

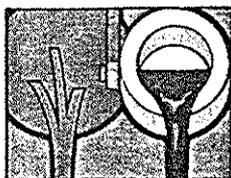
Amazônia 2000,

a Idade

dos Minérios

O impulso da extração de ferro, ouro, bauxita e outros recursos pode resgatar de vez a economia da região

CEDI - P. I. B.
DATA 31.12.86
CCD



Dos barões da borracha, no século passado, à leva de garimpeiros que hoje buscam a sorte em seu subsolo, a Amazô-

nia tem construído uma sólida reputação de inesgotável fonte de sonhos e pesadelos. Com fama de Eldorado já no século XVII - quando corsários ingleses, franceses e holandeses singraram o rio Amazonas, caçando madeiras e especiarias -, trouxe grandes projetos, como a Fordlândia, implantada em 1926 pelo industrial americano Henry Ford, que sonhava produzir ali borracha natural em larga escala e foi derrotado pelos fungos tropicais e pela concorrência asiática. Em tempos mais recentes, a rodovia Transamazônica, construída na década de 70, foi retomada pela floresta.

Agora a Amazônia começa a exorcizar estes fantasmas, e um sinal bem claro do início de um novo ciclo foi a inauguração, pelo presidente Figueiredo, na última quinta-feira, 28, da ferrovia de 890 quilômetros que escoará o minério de ferro da mina de Carajás, situada na região Leste do Pará, pelo porto de Ponta da Madeira, em São Luís, Maranhão. A construção deste complexo permitirá exportar, na segunda metade de 1987, 35 milhões de toneladas de minério de ferro anuais, prometendo uma receita da ordem de 700 milhões de dólares em cada ano. O novo mapa amazônico também revela a imensa jazida de bauxita em Trombetas, junto ao rio do mesmo nome, no Norte do Pará, que despeja o minério que alimentará as usinas de Albrás/Alunorte, em Vila do Conde, no Pará, e já sustenta a da Alumar, em São Luís, Maranhão.

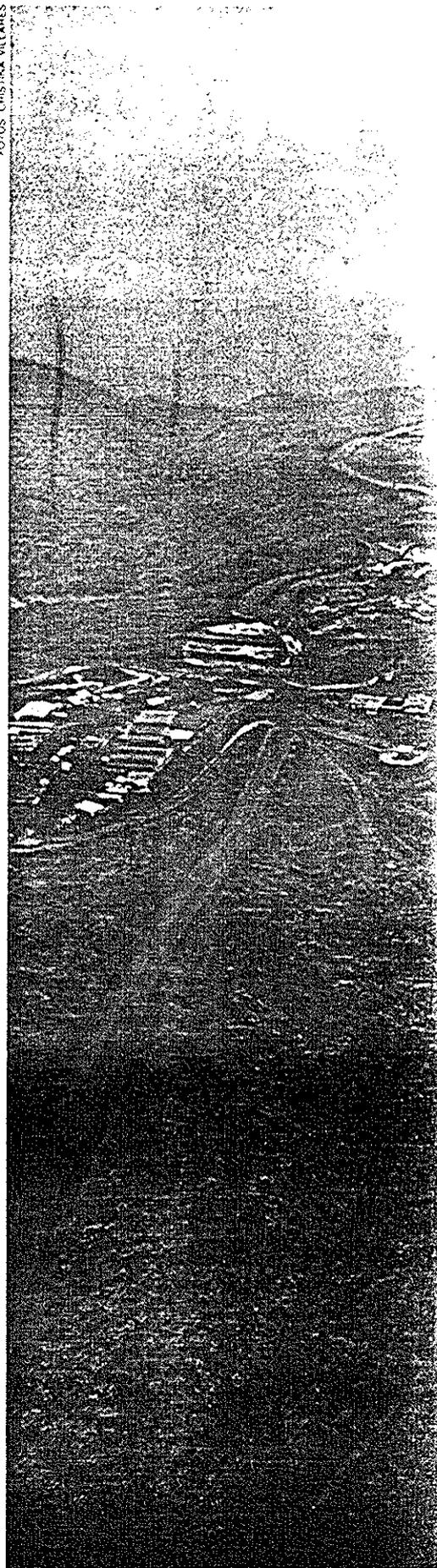
Na esteira desses projetos nascem cidades como Rio Verde, junto à serra de Carajás, que surgiu do nada e hoje abriga 15 mil pessoas. Outras, como Marabá,

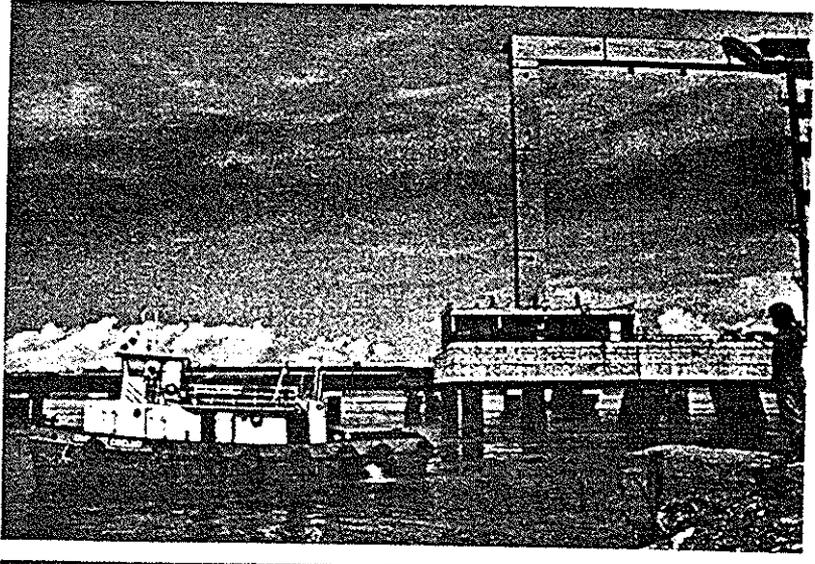
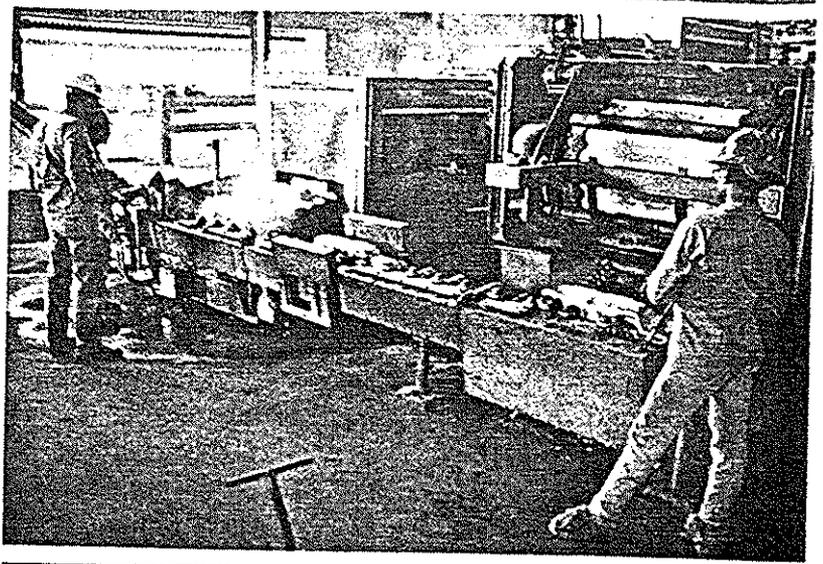
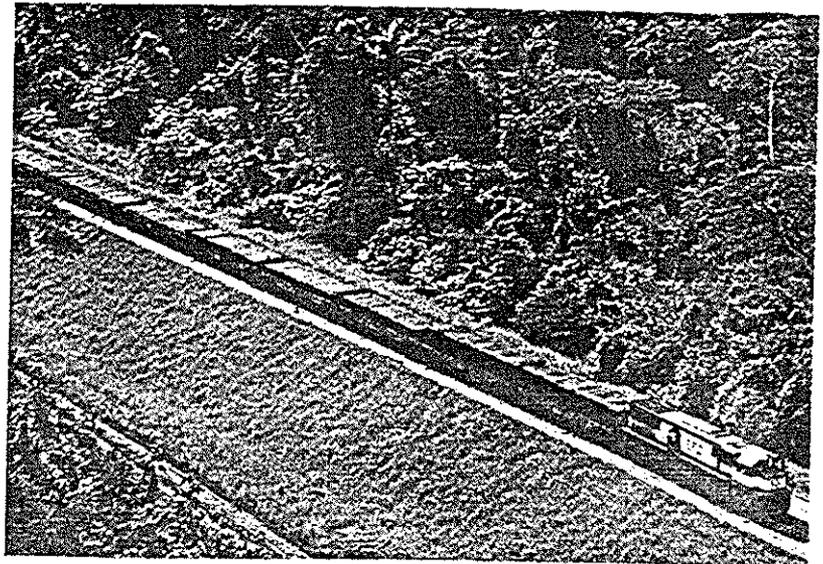
crecem no ritmo de 12% ao ano e já vislumbram a possibilidade de abrigar usinas siderúrgicas montadas pela iniciativa privada para processar o minério de Carajás. Outros sinais do que poderá ser a Amazônia do Terceiro Milênio são os agricultores que começam a plantar cereais em Santa Inês ou Açailândia, no Maranhão, e terão a possibilidade de exportá-los por São Luís, usando a ferrovia que sai de Carajás. O brotar desses projetos, articulados em torno do ferro, do ouro, da bauxita e de outros bens minerais, usando a farta energia elétrica de Tucuruí, poderá soldar de vez a Amazônia à economia do planeta, vencendo um desafio que a borracha, a extração da madeira ou a criação de gado não superaram.

