

Transamazônica ainda está inacabada

Rodovia completa 30 anos com 70% do percurso intransitável na época das chuvas e investimento reduzido da União

ANTÔNIO JOSÉ SOARES
 Agência JB

ALTAMIRA, PA - A Rodovia Transamazônica está completando 30 anos, mas permanece inacabada. Sem pavimentação e sem função sócio-econômica definida, transformou-se num pesadelo para 50 mil famílias levadas para a região no início dos anos 70. Hoje, apenas metade dessas famílias permanece na área, sempre esperando que a estrada ainda venha a cumprir o seu papel de integração nacional.

Trata-se de uma das mais mirabolantes obras do regime militar, ainda ligando nada a lugar nenhum, como ironizavam seus críticos à época da implantação do projeto. A pavimentação, indispensável para alavancar a produção agrícola e seu escoamento, nunca passou de discursos eleitoreiros ou promessas para acalmar os ânimos dos colonos. Nas entradas das principais cidades surgidas ou ampliadas pela colonização desordenada em que o projeto se transformou, há placas indicando o início do asfaltamento, o custo do investimento, mas o asfalto jamais chegou. Apenas uns 10 quilômetros da rodovia, à altura de Marabá, foram asfaltados até hoje, fruto de campanhas eleitorais recentes.

Verão - Por isso, a Transamazônica só é trafegável em alguns trechos durante o verão, que vai de junho a dezembro. No período chuvoso, o tráfego é muito difícil ou impossível em 70% da estrada. Vários trechos viram lamaçal e ficam interrompidos, deixando ilhados quase todos os núcleos urbanos. Quando cessam as chuvas, o leito da estrada vira um rio de poeira avermelhada, que sobe à passagem dos carros e cobre a vegetação lateral. Os motoristas são obrigados a manter os faróis acesos.

Caminhão e ônibus podem ficar dias e até semanas atolados, aguardando socorro. Caso transportem cargas perecíveis, o prejuízo é certo. No verão, no 1,5 mil quilômetros entre Marabá e Itaituba, além da poeira, os motoristas têm que enfrentar pista irregular e pontes já destruídas pelo tempo. O cenário é propício para a disputa de provas como o Rally do Sertão. A partir de Itaituba, boa parte do traçado original foi engolida pela floresta.

É impressionante, porém, como a população da Transamazônica consegue conviver com tantos problemas e mantém esperança. Empresários, colonos e sindicalistas apostam num futuro promissor, se organizam e lutam para chamar a atenção do governo para as vantagens que a Transamazônica pode oferecer ao país. "Temos convicção de que podemos abastecer não só Brasil, mas também o Mercosul, com feijão, arroz, açúcar, pimenta-do-reino, cacau, frutos, verduras, legumes e carne. A região é rica em madeiras e minérios. Basta criar uma infra-estrutura e asfaltar a estrada para que isso se transforme num imenso celeiro", entusiasma-se o goiano Juraci Dias a Costa, coordenador regional da Federação dos Trabalhadores na Agricultura (Fetagri), em Medicilândia.

Origem - A Transamazônica começa em Picos (PI) e deveria rasgar toda a floresta, até a fronteira com o Peru. Com isso, na lógica do governo militar, cessaria a cobiça internacional sobre a Amazônia. Para preencher o vazio demográfico, foram lançadas campanhas chamando "homens sem terra para a terra sem homens". Pelo menos 50 mil famílias, segundo o Incra, foram recrutadas no Sul e Nordeste do país. Em pouco tempo, boa parte da maior floresta tropical do mundo seria transformada em pastagens e campos agrícolas, que jamais produziram sequer 10% do seu potencial.

Já em 1972, o Incra induziu os colonos a plantar uma variedade de arroz conhecida como "barbalho", trazida de Pernambuco. Mas não ensinou a técnica de cultivo. Eles plantaram o barbalho como plantavam as outras varie-

dades. Foi um fiasco. O arroz cresceu em grandes moitas e não deu um cacho sequer. Em consequência, muitos colonos quebraram e abandonaram a região.

A situação piorou a partir de 1986, com o corte do financiamento da produção. Até então, havia crédito fácil e preço mínimo garantido. "Quando disse, em 1971, ao gerente do Banco do Brasil, em Altamira, que não tinha avalista e nem garantias para oferecer ao banco, ele me respondeu: 'Não se preocupe, você tem um ótimo avalista, o presidente Médici'. Peguei o dinheiro para pagar em cinco anos. Na primeira colheita liquidei a dívida", conta Luiz Damião Peluzzo, um gaúcho que vive em Anapu.

