

O LIBERAL

Belém/PA

28/MAIO/84

Lucio Flavio Pinto

# A insensatez

POVOS INDIGENAS  
NO BRASIL / CEDI  
DOCUMENTAÇÃO  
GODD45 DATA25/11 85

08

A primeira fase da hidrelétrica de Tucuruí (com oito máquinas e 2,7 milhões de kw de potência) custaria, segundo cálculo feito em junho de 1983 (defasado um ano, portanto), 1,74 trilhão de cruzeiros. É claro que o preço real vai muito além disso. Em primeiro lugar porque ainda será preciso realizar alguns gastos pesados até o próximo ano. Em segundo porque é preciso considerar a inflação voraz após o último cálculo. E, finalmente, porque a estimativa da Eletronorte não inclui nem juros pagos durante a construção.

Quando a primeira turbina entrar em funcionamento regular, em dezembro deste ano, a hidrelétrica de Tucuruí certamente terá engolido mais de dois trilhões de cruzeiros. Pode parecer incrível, porém 15% dessa fantástica quantia terá sido gasta na infra-estrutura urbana do canteiro de obras, quase 300 bilhões de cruzeiros.

É óbvio que uma parcela representativa desse dinheiro foi aplicada para beneficiar uma comunidade que executava uma obra monumental. Neste aspecto, é uma aplicação incontestável. Mas um visitante rigoroso notará que não houve preocupação com economia de gastos, nem mesmo em alguns itens que seriam posteriormente descartáveis.

Qualquer que seja a perspectiva na análise da validade desses investimentos, destaca-se uma evidência: o sistema de transposição da barragem de Tucuruí sairia, na pior das hipóteses, pelo mesmo valor da infra-estrutura urbana, que, em sua essência, constitui uma obra temporária, de valor circunscrito no tempo, enquanto as eclusas têm a eternidade das realizações humanas.

Desde o projeto original, a transposição da enorme barragem foi colocada de lado. Na primeira viagem ao acampamento pioneiro 10 anos atrás, este fato já era chocante: a planta afixada na parede do escritório da Eletronorte, que funcionava na antiga estação de trem indicava a "cabeça" da eclusa (e numa posição distinta da que aparece hoje), mas não havia projeto executivo. Aquilo era mera decoração, um aliviar de consciências, apenas.

As eclusas foram separadas da estrutura da barragem, tanto para planejamento de engenharia, como para cálculo de custos. A obra civil foi iniciada, desenvolveu-se e a necessidade de manter a navegação naquele trecho obstruído do rio passou a ser cantilena de um reduzido grupo de pessoas, logo arquivadas sob a suspeita de românticas. A tarefa de construir as eclusas foi transferida à Portobrás, um órgão sem força em um Ministério rodoviário. E, o que piorava as distorções: preocupado apenas em fazer fluir as riquezas para o exterior. Circulação interna, efeito germinativo dentro do país? Delírio.

Num país que já não se comove com escândalos, tantos e tão impunes eles são, o fechamento de um rio não es-

panta mais. Nem que com isso estejamos consagrando uma regressão de décadas, até o tempo em que as barragens eram concebidas como instrumentos monovalentes do progresso: ou serviam à irrigação e drenagem, ou para gerar energia. A combinação de usos múltiplos era entreada até mesmo institucionalmente: para cada fim havia um órgão, impermeável à combinação com o vizinho.

O rio Tocantins, porém, não é qualquer rio. O Planalto Central brasileiro não é qualquer região. O vale do Tocantins-Araguaia expressa uma história de aspirações nacionais e oferece ao futuro as melhores possibilidades, com riquezas já materializadas ou através de indicações extremamente fortes. Há mais de um século, governo e empresários vêm realizando experiências, várias, delas verdadeiramente heróicas, para garantir a perene ligação até o centro do Brasil. O paredão de concreto de Tucuruí é uma ofensa a todo esse acúmulo de esforços e gastos. É um monumento à insanidade de uma nação.

O Ministério dos Transportes pode alegar, hoje, que a obra de transposição é cara demais. Mas ela ficou assim porque Tucuruí foi projetada apenas para servir à geração de energia. O Brasil arcará com o pesadíssimo ônus de trilhões de cruzeiros para colocar energia nas portas de duas fábricas, controladas efetivamente por capital estrangeiro, a preço abaixo da tarifa cobrada aos brasileiros. E com a agravante de bloquear a navegação em 10% do território nacional, onde se sabe que existe a maior acumulação de riquezas, aval para um futuro que cada vez mais se torna problemático.

Este design demonstra, de vez, a falência dos órgãos regionais de desenvolvimento. Tucuruí foi edificada à margem deles, à revelia deles. Não apenas porque os responsáveis pela obra quiseram, mas principalmente porque os órgãos regionais ignoraram a maior obra pública de toda a história da Amazônia. Não viram porque estão sofrendo de miopia intelectual e moral. Não estão aqui para fomentar o desenvolvimento, mas para impor o projeto de desenvolvimento que vem de fora. Sua falência é total.

O Ministério dos Transportes diz que não vale a pena gastar tanto com as eclusas porque a oferta de carga é inexpressiva. É o argumento inevitável das mentalidades tacanhas, incapazes de vislumbrar o futuro. Elas sabem que suas palavras distorcem a verdade. A hidrelétrica e as eclusas são obras do futuro. Enquanto gastamos trilhões de cruzeiros para que 60% da potência firme de energia fique com duas empresas, que economizarão 15% da tarifa normal (60 milhões de dólares ao ano), fechamos um rio de 2.600 quilômetros ao acesso econômico de milhões de pessoas em 10% de nosso território. Se vivo ainda estivesse, Stefan Zweig se suicidaria pela segunda vez neste quase ex-país do futuro.