

DESCASO



Mais de um milhão de brasileiros enfrentam os problemas da Transama



Quando chove, motoristas como Luiz Carlos e Aderson levam oito dias para percorter mil quilômetros



LUIZA VILLAMÉA E CLAUDIO LARANGEIRA (FOTOS) – Transamazônica

ara quem vive à beira da Transamazônica não tem tempo bom. São seis meses comendo poeira e outros seis vivendo na lama. Embora o pó incomode, o verão, que vai de maio a outubro, é o período menos ruim. Ao longo desses meses é possível trafegar pela maior parte da rodovia, ainda que aos solavancos, desviando-se dos buracos e equilibrando-se sobre pontes frágeis. Mas durante o inverno - que lá é a estação das chuvas -, a estrada vira um imenso atoleiro, com pontes desabando e cidades condenadas ao isolamento. Idealizada como um dos maiores símbolos da integração nacional, a Transamazônica começou a ser aberta há 30 anos, na condição de carro-chefe do projeto "Brasil Grande", do regime militar. Com toda a pompa e circunstância, no dia 9 de outubro de 1970 o presidente Emílio Garrastazu Medici descerrou uma placa de bronze encravada no tronco de uma castanheira, nas proximidades de Altamira (PA). Em sintonia com o discurso ufanista da época, o governo prometia solenemente entregar "terra sem homens para homens sem terra". Mais de um milhão de brasileiros acabaram seduzidos pelas promessas redentoras daquela obra grandiosa, mas a estrada jamais foi concluída.

zônica, aberta há 30 anos para integrar o País e, depois, abandonada



Pelo traçado original, a Transamazônica atravessaria o Brasil de Leste a Oeste. Ela começaria com dois ramais, um a partir de João Pessoa (PB), outro a partir do Recife (PE). Depois, se uniriam em Picos (PI), terminando 5,6 mil quilômetros depois, em Boqueirão da Esperança (AC), na fronteira com o Peru (ver mapa à pág. 87). Do Nordeste até a cidade de Aguiarnópolis (TO), a antiga Estreito do Goiás, a precária malha viária existente seria reformada e incorporada ao projeto. Na prática, foram abertos 2,5 mil quilômetros, que deveriam ligar Aguiarnópolis a Lábrea (AM). Desde novembro do ano passado, porém, um trecho de 390 quilômetros, entre as cidades paraenses de Itaituba e Jacareacanga, está intransitável.

Ladeado por reservas florestais, esse mesmo trecho já havia ficado interrompido durante 12 anos, entre 1985 e 1997. Para atravessá-lo, a reportagem de ISTOÉ usou e abusou das marchas reduzidas e da tração nas quatro rodas da picape em que viajava — uma Ford Ranger. Durante mais de



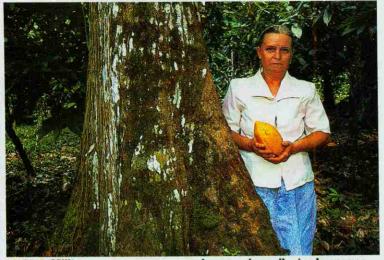
OFF ROAD Lineu ao volante de sua cafuringa, a invenção que resiste à estrada

dez horas, não cruzou com nenhum outro veículo. Em compensação, encontrou buracos grandes o suficiente para "caber" a picape, muita lama, aterros prestes a desmoronar e uma árvore no meio do caminho. Para abrir passagem, foi preciso quebrá-la e arrastar seus galhos, um a um, com a ajuda de uma correia puxada pelo carro.

Mala nas costas – Ultrapassar o trajeto Itaituba–Jacareacanga durante o verão é uma amostra do que acontece por toda a estrada no inverno. Uma viagem de ônibus entre Marabá e Itaituba, que em geral demora 34 horas, leva, em média, oito dias na época das chuvas. Quando cai uma ponte ou o atoleiro é intransponível, passageiros e motoristas ven-