“Falavam que a Amazônia engolia todos os projetos e que Carajás teria o mesmo destino. Mas a região não era aquele bicho que se dizia”, proclama o engenheiro de minas Mozart Litwinski, um paranaense de 31 anos de idade, coordenador das operações da mina de Carajás. Ele tem fortes razões para cantar vitória. Afinal, não faz cinco anos que as empreiteiras contratadas pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) chegavam ao alto da serra de Carajás para instalar um acampamento com todos os confortos urbanos, abrir uma pista de pouso - que hoje, asfaltada, recebe jatos de grande porte -, iniciar a escavação da mina a céu aberto e cimentar as bases da usina piloto de beneficiamento do minério. Vencida essa etapa, com a ferrovia em funcionamento, será feito neste mês o primeiro embarque de minério de ferro, ainda pelo porto de Itaqui, em São Luís, vizinho do de Ponta da Madeira, exclusivo da CVRD, com inauguração marcada para janeiro de 1986.

A construção da ferrovia Carajás-Ponta da Madeira, em apenas 780 dias, estabelece um recorde que guarda quilô-

FOTOS CRISTINA VILLARES





O complexo mina-ferrovia-porto instalado pela Vale a partir de Carajás gera impactos numa região que conta com indústrias como a Alumar, que em São Luís produz 100 mil toneladas/ano de alumínio

CRICIO NELSON



Ministro de Jango, em março de 1964 Eliezer Batista partiu para a Europa num auto-exílio. Voltou quinze anos depois para assumir a presidência da Vale do Rio Doce, mesmo cargo que ocupara no governo Jânio Quadros. Incumbido de acelerar o Projeto Carajás, orgulha-se de tê-lo transformado no "terror da mineração mundial"

metros de distância da trágica epopéia de malária e frustrações na implantação, no início do século, da ferrovia Madeira-Mamoré, cravada na selva ao custo da vida de 10 mil trabalhadores. Se isto não bastasse para justificar a euforia da equipe comandada pelo engenheiro Renato Gomes Moretzshon, responsável pela Superintendência de Implantação de Carajás (Sucar), a própria velocidade de execução do projeto pôde ser aumentada para a CVRD aproveitar a melhoria do mercado internacional de minério de ferro. A Sucar pisou no acelerador, antecipando em um ano a conclusão da ferrovia e de julho para janeiro de 1986 a entrada em operação industrial das jazidas de Carajás. Em julho de 1987, o sistema mina-ferrovia-porto, apoiado por dez núcleos urbanos construídos entre a serra e São Luís, terá absorvido 452 mil metros cúbicos de concreto, em 295 mil metros quadrados de edificações, e recebido 28 mil toneladas de equipamentos.

"O importante é que em nenhum momento o fluxo de caixa do projeto vai aparecer com alguma tinta vermelha", exalta o maior entusiasta de Carajás, o presidente da CVRD, o mineiro Eliezer Batista, 60 anos. Batista chegou a presidir a empresa no curto governo Jânio Quadros; na gestão João Goulart, assumiria o Ministério das Minas e Energia. Tal folha corrida, acrescida de uma enorme facilidade para aprender línguas, entre elas o russo (o que lhe permitiu, sem intérpretes, convencer o marechal Tito a construir na Iugoslávia um porto para desembarcar o minério brasileiro), rendeu-lhe a imagem de "comunista" perante os revolucionários de março de 1964.

Em 1979, por interferência do recém-empossado vice-presidente Aureliano Chaves, o governo Figueiredo o trouxe de um exílio branco vivido desde 1964, nas representações da CVRD na Alema-

nia e Bélgica, para o mesmo posto que abandonara com a renúncia de Jânio. Batista retornaria para traçar o curso e pilotar o projeto de Carajás, a essa altura já integralmente sob o controle da Vale. Descoberto em 1967 pela Meridional, subsidiária da United States Steel, o minério de Carajás pertenceu à Vale e ao grupo siderúrgico americano de 1970 a 1977, quando foi desfeita a associação. "Na época da U. S. Steel, calculava-se que Carajás absorveria um investimento de 5 a 7 bilhões de dólares", rememora Batista. Ao iniciar o empreendimento, em 1980, a CVRD estimou que o complexo consumiria 4,6 bilhões, mas no fim ele saiu por 2,8 bilhões de dólares. Este milagre foi possível, explica Batista, porque se ampliou o uso de equipamentos e serviços no mercado interno, com a vantagem adicional de que a recessão econômica e o aperfeiçoamento do projeto de engenharia empurraram os custos para baixo. Além disso, a acelerada desvalorização do cruzeiro fez inchar o volume de cruzeiros resultante da conversão dos empréstimos externos contratados pela CVRD, superando as previsões iniciais e aumentando o poder de compra no mercado interno. Assim, foi possível usar apenas 700 milhões do 1,7 bilhão de dólares de créditos levantado pela CVRD no exterior. Em relação aos cálculos originais, só não encolheram as enormes jazidas de 18 bilhões de toneladas de ferro mapeadas em Carajás, a

maior concentração desse tipo de minério em todo o mundo, capaz de ocupar as oito composições que irão diariamente de Carajás para São Luís no final de 1987 (cada uma com 3 locomotivas puxando 160 vagões) por 514 anos a fio, isto quando a produção anual chegar aos 35 milhões de toneladas.

