

CEDI - P. I. B.
DATA 31. 12. 1966
COD. 76200105

CORRESPONDÊNCIA E INTERCÂMBIO

Instituto de Geografia - USP
Cidade Universitária - Edifício de
Geografia e História
Caixa Postal, 20.715
São Paulo, SP.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO INSTITUTO DE GEOGRAFIA

10 GEOGRAFIA E PLANEJAMENTO

São Paulo, 1973

A RODOVIA PERIMETRAL NORTE:

uma nova Transamazônica *

LÚCIO FLÁVIO PINTO

Depois dos erros cometidos, mas nem sempre admitidos, na construção das primeiras rodovias na Amazônia, a Perimetral — a mais cara de todas e a que mais demoradamente será construída — surgia em condições provavelmente ideais para transformar-se na mais racional estrada amazônica. Para a definição do seu traçado e o estabelecimento do melhor uso da região que atravessa, ela disporia dos preciosos dados do Projeto Radam, de um paciente levantamento aerofotogramétrico suplementar e de uma necessária controvérsia sobre os meios técnicos a serem empregados num tipo de colonização às suas margens. Isso se a estrada esperasse pela conclusão desses dados. Mas novamente a pressa foi o critério de maior peso para decidir a construção de uma estrada na Amazônia. A estrada será construída antes que o Radam tenha ob-

* Transcrições de O Estado de São Paulo dos dias 27, 28 e 29 de julho de 1973. Série de artigos da autoria do repórter Lúcio Flávio Pinto do Departamento de Sucursais e correspondentes do Jornal O Estado de São Paulo. Título do original: Perimetral repete erros I — A grande estrada despreza condições ideais (27/7/73) II — Da convivência amiga surge a nova fronteira (28/7/73) III — Integrar a Amazônia é o principal objetivo (29/7/73).

INSTITUTO DE GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
EDIFÍCIO DE GEOGRAFIA E HISTÓRIA
CIDADE UNIVERSITÁRIA "ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA"
Caixa Postal Nº 20.715
05508 — SÃO PAULO
(Capital)

Cairu — Imprimiu

2824

tido as informações capazes de garantir que a estrada não repetirá os velhos erros do passado. Não foi criada uma discussão nacional sobre ela. Que se realiza com a mesma autosegurança da Transamazônica: a partir de normas inquestionavelmente pré-estabelecidas.

A pressa foi tão grande que as empresas construtoras ainda nem tiveram tempo para transferir homens e máquinas para as frentes pioneiras e começar, tal como estava previsto, a construção em julho a fim de aproveitar integralmente o período de poucas chuvas, que vai até dezembro. Embora simbolicamente iniciada no dia 29 pelo presidente Garrastazu Médici, a construção só será efetivamente desencadeada a partir dos fins de agosto. Restarão pouco mais de quatro meses de tempo útil de trabalho, após o que máquinas e homens terão que ser desmobilizados ou reduzidos a umas poucas tarefas por causa das fortes chuvas, que tornam impraticável qualquer obra.

Por que não esperar então um pouco mais? A falta de respostas convincentes gera a maior parte das dúvidas e perguntas existentes nesta matéria.

A Perimetral Norte, na verdade, é constituída por duas estradas inteiramente distintas: a primeira, que começou a ser construída agora, começa em Macapá, próximo ao Atlântico, e termina em Mitu, extremo-noroeste brasileiro, na fronteira do Amazonas com a Colômbia; a segunda estrada começa em Cucuí e vai até Cruzeiro do Sul, no Acre, atravessando 1.180 quilômetros de uma das regiões mais complexas e desconhecidas da Amazônia. O início da sua construção ainda não foi definitivamente estabelecido, mas ele é previsto para julho do próximo ano.

Qual a Extensão?

Como aconteceu com a Transamazônica, tornou-se difícil estabelecer qual a extensão exata do primeiro trecho da Perimetral. Mesmo em documentos oficiais vários números foram

estabelecidos, desde o momento em que o ministro Mario Andreazza apresentou sua exposição de motivos ao presidente da República (falou então em 2.090 quilômetros) até o anúncio dos resultados da concorrência (já aí a estrada havia encompridado para 2.586 quilômetros). É muito provável que quando for concluída tenha aumentado ainda mais por causa das dificuldades — acrescidas de algumas surpresas — naturais diante do desconhecimento da área.

Essas surpresas inevitavelmente surgirão, apesar da Perimetral ter sido antecedida por um relativamente bem elaborado levantamento aerofotogramétrico (o que não existiu na Transamazônica), ter utilizado os dados mais precisos do Projeto Radam no que já havia sido concluído e um imenso e refinado anteprojeto, que consumiu algumas milhares de páginas e centenas de gráficos e mapas. Ainda assim a construção da estrada não disporá dos dados mais preciosos que teria se o trabalho do Projeto Radam na área que vai atravessar já tivesse sido concluído. Como não foi, é natural esperar-se surpresas. Ou temê-las.

Um Espaço a Organizar

Começando no Atlântico, em Macapá, a Perimetral percorrerá os Estados do Pará, Amazonas e Acre, e os territórios do Amapá e Roraima, correndo paralelamente às fronteiras norte e noroeste do Brasil. Cruzará todos os afluentes da margem esquerda do Amazonas e transporá até mesmo o gigantesco Solimões (nome que o Amazonas recebe ao se encaminhar para a fronteira), na altura de Benjamin Constant, onde a construção de uma ponte é impossível e a travessia por balsas sempre problemática (o Solimões tem aí entre 4 e 5 quilômetros de largura por 50 a 80 metros de profundidade), o que faz pensar nas dificuldades enfrentadas para dar continuidade à estrada e evitar que ela se biparta nesse trecho:

A Perimetral atravessará regiões inteiramente inexploradas constituídas de planícies, serras, várzeas, pântanos, espigões, vales, florestas, campos naturais, e algumas áreas rochosas

compreendendo cerca de 1.300.000 km² que correspondem à extensão do Nordeste ou à soma das áreas dos Estados de Minas, S. Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Em termos amazônicos, é também a região mais diversificada, contrapondo-se à velha visão de uma região monotonamente homogênea, responsável ademais por muitos erros cometidos quando se constrói estradas sem um longo e exaustivo levantamento preliminar, como aconteceu com a Transamazônica (seu custo quadruplicou, o traçado original foi em boa parte abandonado e ela teve que atravessar serras e alguns solos com aflorações rochosas imprevisíveis). A área da Perimetral, praticamente desprovida de qualquer possibilidade de acesso permanente, faz fronteira com sete países: Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa.

Além dos dois trechos — critério adotado supostamente para facilitar a construção — a estrada compreende ainda um terceiro, mas que apenas faz ligação com ela: uma estrada que sai de Alenquer, no Baixo-Amazonas paraense, e vai até o Suriname, com uma extensão de 600 quilômetros. Na sua exposição de motivos, o ministro Mario Andreazza considerou essa estrada como um prolongamento da Cuiabá-Santarém, embora entre esta cidade e Alenquer haja o rio Amazonas com pelo menos 10 quilômetros de largura e 100 metros de profundidade, e 53 quilômetros de uma das mais pantanosas e alagadas regiões amazônicas, além de uma infinidade de ilhas. Até que a tecnologia torne possível uma ligação terrestre, mesmo que usando potentes e numerosas balsas, a única ligação viável são os barcos que fazem os 53 quilômetros (distância em linha reta) em 6 horas de viagem devido a tantos igarapés, furos, paranás e pequenos rios, a maioria dos quais desaparece quando o Amazonas enche. Não sem propósito um escritor definiu a região de Alenquer como *o esgoto do rio Amazonas*.

O Caminho do Manganês

A ligação Macapá-Mitu começa na margem norte da foz do rio Amazonas, aproveitando 102 quilômetros iniciais da rodovia Macapá-Calçoene e acompanhando a diretriz da ferrovia

que a ICOMI construiu para transportar o manganês até o porto de Santana. Em seguida, corta planícies e várzeas, intercaladas de serras de até 300 metros de altura. Depois de atingir a Serra do Navio, depósito das grandes jazidas de minério, a estrada transpõe o rio Jari, na divisa do território do Amapá com o Pará, escalando em seguida a serra que dá acesso ao planalto de Maracanaquaré e daí até os vales dos grandes rios Paru e Trombetas. Às margens do rio Branco, numa localidade chamada sugestivamente de Vista Alegre (quatro palhoças e uma escolinha, a 8 quilômetros de Caracará, cruza com a BR-174, que liga Manaus à fronteira venezuelana, e serve-se de 30 quilômetros dela já construídos.

