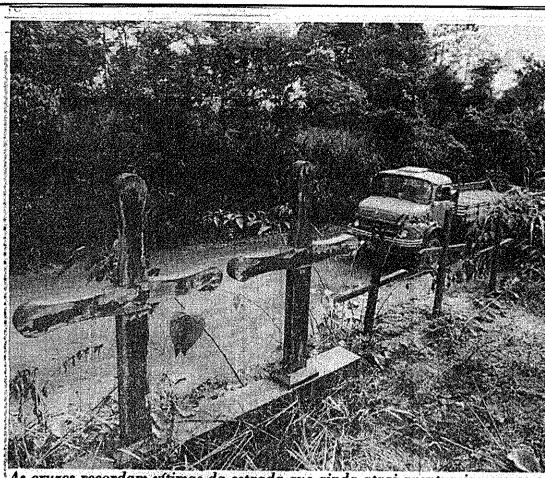
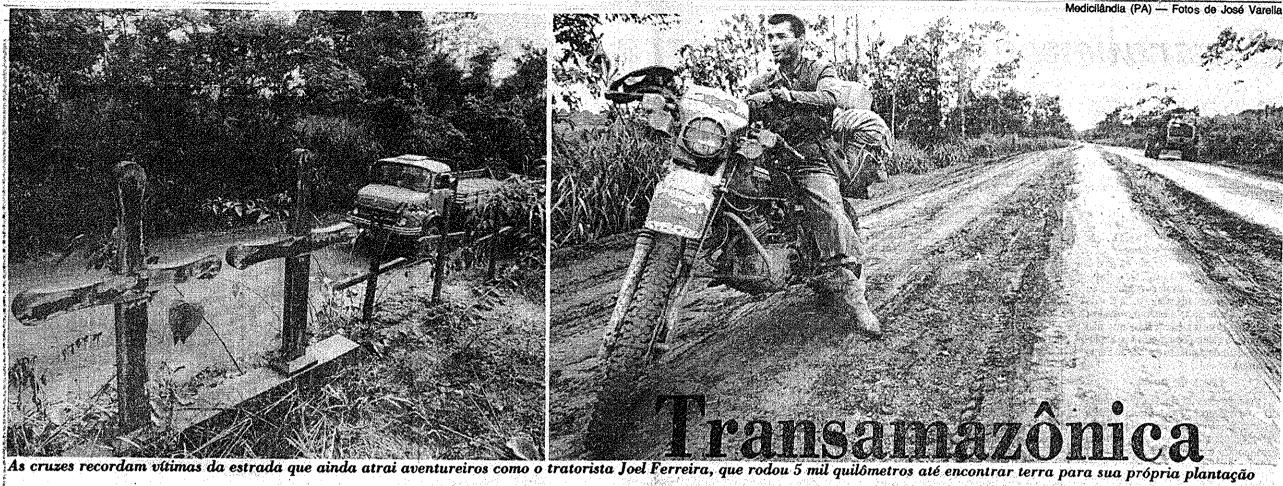
Povos Indígenas no Brasil

Ponte femilia Brusil Class.: 53

Data 2 de movembro na 1986 Pg.: 36





Delírio da ditadura virou lamaçal de 480 km

Ricardo Amaral

Medicilândia (PA) — Quatro mil quilômetros de estrada rasgaram a floresta amazônica, no início dos anos 70, e abriram os olhos do mundo para um país governado por uma ditadura militar em busca de sustentação política. Ao longo da estrada, o governo do presidente Emílio Garrastazu Médici semeou esperança em centenas de milhares de brasileiros que sonhavam com uma vida melhor.

Do sonho de Médici — povoar a Amazônia através da BR-230 — restou pouco: cerca de 70 mil agricultores vivem e produzem nos 480 quilômetros que ligam, durante os seis meses sem chuva do ano, os municípios de Altamira e Itaituba, no Pará, único trecho da Transamazônica a cumprir a voca-ção de área de assentamento de colonos. Organizados em sindicatos, cooperativas e comunidades de base, os brasileiros da Transamazônica estão bem distantes politicamente do regime que os levou para a floresta.

