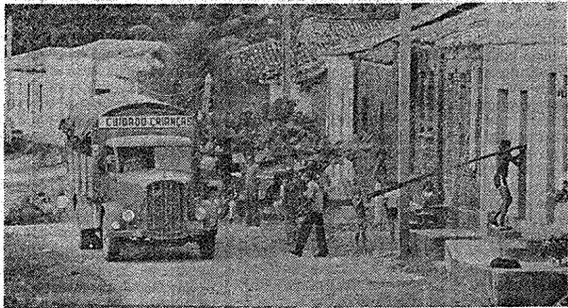
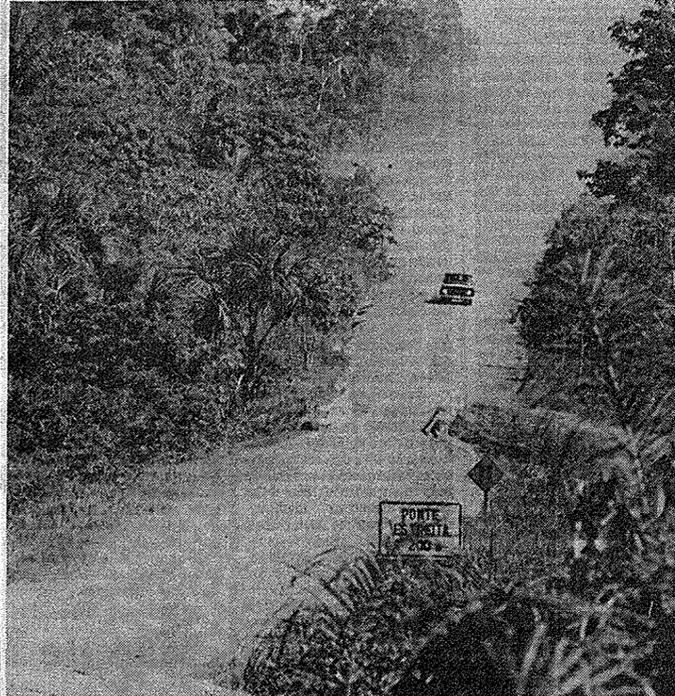


No rastro da aventura e da solidão



Itupiranga: aqui, uma batalha perdida

Texto: LUIZ FERNANDO EMEDIATO
Fotos: ROLANDO FREITAS
Enviados especiais
Durante 42 dias, utilizando um jipe,
atômbus e barcos, os dois repórteres do Estado
percorreram 10 mil quilômetros de estradas e
rios na Amazônia, uma das mais vastas e
desconhecidas regiões do planeta. Entrevistaram
colonos, empresários, militares, missionários,
garimpeiros, autoridades, caboclos e índios,
dos quais ouviram queixas, denúncias e
apelos, enquanto acompanhavam cenas de
violência e derrubadas em plena floresta. E, nesta
série de reportagens que o Estado começa a
publicar hoje, relatam a história de um processo
de ocupação iniciado séculos atrás, com as
primeiras expedições pelo rio Solimões. O Sonho
Amazônico estará nas páginas deste jornal
até terça-feira.



Este é o melhor trecho da Transamazônica



Socorro e o filho: um drama

Amazônia Legal, em números

História: A Amazônia foi
conquistada através da penetração
por meio e ao longo dos rios navegáveis,
e povoada inexpressivamente
através de pequenas vilas
com função de entreposto e
escala dos fluxos das únicas
atividades facilmente exercidas
na ocasião: o extrativismo
vegetal, a caça, a pesca
e o garimpo. No início do
século XX, até a madeira era
importada, porque não se
sabia como beneficiá-la na
própria região.

O início histórico da ocupação
pode ser fixado em 12 de
janeiro de 1616, quando
foi fundado o Forte do
Príncipe, hoje Castelo, dando
origem à cidade de Belém.
A região experimentou seu
auge no final do século
passado e início deste, com
o boom da borracha. A
decaída durou mais de 50
anos — em 1960, por
exemplo, Manaus ainda não
tinha energia elétrica. Em
1967, com a criação da Zona
Franca, Manaus entrou em
novo ciclo histórico, sem
benefícios, entretanto, para as
localidades interiores.