Investimentos - Com a deterioração da pista da Transamazônica, pela ação das chuvas, a produção dos colonos começou a apodrecer, a ficar encahalhada, e eles foram entrando em crises sucessivas. Até a usina de açúcar financiada pelo Incra, em Vila Pacal, teve de paralisar a produção. Para reverter o quadro da Transamazônica, segundo especialistas do próprio Incra, o governo teria de asfaltar os trechos mais importantes e cuidar para que o restante se mantivesse trafegável. Só a pavimentação está orçada em R\$ 800 milhões. Este ano devem ser liberados apenas R\$ 67,5 milhões, se não ocorrerem novos cortes no Orçamento da União. Isso representa menos da metade do que prevê o programa plurianual (R\$ 175 milhões) e quase seis vezes menos que o custo total da obra.

Basta dizer que só há um ano e meio a região passou a receber energia elétrica constante, com a implantação do linha de Tucuruí até Itaituba. Mas o rebaixamento da alta tensão ainda não foi feito e os colonos não podem aposentar foice, facho e machado. "Parece que o governo queria que todos desistissem depois de certo tempo, para entregar as terras às grandes empresas de colonização. Mas daqui nós não sairemos nem amarrados", afirma o paranaense Ademir Fericci, 42 anos, que chegou à região em 1974 e é um dos coordenadores da Fundação Viver, Produzir e Preservar, que aglutina 110 organizações sindicais derivadas da Associação dos Sobreviventes na Transamazônica.

A fundação tem articulado manifestações, que já resultaram em ocupação das representações do Incra, Banco do Brasil, Caixa Econômica e Banco da Amazônia. Contabiliza vitórias como a retomada da legalização dos lotes distribuídos há 30 anos, liberação de novos créditos pelo Fundo Constitucional do Norte (FNO) e renegociação das dívidas dos agricultores.

Desistência - No começo, os colonos viviam dispersos, dependiam do Incra para tudo, mas não tinham orientação técnica adequada ou aptidão para a vida no campo. Grande número deles desistiu da aventura. Joaquim Félix esteve 14 vezes na Transamazônica, tentando se fixar e acabou voltando de vez para o Rio Grande do Norte. O governo trouxe muita gente sem afinidade com a agricultura. Alguns até saídos das casas de detenção do Nordeste; outros eram sapateiros, alfaiates, pequenos comerciantes, que nunca haviam pisado na roça. Este cenário hoje está mudado; há muita organização nas diversas categorias, sindicatos atuantes e intensa atividade política.

"Conseguimos passar da fase de reivindicação e estamos buscando um novo modelo de desenvolvimento. O modelo pensado pelo Incra era um equívoco e nós custamos a perceber", acrescenta Fericci. O que mais assusta os colonos é a ameaça do governo de construir na chamada curva grande do Xingu a hidrelétrica de Belo Monte, além de outras cinco que estão projetadas para a região. "Se isso acontecer, serão inundados seis mil quilômetros quadrados, transformando os sobreviventes da Transamazônica em atingidos por barragens", adverte Fericci.



Cerca de 50 mil famílias vivem às margens da rodovia que até hoje liga nada a lugar nenhum

Chiquito Chaves - 22/5/1982

Sindicatos pressionam

Desde meados de julho, as comunidades da Transamazônica estão comemorando o 30º aniversário da abertura da estrada. Os sindicalistas aproveitam para discutir o futuro da região, promovem cursos de capacitação técnica e de formação de novas lideranças, com apoio da Pastoral da Terra, da Igreja Católica, da CUT e da Federação dos Trabalhadores na Agricultura (Fetagri). Mas já se consideram em condições de resistir por mais 30 anos, "até que o governo se lembre que nós existimos", brinca Fericci, um homem capaz de falar o dia inteiro para militantes de sindicatos que vivem reunidos na Fundação Viver, Produzir e Preservar.

"Os colonos avançaram muito em termos de organização, aprenderam a lutar e a resistir. Nos últimos anos, fizeram com que o Banco da Amazônia destinasse recursos do FNO para financiar a produção, que estava praticamente parada, e estão lutando para que a estrada seja mantida pelo menos em condições de tráfego o ano todo", comemora.