A partir de Vista Alegre a estrada acompanha o vale do rio Ajanari para vencer a garganta da Serra do Mucajai — com 330 metros de altura — e alcançar o vale do rio Catrimani. A Perimetral toma em seguida a direção sudoeste até atingir o rio Paduari, indo daí para oeste a uma distância média de 70 quilômetros da fronteira com a Venezuela. A 480 quilômetros a oeste de Caracará a estrada se encontra com a BR-80 — a radial que ligará Brasília a Bogotá — passando então a confundir-se com ela. A 770 km de Caracará a estrada atravessa o rio Negro, para em seguida alcançar o vale do Uaupés e finalmente chegar a Mitu, na fronteira da Colômbia.

Cruzeiro-Cucuí

O trecho compreendido entre Cruzeiro do Sul, no Acre, e Cucuí, na fronteira com a Venezuela, com 1.180 km de extensão, constitui um sério desafio que o 1.º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército, criado para esse fim, terá que enfrentar. Os primeiros 500 quilômetros desta ligação confundem-se com a BR-807, que vai de Cruzeiro do Sul a Benjamin Constant, na margem do Solimões ponto de convergência da fronteira do Brasil com o Peru e a Colômbia.

A partir de Benjamin Constant, em direção do norte,

a estrada atravessa quatro grandes rios, todos com suas ricas e extensas bacias: o Solimões, o Içá, o Japurá e o Negro, passando também pela localidade de Içana e alcançando finalmente a fronteira venezuelana de Cucuí. As distâncias que a diretriz da rodovia guardam com a fronteira oscilam entre 120 e 190 quilômetros.

Alenquer-Suriname

A estrada que ligará Alenquer ao Suriname, tida como prolongamento da Santarém-Cuiabá, com 600 quilômetros de extensão, será construída pelo 8.º BEC, sediado em Santarém. O plano inicial fala em tráfego entre Santarém e Alenquer, a partir de onde a estrada se desenvolve num longo trecho em zona baixa e alagadiça, ao longo de uma extensão de 40 quilômetros à margem do rio Amazonas (que nas cheias costuma inundar alguns quilômetros aos lados e provocar transbordamento nos seus afluentes. A partir daí a estrada sobe por uma serra muito acidentada, entre os rios Maicuru e Curuá, para interceptar a Perimetral a 250 quilômetros de Alenquer. Em seguida atravessa bem ao centro o recentemente extinto Parque Nacional do Tumucumaque, vence as cachoeiras do Maicuru e e passa bem próximo às localidades de Tiryós, Base das Canoas e Maloca Velha, habitada por aproximadamente 500 índios, para atingir finalmente a fronteira do Suriname, após o que seu destino ainda é incerto e não sabido.

Ligações Interamericanas

Encontrando-se com a Transamazônica em Cruzeiro do Sul, a Perimetral Norte irá ligar-se em Pucalpa, na fronteira peruana, com uma rodovia de tráfego permanente que segue até Tingo Maria e daí até Lima. Na localidade de Mitu, no extremo noroeste brasileiro ela deverá encontrar-se com uma rodovia, em construção, que vai até Vila Vicencio, na Colômbia, entroncamento rodoviário ligado a Bogotá por via pavimentada.

A Perimetral possibilitará também duas ligações com a Venezuela. A primeira através de Cucuí, bem em frente à venezuelana El Carmen, de onde parte um projeto rodoviário para o norte que irá atingir San Fernando, num afluente do rio Orenoco, cidade servida por estrada pavimentada. A segunda ligação será através de uma estrada que a 6.º BEC construiu no norte de Caracará, e que chega até a fronteira venezuelana, terminando numa localidade denominada marca BV8, a poucos quilômetros de Santa Helena de Uaiem, onde esteve este ano o presidente Médici para encontrar-se com Rafael Caldera, presidente da Venezuela.

A conexão com a Guiana poderá ser feita através de Lethem, às margens do rio Tacutu, já que o governo brasileiro está em entendimentos com o governo guianense para construir uma estrada até a capital, Georgetown, porto capaz de permitir saída para o mar de produtos de Roraima.

Em Tiryós, no extremo norte, o prolongamento da Cuiabá-Santarém poderá permitir uma conexão com Paramaribo, capital do Suriname, embora não se deva pensar nisso a curto prazo devido às dificuldades apresentadas para a construção de uma estrada. Independentemente da Perimetral mas através dela, poderá ser feita a ligação com a capital da Guiana Francesa através da BR-156, Macapá-Calena, em construção, que já está em Oiapoque.

Custo, apenas um problema a mais

Se até agora não ficou definitivamente estabelecido quem trabalha mais barato — os Batalhões de Engenharia de Construção do Exército ou as construtoras particulares — ao menos é possível dizer que as tarefas mais árduas, longas e mesmo custosas têm sido dadas aos BECs. O 5.º o primeiro a operar na Amazônia, a partir de 1966, teve que partir quase do nada para cumprir suas tarefas: complementar a construção da Brasília-Acre, ligar o Brasil Bolívia e ao Peru, erradicar a antiga estrada de ferro Madeira-

Mamoré, substituindo-a por uma rodovia (a BR-319), e ampliar e melhorar o sistema de abastecimento de água em Porto Velho.

BECs: O Impossível?

Desde então os BECs têm se multiplicado (hoje são cinco, sediados em Vila Rondônia, Santarém, Cuiabá, Boa Vista e agora em São Gabriel da Cachoeira) para cumprir missões quase impossíveis. O 8.º BEC, que sai de Santarém para encontrar-se com o 9.º BEC que sai de Cuiabá, que quase três anos de operações só conseguiu implantar 210 quilômetros do seu trecho da Santarém-Cuiabá, enquanto o 9.º BEC aproxima-se dos 900 km. Embora o 8.º BEC tenha encontrado 40 quilômetros de estrada já construída, até a cidade de Belterra, sua maior dificuldade são as muitas serras existentes nessa área — e que não se esperava ao delimitar o traçado da BR-165.

Os problemas aumentarão para o 8.º BEC quando ele tiver que construir a estrada Alenquer-Suriname, um duro desafio que provavelmente nenhuma construtora particular aceitaria se não tivesse a garantia de preços altíssimos, certamente inaceitáveis pelo governo. A estrada partirá de uma área pantanosa, atravessará terrenos alagados e, ao cruzar com a Perimetral, chegará a serras e alguns terrenos rochosos. Até agora nenhuma construtora, do exército ou particular, encontrou uma área tão variada e contrastante como essa para construir.

Tão árdua quanto a missão do 8.º BEC será a do 1.º, que está se instalando na cidade amazonense de São Gabriel da Cachoeira, numa das regiões mais chuvosas, alagadas e baixas da Amazônia. Apesar de tudo isso, o 1.º BEC terá que construir o segundo trecho da Perimetral Norte, aventura também a que poucas construtoras se lançariam. Nenhuma delas parece ter desejado a estrada Manaus-Caracará-Boa Vista fronteiras. E para isso foi constituído o 6.º BEC, em 1970. Enquanto anda rapidamente a partir da frente de Manaus, a frente de Caracará está quase

parada sob a cadeia de lagoas por onde a estrada terá que passar.

A conclusão óbvia dessa situação: os BECs constroem as estradas que estão fora das possibilidades ou mesmo interesse das construtoras particulares. Por que? A justificativa generalizada: só uma organização militar capaz de manter — e sob uma disciplina algo férrea — uma frente trabalhando em circunstâncias totalmente adversas, numa tarefa considerada irrealizável. O soldado cumpre ordens e mesmo o civil incorporado a um batalhão está sujeito à hierarquia. Nas frentes de trabalho das construtoras isso não ocorre: na Transamazônica, por exemplo, os nerdestinos ficavam imediatamente alarmados quando as águas subiam um pouco além do normal e sempre ameaçavam abandonar o trabalho.

