usar uma expressão muito em moda, até recentemente pelo menos — economicamente viável?*

Para ajudar a localizar a resposta, é preciso dizer primeiro que a questão a esta altura se tornou bizantina. “Não se está pretendendo enfiar um cruzeirinho aqui, com a preocupação de saber quantos cruzeirinhos vão sair acolá”, diz o Coronel Carlos Aloysio Weber, 45, um dos mais famosos oficiais da Amazônia, que deverá coordenar a construção da Cuiabá—Santarém e em 1972 a execução dos restantes 895 km da Transamazônica. “Trata-se de saber que benefícios sociais pretendemos e quanto dinheiro podemos aplicar para obtê-los. E, se temos

o dinheiro, vamos em frente.” Não foi feito nenhum estudo de viabilidade econômica para as duas rodovias do PIN. Mas, se fosse, suas conclusões poderiam ser parecidas com as de estudo semelhante para a Pôrto Velho—Manaus, obra fantástica, com 300 de seus 846 km sobre atagados, atualmente a 500 km da conclusão. Um consórcio de economistas em 1968 concluiu que a rodovia era “economicamente inviável”. A menos que fosse ligada a um plano de colonização de suas margens, onde se plantariam — sugeriu-se, quase como um desafio para a mata amazônica — palmeiras africanas. As colônias agrícolas ainda não surgiram, por falta de dinheiro. Mas a Pôrto Velho—Manaus vai bem, embora atrasada nos seus prazos e gastando um bocadinho, quase 100% a mais do que o previsto. A Transamazônica provavelmente seria inviável no mesmo estilo da PV—M. Mas um projeto de colonização que renda dinheiro em suas margens seria, sem dúvida, necessário, como, de resto, para toda a estrada. A Cuiabá—Santarém teria mais algumas chances de passar no exame dos economistas. Não liga — como diz o ferino e economicamente antitransamazônico ex-superministro Roberto Campos — “a miséria da selva” à “miséria da caatinga”. Une, através de Cuiabá, o relativamente rico sul do país a uma região com boas possibilidades de minérios e solos razoáveis.

Se as discussões da viabilidade tão cara aos economistas foram superadas com certa habilidade, resta a única condição imposta pelo Coronel Weber para justificar o projeto: há dinheiro para o “vamos em frente”? Pelo menos para as estradas, sim. Os 320 milhões — que os primeiros 2 775 km e os vinte núcleos (só os prédios) consumirão — vão sair de 6% do total de incentivos fiscais do nordeste em 1971. Lá não estavam dando resultados que se pudessem chamar de espetaculares. A despeito dos esforços da Sudene o desemprego e o subemprego já formavam hordas de pobres nas capitais daquela região. A seca deste ano que comoveu o presidente foi apenas o momento de miséria mais dramático. Portanto, não será absolutamente criticável que com o dinheiro dos incentivos, que tem criado indústria mas não suficientes empregos, se faça outro tipo de tentativa para o nordestino.

2) *Mas o homem nordestino vai nessa via Transamazônica?*

Eles têm ido sempre, mesmo sem estradas. Foram construir a Madeira—Mamoré, em Rondônia, no começo do século, em levadas tão grandes e desditosas ao ponto de justificar a trágica lenda de que sob cada dormente de seus 300 km existe um nordestino morto. Foram também em magotes — fala-se em 50 000 — na época da Segunda Guerra, quando