PT - Políticos de todos os partidos estão empenhados em obter recursos para melhorar as condições da Transamazônica, temerosos que o PT amplie ainda mais a sua base eleitoral na região. O partido já controla cinco prefeituras, embora nenhuma da importância de Altamira (PMDB), Tucuruí (PMDB) e Marabá (PSDB).

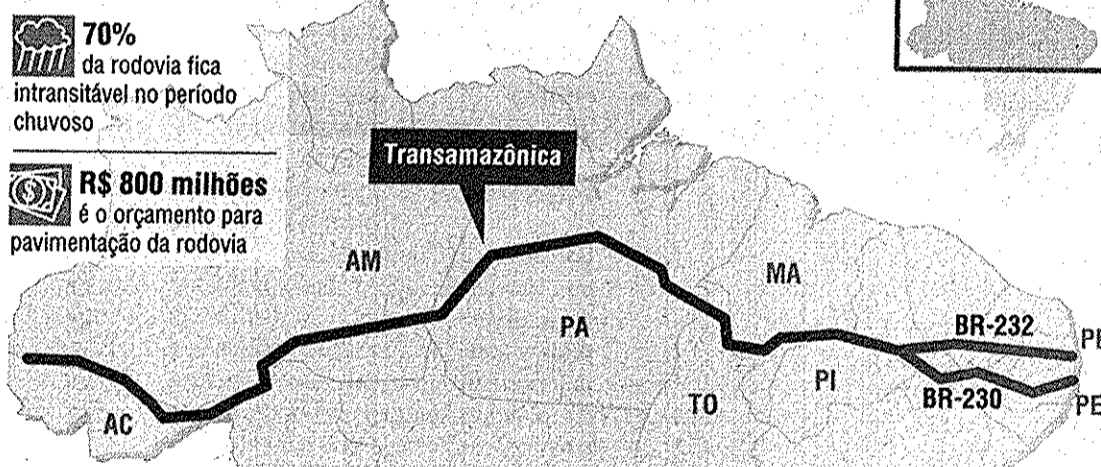
Além disso, os produtores rurais aumentam a pressão, por meio dos sindicatos, para que o governo deixe de continuar ignorando o potencial da região. Rurópolis, por exemplo, tem cerca de 60 mil habitantes, produz muito café, pimenta-do-reino e cacau, e não aceita mais o isolamento geográfico e político a que foi relegada. Seus produtores já acamparam diversas vezes em Brasília e receberam garantias do governo de que a pavimentação da estrada sairá ainda este ano. "Se não sair, vamos ocupar novamente a Esplanada dos Ministérios", ameaçam os ruralistas locais.

Por isso mesmo, o Incra, depois de mais de 10 anos sem emitir um título de propriedade sequer, está retornando para a região para demarcar novos lotes e emitir os títulos dos antigos. Vai oferecer novos incentivos aos agricultores e promete construir 2 mil casas. Mas os recursos disponíveis são pequenos, cerca de R\$ 20 milhões para atender a 25 mil famílias cadastradas.

Intervenção - Em contrapartida, o Incra está se retirando do Projeto Canavieiro Abraham Lincoln (Pacal), onde chegou a investir entre R\$ 5 milhões e R\$ 10 milhões por ano, financiando a produção, a colheita e a moagem da cana-de-açúcar. A usina só deu lucro (R\$ 1 milhão) no ano passado, depois de sofrer intervenção federal. O controle do Pacal tanto pode passar para um grupo suíço, que ainda está estudando a viabilidade econômica, quando para a cooperativa dos canavieiros, desde que o governo, volta e meia, não tenha de socorrer os novos donos.

O Incra também pretende legalizar a situação dos colonos que estão em áreas sujeitas a alagamento quando a hidrelétrica de Belo Monte for construída. Quer que eles sejam indenizados conforme os títulos, e não como aconteceu em Tucuruí, onde a indenização era feita por estimativa do valor das propriedades. A Eletrobrás, por conta do projeto da hidrelétrica, que vai gerar 11.000 megawatts, já teria antecipado R\$ 500 mil para a Prefeitura de Altamira preparar o seu plano diretor. Mas o prefeito Domingos Juvenil não foi encontrado na cidade para confirmar a informação. De qualquer modo, há algo em gestação nos gabinetes do governo que deve tirar, nos próximos meses, a Transamazônica do marasmo em que se encontra.