Há também a facilidade dos batalhões desmobilizarem suas frentes. Basta desviar seus soldados para outra tarefa e dispensar os civis, ou usar uma parte deles em funções paralelas. Entre as construtoras há todos os problemas trabalhistas, não tão graves nas proporções que elas lhes dão. A exploração do trabalhador — ganha menos do que o salário declarado, não há contrato assinado em carteira, nem ela mesmo, não há assistência médica, alojamentos são precários, comida insuficiente, etc. — é um fato normal nessas frentes. Quando a Transamazônica foi iniciada o Arcebispo de Belém, D. Alberto Ramos, denunciou essa exploração e exigiu salários dignos. O assunto depois esfriou. A Perimetral provavelmente irá requeentá-lo.

Mas as diferenças entre BECs e construtoras estão longe de se restringir a essas nuances organizacionais. Os comandantes de batalhão lembram logo que cada dinheiro que empregam na região não tem o sentido de gasto e sim de investimento. *As construtoras vêm para cá e pagam os salários aos seus trabalhadores. Esse é seu único gasto. Nós, ao contrário, construímos escolas, instalamos sistemas de água, montamos nossa própria sede, incorporamos o habitante local em idade de serviço militar, formamos técnicos. Então, há um efeito multiplicador desse dinheiro empregado que inexistente no caso das construtoras,*

diz o coronel José Oliveira, comandante do 6.º BEC.

Possibilidades de Barateamento dos Custos

Embora não cheguem a afirmar isso, os comandantes dos batalhões gostariam de acrescentar um outro fator, muito polêmico: o custo de cada quilômetro de estrada que constroem sai muito mais barato do que o das construtoras particulares, considerando-se não apenas o valor isolado do quilômetro mas as despesas e vantagens incorporadas a ele. O cálculo dos custos, de qualquer maneira, tem sido muito difícil de estabelecer. Os BECs recebem verbas fixas através de orçamentos, nos quais não está especificado o custo da estrada isoladamente (ela está incluída nas despesas gerais do batalhão). Com essa verba os BECs têm que viver um ano, daí a dificuldade em extrair desse orçamento o custo por quilômetro, ou mesmo o total, da sua estrada.

Há uma outra característica que diferencia ainda mais a natureza do trabalho dos batalhões e das construtoras. Os BECs não vêm para construir uma estrada e sim para instalar-se de vez na região, ou por um longo período. Seus custos iniciais de instalação são assim muito maiores do que das construtoras, acrescidos do fato de que estas deslocam máquinas e homens de uma frente para outra, diminuindo assim as despesas que teriam se precisassem trazer tudo novamente. Não se sabe se o Ministério dos Transportes considera essa possibilidade de barateamento ao estabelecer os preços da concorrência.

Além de se instalarem na região apenas para fazer a estrada, as construtoras não são obrigadas a conservarem o que fizeram a não ser pelo curto prazo de tempo em que esse trabalho ainda não foi dado como concluído. Construir uma estrada, porém, é muito mais fácil — e até mesmo barato — do que conservá-la, principalmente por causa das características das estradas que estão sendo feitas na Amazônia (de terceira categoria, com revestimento primário) e das características climáticas e geológicas da região.

Até aqui os empreiteiros só têm se interessado pela construção. Para a conservação têm que ser contratadas outras empresas ou, quando são os batalhões que constroem, eles mesmos são obrigados a fazer a conservação. Ainda não se fez um cálculo exato do custo da conservação de estradas na Amazônia, mas estima-se entre 3 e 10 por cento do seu valor total, anualmente.

Além de estarem recebendo as estradas consideradas desinteressantes pela empreiteiras, onde o lucro está ameaçado pelas surpresas e dificuldades do terreno, os BECs não parecem estar conseguindo impor um *modelo* de engenharia adaptado e conveniente às condições amazônicas. 6.º BEC havia proposto a construção de Manaus-Caracaraí a partir de uma única frente, saindo de Roraima, mas no fim prevaleceu a decisão de criar uma outra frente, a partir de Manaus. Embora esse critério permita andar mais rapidamente, ele não garante, ao fim da conclusão da obra, falar em estrada construída. Na verdade, ela está apenas traçada, falta a implantação. Se a construtora vai ficar na região por mais um tempo razoável, não há problema. Mas se ela já cumpriu o prazo estabelecido, então será necessário reconstruir a estrada.

Esse critério de seccionamento contribui também para encarecer o custo da obra. Ao invés de um único ponto de apoio, será necessário instalar tantas bases quantos forem os trechos — com as respectivas construtoras — em que tiver sido dividida a estrada. Isso implica em gastos repetidos com transporte de equipamento, instalação de pessoal, obras de arte, etc. Há enfim uma consequência do ponto de vista técnico: não se tem uma estrada padronizada, mas trechos com estruturas distintas, ou opostas.

A mais cara estrada da Amazônia

A Perimetral, dividida em seus trechos, repetirá a mesma prática que os BECs já estão tentando mudar. Será a mais cara estrada já construída na Amazônia: os 2.586 quilômetros de

Macapá a Mitu custarão 787 milhões de cruzeiros: cada quilômetro, em média, sairá por 304.300,00. Mas há trechos mais caros, como o terceiro, do rio Turuna a Caracará, 471 quilômetros a cargo da Construtora Rabelo: cada quilômetro custará 342.250,00. No entanto, o trecho anterior, o maior de todos, 499 quilômetros entre o rio Citaré e o rio Turuna, a cargo da Andrade Gutierrez, será mais barato: 262.525,00 o quilômetro. Se o encarecimento deve-se à falta de ponto de apoio ou às dificuldades naturais da região, os critérios tornam-se confusos. No primeiro trecho, 473 quilômetros entre Porto Grande (pequena cidade a 112 quilômetros de Macapá, ligada por uma estrada de tráfego permanente) e o rio Citaré, entregue à Mendes Junior, cada quilômetro custará 322.033,00, embora aí haja uma base de apoio já constituída, uma área com boa parte constituída por campos naturais e um eixo já aberto (a ferrovia Serra do Navio-Santana). Já o quinto trecho, na alagada área do rio Paduari a São Gabriel da Cachoeira (355 quilômetros), sem ponto de apoio, terá que ser mais barato: a Industrial e Técnica terá que fazê-lo por 270.422,00 o quilômetro.

Ao ser iniciada, a Perimetral estará cinco vezes mais cara do que a Transamazônica: nesta, cada quilômetro deveria sair por 65 mil cruzeiros (contra os 304 mil da Perimetral), segundo os termos da concorrência, embora no final da construção dados não oficiais — já que oficiais não houve — estimavam o custo do quilômetro em 230 mil cruzeiros. Não é difícil prever uma evolução aproximada para a Perimetral já que o encarecimento da estrada acompanha as dificuldades imprevistas e aquelas que podiam ser contornadas se houvesse um rigoroso planejamento procedendo a construção.

O primeiro trecho da Perimetral — será também mais caro do que o segundo — de Cruzeiro do Sul a Cucuí — que o 1.º BEC vai construir. Embora a construção dessa segunda parte só comece dentro de oito ou nove meses, o custo do quilômetro já foi estabelecido: será de 300 mil cruzeiros (354 milhões o custo total de 1.180 km de extensão). Como o BEC é quem construirá o preço será um só para todo o percurso. O mesmo preço por

quilômetro foi estabelecido para os 600 km da Alenquer-Suriname. Ela custará 180 milhões de cruzeiros. No total as tres estradas custarão 1.321 milhões de cruzeiros. Desde outubro do ano passado, quando o ministro Mario Andreazza apresentou sua exposição de motivos ao presidente pedindo e justificando a construção da estrada, ela já teve um reajustamento de 160 milhões de cruzeiros (o preço previsto na época era de 1.161 milhões de cruzeiros).

Da convivência amiga surge a nova fronteira

Quando o presidente da Venezuela, Rafael Caldera, foi a Santa Helena de Uaiem, na fronteira, encontrar-se com o presidente do Brasil, Garrastazu Médici, uma pequena e significativa alteração foi feita no aeroporto de Caracas. Um antigo mapa, no qual terras brasileiras e guianenses eram consideradas parte integrante do território venezuelano, foi substituído nas paredes do saguão por um novo mapa, em que as fronteiras haviam sido repostas em seus lugares convencionais. Dentro de algumas semanas, quando assinar as atas de demarcação de suas fronteiras com o Brasil, após levantamento que se arrastava indefinidamente através dos anos, a Venezuela estará renunciando à contestação dos atuais limites. Deixará de haver, como em fevereiro já parece claro, dois mapas.

