

Volta à Transamazônica-2

1 / 1

A comitiva do Ministério dos Transportes, chefiada pelo Ministro Mário Andreazza, continua a sua viagem pela Amazônia. O repórter Ricardo Gontijo, acompanhando a comitiva, escreve o segundo

capítulo da viagem. As cidades próximas à estrada estão crescendo. Mas os problemas também cresceram: como vencer tantas doenças na mata? Como evitar que os índios sejam destruídos pelo branco? (A viagem vai continuar).

# As cidades esperam as riquezas da estrada

(A Transamazônica está descobrindo cidades. E muitas delas não têm um médico.)



A Lagoa do Paraíso, perto de Humaitá, fica na margem do rio Madeira. É cercada por matas fechadas e emaranhadas de cipós.



O colégio de Humaitá tem mil alunos matriculados no primário e no ginásio. Mas o hospital da cidade não tem um médico.

Itaituba é a cidade mais bonita da Transamazônica. Fica às margens do rio Tapajós e se resume a uma rua cercada de grandes árvores que protegem as casas de sapé com suas sombras largas, espalhadas na terra amarela. A comitiva do Ministério dos Transportes desceu em Itaituba às oito horas da manhã do dia dez de agosto, sob um sol forte. Logo identifiquei o prefeito Altamiro Raimundo, que se lembrou de quando lá esteve, há um ano.

— Neste ano que passou — disse ele — as coisas mudaram muito em nossa cidade. O município, que antes do início das obras da Transamazônica tinha 11 mil habitantes, tem hoje 5 mil. E não é só isso: já temos até uma agência do Banco do Brasil.

Apesar de ter crescido em população, Itaituba continua com um dos índices demográficos mais baixos do mundo: um habitante para cada 13 quilômetros quadrados. É o maior município do mundo, com 175 mil quilômetros quadrados. Altamiro, o prefeito, está sorrindo: "nossa esperança já chegou, com a estrada. Agora, em pouco tempo resolveremos todos os nossos problemas". Os problemas de Itaituba: falta de escolas e de redes de água e esgotos; além disso, a incidência de verminose é grande e não há hospital para atender a população. "Mas já consegui trazer um médico para cá e estou esperando outro", conta Altamiro. (Há um ano, quando conheci a cidade, não havia médico, nem farmacêutico, nem enfermeiro. Os doentes eram levados para Santarém ou Belém, viajando mais de três dias nos barcos ou pagando cerca de 800 cruzeiros — preço por pessoa — num avião monomotor).

Outro problema para Altamiro Raimundo: o bordel que foi aberto na cidade, há alguns meses. As mulheres usam uma balança de farmácia para medir o ouro pago pelos garimpeiros que frequentam a cidade e vêm procurá-las. O outro é a grande riqueza da região, extraído com métodos primitivos, de pouco rendimento. "Com a estrada, esperamos trazer a tecnologia para as nossas minas", diz o prefeito. Ele está entusiasmado, também, com o gado que vai crescendo nas imediações da cidade: "já temos um rebanho com uma centena de cabeças. É o começo de nossa pecuária".

### O índio Perereca

Quando as máquinas foram levadas para Itaituba, pela Empresa Técnica Industrial (EIT), encarregada do trecho entre essa cidade e o ponto 549 da Transamazônica, atravessaram em grandes balsas a baía formada pelo rio Tapajós; na outra margem está a cidade. A nova rodovia não passa dentro da área urbana de Itaituba, que fica a oito quilômetros da margem direita do rio. Ai desembarcaram as máquinas. E começaram imediatamente a romper a selva: o único espaço entre a mata e o rio era um barranco de seis metros de altura. Mas, derrubadas as primeiras árvores, os construtores da estrada tiveram uma surpresa: um índio surgiu na frente das máquinas.

— Tinha um metro e sessenta de altura, cabelos cortados, tronco nu e vestia uma calça cáqui muito larga — conta um dos engenheiros da EIT. Nós o batizamos Perereca. Ficamos parados sem saber o que fazer, até que aquela estranha figura começou a falar num português perfeito, levando-nos para conhecer a sua plantação de cana-de-açúcar, perto do rio.

Outro espanto meu, nesta segunda viagem à Amazônia: ali na margem do rio Tapajós, onde há um ano, vi a selva fechada, existe hoje uma estrada aberta na mata. Percorremos um longo trecho em cascalho,

com muita poeira. Dos lados, da nova rodovia, algumas casas de sapé. Diz outro engenheiro da EIT: "basta a gente chegar com as máquinas para que surjam homens e mulheres, não se sabe de onde, querendo um pedaço de terra." Ainda às margens do Tapajós, a empresa construtora abriu um campo de pouso para seus três aviões de apoio; a pista é de asfalto, com 1.200 metros de comprimento. Tomamos uma cerveja gelada no acampamento, como nunca eu pude encontrar durante a minha viagem de um ano atrás, no interior da Amazônia.