Divisão política: A Amazônia
Clássica compreende
os Estados do Acre, Amazonas
e Pará, e os Territórios
Federais de Rondônia,
Roraima e Amapá. É possível
que Rondônia seja elevada
a categoria de Estado no
próximo governo. A Amazônia
clássica, porém, que inclui
os incentivos da Sudam —
compreende, além dos
Estados e Territórios citados,
o Norte do Mato Grosso,
acima do paralelo 16, parte
de Goiás, acima do paralelo
13, e parte do Maranhão, a
Oeste do meridiano 44 Wge.
Essa região limita-se com
os países sul-americanos.

Área: 4.990.520 Km². 59
por cento da área total do
País.

População: 9.318.841
habitantes, 83 por cento de
população brasileira. A
densidade demográfica média é
de apenas 1,8 hab/Km².

Clima: Tropical úmido,
com médias pluviométricas
superiores a 3.000 mm/ano e
umidade relativa média acima
de 80 por cento. Temperaturas
sempre superiores a 25°C.

Formação florestal: É a
maior floresta de não-
coníferas do globo. Em 1900
cobria uma área de 3,5 milhões
de quilômetros quadrados.
Hoje, sob o número
de cada par 2,7 milhões, o que
significa ter a região perdido,
em menos de 80 anos, 24
por cento de sua mata.

Principais cidades: Manaus,
Belém, Santarém, Porto
Velho, Rio Branco, Boa
Vista, Marabá, Altamira,
Itaituba, Humaitá, Itacoatiara,
servidas pelos rios e por
uma rede rodoviária de 30
mil quilômetros (10 mil federais,
dos quais 1.560 pavimentados;
5.948 estaduais e
13.955 municipais).

Solos: É, em grande parte,
ácido, o que limita a produção
agrícola nas condições
atuais e torna difícil a
competição de alguns produtos
com os de outras regiões.
Predomina o latossolo
amarelo e o latossolo
concrecionário, de baixa
fertilidade, mas podem ser
aproveitados em áreas de
terras roxas da região
de Altamira e do médio
Xingu.

Economia: Basicamente
extrativista. Após o fracasso
da agricultura de colonização,
a Sudam passou a incentivar
a pecuária em grandes
extensões de terra.
Tentava-se agora a diversificação
através da criação de pólos
agrominerais. A exploração
dos recursos minerais
detectados pelo Projeto
Radam poderá modificar
por completo o ritmo de
desenvolvimento.

Recursos naturais: Há,
na Amazônia, 43,5 bilhões
de metros cúbicos de
madeira em pé. Os principais
minérios são ferro e alumínio
(as maiores reservas do
mundo), manganês, cassiterita,
ouro, diamante, sal-gema,
calcário, caulim, gipsita,
linhito, urânio, titânio,
cárvão, cromo, etc.

A ocupação, um fracasso de 4 séculos

No ano de 1560, o aventureiro
Lope de Aguirre rebelou-se
contra Pedro Ursua, chefe de
uma expedição espanhola à
América, e entrou com seus
homens pelo rio Amazonas, a
partir dos Andes peruanos, em
busca do Eldorado. Morreu
possesivo, impregnado contra
Deus, o demônio e a própria
natureza, sufocado pela ambição
e sem encontrar a cidade do
ouro. Assim como a expedição
de Aguirre, têm-se frustrado,
até hoje, as tentativas de ocupar,
povoar e desenvolver o vazio
amazônico.

uma natureza rica, em grande
parte intocada, mas haverá de
encontrar também cenas de
devastação, tristeza e miséria.
Na Amazônia, a riqueza convive
lado a lado com a indigência,
e se é possível a um aventureiro
enriquecer da noite para o dia,
também é possível — como
ocorreu com Aguirre — perder
a vida na procura de uma ilusão.

Assim como a expedição de
Aguirre, têm-se frustrado, até
hoje, as tentativas de ocupar,
povoar e desenvolver o vazio
amazônico. Quem percorre a
Transamazônica encontra pela
frente

uma natureza rica, em grande
parte intocada, mas haverá de
encontrar também cenas de
devastação, tristeza e miséria.
Na Amazônia, a riqueza convive
lado a lado com a indigência,
e se é possível a um aventureiro
enriquecer da noite para o dia,
também é possível — como
ocorreu com Aguirre — perder
a vida na procura de uma ilusão.