Comércio intenso, a dúvida

A *Perimetral Norte* nasceu sob essa inspiração geopolítica: ser um arco de proteção para o Norte do Brasil, que permitirá também a intensificação do comércio interamericano. Em ambos os casos correspondendo à integração entre segurança e desenvolvimento que caracteriza a ação do governo na zona da fronteira, a Perimetral torna inquestionável seu valor pelo desempenho dessa tarefa de penetração e consolidação de áreas brasileiras tidas como cobiçadas ou até mesmo ameaçadas por outras

frentes pioneiras de nações vizinhas. Ou, como gosta de insistir o Itamaraty: ela vai forçar os países limítrofes a ocupar suas áreas fronteiriças com o Brasil, para que se estabeleça o equilíbrio do desenvolvimento da região. E com isso se evite a famosa cobiça internacional.

Essas fronteiras, entretanto, já não são questionadas com o vigor que caracterizava as disputas dos fins do século (das quais a Questão Acreana é o exemplo maior) ou o início dos trabalhos das comissões mistas de demarcação, entre as décadas de 20 e 30. Numa época em que as nacionalidades ainda não estavam afirmadas, nem constituídos centros de poder, era comum ver na penetração de algumas frentes — de garimpeiros, batateiros, seringueiros etc. — dedo de governos interessados em roubar a parte do território alheio ocupada. O marco da soberania do país era, às vezes, um simples posto de extinto SPI, onde um único fiscal tentava controlar o movimento dos índios de um lado para outro da fronteira e atraí-los para seu território. Apelos patéticos como o de um chefe do posto indígena de Mitu (onde a Perimetral termina) eram comuns. Concluindo uma carta à comissão brasileira de limites dizia ele: *Em vista do exposto, não creio que nosso Governo deixe esta vasta quão importante região no abandono em que tem estado até agora, especialmente esta parte do Oeste, onde nós, os encarregados dos postos indígenas, somos as únicas sentinelas de nossa Bandeira.*

O fim da polêmica de fronteira entre o Brasil e a Venezuela indica que essa fase *pirata* acabou, pelo menos ao nível do governo e do reconhecimento que ele possa dar às penetrações de grupos nacionais além-fronteira. A revisão cartográfica da Venezuela é contrabalançada do outro lado pelo abandono brasileiro dos postos avançados da FAB no Parima logo que surgiu a suspeita de que ali era território venezuelano.

Essa norma de concessões lógicas aconselhadas pelo mais elementar bom-senso, que em termos gerais tem caracterizado as disputas fronteiriças entre os países latino-americanos, deverá

presidir a conclusão dos trabalhos de demarcação com a Colômbia, ainda que aí resida a questão mais polêmica de toda a zona fronteiriça: a Colômbia reivindica para si uma vasta área compreendendo a região de Tabatinga, e Apaporis (400 km de comprimento por 300 de largura). Porém, se a posse dessas terras tiver que ser discutida será com os peruanos, pois originariamente elas lhe pertenciam.

O Perimetral, que passará por essa região, serviria como um forte indicador da presença brasileira, atraindo para seu leito um contingente colonizador capaz de assegurar a soberania brasileira. Mas, pelo menos a médio prazo, isso não será possível. Os países que fazem fronteira com o Brasil tentaram criar um *arco de proteção* semelhante ao da Perimetral, capaz de gerar o mesmo deslocamento populacional, através da Rodovia Marginal das Selvas, indo da Bolívia a Venezuelana. Mas na maior parte do seu traçado ela continua sendo apenas um projeto, de remota execução. As condições da selva amazônica nessa área — rios caudalosos com imensas bacias de milhares de rios menores, chuvas abundantes, solos pantanosos, doenças, ausência de pontos de apoio — são um obstáculo cuja transposição ainda é inviável e que por si só funciona como estudo protetor. A Perimetral conseguirá evitar o fracasso da Marginal das Selvas? É muito difícil de crer.

O mais razoável é aceitar que, no seu segundo trecho que passa pelas fronteiras com a Colômbia e Peru, ela ficará por muitos anos mais como um anúncio do que uma realidade. Assim, é improvável que ela desempenhe nessa área uma função geopolítica imediata ou mesmo econômica de grande significado. A ligação mais importante com a Colômbia deverá ser feita através da BR-80, originariamente ligando Brasília a Manaus e depois prolongando até Bogotá, graças a uma rodovia que parte da capital colombiana até a fronteira. Por ela deverá ser feito não só o intercâmbio do eixo sudeste brasileiro, onde estão os produtos de mais fácil exportação, como serão escoados produtos colombianos com mercado certo na Zona Franca de Manaus, já que o percurso pela BR-80 é mais curto que o da Perimetral e conta com a

vantagem de vir a ser pavimentado.

Mercado ou fonte?

Em direção à Venezuela, com quem o Brasil mantém o maior intercâmbio comercial e que, como a maioria dos outros países de fronteira, tem superavit nessas trocas, é que estão as mais promissoras perspectivas da Perimetral. Ainda assim, a força do impacto que esta poderá desempenhar e diminuído substancialmente pela existência da Manaus-Boa Vista Fronteiras, que liga diretamente a capital amazonense e — através da Porto Velho Manaus ou Brasília-Manaus o sul do País à Venezuela e a um acesso direto, através de Georgetown e do Caribe, aos Estados Unidos. Por sua posição de transversal, a Perimetral não terá essa força, ao contrário do que pareciam querer indicar os planos preliminares. As possibilidades de um intercâmbio maior com o Suriname ou a Guiana Francesa — méritos maiores da Alenquer-Suriname ou da Macapá-Calçoene — também estão afastadas atualmente não só pelas limitadas perspectivas de ampliação do comércio, como também porque será difícil interligar essas estradas. Mesmo os dois países não estão interessados ou não tem condições de criar infra-estrutura para tal intercâmbio.

Do lado peruano, no extremo oriental, o comércio por via terrestre está paralisado porque o governo peruano não vem demonstrando maior interesse em iniciar a construção do trecho Pucallpa-Boqueirão da Boa Esperança, temendo a maior vitalidade econômica no lado brasileiro da fronteira. O Peru vende o dobro do que compra do Brasil atualmente, além de que o atual regime peruano não parecia disposto a uma colaboração com o governo brasileiro, por razões políticas. Se a recente viagem do ministro Gibson Barbosa a Lima alterou esse quadro, a Perimetral pouco lucrará com isso: a ligação que for feita pela Amazônia utilizará a Brasília-Porto Velho ou a Cuiabá-Porto Velho.

A Venezuela era o país mais interessado em abrir uma

ligação rodoviária com o Brasil, não apenas para vender a um preço mais barato alguns produtos que fatalmente vencerão o similar brasileiro, pelo menos no extremo norte Boa Vista e talvez Roraima, mas abastecem o mercado da Zona Franca, ocasionalmente comprar alguns produtos também investir capital em negócios no Brasil, repetindo um comportamento cosmopolita já generalizado entre empresários brasileiros. Os primeiros grupos estão arriscando investir em Boa Vista, capital de Roraima, onde surgirá um supermercado só de produtos venezuelanos. Mas é provável que partam para a pecuária e a agricultura, pois seus produtos podem ser vendidos na Venezuela. O Brasil poderá se favorecer desse complexo de rodovia se instalar na Amazônia, especialmente em Manaus e Boa Vista, uma estrutura industrial planejada para substituir nos mercados andinos alguns produtos importados dos Estados Unidos, a uma idêntica qualidade e preço inferior. Essa, entretanto, é uma tarefa dificilmente realizável a curto prazo.

Colocada prioritariamente dentro do critério de segurança nacional, a Perimetral praticamente torna irrelevantes outros argumentos. Como se propõe a dar efetiva ocupação à área que atravessa, automaticamente recorre a colonização com excedentes populacionais como seu instrumento inquestionável de implantação. Se a finalidade maior torna-se povoar as áreas de fronteiras, então torna-se superflua a discussão sobre conveniências e inconveniências da colonização clássica.