O percurso da rodovia



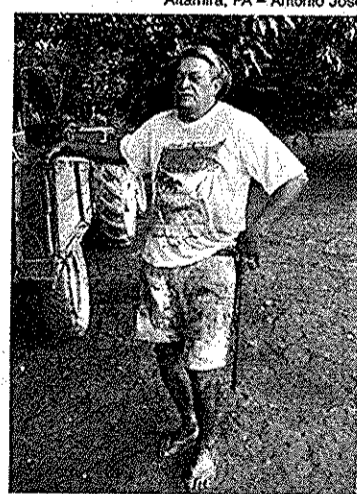
Colono mantém a esperança

ALTAMIRA, PA - Geraldo Emídio Bezerra, 68 anos, é a história viva da Transamazônica. Ele, a mulher e dois filhos desembarcaram em Altamira de um avião Búfalo a serviço do Incra, em dezembro de 1970, com outras quatro famílias nordestinas. Fora recrutado no interior do Rio Grande do Norte. A construção da estrada nem tinha sido iniciada. Viu as primeiras máquinas chegarem e envolveu-se no projeto, ora construindo casas nas agrovilas, ora cultivando o lote que recebeu, a 23 quilômetros de Altamira.

É único remanescente daquela leva de imigrantes. As outras famílias retornaram poucos meses depois para seu estado de origem. Geraldo planta pimenta, café, cacau, milho e cria animais.

Prejuízo - Há pouco tempo, perdeu 2.280 sacas de milho porque a estrada estava intransitável. Mas nem esse prejuízo fez com que ele pensasse em ir embora como seus conterrâneos. "Pior não poderia estar. Nos primeiros anos, toda a minha produção era vendida em Natal, a 3.170 quilômetros daqui. A viagem durava apenas três dias. Depois, a estrada foi ficando ruim e não deu mais para levar nada. No período chuvoso, até para se chegar a Marabá, a 500 quilômetros, são cinco ou seis dias de caminhão", compara.

Ainda assim, Geraldo considera que a vida na Transamazônica é muito melhor do que em Santa Cruz, a cem quilômetros de Natal,



Geraldo: remanescente otimista

onde enfrentava a seca e promessas dos governantes. "Um dia, um representante do Incra passou por lá cadastrando quem quisesse vir para a Transamazônica. Oferecia 100 hectares de terra, três já em condições para plantar, salário durante seis meses, crédito e assistência técnica. Não tive dúvidas em largar tudo e vir com a família. As coisas estão difíceis, mas não me arrependo", conta.

Segundo ele, quando o governo suspendeu pagamento de salários, seus colegas foram embora. "Não os culpo, mas não estavam determinados a ganhar a vida na lavoura." Bezerra passou a trabalhar para o Incra, construindo casas nas agrovilas, sem se descuidar da roça. "Cobri o primeiro alojamento do Incra para receber o presidente Garrastazu Médici, participei do churrasco de lança-

mento do marco zero da Transamazônica com ele, o ministro dos Transportes (Mário Andreazza) e o presidente do Incra (Moura Cavalcanti)", lembra o colono.

Mantimentos - Seus companheiros de aventura ainda estavam em Altamira. "Naquele tempo, se tinha de tudo por aqui - remédio, hospital e incentivo. Os mantimentos vinham de avião."

Mas se a vida na Transamazônica é muito difícil até hoje, nos anos 70 era muito pior. Os colonos adoeciam muito, vítimas de malária, picada de cobra e sentiam muita saudade de sua terra natal. O avião do Incra levava para a região 200 pessoas por semana, mas retirava outras 200 que haviam desistido. O isolamento na floresta os assustava bastante. "Um ano depois de ter chegado, colhi 24 toneladas de arroz e vi que a terra era boa. Hoje, chego a colher 58 sacas por hectare, tiro caminhões e caminhões de banana, mas não tenho como chegar aos mercados consumidores", queixa-se.

Geraldo Bezerra teme que sua teimosia para ficar na Transamazônica possa ter sido em vão e que seja obrigado a se desfazer da propriedade. Sua filha mais velha, Rosalva, tinha 9 anos quando chegou a Altamira, onde mora com o marido; o filho Geovani tinha 6 e hoje constrói casas nas fazendas e vilas. Rosana, a caçula, nasceu na Transamazônica, mas estuda ciência da computação em Belém e não deve voltar.