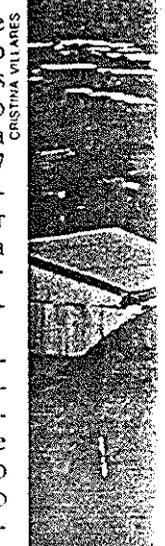
A concretização de projetos minerais, associada à instalação de núcleos industriais, como os de Carajás e Trombetas, pode afastar o temor de um futuro incerto para uma Amazônia de imitadas vocações agrícolas, pois os bolsões de terras férteis são poucos e o custo do desbravamento é altíssimo. Surgem agora cenários auspiciosos: em 1990, quando Tucuruí injetará 2,5 megawatts de energia elétrica nas linhas de transmissão que abastecerão o Norte e o Nordeste do país, 57% dessa carga será consumida na extração de minério de ferro em Carajás e na conversão da bauxita de Trombetas nas usinas de Albrás, Alunorte e Alumar (leia mapa). E ainda sobrar energia para abastecer as cidades que surgem ou crescem no fermento do pólo minerador-industrial.

Essa exploração mineral é capaz, porém, de detonar aceras discussões. Jáder Barbalho, governador do Pará, Estado em cujo subsolo repousam importantes jazidas, entre elas Carajás, reclama uma política fiscal que despeje nos cofres do Estado e de seus municípios fatias mais gordas da receita desses projetos. "Carajás não é um simples projeto de exportação", rebate Eliezer Batista. O presidente da CVRD reconhece que no passado, em Minas Gerais, a estatal funcio-



Quando recebeu o convite para implantar Carajás, o engenheiro Renato Moretzshon sonhou com tigres matando operários na selva. "Logo descobri que as máquinas espantavam as feras". Mineiro, 53 anos, não vê mistério em nenhuma obra depois de Carajás.

CRISTINA VILARES



CRISTINA VILARES



Rio Verde surgiu em 1983 em função de Carajás

abrir espaço para uma integração econômica horizontal, com o surgimento de atividades industriais e agrícolas a partir do pólo de Carajás. Batista (que poderá continuar no comando da Vale no governo Tancredo) assume o compromisso de favorecer a industrialização do minério de ferro de Carajás em suas redondezas, apoiando iniciativas

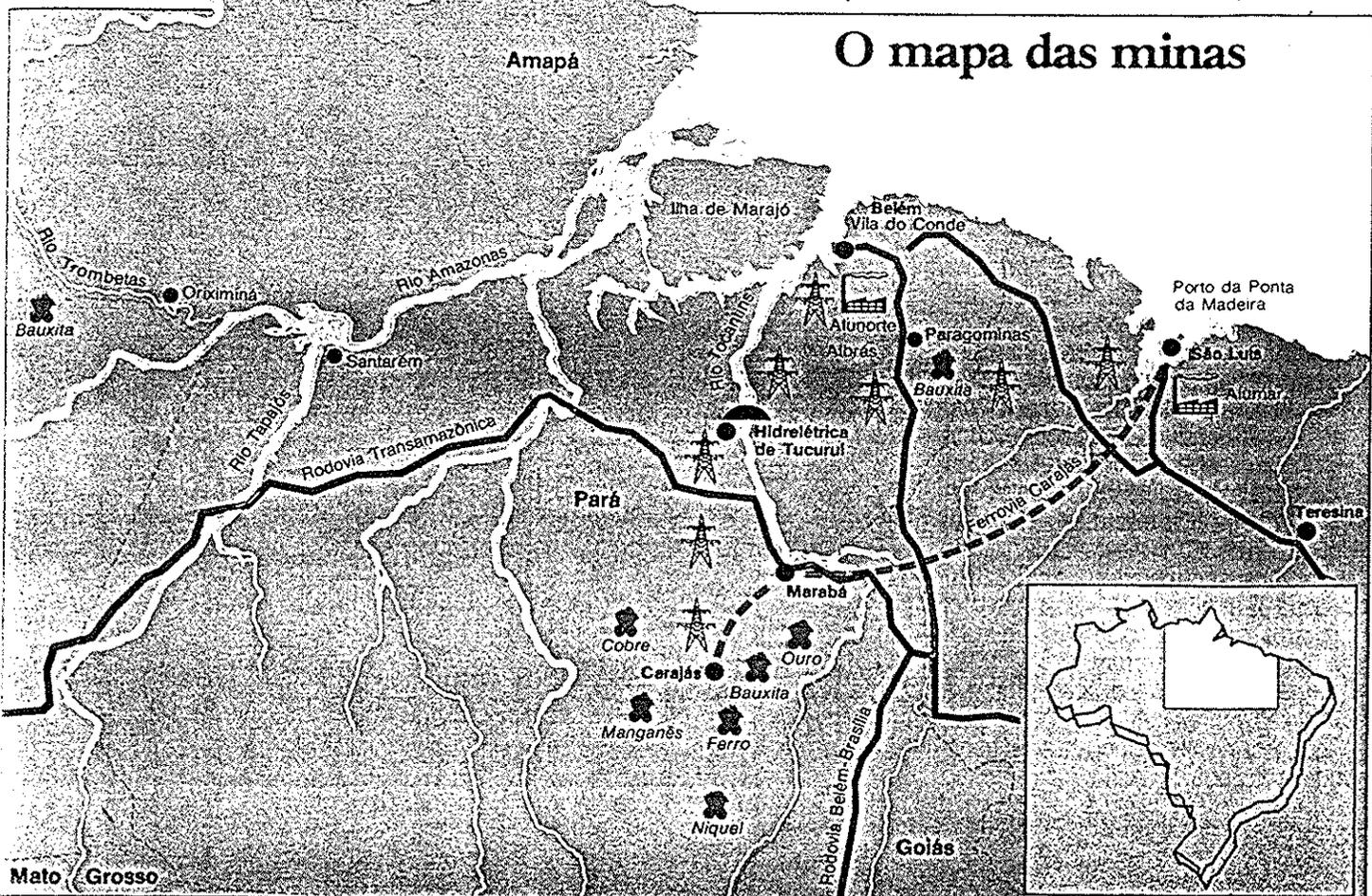
nou como um enclave. Com razões para isso: "A empresa lutava para ser econômica e, dessa forma, só se ocupava do minério". A situação atual é diferente, garante Batista. "Com nossa diversificação, concluímos que somos parte do contexto e que o empobrecimento da região será o nosso também."

Nessa perspectiva, a CVRD procura

de empreiteiras como a Serveng, Beter, Brasil e Ternag, que estudam a montagem de usinas para produzir ferro-gusa junto à ferrovia. Esses projetos poderão produzir 500 mil toneladas de ferro-gusa, que seriam escoadas pela estrada de ferro da Vale. Batista também assegura esse meio de transporte,

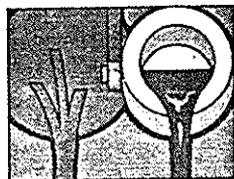
com tarifas reduzidas para quem quiser transportar madeira, babaçu e cereais colhidos no cerrado maranhense.