LUCRO Milita, com o cacau, e um de seus dez mil pés de mogno

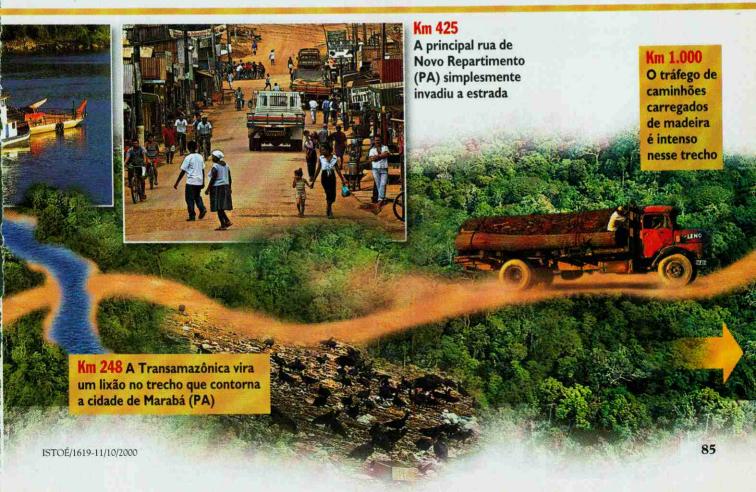
cem o obstáculo a pé e embarcam em outro ônibus da mesma linha que fazia o trajeto contrário e ficara do outro lado. "Passageiro chega a andar até dez quilômetros com a mala nas costas", diz o motorista Aderson Bandeira da Silva, que faz o percurso há 15 anos. "A pior época é de fevereiro a março", completa seu colega Luiz Carlos Barros.

No período da seca, a melhoria é relativa. São tantos os buracos que em alguns trechos é impossível circular a mais de 20 quilômetros por hora. Não é à toa que, entre seus usuários, a Transamazônica também é conhecida como Transamargura. Os colonos, no entanto, não esmorecem diante das dificuldades. Para enfrentar a estrada, — uma ameaça à vida

útil de qualquer carro –, muitos adotam as cafuringas, como são chamados os veículos montados a partir de destroços de outros. Barulhentas e desengonçadas, as cafuringas têm aparência deplorável, mas utilidade inquestionável.

Nas imediações de Rurópolis, o agricultor paranaense Lineu Meurer é famoso como construtor de cafuringas, que chega a vender a R\$ 4,5 mil cada. Para seu próprio uso tem um modelo 1994, montado com um motor Agrale M-790, estacionário, de bomba d'água; câmbio de caminhão Ford F-4000; redução e diferencial de pick-up Ford F-75; suspensão com feixe de molas e, no lugar do amortecedor, uma mola espiral em cima do feixe. "Ganho mais carregando passageiro e carga do que plantando", conta Lineu, que cobra R\$ 1 por quilômetro rodado.

Cacaueiro - Ao longo de quase toda a estrada, o que não falta é carga para transportar. Vindos dos mais diferentes rincões do País, os homens que atenderam ao apelo do governo militar para povoar a Transamazônica têm produ-





ção farta e diversificada. As margens da estrada e de suas vicinais são repletas de plantações de pimenta-do-reino, urucum, arroz, café e, principalmente, cacau. Por conta do trabalho desses colonos, o Pará virou o segundo maior produtor de cacau do País, sendo que os 5,5 mil produtores que vivem entre Novo Repartimento e Uruará são responsáveis por 70% da produção cacaueira do Estado. A previsão para este ano é de cerca de 33 mil toneladas.

No trecho mais produtivo da Transamazônica, a plantação de cacau da propriedade Sentinela do Progresso se destaca das outras, sendo visitada por especialistas de diversas partes do mundo. É que, para se desenvolver, o cacaueiro precisa ser protegido pela sombra de outras árvores e lá o sombreamento não foi feito com a vegetação convencional. Usou-se o valioso mogno. Hoje há mais de dez mil pés da madeira de lei na propriedade de 100 hectares, o que elevou seu valor de R\$ 150 mil para R\$ 3 milhões. "O mogno não está a venda", esclarece Milita Bachis Couto, da famí-



VITORIOSOS O sindicalista Airton e a família de Zezão (acima) têm alternativas para os obstáculos

lia gaúcha que chegou à região em 1972. "Estamos trabalhando para o futuro, para os nossos netos", acrescenta. Além de cacau, sua família cultiva café, coco e cana-de-açúcar.

A cana-de-açúcar é uma cultura comum nas vizinhanças da Sentinela do Progresso, pois a região abriga a usina Abraham Lincoln, instalada nos anos 70, que deve ser desativada pelo governo federal em dezembro. "A usina opera no vermelho porque sempre foi mal administrada", acusa Adilson José Campostrini, líder do movimento de fornecedores que tenta impedir o fechamento da empresa. Campostrini ainda reclama da estrada, que dificulta o escoamento da produção. Este, porém, é um entrave comum a todos os colonos que trabalham às margens da Transamargura.