Chuva, um obstáculo maior que a floresta

Potentes tratores em luta titânica contra imensas e inquebrantáveis árvores mostram um quadro de dificuldade para construir estradas na Amazônia para efeitos fotográficos. Na verdade, as grandes árvores e a densa floresta que elas formam são o problema menor que as construtoras enfrentam. Em cada hectare de floresta (uma área de 100 por 100 metros) há entre 30 e 50 árvores grandes, que tranquilamente são derrubadas pelos D-8 ou

pelos machados dos desmatadores. Rapidamente as árvores vão caindo e, depois de um esforço maior, a intrincada teia de cipós, mata rasteira e toda uma família de trepadeiras. Abrir o traçado da estrada num terreno argiloso ou até mesmo arenoso constitui tarefa ainda menos complicada. Os problemas começam a surgir a partir daí.

O que mais eleva o custo da estrada é o transporte de cascalho, na Amazônia muito difícil, quando não inteiramente raro. Se a fonte de abastecimento for distante, a estrada ficará mais cara — o que invariavelmente acontece. Descobrir cascalheiras ao longo da estrada é um cuidado imprescindível, mas a pressa nem sempre o permite.

Muitas chuvas

Tanto quanto a falta de cascalho contribui para encarecer os custos da estrada, a chuva contribui para atrasar a conclusão. Na maior parte da Amazônia ela começa em janeiro e vai até o início de julho, com algumas variações imprevistas. Isso reduz o tempo útil de trabalho ao período de julho a dezembro, seis meses quando muito. Querer desafiar essa lei da Natureza é uma temeridade que pelo menos os batalhões de construção do Exército já esqueceram. Eles acham que no inverno a única coisa que se deve fazer é manter transitável o trecho já existente e projetar outros, mas conforme o rigor das chuvas até esse trabalho fica impossível ou torna-se inútil.

No caso da Perimetral o problema das chuvas se agrava, principalmente por causa da sua divisão em trechos. Como nas construtoras devem partir de alguns pontos, previamente estabelecidos ao mesmo tempo, esse critério parece ter esquecido a diversidade de períodos chuvosos que caracteriza excepcionalmente boa parte dessa área. Em Roraima, por exemplo, a evolução do clima é inteiramente inversa: as chuvas começam em julho e vão até dezembro, a partir daí é o verão. Mesmo no período de janeiro

a junho as chuvas são muito frequentes e sempre abundantes, encurtando ainda mais o tempo disponível para a construção de estradas. Em junho deste ano, por exemplo, o 6.º BEC já havia desmobilizado suas frentes na Manaus-Caracará porque o terreno estava alagado. E junho é mês de *verão*. Mas o solo começa a ficar alagado já em março.

Assim, a construtora Rabelo que começara seu trabalho a partir do rio Turuna até Caracará, enfrentará esse problema: terá que construir o mais rapidamente possível este ano a parte paraense do seu trecho (onde o verão começa em julho) para chegar em território roraimense em janeiro, quando então começa o período de poucas chuvas. Se não conseguir, ficará nesse impasse e com isso perderá tempo e dinheiro. Não deve ter sido por outro motivo que esse é o trecho mais caro.

Mas isso não quer dizer que a partir de Caracará as dificuldades diminuam. Tudo indica o contrário: no cruzamento da fronteira de Roraima com o Amazonas há uma sucessão de subclimas complicados. Nesse trecho de Roraima as chuvas começam em maio e vão até agosto, enquanto do lado amazonense há muita chuva de abril a junho e de agosto a dezembro, justamente no período em que deveria ser iniciada a construção do quarto trecho, da estrada.

Em toda a área da estrada as chuvas são constantes. Mesmo no Amapá, onde estão registradas as maiores médias da Amazônia: três mil milímetros por ano. Esse mesmo índice se repete no alto rio Negro, por onde a estrada também passará. Em Roraima a média fica entre 1.500 e 2.000 milímetros.

Em função de tanta chuva, há o desgaste das máquinas pela umidade (ela varia entre 85 a 100%). O tempo útil de cada máquina se reduz à metade na Amazônia, embora saiba-se que algumas delas, usadas na Transamazônica, são novamente empregadas na Perimetral. Mas isso não é comum. Em operação na região, essas máquinas estão sujeitas a panes frequentes, inclusive porque

às vezes usam combustível deteriorado. Mas a reposição dura de 60 a 90 dias, se há algum ponto de apoio.

Falta apoio

Um dos maiores problemas para a construção da Perimetral será justamente esse: não há pontos de apoio. E eles só podem ser constituídos através dos rios. *Quem tiver apoio no rio vai sofrer muito*, diz o coronel José de Almeida Oliveira, um baiano de 47 anos, há sete na Amazônia, comandante do 6.º BEC e de muita experiência, mas que ele não gosta nem de citar: *Aqui na Amazônia toda experiência tem que ser restrita a um só local porque o que vale para uma região não serve para a outra.*

Em 1966, o 5.º BEC ficou muito tempo parado à espera de equipamentos de reposição porque o rio Madeira, a única via de acesso, não permitia nem a passagem de um batalhão. Essas dificuldades repetem-se em muitos rios amazônicos.

Pântanos no meio da estrada

Além das chuvas e dos rios de tráfego sazonal, há o problema dos solos alagados. A Perimetral vai atravessar uma das áreas mais baixas da Amazônia, aproximadamente 100 quilômetros de lagoas sucessivas e permanentemente inundadas. Há três anos construindo o trecho da Manaus-Caracará que parte de Roraima, o 6.º BEC não conseguiu passar de 160 quilômetros, embora a existência de um leito de estrada (que nos trechos mais alagados atinge cinco metros de altura) atravessando grandes lagoas possa ser considerado uma façanha. Nessa grande depressão o solo fora inundado mesmo quando a chuva para e impera um sol fortíssimo. Só é possível trabalhar aí entre abril e agosto.

Apesar desse trabalho tão lento, o BEC tem condições de continuar o trabalho sem muitos prejuízos por causa do seu

método militar de mobilização e desmobilização. Mas uma firma particular está há 8 meses construindo um trecho de estrada de quatro quilômetros, de Tabatinga ao marco da fronteira com a Colômbia. Como o segundo trecho da Perimetral atravessa uma parte dessa região, o exemplo pode ser considerado uma projeção do futuro.

A construção de estradas nesses trechos de planície ou de autêntica depressão cria um tipo de problema que só agora está sendo percebido: como o leito da estrada está no mesmo nível da área ao redor (ou fica abaixo, quando é feita a terraplenagem) é comum o vento varrer a camada de cascalho que cobre a superfície, praticamente desmanchando a estrada, reduzida a argila. E aí também a água a encobre. Para evitar isso, os construtores elevam o leito até uns três metros, mas com isso a estrada se transforma num dique, aumentando ainda mais a extensão dos terrenos alagados de ambos os lados. Para evitar esses inconvenientes (desastrosos, como no caso do Pantanal mato-grossense), só com um levantamento demorado e minucioso da área da estrada para evitar traçá-la sobre terrenos inadequados. Até aqui, porém, isso não foi possível. E a Perimetral não deve modificar essa situação.

Febre negra e mosquitos, entre muitas doenças

Os sintomas são de hepatite: primeiro uma sonolência agitada, depois uma sucessão de vômitos terríveis (o doente expele um líquido pastoso e preto, até hoje não identificado, o estado de coma e por fim a morte. A princípio se pensou que fosse uma forma maligna de hepatite, mas hoje há um nome para essa doença: é a febre negra. Ela será a maior ameaça aos trabalhadores da Perimetral quando eles entrarem no Território de Roraima, a partir do segundo trecho da estrada.