Batista não é o único a pensar no beneficiamento, na própria região, de todo esse filão de minérios. Na clareira às margens do rio Trombetas, de onde a Mineração Rio do Norte retira 4,8 milhões de toneladas anuais de bauxita, parte já industrializada pela Alumar, também se fala no assunto. Denis Brás Gonçalves, 36 anos, superintendente de Planejamento dessa associação entre a Vale, a Alcan, a Billiton, o Grupo Votorantim, a Reynolds e a Norsk Hydro, imagina que, quando sair das pranchetas a hidrelétrica de Cachoeira Porteira, próxima à mineração, Trombetas poderá ser um novo pólo produtor de alumínio. Planos como esses tendem a jogar combustível no velho debate sobre a redivisão territorial da Amazônia. Para seus defensores, uma forma de melhor distribuir os benefícios desse acervo mineral e de outras riquezas. Todavia, o tema não tem livre trânsito na região. "Vamos apenas redividir nossos problemas", desestimula o governador Jader Barbalho. O que é compreensível, pois, por trás de todos esses planos de redesenhar o mapa local, persiste uma pergunta de difícil resposta: com quem ficarão os bolsões de pobreza?



Nas rodas do trem muda a história

Esperanças de progresso percorrem
os 890 quilômetros
da Estrada de Ferro Carajás



De janeiro a março, as chuvas tornam a Amazônia intransitável por terra. Menos para o trem, que se aprofunda no

Pará para levar o minério de ferro de Carajás até o porto de Ponta da Madeira, em São Luís, no Maranhão. Obra mais cara de todo o projeto, essa ferrovia de 2 milhões e 152 mil dormentes, sobre os quais correm 158 mil toneladas de trilhos, consumiu 1,4 bilhão de dólares dos 2,6 bilhões destinados a todo o projeto Carajás. "Seria no mínimo frustrante investir milhões de dólares numa obra sem que a comunidade tirasse dela algum proveito", diz o engenheiro capixaba Romildo Vello, 48 anos, que de São Luís coordena todas as operações nos 890 quilômetros da ferrovia. De fato, cruzando uma região talhada para abrigar indústrias transformadoras de minérios que brotam na serra ou para produzir arroz, milho, babaçu e madeira, a ferrovia de Carajás é mais importante para as cidades que atravessa do que todos os incentivos fiscais que possam ser engendrados nos gabinetes de Brasília.

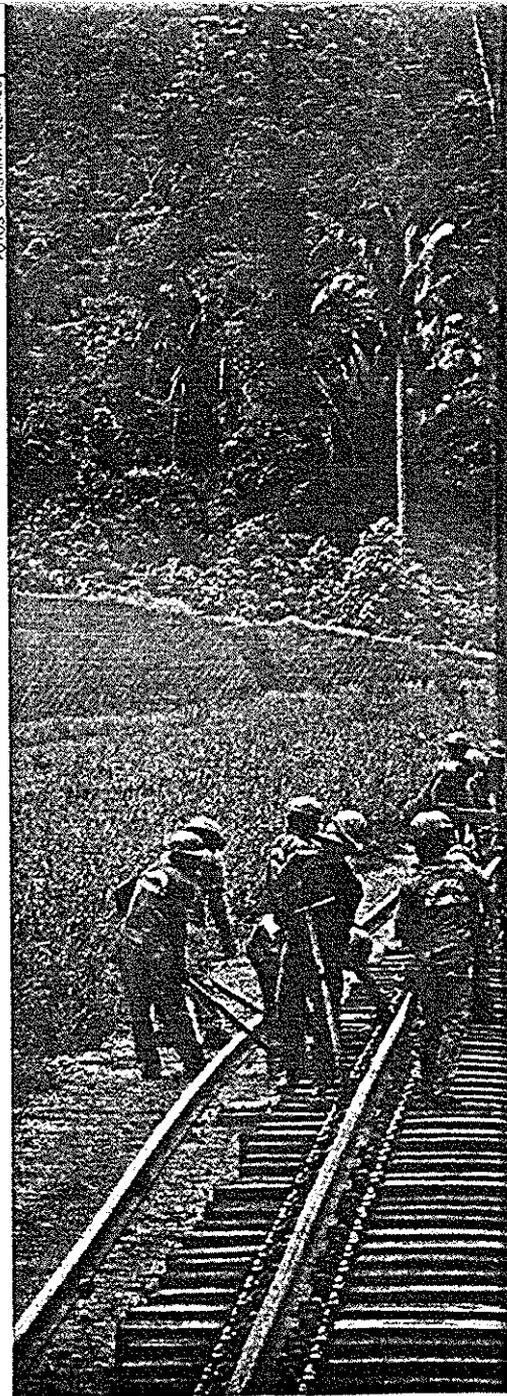
"Agora vai ser possível vender para São Luís", prevê Rozendo Elesbão França, maranhense, 50 anos, proprietário de uma usina de beneficiamento de arroz e milho em Açailândia, situada a 513 quilômetros da capital do Maranhão. Por dificuldade de acesso a São Luís, antes da chegada do trem, França viveu dez anos revendendo a produção de pequenos e médios agricultores da região exclusivamente a atacadistas do Ceará. Se é palpável o impacto que as locomotivas da Vale provocarão nessa cidade de 40 mil habitantes do interior do Maranhão, em Alto Alegre, vilarejo de 5 mil pessoas, seus efeitos beiram os de uma revolução.

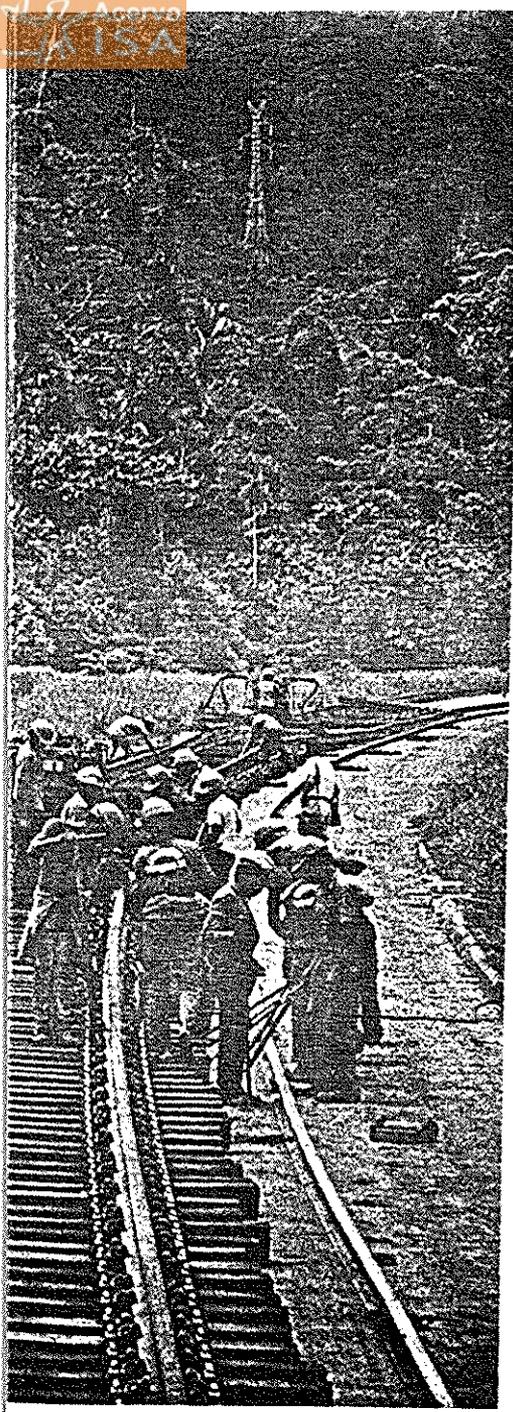
"O plantio de arroz e milho, que estava caindo, aumentou e já pensamos em cultivar mandioca", relata Raimundo Vencio dos Santos, 45, presidente do conselho comunitário de Alto Alegre.