A Transamazônica, os erros de uma experiência

A história da ocupação da
Amazônia caracterizou-se por
uma série de erros que não
podem mais ser repetidos, diz
o homem num escritório de
autarquia pública, em Belém do
Pará. Esse homem é Hugo de
Almeida, superintendente da
Sudam, responsável pela política
de desenvolvimento da Amazônia
Legal, cuja área, embora
equivalente à trigésima parte
do globo, é responsável por
apenas 5 por cento da renda
nacional.

Enquanto isso não acontece,
Paragominas convive com a
falta de escolas para suas 30 mil
crianças e com a violência. O
Projeto Fundiário Paragominas,
instalado pelo INCRA em
outubro de 1973, não conseguiu
discriminar todas as terras. Por
isso, são freqüentes os conflitos
armados entre fazendeiros e
posseiros.

Transamazônica é a garantia de
que a Amazônia é brasileira e
não será tomada um dia pela
ganância internacional. Na
entrada para a cidade de
Araguatins, às margens do rio
Araguaia, no lado goiano — do
outro lado do rio é outra vez
Pará — há uma placa com os
seguintes dizeres: "Bem-vindo a
Araguatins. Amazônia, cobra
do mundo." Em Araguaatins,
ainda se pensa que o mundo
olha para a Amazônia com
olhos cúpidos.

Um único posto de serviço às
margens do Araguaia não tem
gasolina, mas quem quiser
trafegar pela Transamazônica
deve esquecer as comodidades
e os serviços de uma estrada
conventional. E deve estar sempre
atento aos perigos: um pouco
mais adiante do rio, o motorista
Wellington, do Espírito Santo,
caiu numa ribanceira com seu
caminhão. Está ali há dois dias,
esperando socorro e armado
com uma faca, pois teme os
ladrões.

A Transamazônica, na qual
investiram-se consideráveis
recursos — não se sabe exatamente
quanto — foi uma das maiores
tentativas oficiais para colonizar
esse vazio, reconhece Hugo
de Almeida, e até hoje se
discute, na área do governo, se
tamanho investimento valeu a
pena. O superintendente da
Sudam acha que valeu. "Valeu,
apesar do custo, do fracasso da
colonização, de todos esses
erros, se é que foram mesmo
erros. A escala, é verdade, foi
grande demais para uma
experiência. Mas é este o custo
amazônico: o custo do pioneirismo."

Djalma Orlando dos Santos
Soares, que está respondendo
pela Delegacia de Polícia, abre
um armário e mostra as armas
recentemente apreendidas:
espingardas, punhais, terçados,
revólveres. Pertencem a 37
posseiros do rio Capim. Djalma
diz que os conflitos pela terra são
uma constante desde que o
fazendeiro norte-americano John
Davis, julgando-se no velho
Oeste do seu país, decidiu
expandir-se para a Amazônia (108
mil hectares), 300 famílias de
posseiros.

Um único posto de serviço às
margens do Araguaia não tem
gasolina, mas quem quiser
trafegar pela Transamazônica
deve esquecer as comodidades
e os serviços de uma estrada
conventional. E deve estar sempre
atento aos perigos: um pouco
mais adiante do rio, o motorista
Wellington, do Espírito Santo,
caiu numa ribanceira com seu
caminhão. Está ali há dois dias,
esperando socorro e armado
com uma faca, pois teme os
ladrões.

O problema é que o projeto,
muito bonito no papel, não
funciona na prática. A Nova
Marabá não passa de um
aglomerado de casas pobres, longe
da água e das lavouras. A Sudam
colocou luz elétrica ali, mas
seus habitantes não têm
dinheiro para pagar a energia.

Essa experiência não pôde,
ou não conseguiu, extinguir o
contraste entre os dois mundos
amazônicos, um rico, outro
indigente. Ao longo da Belém-Brasília,
nas proximidades de Estreito,
no Maranhão, onde começa
a Transamazônica, o grande
sonho de Socorro — uma
mulher — atinge as dimensões
de uma tragédia. Pois nas
suas noites maldormidas Socorro
sonha em ter, na sua casa,
um pouco de água.

Davis acabou fuzilado pelos
invasores. "As vezes, o fazendeiro
tem razão, mas muitas vezes
não", comenta Djalma, lembrando
que o ex-prefeito Camilo
Ulhana, de Paragominas, tinha
cemitério particular na sua
fazenda, que defendia
contratando pistoleiros e armando-os
com metralhadoras.