Embora a febre negra tenha sido descoberta mais embaixo, ao sul, em Rondônia e depois na Amazonas, ela já matou muitos trabalhadores e soldados do 6.º BEC, que constrói a estrada

Manaus-Caracará na mesma área por onde se cruzará a Perimetral. Antes ela já havia atingido as turmas de construção da Manaus-Porto Velho, criando uma onda de terror ainda não totalmente apagada, e posteriormente parece ter feito da cidade amazônica de Labrea, uma das cidades cortadas pela Transamazônica, seu foco principal

Até 1970 a doença era inteiramente desconhecida. Seu surgimento parece intimamente associado à construção da estrada Manaus-Porto Velho, ou pelo menos o seu alastramento, que levou o Instituto Evandro Chagas, de Belém, a pesquisar as causas do mistério. Em três anos de estudo os dados conseguidos não são muito satisfatórios, ainda que a febre negra tenha despertado um interesse mundial de pesquisadores e cientistas. É quase certo que ela é transmitida por um vírus, que deve atacar especialmente o fígado. Mas não se sabe nem quem é o intermediário, que tipo de vírus ou qual o seu metabolismo. Não há remédio que cure o mal se o paciente já entrou na fase de vômitos; daí até a coma e à morte serão necessárias menos de 48 horas. O corpo enrijece e a tendência é para as pessoas evitarem todo e qualquer contato com o morto, apesar de ser improvável que a doença seja transmissível. O único *remédio* preventivo adotado é a gamaglobulina, que tomada em doses razoáveis aumenta a resistência do organismo. Mas não há ninguém capaz de afirmar a eficácia da medicação.

A febre negra, desde a carga dramática do seu próprio nome até às formas violentas com que se manifesta e a absoluta impotência da ciência em combatê-la até aqui, é atualmente o único problema médico insolúvel criado pelas condições de insalubridade da floresta amazônica, capaz até de dar uma cor real às fantasias do início do século sobre as condições inumanas da vida na região. Mas não muito improvável que, com a contínua construção de estradas, outras doenças desconhecidas venham fazer companhia a ela.

A explicação é simples: ao penetrarem em áreas pioneiras as estradas provocam o que os cientistas chamam de movimento ecológico. Todas as condições de vida que existiam num estado selvagem e natural sofrem bruscas transformações, as maiores das quais são perceptíveis (o desmatamento, por exemplo) e outras que só serão sentidas a longo prazo, como modificações no microclima e na microfauna. O surgimento de doenças novas torna-se possível a partir daí: vírus que estavam alojados em árvores ou, de qualquer maneira, eram sedentários por causa de densidade da floresta, começam a emigrar, alojando-se em larvas, borboletas, animais. E através deles chegam aos homens, inteiramente sem defesa para eles.

Quando a selva cai aparecem os vírus

Os arbovírus, como são chamados, podem manifestar-se tanto imediatamente como a longo prazo, na mesma área ou também muito distante dela. Quando a Belém-Brasília foi aberta, um vírus registrado às suas margens foi encontrado depois a 300 quilômetros daí, na Zona Bragantina, perto de Belém. Em abril do ano passado uma doença também inteiramente desconhecida apareceu em Altamira, na Transamazônica: em 20 pessoas surgiram pontos pretos ao longo do corpo, alguns tiveram febre e hemorragia. Um deles morreu. Não houve muito tempo para examinar os casos, mas o Instituto Evandro Chagas, supõe tratar-se de uma síndrome hemorrágica transmitida por arbovírus. Só que não tem, entre os 50 vírus novos que descobriu para a ciência desde que começaram a construir estradas, nenhum semelhante. Por isso, a doença contínua desconhecida.

É muito provável que a construção da Perimetral contribua para aumentar o número dessas novas doenças. Seria possível evitá-las? Nas condições em que são construídas as estradas, não. Noutras condições não se sabe: nunca se tentou outras formas de construir estradas na Amazônia. É sintomático, que nenhum plano de saúde, mesmo preliminar, tenha sido feito

para a Perimetral. Primeiro espera-se que a doença surja e faça vítimas e depois socorrê-las.

Além da febre negra, há outras doenças na região da Perimetral, mas não só elas são comuns a regiões subdesenvolvidas, como podem ser combatidas: hepatite, leishmaniose, malária, febre amarela. E muitos mosquitos, desde os borrachudos, carapanãs e piuns, que deixam apenas marcas desagradáveis e incômodas no corpo, até os minúsculos, capazes de transmitir doenças novas e mortíferas. Mas o inimigo maior da saúde dos trabalhadores que vão construir a estrada serão suas moradas. Para evitar ao máximo a propagação de doenças, elas teriam que ser construídas em lugares amplos, onde não houvesse água parada e a mata lateral tivesse sido afastada. Mosquiteiros em todas as redes e tela nas janelas, além da obrigatoriedade de cuidados pessoais como o uso de repelente na pele. As instalações sanitárias teriam que ser feitas ao lado dos dormitórios para evitar que, à noite, quando é maior a presença de mosquitos, os trabalhadores precisassem andar pelo descampado. As casas teriam que ficar a uma certa altura do chão. E enfim, os trabalhadores teriam que ser substancialmente alimentados (a comida enlatada é uma permanente fonte de avitaminose).

Esses cuidados, se não eliminariam totalmente a possibilidade de doenças, pois algumas delas são endêmicas na Amazônia, pelo menos diminuiria muito o número de baixas registradas na construção das estradas. Resta saber se as empreiteiras, acostumadas a repetir os mesmos procedimentos todos os anos, estariam dispostas a uma inovação, mais custosa porém inevitável para manter a um nível mínimo de humanidade as condições de trabalho nas frentes de trabalhadores.

Integrar a Amazônia é o principal objetivo

As estradas construídas na Amazônia não são consideradas apenas como meios de ligação de pontos relativamente

isolados, ainda que este seja seu mérito indiscutivelmente reconhecido. Desde a Transamazônica, que inaugurou a fase das rodovias ligadas ao plano de Integração Nacional, as estradas estão indissociavelmente ligadas a uma vocação econômica, que, por seu caráter normativo, chega a preceder à própria construção da estrada e um efetivo conhecimento de suas possibilidades de aproveitamento econômico.

Como no caso da Transamazônica, a Perimetral já parece destinada a uma missão mesmo antes de iniciadas suas obras ou de ter sido elaborado um estudo mais rigoroso dos diferentes usos que dela podem ser feitos. A revista *Rodovia* (número 303, maio-junho deste ano), órgão oficial do Ministério dos Transportes, anuncia o mesmo tipo de colonização da Transamazônica: *Um plano gradual de investimentos de forma a compatibilizá-lo com as reais possibilidades de colonização de novas terras, de implantação de projetos agropecuários e de exploração dos recursos minerais, tornando máximos os benefícios decorrentes de tais inversões* (grifo nosso).

A. velha colonização

Novamente, como nos velhos planos feitos desde o século passado, está incluída a transferência de nordestinos: *A área a ser conquistada — como ocorreu nas regiões servidas pela Transamazônica — representa um acréscimo de oportunidades para milhares de famílias de todas as regiões do País e, sobretudo, de áreas críticas localizadas ao Nordeste, interessadas em transferir-se para novas áreas abertas à colonização na Amazônia, por sua vez carente de população.*

O esquema, portanto, não tem nada de novo. É como se a construção de novas estradas fosse uma repetição de procedimentos considerados invariavelmente semelhantes. A Amazônia seria uma região de monotonia sem fim, uniforme ao ponto de que uma experiência realizada sirva de padrão ou de modelo

absoluto. Sujeito a adaptações, é certo, mas só a partir do momento em que a experiência aplicada não desse resultados. A utilização econômica da Perimetral está outra vez determinada por uma série de velhas teorias que, não obstante os maus resultados, não parecem abertas à discussão pública sobre sua validade.

A colonização pelo nordestino, um colono inteiramente desqualificado e que na sucessão de planos que o utilizam nunca foi convenientemente preparado para explorar uma área das sutilezas da amazônica, está intimamente ligada à teoria que prega necessidade de preencher os *espaços vazios* da região. Supõe-se que a Amazônia deva ser fortemente povoada para ser integrada, com boa margem de segurança política, à Nação. Nesse sentido, as estradas realizariam a função que historicamente os rios têm desempenhado: linha aglutinadora de população, frente de expansão da civilização (até as estradas, a Amazônia era tipicamente a civilização das margens dos rios: as estradas propõem-se a ser uma linha de penetração ao interior).

Hoje, entretanto, é possível questionar essa necessidade de ampliar a população da Amazônia para dar-lhe uma densidade demográfica semelhante à das outras regiões. Alguns dos *espaços vazios* devem permanecer como estão, na sua condição de reserva: dirigir contingentes populacionais para determinadas áreas, sobretudo na forma de colonização, seria uma atitude temerária diante da fragilidade ou da complexidade ecológica, exigindo uma ocupação seletiva e apenas em determinados pontos.