Esse conselho foi criado em abril do ano passado como parte de um programa jamais visto por aquela região. A pequena vila foi escolhida pelo Programa Grande Carajás para receber o apoio do Ministério da Agricultura, Banco do Brasil e de organismos do governo estadual, numa experiência piloto de apoio a pequenas comunidades da região. Raimundo, dono de um armazém de secos e molhados, explica por que Alto Alegre começa a fazer jus ao nome: o rio Pindaré era o único elo entre sua cidade e Santa Inês, centro comercial da região. Com um detalhe: esse trajeto é percorrido de lancha em oito horas, no mínimo, tempo que o trem reduz para pouco menos de sessenta minutos. Via de duas mãos, a ferrovia transporta arroz e milho para Santa Inês e abastece o vilarejo de mercadorias, sempre a um frete abaixo da metade do que é cobrado pelos barcos. "O trem reduziu nosso custo de vida", alega-se Raimundo.

Ninguém estaria comemorando a passagem dos trilhos por suas cidades se em julho de 1967 um helicóptero levando um geólogo da Meridional, subsidiária da United States Steel, não tivesse feito um pouso para reabastecimento numa clareira da serra Arqueada, próximo a Carajás. Breno Augusto dos Santos, que hoje dirige em Belém um escritório da Docego, empresa de pesquisa geológica da Vale do Rio Doce, não demorou muito para descobrir por que existiam clareiras naturais no topo das serras de uma área de densas florestas: o minério de ferro à flor da terra impedia o crescimento da vegetação. Foram exatamente os 18 bilhões de toneladas de minério depositados em doze áreas de Carajás, a maior jazida de ferro de alto teor (66%) do mundo, que possibilitaram a construção dessa estrada. Utilizando quatro composições diárias, cada uma de três locomotivas e 160 vagões, a ferrovia retirará do alto da serra, de janeiro de 1986 em diante, o equivalente a 15 milhões de toneladas/ano. Seis meses depois, essa frota aumentará para seis composições, com capacidade para transportar nada menos do que 25 milhões de toneladas

FOTOS: CRISTINA VILARES





A estrada de ferro não transportará apenas o minério de Carajás, mas também toda a produção agrícola da região

de minério por ano. Em julho de 1987 o tráfego na ferrovia será intensificado, com oito dessas composições movimentando 35 milhões de toneladas anuais (ver gráfico).

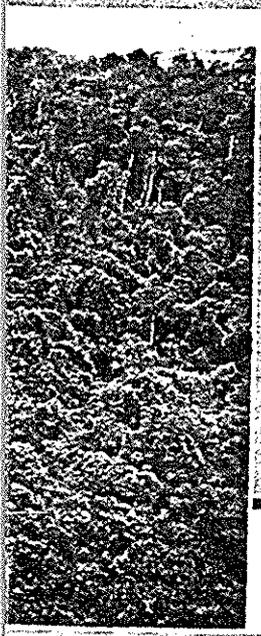
A decisão de abrir uma jazida depende, em última análise, das condições de mercado. A mina da serra Norte, que se acha em contagem regressiva para lotar os vagões, possui cerca de 1,2 bilhão de toneladas de minério. Como a estrutura que a Vale constrói em Carajás pode, sem maiores investimentos adicionais, processar até 50 milhões de toneladas a cada ano - 20 milhões a menos que todo o ferro exportado no ano passado pelo porto de Tubarão -, essa primeira mina, ao nível máximo de produção, teria uma vida útil de praticamente duas décadas e meia. Porém, em dez anos, o aumento dos custos da lavra dessa mina forçará a Vale a dar a partida em outra jazida. "Tudo, entretanto, vai depender do mercado", reconhece o paulista Juliano de Oliveira, 30 anos, gerente do setor de geologia do projeto Ferro Carajás.

Esse mercado, entretanto, também depende da Vale, a gigantesca companhia que lucra 1,6 trilhão de cruzeiros em um ano, controla 86 subsidiárias, participa de 66 outras empresas e, apenas na holding, emprega 26 mil pessoas, e que vendeu em ferro ao exterior, no ano passado, 2 bilhões de dólares. Assim, mesmo sem Carajás, a Vale do Rio Doce



é a maior exportadora individual desse minério no mundo.

A empresa sabe que precisa ter cuidado para não inundar o mercado, depressindo os preços. "Temos de entrar com cautela com o minério de Carajás", admite o diretor de produção da companhia, Francisco José Schettino, mineiro, 49 anos. No momento, os contratos já assinados de exportação do ferro de Carajás somam 360 milhões de toneladas, a serem remetidos até o ano 2000, principalmente para o Japão e a Alemanha Ocidental. Ainda este ano, 1,2 milhão de toneladas deverá ser embarcado pelo porto de Itaqui, da Petrobrás, pois o terminal de Ponta da Madeira, da Vale, só ficará pronto em janeiro de 1986 (ver mapa). A 20 dólares a tonelada, essas primeiras remessas do minério de Carajás renderão 24 milhões de dólares. E se, por hipótese, todas as suas jazidas de ferro fossem vendidas hoje a esse preço, o país amealharia 360 bilhões de dólares, cerca de três vezes e meia a sua asfixiante dívida externa.



"Enquanto estudei eletrônica, eu não sabia como ganharia a vida." Hoje, José Paulo Pereira, 25 anos, maranhense, é maquinista da Estrada de Ferro Carajás. Foi salvo do desemprego pela única ferrovia concluída no país em vinte anos. Se depender do ferro de Carajás, se aposentará na Vale.



O maranhense Carlindo Milhone fará em junho dezoito anos de serra de Carajás. "Cheguei sem saber o tamanho do que existia. Descobri e me entusiasmei." Contratado em 1967 pela Meridional, operou máquinas de terraplenagem e não pensa em sair da serra. "Gostei daqui."

O certo é que tanto Schettino como Eliezer Batista, presidente da empresa, confiam na qualidade do produto Carajás para que as cotações não desabem lá fora com a crescente produção das jazidas. Não é por acaso que Batista chama Carajás de "o terror da mineração mundial". Também é certo que a Vale não está para brincadeiras. "As coisas aqui não são tiradas do bolso do colete", diz Eliezer Batista. Projeções, modelos de análise por computador e outras armas do arsenal da ciência de administração de empresas assessoram a direção da Vale na contratação das vendas de ferro de Carajás. O mesmo refinamento acompanha a comercialização dos outros minérios da região: o manganês, cujas jazidas de 63 milhões de toneladas - superiores ao dobro do que havia na serra do Navio, no Amapá - substituirão todas as importações de bióxido de manganês feitas pelas fábricas de pilhas do país; e ainda o cobre, segundo minério mais representativo da serra, com reservas de 1,2 bilhão de toneladas, bauxita, níquel, estanho, ouro, chumbo e zinco.

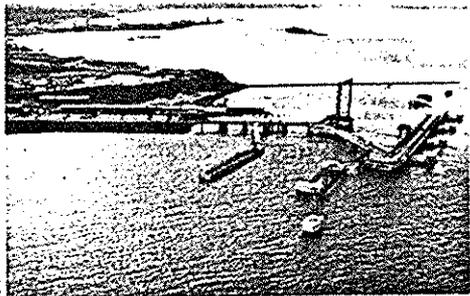
Não é à toa que o Pará tem vaga garantida na literatura geológica internacional. É até possível considerar que a U.S. Steel fez péssimo negócio quando,

"O grande problema de Carajás era a falta de apoio logístico", diagnostica o engenheiro da Vale Efigênio Aranda Drumond, mineiro, 40 anos, coordenador de todas as obras na serra. Efigênio teve de incluir em suas preocupações o asfaltamento de 206 quilômetros de uma rodovia que liga Carajás a Marabá e ainda acompanhar a injeção de 35 milhões de dólares num acampamento que somente no nome dá idéia de algo provisório. "Praticamente tivemos de fazer uma cidade com todo o conforto para manter as pessoas no local."