Além da Nova Marabá, com
4 mil habitantes, e da Velha
Marabá, com 25 mil, existe uma
terceira Marabá, a Cidade Nova,
com 35 mil pessoas. Essa
"cidade" seria um povoamento
provisório, até que ficasse pronta
a Nova Marabá, mas cresceu
muito, devido ao constante
afluxo de maranhenses
desempregados. E ali eles se
instalam, num lugar que não
tem luz, água e esgotos.

para Marabá quando for
desativado o canteiro de obras.
A esperança de Marabá está
nos projetos do governo federal
para a área: a exploração do
minério de ferro de Carajás,
considerada a maior jazida do
mundo, com 18 bilhões de toneladas,
uma estação baixadora da
energia a ser gerada em Tucuruí,
quarta usina elétrica do mundo,
uma ponte rodoviária sobre o
Tocantins e, finalmente, a
sonhada hidrovia do Tocantins,
um projeto caro e cada
dia mais distante.

No Zero, onde ela mora (quilômetro
zero da rodovia PA-70,
que liga a Belém-Brasília à
cidade de Marabá), a água é
vendida a 10 cruzeiros o tambor.
A Amazônia possui um quinto da
água doce do mundo, mas no
Zero só pode ter acesso à água
quem paga ao caminhão-pipa
que a distribui. Nem sempre
Socorro e seu marido, um lavrador,
têm esse dinheiro, por isso,
às vezes ela anda a pé 10
quilômetros, até o rio mais próximo,
onde pode banhar-se de roupa e
tudo, sem pensar no preço da
água.

Desce a Belém-Brasília, a
128 quilômetros da Transamazônica,
está Imperatriz, uma
cidade que ambiciona ser a capital
do Maranhão ou de outro
Estado a ser criado um dia. Um
pouco mais adiante, a poucos
quilômetros de Estreito, está
Porto Franco, dormindo no
esquecimento e na solidão.

Assim como Imperatriz,
Marabá quer ser a capital de
um novo Estado, que sabe o
Estado do Araguaia (ou o Estado
do Tocantins, sugere o prefeito).
Antes da Transamazônica,
seus habitantes só chegavam
a Belém depois de viajar 10
dias de barco. A Transamazônica
trouxera a possibilidade de se
fazer a mesma viagem num dia.

Marabá é uma cidade
condenada, mas ninguém sabe
quando essa condenação se
dará em caráter definitivo e irre-

Essa miséria está presente
também em Paragominas, às
margens da Belém-Brasília.
Criado em 1965, é o mais novo
município do Estado do Pará e,
ao mesmo tempo, um exemplo
de como não se deve ocupar
uma frente pioneira. O capitão
colômbio, plantado para alimentar
500 mil bois, não se adaptou
ao solo e foi invadido pela
juquira, uma erva que domina a
pastagem. Hoje, os fazendeiros
estão diante de um impasse:
possuem bois, mas suas
pastagens não prestam.

Um longo rota de 2.537
quilômetros, mais de 200 pontes
de madeira em estado precário
— um caminho todo empoeirado
de junho a novembro, durante
o verão, e um lodajal quase
intransponível de dezembro a
maio, época do inverno
amazônico. Os rios costumam
levar as pontes e a estrada, muitas
vezes, é cortada ao meio pela
força das águas.

Marabá: as crianças têm medo
Um hotel na Transamazônica

Um longo rota de 2.537
quilômetros, mais de 200 pontes
de madeira em estado precário
— um caminho todo empoeirado
de junho a novembro, durante
o verão, e um lodajal quase
intransponível de dezembro a
maio, época do inverno
amazônico. Os rios costumam
levar as pontes e a estrada, muitas
vezes, é cortada ao meio pela
força das águas.

O prefeito Fausto Fernandes,
da Arena, não está muito
preocupado com isso. Seu
maior problema, no momento,
é deixar inscrito na história o
sinal da sua passagem. Ele quer
construir em pleno centro da
cidade um estádio de futebol de
luxo, mesmo que não tenha
dinheiro para levar adiante
tão grandioso projeto. Quer
que o povo se divirta. Por isso,
investiu 2 milhões de cruzeiros
na TV Paragominas, construída
com o dinheiro público.