o objetivo era de um patriotismo mais distante: produzir borracha para suprir os aliados na falta de suas plantações da Malásia, bloqueadas pelos japoneses. Viajando pelo extremo norte da Brasília—Acre, de cada três choupanas de agricultores na faixa federal da rodovia (em média 35 m de cada lado), duas são geralmente de nordestinos. "Quando acabamos de construir um pedaço por aqui", diz o Tenente Samuel de Mello e Souza, 28, um voluntário oficial do Exército em Rio Branco, "me aparecem filas de paus-de-arara pedindo terra da estrada." O tenente, também um pau-de-arara, cearense como — diz a lenda — todos os que moram na Amazônia, não é profissionalmente a pessoa mais indicada para distribuir terras em qualquer lugar. Mas a fome por terra é tão grande, que os milhares atraídos pelo excesso amazônico procuram qualquer "autoridade" para ganhá-las. Estranhamente lá não há tanta terra atraente para distribuir. Mais de 60% das terras registradas do Estado, exatamente as localizadas às margens das rodovias, estão nas mãos de apenas vinte latifundiários. Nas estradas do PIN, essa velha injustiça social brasileira está desde o início remendada. O governo expropriou 20 km na faixa das rodovias, uma atitude que, proposta pelo presidente latifundiário Jango Goulart em 1963, pouco antes de sua queda, para todas as rodovias federais, provocou suspeita, descrédito e agitação nacional. Garrastazu Medici, porém, tem um governo estável, forte. E agora mais ou menos 84 000 km² de terras federais beira-de-estrada em mãos. Nelas caberiam 74 000 famílias, com propriedades de 1 por 1 km, tamanho razoável segundo os padrões do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária — INCRA. O problema, portanto, não é falta de terra. E, já que não há também falta de fome nordestina por elas, qual é o problema?

3) Há dinheiro para a colonização?

O relatório sobre a viabilidade da PV—M punha acima de 20 000 cruzeiros o investimento do Estado do Amazonas necessário para a fixação de uma família na mata inexplorada da margem da estrada. O plano que ainda espera dinheiro para ir adiante previa, nos quatro anos seguintes à conclusão da estrada, um gasto governamental de colonização superior em cerca de 20% ao custo da obra rodoviária. Isso para a fixação de 3 500 famílias. Se alguém está pensando em solução a médio prazo para a miséria da sêca nordestina, nessas mesmas bases, deve estar preparando simultaneamente montanhas de dinheiro. Para as 300 000 famílias, cujos chefes vivem atualmente do emprêgo nas frentes de emergência do governo no nordeste, seriam necessários, em 1970, 6 bilhões de cruzeiros, um terço de todo o orçamen-



Pacificadores Cláudio e Oriando Villas-Boas: convidados ainda sem dar resposta

to da República deste ano. Seguramente, a administração tem metas menos ambiciosas. O presidente do INCRA, José Cavalcanti, andou voando com seus técnicos pelo roteiro da Transamazônica, procurando lugares para instalar os núcleos de colonização, e teve outras idéias: selecionar os primeiros colonos transamazônicos entre os meeiros sem terra que melhor se saíram com os empréstimos rurais do Banco do Brasil. Isso não significa exatamente nordestinos e nem milhares.

Os outros que viriam fora dêsse esquema do INCRA, apenas com seu apoio, posterior à ocupação da terra, seriam os trabalhadores das próprias frentes de serviço que constroem as duas estradas. Também não são números comparáveis com os dos exércitos de miséria das frentes de emergência nordestinas. A abertura de estradas se faz com máquinas e gente especializada, principalmente, pessoas que as empreiteiras e o Exército levarão de suas sedes para as obras. Poderão empregar nordestinos nos serviços braçais, particularmente a derrubada de árvores. Mas apenas uns poucos mil.

4) As duas estradas são as soluções imediatas mais fáceis para o homem nordestino? Ou são estradas políticas?

Todo governo precisa dar um certo encanto a suas realizações, criar apelos que mobilizem o povo. Por exemplo, um plano que anunciasse condições para nordestinos ocuparem as margens da Brasília—Acre, estrada já existente, não seria tão político quanto o da Transamazônica. As estradas do PIN têm, além dos outros, também um claro objetivo de criar entusiasmo popular, visível quando vistas de qualquer ângulo sem ingenuidade.

5) A política por trás da estrada não seria entregar aos estrangeiros os "fabulosos minérios da Amazônia"?