 O Médici jamais deve ter imaginado isso, mas acabou plantando a semente da organização popular na Amazônia, pelas próprias contradições vividas pelos colonos — diz o vice-presidente nacional da CUT, Avelino Ganzer, um colono que veio do sul em 1972 e hoje é candidato ao Senado no Pará pelo Partido dos Trabalhadores.

Na memória dos colonos, o nome do general

tável. Abandonada pelo Governo federal desde que o bastão de comando foi passado para o general Ernesto Geisel, a BR-230 é uma pista de lama transitável apenas por aqueles que a conhecem bem. Do cascalho que revestia nos primeiros tempos, nada resta. Atravessar ponte é arriscar-se a jogar o carro no leito dos igarapés.

Quem sai de Altamira só vai encontrar um arremedo de sinalização no quilômetro 30 do trecho que vai até Itaituba — junto ao barranco, alertando para os perigos da estrada, um punhado de cruzes recordam um acidente que matou cinco pessoas num choque entre dois automóveis. A última imagem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem vem logo adiante. No quilômetro 40, a figura esquálida do piauiense Ezequiel Moreira, 49, contempla, impotente, as sucessivas quedas da ponte sobre o igarapé Jarucu, onde os índios assurinis mataram a flechada dois operários que construíam a estrada.

Ezequiel é o chefe do acampamento de apoio 4 do DNER; ganha salário mínimo, usa roupas em farrapos, e se equilibra sobre a perna esquerda — a direita foi inutilizada por um tiro quando ele trabalhava na construção do trecho de Pacajá, em direção ao sul do estado. Ele mostra os esqueletos de duas pontes de madeira levadas pelo Jacuru. A ponte atual, um amontoado de toras de maçaranduba, não deve resistir à próxima estação chuvosa.

Ezequiel serve-se de um café ralo para recordar o mes de abril de 1972, quando a comitiva do presidente Médici percorreu a estrada "a mais de 100 quilômetros por hora". "Se essa estrada esti-vesse boa, dava uma condição melhor para o povo da região", diz o funcionário, antes de desapare-

cer, coxeando, no casarão de madeira do DNER que só é útil para lhe dar abrigo.

O desejo de Ezequiel é compartilhado pelos agricultores da Transamazônica, que já estão acostumados a ver perdida, por falta de escoamento, boa parte de sua produção de pimenta-do-reino (12. mil toneladas/ano), café, cacau, guaraná, arroz, milho e feijão. Por isso, a principal reivindicação desses eleitores (cerca de 30 mil apenas na agrovila de Medicilândia) é que o governo coloque outra vez no mapa do Brasil a estrada que um dia colocou o Brasil no mapa do mundo.

O prefeito de Altamira, Anfrisio Nunes, eleito pelo PFL e recém-filiado ao PMDB, cobra do Governo Federal a conservação da estrada com um argumento direto: "O governo tem uma dívida para com essa gente de todo o Brasil que ele um dia trouxe para a Amazônia." Na mesma tecla bate Jarbas Passarinho, candidato ao Senado pelo PDS em coligação com o PMDB. Ele ainda se recorda do dia em que o presidente Médici o chamou para opinar sobre a construção da estrada, não como ministro da Educação (que lassarinho era), mas como um político da Amazôna.

o debita na conta do governo Geisel. "Ele centralizou todas as decisões de governo e tratou a Transamazônica como uma obra faraônica que devia ser esquecida em nome da austeridade", queixa-se Passarinho. Nem por isso o ex-ministro terá os votos dos colonos da região. Pelo menos em Medicilândia, seu nome foi barrado pelo mais importante líder da agrovila, o presidente da Cooperativa Integrada de Reforma Agrária (CI-

RA), Francisco Aguiar.

— Aqui talvez a gente apóie o Gabriel Guerreiro (candidato a deputado federal pelo PMDB), mas eu já avisei a ele para não pedir votos para o Passarinho na região — conta Aguiar.