Tudo é desconhecido, qualquer plano é útil

Para as indústrias, que não podem mudar de local, a saída é iniciar urgentes projetos de florestamento ou reflorestamento, e investirem em pesquisas na terra-firme. A Perimetral desde que antecipadamente seja estabelecida uma política nesse sentido, pode abrir esse campo, desde que haja disposição de iniciar um novo tipo de colonização à beira das estradas. A atividade

florestal, porém, não dá resultados imediatos, nem tão visíveis como a colonização que o ministro Mario Andreazza anunciou. É provável, por isso, que seja novamente esquecido?

As promessas do ministro dos Transportes anteciparam-se e contrapõem-se às mais elementares recomendações dos poucos estudos feitos sobre a área da Perimetral. Presume-se que todo o trecho do Amapá que ela percorre e boa parte de Roraima seja uma combinação de solos arenoso e argiloso; sem a cobertura florestal eles sofrerão uma erosão incontrolável. Para eles, é recomendável uma atividade florestal. Para os trechos de solo acidentado, consideráveis ao longo da estrada, a cultura do café, um arbusto natural que se dá bem com esse tipo de solo, seria a recomendada. A dúvida é saber se economicamente ela seria possível. A estrada percorre também uma das mais promissoras regiões de campo da Amazônia, em Roraima. A pecuária é aí uma vocação natural, mas nem por isso os técnicos acham supérfluo tomar medidas preventivas: incentivar a pecuária extensiva e não permitir a formação de pastagens em terrenos com floresta (a lembrança das fazendas de Paragominas, no Pará, é imediata: para formar pastagens, todo o mogno foi destruído e a região está ameaçada de ficar sem madeira).

Tanto quanto a pecuária ou a atividade florestal, as possibilidades da exploração de minérios são ao mesmo tempo imensas e imprecisas como em qualquer região amazônica. Concretamente, há apenas os estudos sobre a Serra do Navio, em exploração, e os levantamentos geológicos iniciados em 1968 pelo Departamento Nacional da Produção Mineral em Roraima e nos rios Trombetas e Nhamundá. Como até hoje eles não foram concluídos, os habitantes de Boa Vista deliciam-se imaginando as riquezas que os geólogos devem ter descoberto e não revelaram.

Os sonhos com o surgimento de uma ocorrência mineral tão grandiosa quanto o manganês do Amapá não são, de qualquer maneira, infundados de todo. O espinhaço do Pre-Cambriano (uma das maiores áreas desconhecidas do mundo, 45

do território amazônico, onde espera-se que estejam as grandes ocorrências minerais) atravessa o rio Amazonas e corta um trecho do Amapá, justamente onde foi encontrado o manganês. Em Roraima, o diamante vem sendo explorado há mais de 20 anos, embora a produção tenha caído muito nos últimos anos, não se sabe se pelo esgotamento das minas (a exploração delas é rudimentar) ou por causa do contrabando que é muito grande, apesar dos postos de vigilância na fronteira.

Como para qualquer estrada que corte terrenos indevassados, é possível estabelecer planos incontáveis de utilização econômica para a Perimetral. O desconhecimento real e o sonho unem-se, no caso, para justificar e dar valor a qualquer plano. Na Amazônia só se tem descoberto o erro depois de cometê-lo, mas nem sempre volta-se atrás.

Erro da colonização, esquecer a realidade

A insistência na necessidade de ocupar os vazios amazônicos com contingentes excedentes de outras regiões (e para isso os nordestinos são o recurso ideal) e associado a uma colonização imperiosa e, por isso, artificial: o plano sempre precede a realidade e quase sempre mostra-se impermeável a ela. Foi o que aconteceu na Transamazônica e ameaça repetir-se na Perimetral. A estrada foi dividida arbitrariamente em agrovilas, distantes entre si 10 quilômetros, onde seriam agrupados os colonos. A idéia de controle administrativo e precisão arquitetônica prevaleceu sobre o mais redundante bom senso: as agrovilas foram divididas por régua, ao invés de serem instaladas de acordo com as potencialidades agrícolas do solo. Assim, enquanto alguns colonos tiveram a sorte de trabalho em boa terra, outros, às vezes vizinhos de uma agrovila, foram jogados sobre terras pobres. Os resultados, apesar da pouca distância entre uma unidade e outra, foram diametralmente diversos: agrovilas com baixa ou alta produção. E com uma complicação acessória: a boa terra, apenas 10 por cento da extensão da estrada, não dá para todos, nem serve integralmente a uma

agricultura contínua. Durante três anos, um colono pode ter bons rendimentos, mas depois eles se tornam inexpressivos, ou até deficitários.

Para contornar o problema, só fazendo a migração, substituindo o solo improdutivo por outro. Não tem sido outro o método mais depredatório na Amazônia, de prática secular, que já destruiu pelo menos um milhão e meio de hectares de floresta (na Zona Bragantina, Ilha de Marajó e Baixo-Amazonas). Não há então alternativa? Há, apenas ela não foi experimentada até agora.

A nova: Inaplicada

Diante da pobreza da maioria dos solos da Amazônia, mas face à necessidade de aceitar a colonização através de levas de imigrantes, a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) elaborou um modelo de colonização, considerado ideal para as características da área: as colônias agroflorestais, uma combinação da atividade agrícola, com culturas de ciclo curto, com o manejo florestal. Em áreas pobres, este predominaria: seria feito um florestamento (ou reflorestamento) em que, ao lado da exploração madeireira, seriam preservadas as características tropicais da floresta.

Na Transamazônica, o projeto não foi aplicado. Na Perimetral, está inteiramente esquecido. Mas nenhum parece mais adequado, para a área que a estrada vai cortar, do que ele. Um dos poucos inventários florestais realizados na Amazônia foi feito em 1956 pela FAO (órgão da ONU para alimentação e agricultura) numa área de 50 mil hectares do Território do Amapá, onde a estrada vai começar. Os resultados indicaram a existência de uma floresta rica, com a possibilidade de aproveitamento comercial de 150 metros cúbicos de madeira por hectare, numa região entre os rios Amapari e Matapi (portanto, no primeiro trecho da estrada, com o atrativo da proximidade de um porto

de exportação para o Atlântico a menos de 300 quilômetros, em Macapá).

Excetuando-se os campos de terra firme (20 mil km² no Amapá e 67 mil km² em Roraima), as áreas de cerrado (no Tiryós e na fronteira com a Guiana, 600 mil hectares) e os trechos em que a floresta é raquítica (pequenas extensões), a Perimetral atravessa uma região na qual os poucos estudos feitos — inclusive os trabalhos preliminares do Projeto Radam — apontam a existência de uma grande quantidade de madeiras de lei: acapu, maçaranduba, cedro, angelim, para-pará, entre outras. Mesmo as áreas fortemente onduladas — surpreendentemente numerosas em comparação com o resto da Amazônia — têm cobertura florestal, numa demonstração de que o solo não é tão fraco. Apenas não deve ser usado para a agricultura: uma mata de flanco não pode ser abatida, sob o risco de causar uma erosão incontrolável.

O engenheiro-florestal Francisco Guerra, da SUDAM, e os técnicos do Projeto Radam encarregados da parte florestal acreditam que a atividade madeireira deva ser a mais aconselhada, pelo menos para o trecho inicial da Perimetral. Com eles está de acordo a Brumasa (Bruynzeel Madeiras S.A., associação do Grupo, ICOMI com a empresa holandesa Bruynzeel, instalado em Santana, no Amapá, uma das maiores fábricas de madeira compensada do país, das poucas já instaladas na rota da Perimetral. Logo que surgiu a idéia da construção da estrada, técnicos da empresa passaram a estudar a possibilidade de comprar uma área para desenvolver um projeto de reflorestamento à beira da rodovia. O plano só não foi ainda executado, segundo Oliver Henry Knowles, chefe do Departamento Florestal da empresa, por três motivos: ainda não foi estabelecida a política do governo para a área da estrada: *não sabemos se será uma colonização, e nos moldes do que foi feito na Transamazônica, com colonos trazidos pelo governo, ou se será com particulares*, diz Knowles.