O emedebista pernambucano Senador José Ermirio de Moraes acha que pelo menos o primeiro trecho da Transamazônica, da Belém—Brasília para oeste, próximo à serra dos Carajás, torna-a merecedora do pouco louvável título de "estrada da entrega nacional". Na serra, a United States Steel Corporation, com 49% das ações, e a Companhia Vale do Rio Doce, com 51%, exploram uma jazida de minério de ferro superior à do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais. O senador disse que a situação da US Steel seria tão privilegiada, que uma revista americana a qualifica de exploração do tipo "céu aberto". Mas os argumentos do senador parecem, no máximo, originais. Como estrada para servir os estrangeiros, as do PIN seriam incríveis. Qualquer estudante de economia não desusadamente estúpido sabe que hoje, no mundo, não se transporta minério de ferro por rodovia. Porque assim os custos do transporte tornam o minério não competitivo no mercado. E todo engenheiro de minas igualmente ladino sabe que "uma exploração do tipo céu aberto" é algo muito diferente de "uma coisa que caiu do céu". Significa apenas uma mina não-subterrânea, onde se pode fazer exploração vendendo o céu, com o "céu aberto".

Nesta mesma linha equívoco-nacionalista, o propósito das estradas de "revelar para os americanos as fabulosas riquezas da Amazônia" seria também, pelo menos, obsoleto. Com os satélites, russos e americanos são os que sabem melhor quais as riquezas da grande floresta. Ainda que se pudesse admitir que os brasileiros fossem descobri-las por terra com a pior das intenções entreguistas, fariam apenas uma "espionagem" inútil.

6) E os índios?

O General Frederico Rondon disse na semana passada que o plano da Funai para evitar problemas com os índios du-

Instituto Socioambiental

fonte: Veja

class.: 05

data: 29/70

pg.: 28-30

rante a construção das estradas está cheio de falhas. Segundo a Funai, na rota da Transamazônica e da Cuiabá—Santarém há 8 000 índios, em 29 tribos, das quais doze selvagens. O plano para "evitar problemas" segue mais ou menos as linhas do discurso do Ministro Costa Cavalcanti, há duas semanas: "Vamos procurar integrar os índios pouco a pouco, como sempre foi a política do governo. Não queremos entrar em choque com eles. Mas procuraremos fazer o possível para que eles não impeçam o avanço do progresso". O Rondon de hoje condenou a pretendida remoção dos índios de suas aldeias e disse também: "Quero lembrar que o Marechal Rondon levou dez anos para fazer dos bororos, agressivos em 1890, os seus mais fiéis auxiliares em 1901".

E concluiu: "Os ensinamentos ditados pela experiência do Marechal Rondon não podem ser esquecidos". Cândido Mariano da Silva Rondon, chamado até de "a mais rica, a mais coerente, a mais enérgica e a mais generosa personalidade jamais criada pelo povo brasileiro", de fato, dificilmente apoiaria o plano atual da Funai. Ele prevê pacificação ou afastamento de índios de suas terras no curto espaço dos poucos meses restantes até as equipes de desmatadores terem aberto centenas e centenas de quilômetros na selva. Em 1910, Rondon já havia definido seus quatro princípios de pacificação, que constituem, ainda hoje, a mais alta formulação dos direitos dos indígenas em todo o mundo: 1) Morrer se for preciso, matar nunca. 2) Respeitar as tribos indígenas como povos independentes. 3) Garantir aos índios a posse das terras que habitam e são necessárias à sua sobrevivência. 4) Assegurar a eles a proteção direta do Estado.

Dentro do mínimo tempo que possui, a Funai tem de fazer simplificação nessas regras de ouro. Os empreiteiros encarregados dos vários trechos das estradas estão sendo advertidos de que terão de vacinar todos os seus homens para evitar contágio nos índios e de que não poderão beber nem abusar das índias. Expedições de divertimentos (cantoras? artistas?) devem ser programadas, para fazer os construtores das estradas — isolados de certos prazeres nos acampamentos do meio da mata — pensarem em assuntos mais espirituais do que — como diria a Funai — no "abuso" das índias. Além desse autocontrole dos aventureiros da selva, dois índios aculturados e um sertanista estariam sempre à frente de qualquer equipe de trabalho para evitar problemas e afastar os índios. Um sertanista, dois índios e uns poucos meses dificilmente resolverão problemas maiores. Os irmãos Villas-Boas, Cláudio e Orlando — que foram convidados para dirigir um dos postos da Funai para os problemas das estradas e ainda não responderam —, tentam pacificar os cren-aco-