Os problemas da rodovia atingem também a quem está no topo da escala social. Figura lendária entre os garimpeiros da Amazônia, Francisco de Assis Moreira da Silva, o Zezão, já chegou a





Uma cidade fantasma

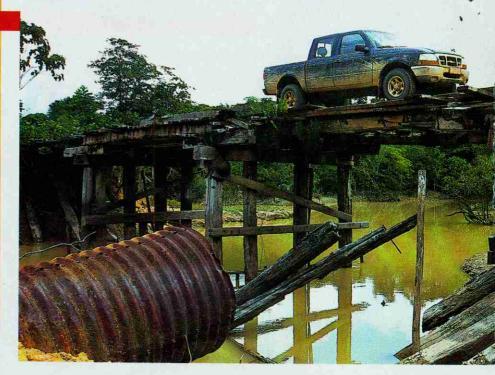
hegar a Fordlândia de carro é uma parada. Com apenas 46 quilômetros, a vicinal que liga a Transamazônica à vila exige pelo menos duas horas para ser percorrida. Saindo na altura do quilômetro 1.150 da rodovia, a vicinal se assemelha às suas similares pela má conservação. É a única, porém, a proporcionar uma viagem no tempo e no espaço. Conhecida como Transfordlândia, a estrada termina numa vila construída na década de 20 para abrigar um audacioso projeto de produção de borracha idealizado por Henry Ford (1863-1947), o magnata do automobilismo americano. Naqueles tempos, só se chegava a Fordlândia pelo rio Tapajós.

Disposto a enfrentar o monopólio da borracha asiática, controlado pelos britânicos, Ford chegou a investir US\$ 20 milhões na região. O projeto fracassou e acabou abandonado em 1945. mas suas marcas resistem nos resquícios da vila urbanizada ao estilo americano. "Fordlândia tinha até campo de golfe", lembra América Lobato Conceição. Aos 76 anos, América é a única moradora da vila que vivenciou o período da Companhia Ford Industrial do Brasil. "Quando foi embora, o americano não levou nada. mas o brasileiro não soube conservar", diz América. Hoje Fordlândia parece uma cidade fantasma.

RUÍNAS Hidrante e hospital lembram bons tempos de Fordlândia







os consumidores locais. "Só esse ano, de fevereiro a abril, tivemos de refazer quatro pontes", lembra o comerciante Edivaldo Luz.

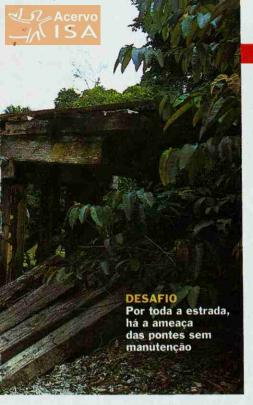
Novos tempos - Desde a campanha presidencial de 1994, Fernando Henrique Cardoso fala em retomar as obras da Transamazônica. Em setembro do ano passado, chegou a prometer a liberação de R\$ 12 milhões para sua manutenção. "Ficou na promessa", diz o prefeito de Altamira, o tucano Claudomiro Gomes da Silva. "Na época do Garrastazu não faltava nada", compara, saudosista, o colono Geraldo Emídio Bezerra, um dos primeiros a chegar à Transamazônica,

em 10 de outubro de 1970 – apenas um dia após a comitiva presidencial.

Trinta anos depois, o projeto da estrada, em forma de espinha de peixe – um eixo central com vicinais de até 50 quilômetros saindo de ambos os lados –, começa a ser confrontado com um novo modelo. A idéia é recolonizar a região, com vicinais de dez quilômetros e grandes áreas de reserva ambiental. "Nossa proposta de reordenamento fundiário da Transamazônica prevê muito plantio, com a consolidação da agricultura familiar e a exploração racional da floresta", afirma Airton Faleiro, um dos fundadores do Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica.