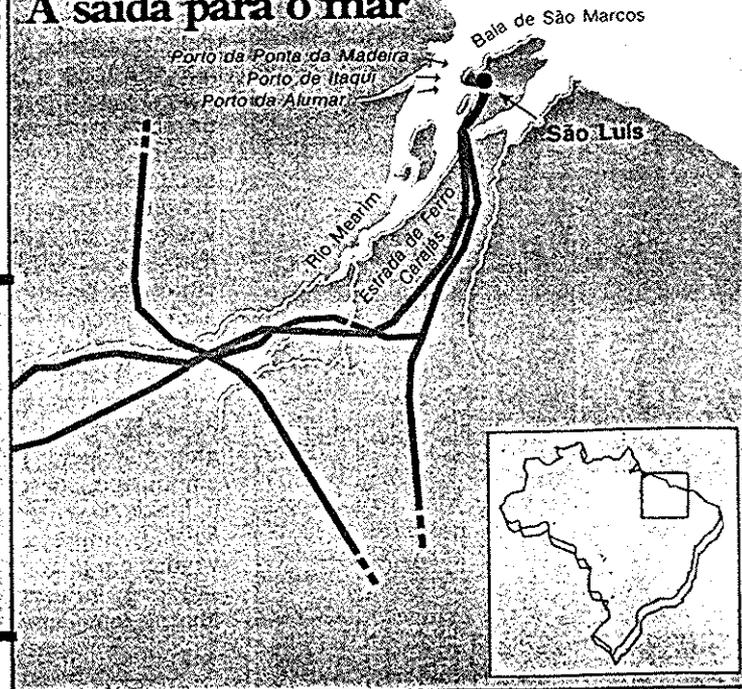
Enquanto não fica pronto o núcleo urbano definitivo do projeto, mora-se num acampamento, erguido sobre uma das nove jazidas da serra Norte de Carajás, que, sem nenhum favor, é uma das mais bem montadas cidades do Pará: 580 ca-

quando subiu a serra em junho de 1967. "Havia apenas duas barracas de lona e tive de vir de helicóptero, já que não existia pista de pouso." Milhone, ex-funcionário da Meridional, empregou-se em Carajás pela sua experiência em operar máquinas de terraplenagem. Hoje trabalha na comissão de meio ambiente do projeto e mora num acampamento que em nada se assemelha às barracas de lona daqueles tempos. Nessa confortável e bem-guardada Carajás de hoje em dia, 10.500 pessoas vivem esquecidas do Brasil urbano. Um técnico da Vale precisou passar férias em Fortaleza para que seu filho de 6 anos soubesse o que é um assalto. Carajás também se distancia do país real na sua preocupação com o equilíbrio ecológico. Pela primeira vez na sua história, a Vale do Rio Doce tomou precauções para preservar o meio ambiente antes de retirar o primeiro quilo de ferro de uma jazida. Por determinação de Eliezer Batista, que não esconde a influência preservacionista que recebe de sua mulher, Jutta, uma alemã de 54 anos, "botânica não-profissional", a Vale desde 1980 trabalha assessorada por um grupo de especialistas em ecologia, pesquisadores de diversas instituições independentes. Sob supervisão da empresa, 34 milhões de dólares já foram gastos na construção de duas barragens que conterão o rejeito do minério levado pelas chuvas, na recomposição da paisagem alterada pelas máquinas de terraplenagem, além de outras obras. "Temos de ter cuidado. A desertificação que ocorre na África pode acontecer conosco", alerta o presidente da Vale.

O porto de Ponta da Madeira, ainda em construção pela CVRD, Itaqui e o terminal da Alumar tornam a costa do Maranhão um portão de saída de minérios, alumínio e de produtos agrícolas

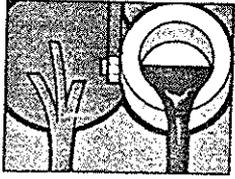


A saída para o mar



O jogo pesado do alumínio

Clientes da Rio do Norte ameaçam produzir bauxita

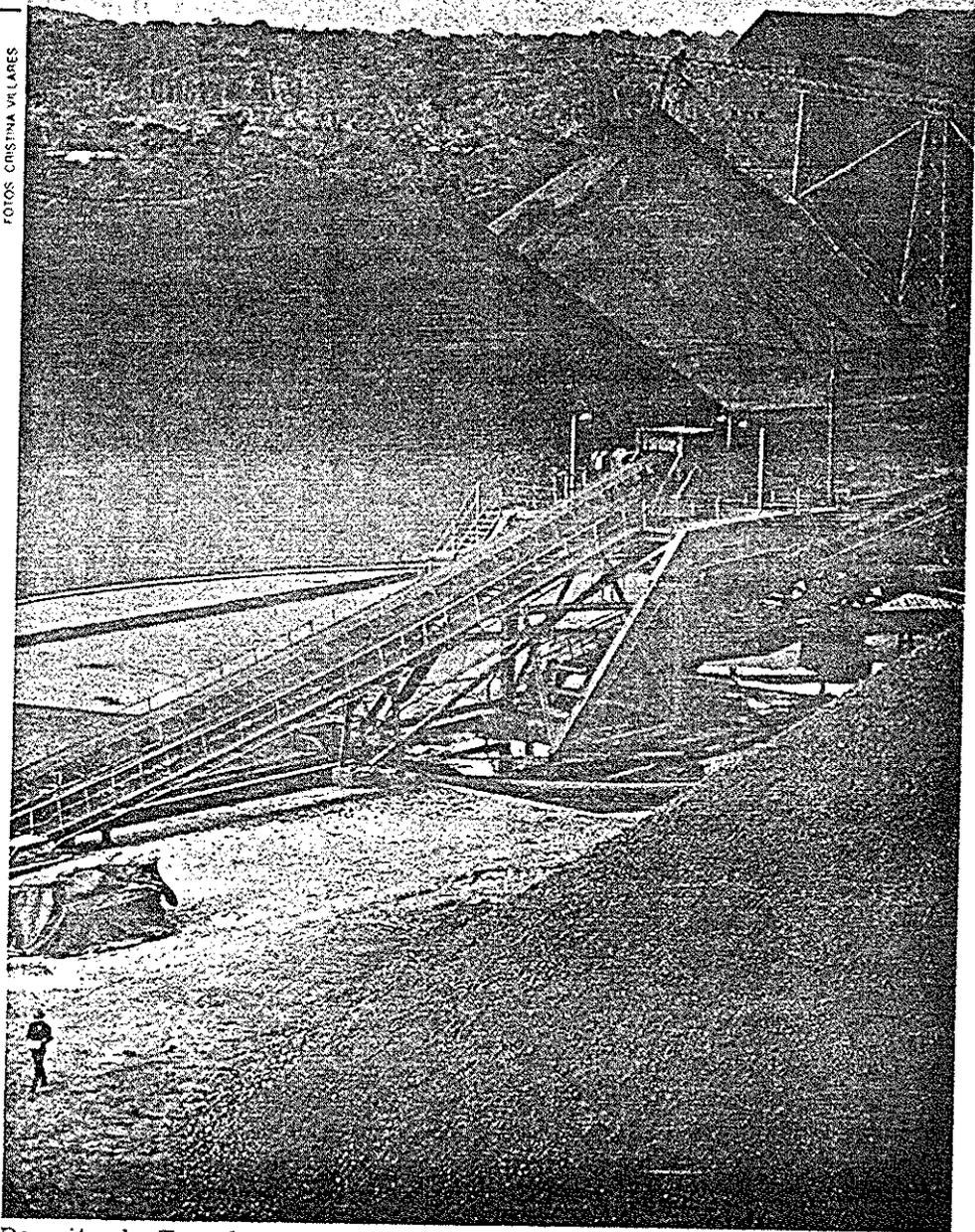


Nas margens do rio Trombetas, no Pará, a Mineração Rio do Norte possui gigantescas reservas de bauxita, suficientes para

permitir, aos níveis atuais de produção, um século contínuo de exploração econômica. Avaliadas em 500 milhões de toneladas - "tão grandes que não dá para contar", como diz o espanhol José María Calaf, 39 anos, chefe do departamento de topografia e geologia da empresa - essas reservas têm ainda a vantagem de se localizar perto dos grandes consumidores - do minério: os produtores de alumínio Albrás-Alunorte, complexo que se ergue em Vila do Conde, Pará, e a Alumar, em São Luís, Maranhão.