Segundo o diretor geral do
DNER, Ademar Ribetto da
Silva, a BR-230 foi construída
com os seguintes objetivos:
integrar a Amazônia ao Nordeste
e ao Centro-Sul do País;
colonizar a região; facilitar a
pesquisa e a exploração
econômica de riquezas
minerais; interligar os
terminais navegáveis dos rios
Tocantins, Xingu, Tapajós e
Madeira; complementar o
sistema fluvial da Amazônia.

Um desses objetivos — a
colonização — falhou, e outros
até hoje têm sua validade
discutida. Mas para os militares
que, pouco a pouco, instalaram-se
ao longo da rodovia, nos
Batalhões de Infantaria da Selva
(BIS), a

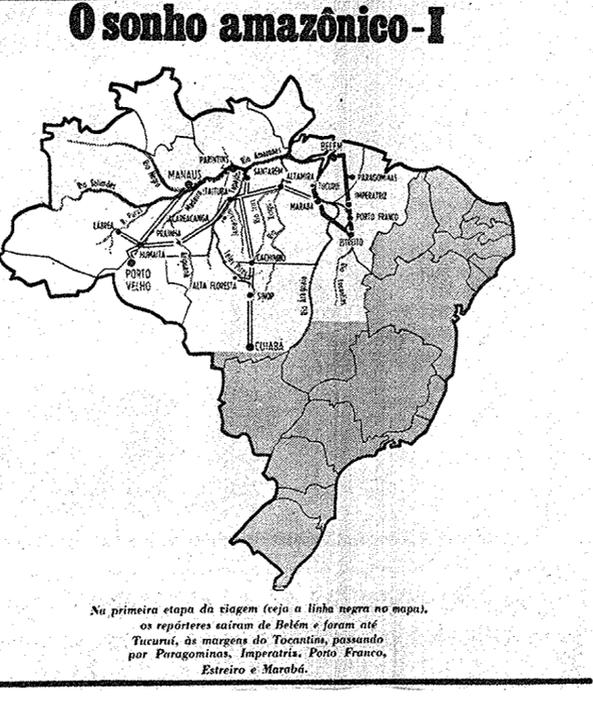
transamazônica é a garantia de
que a Amazônia é brasileira e
não será tomada um dia pela
ganância internacional. Na
entrada para a cidade de
Araguatins, às margens do rio
Araguaia, no lado goiano — do
outro lado do rio é outra vez
Pará — há uma placa com os
seguintes dizeres: "Bem-vindo a
Araguatins. Amazônia, cobra
do mundo." Em Araguaatins,
ainda se pensa que o mundo
olha para a Amazônia com
olhos cúpidos.

Paragominas é uma cidade
pobre, mas também tem o seu
grande sonho. Ela espera que
um dia a Cia. Vale do Rio Doce
e a Rio Tinto Zinc, uma
companhia inglesa, comecem
a explorar suas reservas de
bauxita, suficientes para
abastecer o mundo durante
um século, segundo as
estimativas oficiais.

Um desses objetivos — a
colonização — falhou, e outros
até hoje têm sua validade
discutida. Mas para os militares
que, pouco a pouco, instalaram-se
ao longo da rodovia, nos
Batalhões de Infantaria da Selva
(BIS), a

transamazônica é a garantia de
que a Amazônia é brasileira e
não será tomada um dia pela
ganância internacional. Na
entrada para a cidade de
Araguatins, às margens do rio
Araguaia, no lado goiano — do
outro lado do rio é outra vez
Pará — há uma placa com os
seguintes dizeres: "Bem-vindo a
Araguatins. Amazônia, cobra
do mundo." Em Araguaatins,
ainda se pensa que o mundo
olha para a Amazônia com
olhos cúpidos.

transamazônica é a garantia de
que a Amazônia é brasileira e
não será tomada um dia pela
ganância internacional. Na
entrada para a cidade de
Araguatins, às margens do rio
Araguaia, no lado goiano — do
outro lado do rio é outra vez
Pará — há uma placa com os
seguintes dizeres: "Bem-vindo a
Araguatins. Amazônia, cobra
do mundo." Em Araguaatins,
ainda se pensa que o mundo
olha para a Amazônia com
olhos cúpidos.



Nu primeira etapa da viagem (veja a linha negra no mapa),
os repórteres saíram de Belém e foram até
Tucuruí, às margens do Tocantins, passando
por Paragominas, Imperatriz, Porto Franco,
Estreito e Marabá.