Da mesma forma como é difícil para os

agricultores retirar sua produção pela Transamazônica, não é fácil para os candidatos penetrar no coração do eleitor da estrada. Pelo menos cinco candidatos a deputado estadual pelo PMDB, com base em Altamira, julgam-se aptos a pedir votos na Transamazônica, mas os colonos olham todos com desconfiança. "Aventureiro, tem muito pedindo voto aí. Mas, depois de eleitos, eles nem se lembram da gente, vão falar mal da Transamazônica na Assembléia e no Congresso", completa Aguiar, que faz apenas uma exceção — o candidato a deputado estadual Vandencolk Vieira (PMDB), ex-superintendente da Emater em Alfamira e que ele considera "nossa última tentativa de

Poucos acharam a terra prometida

Medicilândia (PA) — Eles começaram a chegar em 1971. Eram brasileiros do Sul e do Norte que acreditaram na promessa de que a Transamazônica lhes daria a terra que não tinham em seus próprios estados. Cada um recebeu um ote de 100 hectares na faixa (o leito da estrada) ou nos travessões (as vicinais). Muitos não resistiram à mata, mas os que a dominaram e conseguiram produzir naquela terra não a trocam por nada no

São os colonos que atravessaram o quilômetro 46 da estrada Altamira—Itaituba, onde uma ponte cruza o igarapé do Arrependido — quem não tinha coragem para enfrentar a mata arrependia-se e voltava dali mesmo. Para muitos, valeu a pena a travessia. Valeu, por exemplo, para Antonio Batista dos Santos, um dos três únicos potiguares remanescentes de uma leva de 120, que partiram de Natal (RN) no dia 6 de julho de 1971.

Patrimônio

- Cortei cana para usineiro durante 25 anos em Ceará-Mirim (RN), e só aqui eu consegui ter o meu próprio canavial — orgulha-se Batista, 56, que se prepara para entregar 10 hectares de cana à usina do Pacal. Em sua casa de madeira ele exibe o título de propriedade de terra ao lado da mulher, Terezinha, devota do padre Cícero Romão Batista. Na parede, além do padroeiro, fotografias do casamento e de uma viagem que fez ao Rio, com o presidente da CIRA, Francisco Aguiar.

Na mesma leva de Batista chesou — e ficou - João Pereira Frino, de Currais Novos, com a garra de um piá", para se transformar em produtor de cana, hoje, aos 71 anos, Pereira, que mora ao lado da Ponte da União, viu quatro filhos que trouxe do Rio Grande do Norte trocarem a estrada pela periferia de Altamira. Mas não troca a Transamazônica nem pelo convívio dos filhos que o abandonaram. "Aqui eu tenho terra e fartura como nunca sonhei", diz o veterano produtor de

Seguindo pela faixa mais cinco quilômetros, um colono mais novo aprendeu a mesma lição. João Teixeira, capixaba, 55, chegou em 1974, depois de lavrar terra alheia por 12 anos no Mato Grosso. Ele planta cana e cacau, um patrimônio tão valioso quanto o seu trator Valmet, que ele exibe orgulhoso, dirigido pelo filho Jasson, 22. Além do Valmet Teixeira tem um trator Massey-Fergusson, um caminhão Mercedes-Benz e uma camionete Ford.

- Quando eu voltar à minha terra, vou encontrar os meus colegas de grupo na mesma miséria em que eu viviva por lá. Meu progresso eu encontrei aqui na estrada — diz Teixeira.

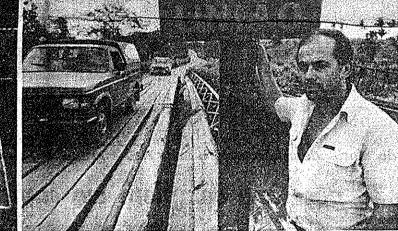
Batista, Pereira e Teixeira são associados à Cooperativa Integrada de Reforma Agrária -CIRA e participaram da luta pela reabertura da Usina Abraham Lincoln. Os três repudiam o conceito de que a Transamazônica foi um dispêndio inútil de dinheiro público. Para eles, a estrada foi o começo de uma nova vida.

Gente como eles não faz parte de um passado remoto na História do Brasil. Ainda hoje há quem procure na Transamazônica a chance negada em sua própria terra. Como o capixaba Joel Ferreira, um tratorista de 24 anos.