Depois de um lanche em Huituba, voamos para Humaitá, ao sul do Estado do Amazonas. Ali termina o trecho da Transamazônica que será construído por empresas particulares; um percurso de 2.320,2 quilômetros, partindo de Estreito, nos limites da Belém-Brasília. Como toda cidade da região, Humaitá cresceu à margem de um rio, o Madeira. "Se pontilharmos num mapa da Amazônia todas as casas, aldeias e cidades conhecidas, conheceremos os cursos completos de seus rios e igarapés", me dizia um missionário do Xingu.

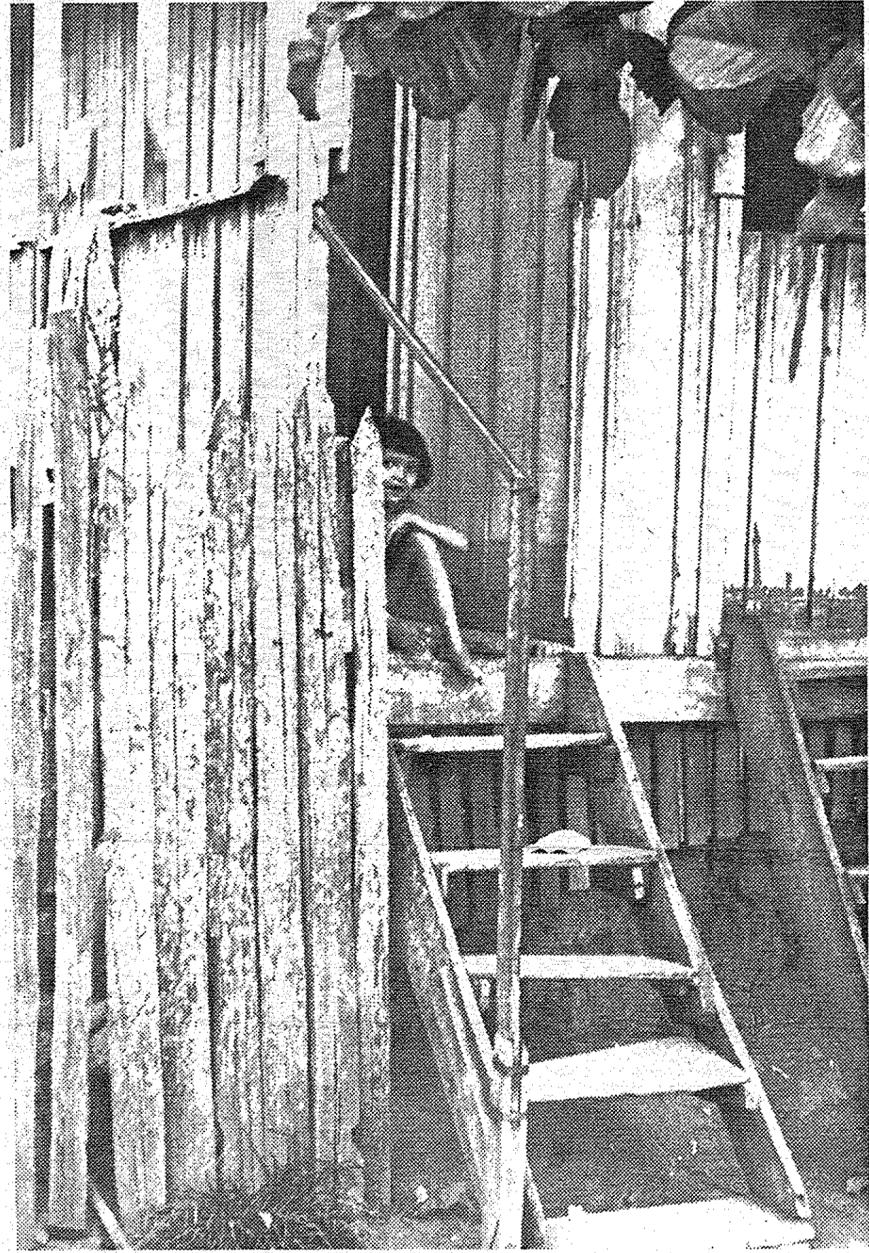
Em Humaitá (2.600 habitantes na cidade e 16.800 no município), fiquei conhecendo a figura que mais me impressionou em toda a viagem: João Isaías o homem que comandou um grupo de 50 exploradores abrindo a primeira frente de trabalho na selva para as máquinas da empresa Paranapanema, encarregada de construir o trecho entre esse ponto e o rio Aripuanã. Isaías é agora o chefe do acampamento. Tem 40 anos e ganha dois mil cruzeiros por mês. É um homem respeitado por engenheiros e operários. "Nunca trabalhei na selva, embora sempre tenha sido topógrafo. Meu medo era que homens morressem no meio da mata. Mas, felizmente, isso não aconteceu. Os 28 que caíram doentes de malária foram transportados em canoas até a Lagoa do Paraíso Atravessaram a selva com febre de 40 graus".