ros desde 1968. Esses selvagens lendários que teriam 2 m de altura, vivem na região da cachoeira Von Martius, no sul do Pará, nas terras por onde passará a Cuiabá—Santarém. Pacificá-los, assim como as outras onze tribos selvagens, com técnicas científicas, não é questão de dias, seguramente. Afastá-los às pressas pode significar tragédia. As possíveis complicações com os índios, porém, não devem surgir logo. Eles agora são poucos e espalhados pela mata, e dificilmente uma das rodovias passará como se cortasse ao meio uma aldeia. Além disso, eles são ingênuos mas não idiotas e raramente atacariam grupos de homens, especialmente os com máquinas tão barulhentas e grandes. O mais provável é que se afastem provisoriamente e a Funai não os localize, como acontece hoje com a maioria das expedições que os pro-



Rondon: 4 regras de ouro ameaçadas

curam. A médio prazo, tudo pode ser diferente. Normalmente, o colonizador — pouco informado de que o índio está milhares de anos atrasado e deve ser tratado, às vezes, como uma criança — é hostil ao índio. Um cidadão que dirigiu empreendimento em Rondônia — onde Rondon pacificou os parintintins — chamou seus operários, após ter visto a mulher de um colono grávida e morta com várias flechadas na barriga, e disse: "Esta história de 'morrer se for preciso, matar nunca' é bonita mas acabou. De agora em diante, quem matar índio vai ter prêmio de produção".

Esse tipo de reação é comum no homem amazônico mais simples. E é quem pode depois ser responsável pelo genocídio indireto dos poucos ex-donos do Brasil remanescentes.

7) As duas estradas serão concluídas no prazo?

Algumas pessoas devem acreditar que os 2 775 km de estradas do PIN serão entregues no prazo combinado. Os donos das empreiteiras, por exemplo, porque assinaram contratos que prevêem multa de cerca de 60 000 cruzeiros por dia de atraso, a partir de 4 de janeiro. O Ministério dos Transportes também, porque está pagando para isso.

Se o prazo for cumprido será um recorde rodoviário nacional e internacional. A Belém—Brasília, com 2 200 km, ficou precariamente pronta depois de dois anos de construção. E com essa pressa ficou tão mal-acabada, que no primeiro ano de funcionamento consumiu, em reparos, uma verba de 30% de seu valor de construção. Quando o Exército começou a participar das obras do PIN, os prazos — que muitos oficiais consideram a única coisa errada no projeto — passaram a ser estrategicamente esquecidos.

Embora devam construir toda a Cuiabá—Santarém pela urgência e pelas normas do PIN, os batalhões de Engenharia e Construção têm sido cautelosos. Dentro do esquema de ultra-urgência, chegou a ser planejada pelo DNER a abertura de duas frentes de trabalho em Cachimbo, para atacar a Cuiabá—Santarém dali para o norte e o sul. Quando, no meio da concorrência, esses trechos foram retirados e entregues ao Exército, o regime de pressa foi reformulado. Como Cachimbo só se atinge pelo ar, a abertura das duas frentes exigiria um avião diariamente com 20 toneladas de suprimentos. "Seria uma operação linda", diz um alto oficial. "Mas não estamos atrás de boniteza, e seria dar à obra um tom épico desnecessário."

Com esse relativo desdém pela epopéia, o Exército diz apenas que vai atacar seus trechos no ritmo de urgência pedido, mas não adianta quando pretende terminá-los. Oficiais dos batalhões de Engenharia e Construção, que já construíram quase 1 000 km de estradas na Amazônia, preferem antes falar das chuvas da região, que impedem o trabalho de máquinas de terraplenagem durante seis a sete meses por ano.

A cautela pode ser a atitude mais sábia. Como diz o Deputado Paulo Nunes Leal, engenheiro, tenente-coronel reformado, amigo e ex-diretor de uma empreiteira na Amazônia, freqüentador e amigo de oficiais do BEC, dirigido pelo Coronel Weber: "Se essa obra for executada em três anos — o que exigirá muito esforço —, será a maior obra rodoviária que já se fez no Brasil. Por que prometer fazê-la em um ano? Se é o próprio governo que se limita no prazo e não o cumpre, o prazo, que em certos limites é secundário em face da obra, passará a ser o principal".

O tempo dirá se ele tem razão. ○