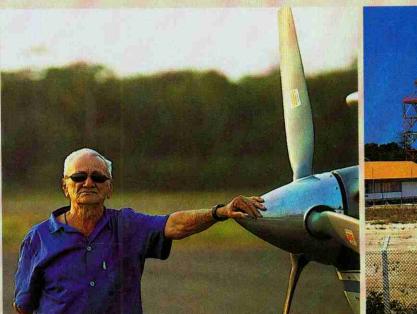
Líder sindical no Estado, Airton começou a questionar a viabilidade do projeto elaborado pelo governo militar ainda em 1987, quando teve de caminhar 120 quilômetros para encontrar um irmão que estava com malária. "Do ponto de vista das políticas públicas, é impossível manter a estrutura como foi planejada", completa Airton, ao lado da mesma placa descerrada por Medici em 1970. Um projeto-piloto está prestes a ser implantado, com o suporte de instituições como o BNDES e o Incra.

Caso o projeto de recolonização avance, serão adotadas práticas de preparo da terra sem o uso de fogo e de reposição das árvores tiradas da mata. Por en-



quanto, a exploração encabeçada pelos madeireiros é desordenada e intensa, como se nota pela quantidade de caminhões com toras de madeira que circulam pela estrada. Imagens de satélite revelam que 12% das áreas de floresta já foram derrubadas. O desmatamamento, porém, atinge toda a região, não sendo uma exclusividade da Transamazônica.

O problema central da rodovia é não ter cumprido sua missão de "integrar para não entregar", como se proclamava na época. Embora atualmente existam 16 cidades e 134 comunidades vivendo sob a influência da Transamargura, o horizonte de seus moradores dificilmente ultrapassa os povoados vizinhos. Tanto que a estrada não tem sequer uma marcação global de quilometragem. As raras placas existentes revelam uma Transamazônica repartida em trechos de, em média, 200 quilômetros, que correspondem aos acampamentos levantados pelas construtoras 30 anos atrás. Na época, a placa incrustada na seringueira definiu o começo das obras como "uma arrancada histórica para a conquista e colonização de um gigantesco mundo verde". Por descaso e falta de planejamento de sucessivos governos, a "rodovia da integração nacional" acabou virando símbolo da megalomania inconsequente do regime militar.





REBELDE Ambrósio, que conspirou contra JK, e o radar recém-instalado

O Sivam, à sombra de uma rebelião

Nos livros de História, Jacareacanga é nome de rebelião. Hoje isolada do resto do mundo por causa das péssimas condições da Transamazônica, nos anos 50 era apenas uma clareira aberta na selva (ver mapa à pág. 87). Em seu entorno viviam 300 moradores, a maioria índios mundurucus. Mesmo assim, esteve no centro das atenções nacionais. Num sábado de Carnaval, em 1956, 11 dias depois da posse do presidente Juscelino Kubitschek, Jacareacanga sediou um levante de oficiais da Aeronáutica, liderado pelo major Haroldo Coimbra Veloso. Sua meta era depor JK e seu vice, João Goulart.

"Pelos planos de Veloso, o motim se alastraria pelos quartéis", lembra Ambrósio Antero Santiago, 76 anos, um dos caboclos que cerraram fileira com os rebelados. Fundador e comandante da base da Força Aérea Brasileira (FAB) em Jacareacanga, o major era e continua sendo uma espécie de herói na região. "Por Veloso a gente entraria em qualquer briga", diz Ambrósio. "Se Veloso não tivesse perdido a guerra, Jacareacanga teria progredido, virado a princesa do Tapajós, como ele dizia", imagina Maria Emília Pereira, 79 anos, que foi a primeira professora da cidade.

A rebelião não teve, porém, as adesões esperadas. Embora enfrentasse resistências entre os militares, o governo JK conseguiu abafar rapidamente o foco de revolta. Para isso, a Marinha chegou a mandar fuzileiros navais para o rio Tapajós, no navio Presidente Getúlio. Pelos relatos oficiais, o acesso por ar ficara impossível porque a pista de pouso fora interditada com barris cheios de gasolina. "Os barris estavam vazios", corrige a professora. "Não tínhamos combustível nem para os aviões", confirma Ambrósio, na mesma pista aberta por Veloso, hoje asfaltada.

À pequena distância do aeroporto gira o radar do Sivam, o Sistema de Vigilância da Amazônia, que começou a ser instalado no ano passado na cidade, hoje com 24 mil habitantes. O complexo tecnológico, porém, não está integrado à vida de Jacareacanga. "É como uma 'vila olímpica', com todo conforto e modernidade, com o resto da população aos seus pés", diz o prefeito Eduardo Azevedo (PSC). "Na prática, o Sivam não trouxe benefícios para a cidade." Saudades dos tempos da FAB ...