### No meio da mata

Na Lagoa do Paraíso, foi servido um churrasco gaúcho, de primeira qualidade. A nossa frente, as águas do Madeira. Em volta, a selva amazônica, entrelaçada de cipós. ("As vezes, demoramos mais de meia hora para vencer dez metros", conta João Isaías). Então, resolvi conhecer de perto aquela floresta. O sol infiltra-se na vegetação espessa; do alto, ouve-se o canto dos pássaros, que ficam invisíveis no meio da folhagem.

Em Humaitá, como na maioria das cidades amazônicas, os dois mosquitos mais comuns são o pium, que ataca de dia, e o carapanã, que ataca de noite. No município não há médicos (como não havia há um ano), e seu hospital continua lá, aparelhado até com raio-X: "Só a frequência é que aumentou", conta o padre Venzon, da Prelazia de Humaitá. Com 60 leitos, esse hospital está sempre cheio. Os doentes são tratados pelas freiras, que também mantêm o colégio (grupo e ginásio), com mil alunos. Os costumes da cidade não mudaram desde agosto do ano passado: de dia, é o trabalho na lavoura escassa, principalmente nos postos do Ministério da Agricultura, e a extração das seringueiras; à noite, o baile na gafeira Jacaré-te-pegas.

Como muitos outros municípios da Transamazônica, Humaitá começa agora a sofrer a influência dos novos moradores, trazidos pela estrada. Não há acomodações nem alimentação suficiente para todos os que chegaram. "Vivemos do que nos fornece a empresa, que é comida de primeira e casas de madeira", diz um engenheiro da Paranapanema.

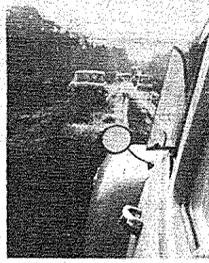


Um dos problemas de Itaituba: a cidade ainda não tem uma escola primária.



### TUDO PRONTO EM 1973

Em outubro do ano passado, o presidente Médici esteve em Altamira para inaugurar os trabalhos de abertura da rodovia Transamazônica. No princípio deste mês, uma comitiva do Ministério dos Transportes voou para Belém do Pará: o Ministro Mário Andreazza queria verificar, de perto, os progressos da obra. A estrada começa em Estreito, na Belém-Brasília; o trecho que vai de Estreito a Itaituba, com 1.255,7 quilômetros de extensão, será inaugurado no dia 7 de setembro de 1972, como parte das comemorações do 150º aniversário da Independência do Brasil. O Governo Federal quer que toda a estrada Transamazônica esteja totalmente concluída em 1973. O trabalho de colonização já começou, com a implantação de um núcleo do INCRA em Altamira.



## DOIS PERIGOS NA MATA

Há um ano, quando se preparavam para abrir a selva, os construtores da Transamazônica já sabiam de dois grandes problemas que estavam à sua espera: as doenças e os índios. Hoje, quase todos eles conhecem a malária, e muitos sofreram ataques de Parakânãs. Mas ninguém sabe, até agora, a extensão desses problemas.

Dos 50 homens que acompanhavam João Isaías na frente de Humaitá, 28 ficaram doentes de malária; e, isolados no meio da mata, ficaram sem medicação durante dois dias. Na construção da Manaus-Porto Velho, 130 pessoas caíram de febre no mesmo dia. Em Humaitá existe um hospital com 60 leitos, bem aparelhado, mas sem médicos. Diz o padre Venzon, da Prelazia de Humaitá:

— É impressionante a falta de higiene nesta região. E o pior é que a população não sabe disso, já que está habituada a viver dessa forma. Com a estrada, chegou mais gente e a situação piorou. Felizmente, o pessoal daqui e o de fora se entendem bem. Ninguém cria muito. O povo de Humaitá é muito pacífico, mas só hoje está sendo educado. Eu já vi mães deixarem seus filhos morrer pensando que o melhor tratamento era um remédio feito de folhas.