Em Vila do Conde, a Vale do Rio Doce, sócia majoritária da Mineração Rio do Norte, e o consórcio japonês Nippon Aluminium gastam 1,8 bilhão de dólares para pôr em funcionamento, no segundo semestre de 1986, a primeira das quatro linhas de produção de 80 mil toneladas/ano de alumínio da Albrás. Com outros 700 milhões de dólares, a Alunorte abastecerá de alumina a Albrás em 1988, ano em que esse casamento da Vale com capitais japoneses estará produzindo 320 mil toneladas do metal a cada doze meses. Já em São Luís, os gigantes Alcoa e Billiton, este controlado pela Shell, iniciaram em agosto do ano passado a produção de 100 mil toneladas anuais de alumínio em sua subsidiária, a Alumar. O projeto exigiu até agora um investimento de 1,4 bilhão de dólares e já em junho do próximo ano deverá ter um acréscimo de 135 mil toneladas na produ-

FOTOS CRISTINA VELARES



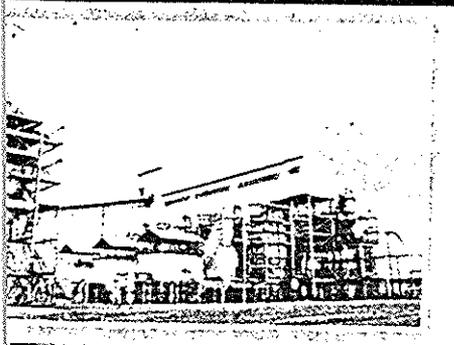
Bauxita de Trombetas: suficiente para uns cem anos

ção. Consumidores da energia de Tucuruí, esses pólos produtores de alumínio executam lances de um jogo de pesados interesses.

"Quem tiver custo alto vai fechar. Essa é uma regra que funciona para todos", anuncia o engenheiro e administrador de empresas Luís Antônio Monteiro de Oliveira, paulista, 52 anos, diretor superintendente da Alumar. Ele cita Austrália, Brasil, Canadá e Noruega como os países com "potencialidades" para herdar os maiores pedaços do bolo da indústria mundial de alumínio, que passa por um lento porém irreversível processo de divisão geográfica do seu parque produtivo.

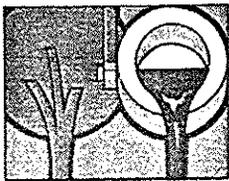
A disponibilidade e preço da energia elétrica ditam essa rearrumação. Mas, a julgar pelas análises do diretor da Alumar, há turbulências na trajetória do Brasil para ocupar espaços nessa indús-

tria. Apesar de subsidiada, a tarifa da energia de Tucuruí é considerada alta por Monteiro de Oliveira. O preço da bauxita de Trombetas também recebe reparos do diretor da Alumar. Luís Antônio acha muito alto o preço de 28,50 dólares a tonelada cobrado pela Mineração Rio do Norte, que no ano passado teve um lucro de 60 milhões de dólares, para a alegria dos seus acionistas, entre eles a Billiton, detentora de 40% da Alumar. "O custo final dessa bauxita para nós é de 38 dólares, quando, na Austrália, a Alcoa e a Alcan conseguem a matéria-prima por 6 a 7 dólares a tonelada", compara Monteiro de Oliveira. A tabela de preços da Mineração Rio do Norte, adianta ele, anima a Alcoa e a própria Billiton a abrir a jazida de bauxita que têm em Trombetas, ao lado das reservas da atual fornecedora.



Atrás do velho Eldorado

A saga dos pioneiros numa realidade que supera a ficção



Peões sem emprego, profissionais liberais de pouca clientela, pequenos comerciantes, aventureiros de ocasião.

Toda esta variada fauna humana move-se hoje na Amazônia, embalada pelo surto da exploração de grandes reservas minerais. Curionópolis, entre Marabá e Carajás, no Pará, é uma dessas paradas obrigatórias para quem está na região tentando realizar projetos de enriquecimento rápido. Trazendo no nome uma homenagem ao patrono dos garimpeiros de serra Pelada, Sebastião Curió, ex-agente do Serviço Nacional de Informações (SNI) e deputado federal pelo Pará, a cidade vive uma rotina que costuma superar a ficção. Afinal, não é sempre que em apenas seis anos surge uma cidade de 65 mil habitantes à beira de uma estrada. Muito menos uma cidade com 292 prostíbulos e 178 farmácias, duas das mais rentáveis atividades da Amazônia que às vezes permitem que o sonho do enriquecimento seja alcançado. "Quem quiser comprar esse negócio tem que começar a fazer lances a partir dos 150 milhões de cruzeiros", avisa a possíveis interessados Joaquim Bezerra. Cearense, 38 anos, Bezerra controla o maior conglomerado de prostíbulos de Curionópolis: as boates Hollywood, Minas de Rosas, Casanova e Havaí. Nelas, uma centena de mulheres, muitas delas menores de idade, permite que Bezerra embolse, líquidos, 10 milhões de cruzeiros mensais.

Com faro e preocupação de empresário, Bezerra deixou para trás, há menos de cinco anos, uma pequena loja de artigos variados em Fortaleza e rumou para o canteiro de obras da hidrelétrica de Tucuruí. Lá, ao vislumbrar a perspectiva de gordos lucros com o lazer dos peões, trocou a direção dos caminhões da empreiteira Camargo Corrêa por um pequeno bar, próximo ao alojamento dos operários. Curionópolis, porém, apresentava possibilidades mais sólidas para o atual ramo de Bezerra, mesmo porque Tucuruí se esvaziaria com a conclusão da hidrelétrica. Agora, instalado já há três anos na cidade, ele trata de



FOTOS: CRISTINA VILARES

O próspero negócio de Bezerra (centro): a prostituição



O paulista Denadai começa a exportar dormentes

aprimorar seus prostíbulos. "Vou transformar as quatro casas em duas para reduzir os custos, por sinal bastante acrescidos pelos 60 mil cruzeiros que diariamente gasto com meus geradores diesel." Embora a linha que transmite energia de Tucuruí a Carajás passe perto de Curionópolis, a gigantesca hidrelétrica

da Cikel - Comércio e Indústria Keila, grupo com base em Bauru, São Paulo, e experiência adquirida nas florestas do Paraná. Rubens, no seu escritório, não tem um comportamento diferente de qualquer executivo do Sul do país. Na realidade, a diferença é para melhor: "Está sendo ótimo", anima-se, com a

não acende uma lâmpada sequer na cidade. O governo do Pará não tem recursos para aplicar em redes de distribuição.