No dia 2 de outubro, encarapitado numa motocicleta Honda XL-250, Joel ganhou os primeiros quilômetros da Transamazônica, trecho Altamira-Itaituba. Foram cinco mil quilômetros em sete dias de viagem, em busca de terras para plantar. Enlameado da cabeça aos pés, mas cheio de esperança, Joel queria chegar ao quilômetro 180, local de muita terra roxa, ideal para o plantio.

- Quando acabou o asfalto eu comecei a gostar. Agradeço de coração ao Governo por ter aberto essa estrada, disse o tratorista.





Batista, com a mulher Terezinha, é proprietário orgulhoso e homenageia Chico Aguiar como líder

Medicilândia (PA) — No quilômetro 90 da Altamira-Itaituba, uma placa de metal informa que depois da curva está uma das agrovilas que receberam os primeiros colonos da Transamazônica. Como outras placas da estrada, ela também reverencia os tempos de "Brasil Grande", dando o nome de Medicilândia ao povoado, um distrito do município de Prainha, cuja sede está bem ao norte, do outro lado do Rio Amazonas. Se dependesse de um dos moradores da agrovila, a homenagem ao ex-presidente seria revogada e o nome do lugar,

É o que deseja o gaúcho Francisco Aguiar, o Chico, presidente da CIRA (Cooperativa Integrada de Reforma Agrária), que reúne 158 colonos, fornecedores de cana-de-açúcar da Usina Abraham Lincoln, que será reativada agora, por pressão desses produtores.

A luta pela reativação da usina - fechada desde 1984 — conferiu liderança a Chico Aguiar e lhe valeu um convite do governador Jader Barbalho para ser candidato a deputado estadual pelo

Como a própria Transamazônica, um projeto frustrado de ocupação da floresta por agricultores, Aguiar é o candidato que poderia ter sido mas não foi. Seu nome, capaz de galvanizar os 30 mil eleitores de Medicilândia (com 20 mil se elege um

Colonos lutam contra abandono

deputado no Pará), esbarrou na convenção do PMDB. "Os outros candidatos que disputam votos nos municípios da estrada ficaram com medo de perder para mim os eleitores de Medicilândia", avalia o presidente da cooperativa. Mesmo assim, seu nome está estampado em cartazes de candidatos, que receben do governador antes da convenção.

Como os inúteis cartazes espalhados pela Agrovila, a marca da luta dos agricultores do Pacal (Projeto Agroindustrial Canavieiro Abraham Lincoln) está presente em Medicilândia. No quilômetro 91 da estrada, uma placa de madeira batiza a Ponte da União, o lugar onde, duas vezes, os agricultores do Pacal bloquearam a Transamazônica para exigir a reativação da usina de açúcar e álcool, abandonada pela incuria de uma empresa pernambucana, a Conan, a quem o governo havia entregue a direção do projeto. Foi na Ponte da União, em 1984, que Chico Aguiar e o bispo de Altamira, D Erwin Klauter, foram espancados e presos pela Polícia Militar do governador Jáder Barbalho, o mesmo que iria oferecer a legenda do PMDB a Aguiar dois anos depois. A estrada já estava bloqueada por 35 dias, e os dois presos foram usados como reféns para negociar o fim do movimento: "Valeu a pena, porque chamamos a atenção para o nosso problema e agora a usina vai voltar a produzir e a comprar nossa cana", diz

Através do ex-ministro Nelson Ribeiro, eles conseguiram negociar uma solução jurídica para a reabertura da usina, trouxeram de volta o primeiro administrador do projeto, o agrônomo José Bacelar, e preparam-se para moer, até o fim do mês, as primeiras das 100 mil toncladas de cana produzidas na região. Na próxima safra, com a usina em pleno funcionamento, esperam moer 400 mil toneladas.

"Não é só a produção de açúcar e álcool que conta", diz Bacelar, "é toda uma população que tem condições de crescer em torno da usina e que aqui se fixou no tempo em que ela funcionava perfeitamente". No dia 4 de outubro, data da morte de Abraham Lincoln, os colonos do Pacal reuniram-se para fazer seu plano de corte de cana e nem pensavam em homenagear o presidente norteamericano que dá nome ao projeto. "Com tanto brasileiro bom aí, acho que esse nome também devia mudar", decretava Chico Aguiar.



João Teixeira, capixaba, saiu pobre de sua terra e tem trator e caminhão na Transamazônica