Os homens que trabalham nas estradas contam com os recursos das empresas construtoras. Elas dispõem de médicos e ambulatórios. "Um engenheiro que adoce deve ser tratado na própria frente de trabalho, para dar exem-

### A doença é a pobreza

plu aos operários", diz um técnico da Paranapanema. Em poucos meses de selva, a maioria dos funcionários das construtoras já teve um ataque ou dois de malária. "O pessoal da Campanha de Erradicação da Malária (CEM) costuma percorrer as frentes de trabalho, tentando sanear a área. Mas todos os problemas aqui têm dimensões grandes demais para serem resolvidos em pouco tempo", explica um engenheiro agrônomo do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária).

Enquanto as estradas não ficam prontas, os meios de transporte continuam sendo o rio e os aviões. Por rio, a viagem é muito longa. Por avião, é muito cara. Como transportar os doentes? E a situação, do ponto de vista sanitário, não mudou: 49% dos moradores do interior da Amazônia ainda morrem de desintéria e desidratação. O índice de verminose atinge 99% das populações. Entre os 70 vírus típicos de floresta fechada, como a Amazônia, cerca de 50 não são conhecidos pela ciência médica (informações do Instituto Evandro Chagas, de Belém).

— Uma doença que não mata ninguém no sul do País pode liquidar crianças e adultos em nossa região, diz o padre Venzon. A falta de assistência médica de urgência transforma moléstias benignas em casos crônicos e até fatais.

O atendimento médico das construtoras restringe-se a seus trabalhadores, que somam pouco mais de 2.500 ao longo de toda a Transamazônica. "É preciso manter carros ambulatórios para acompanhar as frentes de trabalho", conta um engenheiro da Manaus-Porto Velho. No quadrilátero formado pelas cidades de Humaitá, Lábrea, Porto Velho e Bóca do Acre, onde se encontram diversas estradas que interligam o sul do Amazonas com o território do Acre, a área mais rica em cassiterita de toda a Amazônia. E, também, uma das mais afetadas por moléstias infecciosas.

Segundo o prefeito de Porto Velho, Renato Soares, a doença própria da Amazônia é a pobreza. "Além da lepra e malária, há a verminose e desintéria, há a leishmaniose, provocada por um vírus transmitido pelos mosquitos."

— A lepra, diz padre Venzon, é uma doença comum nessa região. Mas poderia ser evitada com água e sabão, pois resulta da simples falta de higiene. Mas quem vai ensinar ao povo que é preciso tomar banho em água limpa? Onde encontrar essa água, se as próprias cidades não têm recursos para tratá-la? E sabão não existe por aqui.

Além da saúde, os índios representam outra preocupação dos construtores das estradas. Nesta nova viagem a algumas áreas da Amazônia, não foi possível localizar qualquer grupo da FUNAI — Fundação Nacional do Índio — apesar de notícias. Mas sabe-se que os sertanistas deste órgão continuam procurando contato com as tribos que vivem em pontos onde deverão passar as novas rodovias. Depois de três encontros entre os Parakanãs e uma frente de trabalho da construtora Mendes Júnior, na região de Altamira, a FUNAI conseguiu localizar aldeias abandonadas, com abrigos para quase mil índios em cada. Os Parakanãs não são violentos. As construtoras dizem a seus funcionários que não convém reagir: os Parakanãs só atacam para pilhar.

Até agora, não houve encontros com violência ou mortos entre os trabalhadores e os índios, na Transamazônica. Mas o prefeito de Altamira, Cosiolano Pessoa de Souza, acha que a violência ainda pode surgir durante a construção das estradas. Ele se lembra do que lhe aconteceu em 1965:

— Nessa época, eu era médico, homem que sai para a selva caçando animais selvagens para conseguir peles (uma pele de onça pintada, sem furos de bala, chega a valer mais de mil cruzeiros). Um dia, consegui um empréstimo e sai com 15 companheiros. Fomos a aventurar um garimpo ou extrair alguma borraça que encontrásemos no caminho. Num de nossos acampamentos surgiram 150 índios. Eles pareciam pacíficos, e ficaram conosco algum tempo. Ai, eu tive que voltar à cidade para buscar mantimentos. Deixei-os no meio de uma dança ritual, batendo pedaços de pau. Quando voltei ao acampamento, um dia depois, encontrei todos os meus homens mortos a pauladas. Os índios haviam saqueado tudo.

Mas a agressividade dos índios não é a maior preocupação dos sertanistas. Isso quase sempre pode ser evitado, desde que o branco não os provoque e deixe para os homens da FUNAI o trabalho de pacificá-los. O problema mais sério é o contágio do branco, que transmite ao índio doenças até então desconhecidas por eles, ou os próprios vícios da civilização. Tanto quanto a bebida alcoólica, que desmoraliza a sociedade indígena, uma simples gripe pode dizimar a tribo. Esse contato de raças nem sempre pode ser evitado pelos sertanistas. Daí o cuidado especial que todas as empresas exigem de seus funcionários ao encontrarem indígenas no caminho.