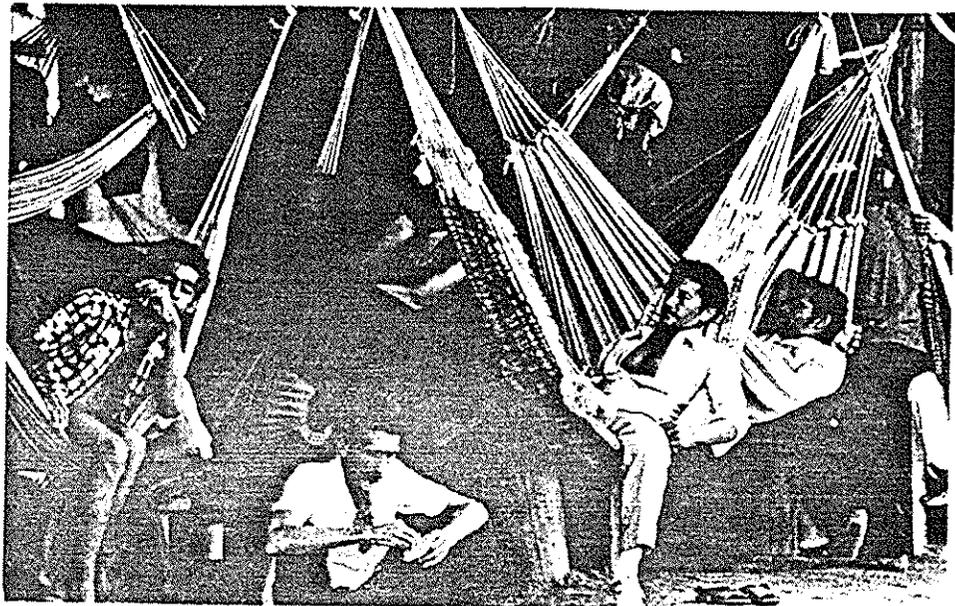
Cotidiano menos agitado e perigoso vive o paulista Rubens Denadai, distante dos frequentes tiroteios que sacodem Curionópolis. Desde 1978 em Açailândia, Maranhão, Rubens, 36 anos, ocupa-se em dirigir as serrarias

Demitido da obra de Tucuruí, o paraense Eudiracy Araújo e a mulher Ivaniilde foram vender remédios em Rio Verde, perto de Carajás. "No começo foi difícil, mas não me arrependo." Dono de uma farmácia na cidade, Araújo está comprando imóveis na região. Já tem seis lotes e uma casa.



possibilidade que passou a ter de exportar dormentes da Cikel pela ferrovia de Carajás. Pelas composições da Vale do Rio Doce, a Cikel prepara-se para remeter 84 mil dormentes ao porto de Itaquí e embarcá-los à República Dominicana, numa operação que produzirá 633 mil dólares para a madeireira. Novas exportações estão engatilhadas e a firma deve ampliar seu faturamento mensal de 1,8 bilhão de cruzeiros, contribuindo para o sucesso profissional de Rubens.

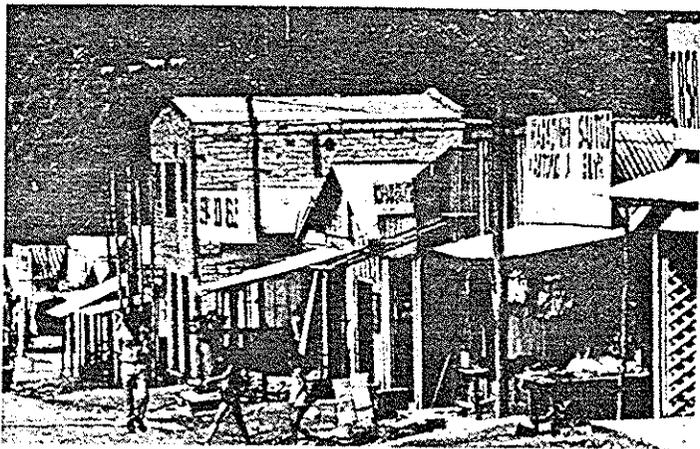
Poupar, fazer o pé-de-meia nas franjas dos garimpos e zonas de mineração exerce uma atração irresistível sobre qualquer desempregado. O casal paraenses Eudiracy Araújo, 34, e Ivanilde Lemos, 29, e os filhos Thiago e Felipe desembarcaram há um ano e meio em Rio Verde, na mesma estrada que passa por Curionópolis, com 1 milhão e 300 mil cruzeiros no bolso. Esse dinheiro, arrecadado na indenização que a Mendes



FOTOS: CRISTINA VILARES

No centro de recrutamento de Carajás, a espera já é longa

Júnior pagou aos dois ao demitilos em Tucuruí - ele era auxiliar técnico de engenharia e ela enfermeira do hospital do canteiro de obras -, foi aplicado na abertura da Farmácia Belém. "Na época da nossa demissão, um amigo foi nos visitar e falou muito das potencialidades dessa região", conta Araújo. Era o bastante. Hoje, as doenças venéreas, a



O pequeno comércio se alastra pela Amazônia

malária e a carência de vitaminas fazem com que a família retire de 5 a 6 milhões de cruzeiros da farmácia, finalmente comprada há pouco menos de quatro meses por 10 milhões a vista. Eudiracy já recebeu por ela uma oferta de 50 milhões, proposta rejeitada na hora. Não que o casal queira criar raízes em Rio Verde, cidade recém-fundada, de 15 mil habitantes. "Vamos juntar mais dinheiro para viver melhor em Belém", planeja Eudiracy.

Há também muitas oportunidades para quem se habituou aos segredos da exploração mineral. Natural do Amapá, José Edmar Rangel Pontes, 38 anos, aprendeu o ofício na Icomi, extraíndo manganês de serra do Navio. Em 1979 trocou de emprego, desembarcando no Projeto Trombetas com um salário que, garante, "não existe na cidade grande". Na Mineração Rio do Norte, Rangel é hoje supervisor de carregamento dos trens que levam bauxita da mina ao porto. Recebe 2 milhões e 300

mil cruzeiros mensais e outros benefícios extra-salariais.

"Gosto mais daqui do que de Macapá", declara Lúcia, sua mulher e mãe dos seus quatro filhos - Elimar, Erbes, Ênio e Lidiane, estes dois últimos nascidos no hospital que a mineração mantém em sua clareira na floresta. Para a casa de sala e três quartos pela qual paga um aluguel simbólico de 4.094 cruzeiros, Rangel diz que a única coisa que compra são lâmpadas, pois a empresa arca com quaisquer outros gastos de manutenção. Dessa maneira, ele pode ter uma Brasília 80 e

ainda investir em terras em Altamira, sede de sua fazenda de 100 hectares, com cinquenta cabeças de gado e plantações de cacau e pimenta-do-reino.

Nem todos, porém, podem falar da Amazônia como se fosse um novo Eldorado. A região nada tem de agradável para os operários não-qualificados que chegam agora ao centro de recrutamento de Carajás, mantido pela Vale e empreiteiras em Rio Verde, no pé da serra. Expulsos de Tucuruí, pressionados pela recessão da construção civil e pela inexistência de obras públicas significativas no país, eles batem às portas de Carajás numa fase em que o projeto requer mão-de-obra especializada em soldar e montar equipamentos. O jeito é armar a rede em Rio Verde, à espera de algum biscate que lhes financie a volta para casa. Ou uma noitada no prostíbulo mais próximo.

Aluizio Maranhão▲



De Trombetas, Rangel compra terras em Altamira