Em segundo lugar, ninguém ainda possui um conhecimento adequado do comportamento das madeiras de terra-firme

para utilização com compensado (o conhecimento restringe-se ao serrado). Finalmente, ainda não foi montada uma infra-estrutura para o transporte das madeiras. Knowles acha que o projeto não poderia distar mais de 200 quilômetros de Santana, onde a Brumasa (e mais a Superfíne Madeiras, japonesa, e a Madesa européia) está instalada e por onde exporta seus produtos. Seria necessário também constituir uma empresa de transporte particular, com uma frota de caminhões capazes de carregar até 30 toneladas. Mas nada disso ainda existe.

Conquistar a terra-firme

Os projetos madeireiros que quiserem instalar-se na Perimetral enfrentarão ainda outro problema: os resultados das experiências feitas com a madeira da terra-firme não são muito animadores. Não é uma madeira tão boa quanto a da várzea, embora Knowles, um engenheiro-florestal inglês com experiência de 10 anos na Amazônia, não veja nisso qualquer limitação: *As experiências foram feitas com amostras retiradas do campo e não da floresta. Além disso, a utilização dessas madeiras é apenas uma questão de técnica e nada mais do que isso.*

Usar a terra-firme para a indústria madeireira é uma opção considerada cada vez mais inevitável pelas empresas madeireiras instaladas na Amazonia. O desmatamento da área onde elas estão instaladas ou servem-se de madeira (no delta do rio Amazonas, nas zonas de Belém e Macapá) é intenso, burla todas as fiscalizações ensaiadas e ameaça com perspectivas sombrias. Fábricas como a Brumasa correm o perigo de ficar sem matéria-prima durante os períodos de verão porque o suprimento de madeira vem todo de fevereiro a julho, época das chuvas. A partir daí o fornecimento cai consideravelmente.

Mas é justamente então que começa a melhor fase madeireira na terra-firme. Utilizá-la ainda que iniciando uma atividade pioneira, traria vantagens consideráveis: a possibilidade de um trabalho contínuo, já que a partir de agosto seria possível

abastecer-se de madeira da terra-firme (a Brumasa já fez até um esquema pelo qual 80% de suas necessidades seriam supridas na região das ilhas, à margem dos rios, e 20% viriam da terra-firme); o controle sobre a qualidade da madeira (quando trazida pelos rios ela já vem cortada, aumentando as perdas da fábrica e prejudicando a qualidade); e a possibilidade de descobrir espécies novas para utilização.

Mas o argumento mais forte para recorrer as terras-firmes está na eminência do desaparecimento das árvores comerciáveis da região das ilhas, fonte tradicional de abastecimento da grande maioria das empresas madeireiras instaladas na Amazônia. A dificuldade para conseguir sementes de árvores selecionadas é imensa. Já não se encontram mais árvores matrizes. Espécies de grande valor como a virola estão praticamente extintas. O cedro já desapareceu inteiramente da área de Belém. Aos poucos, devido ao corte intensivo de árvores (para exportação em toros, a maior desgraça que existe nesta região diz Knowles), as ilhas terão esgotado suas boas árvores.

Riquezas minerais, a velha promessa

Embora o governo tenha definido a colonização como o primeiro e fundamental passo para garantir e justificar a existência de uma estrada na Amazônia, o que não faltam a partir dessa primeira escolha são promessas de exploração de fabulosas riquezas minerais ou imensas possibilidades agropecuárias ao longo da região atravessada pela nova rodovia. Elas sempre teriam, numa região ainda envolta em mistérios fermentadores de lendas, a função de conduzir exploradores a riquezas escondidas sob as florestas.

O ministro dos Transportes, Mario Andreazza, por exemplo, na exposição de motivos da Perimetral Norte, chegou a atribuir à Transamazônica a mágica capacidade de *favorecer à implantação de iniciativas de escala mais ampla, de que são exemplos*

as explorações das imensas reservas de ferro na Serra dos Carajás e das jazidas de cassiterita, nas margens dos rios Aripuanã e Sucunrundi, embora essas regiões distem algumas centenas de quilômetros da estrada, a antecedam ou jamais a tenham utilizado.

Se a Transamazônica foi capaz de tamanha proeza, por que não a Perimetral as repetirá? Assim, novamente o valor da estrada é associado à sua capacidade de criar condições para a exploração de riquezas incontáveis, não importando se estejam muito distantes ou se a estrada for o meio menos indicado para o escoamento de tais riquezas.

Na suposta região de influência da Perimetral o que não faltam são minérios exploráveis e até exemplos de projetos já realizados com sucesso para servir de modelo a novas incursões. Entre eles o mais citado é o da Jari (celulose, arroz, madeira, gado e bauxita), no vale do rio do mesmo nome, que só por muita generosidade pode ser considerado na área da Perimetral: entre eles medeiam pelo menos uns 400 quilômetros (e a Jari está na área de influência do rio Amazonas, a quem utiliza como meio de transportes).

Ainda que se retire a Jari, sobram muitos minérios, ou pelo menos citados com exuberância. Os depósitos colossais de bauxita nas regiões dos rios Trombetas e Nhamundá, no Pará, avaliados em 2,5 bilhões de toneladas, mas que se algum dia forem explorados deverão sair pelo rio e não por uma estrada. A cassiterita, uma reserva não avaliada que existe nos vales dos rios Araguari e Amapari, no Amapá, explorada na década de 50 e depois abandonada. A estrada passará bem perto.

Nas regiões do Trombetas, Nhamundá e Tapajós proliferam inúmeras possibilidades minerais, embora todas sejam mais facilmente ligadas ao rio Amazonas do que à Perimetral: ouro, prata, platina, sal gema, petróleo, alumínio, cobre, chumbo, estanho, tungstênio e Tântalo. E mais o diamante, na fronteira de Roraima com a Venezuela e com a Guiana, igualmente distante da

Perimetral (mas próximo da Boa Vista-Fronteira).

As possibilidades agropecuárias não são menos abundantes. Além dos campos gerais, extensos no Amapá e em Roraima, o ex-ministro Cirne Lima chegou a apontar Caracaraí como um futuro centro de abastecimento de toda a área da Perimetral. A região, porém, é constituída de terrenos pantanosos ou ácidos, para os quais a ciência ou o bom senso não recomendam as práticas agrícolas.

De qualquer forma, entretanto, não faltarão oportunidades para os que quiserem descobrir na área da estrada oportunidades de investimento. É claro que eles se tornariam mais fáceis e mais racionais, evitando boa parte da destruição que uma ocupação empírica sempre provoca sobre a ecologia da Amazônia, se o Projeto Radam tivesse completado o seu trabalho na região que a Perimetral atravessa.

A idéia original era essa: com suas fotos infravermelhas, as suas imagens de radar, os seus mapas de geologia, rios, floresta, uso da terra, vegetação e uso potencial do solo, o Radam tornaria possível pela primeira vez uma ocupação quase científica de uma região amazônica. Seria possível saber quais as melhores áreas para determinadas atividades, quais aquelas que deveriam ser preservadas, qual a resistência do solo, onde estão exatamente os índios, etc. Mas, depois de terem iniciado o trabalho sobre 100 mil quilômetros quadrados do Território do Amapá, os técnicos do Projeto receberam ordens para abandonar essa área e fazer a cobertura dos vales dos rios Aripuanã e Sucurundi. A ordem foi dada pelo próprio ministro das Minas e Energia, Dias Leite, interessado em apressar as informações sobre as grandes riquezas minerais que se espera que existiam aí. Com isso, foi desperdiçada a rara oportunidade de dispor de todas as informações possíveis sobre uma área antes de ocupá-la. Ou dar a base necessária para que declarações sobre riquezas existentes não sejam consideradas exageradas ou de todo infundadas.

Região sem unidade, a ameaça

Vivemos à beira do rio e não temos água para beber. Temos motor e vivemos às escuras. Temos uma escola, mas nossos filhos crescem ignorantes. Não temos um professor. Morremos como nascemos — ignorados pela civilização porque não temos um livro de registro (de uma carta de 1968 dos moradores da localidade de Fortaleza do Abunã, no Território de Rondônia, ao comandante do 5.º BEC, solicitando ligação de seu povoado à estrada Abunã-Rio Branco, no extremo oriental do Brasil).

Ao querer integrar a Amazônia ao resto do País, através de estradas, é possível que o governo esteja realizando exatamente o oposto, desintegrando-a. O economista Armando Mendes, diretor do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, acha que sim. Para ele, *decisões recentes da administração federal, rapidamente transformadas em ação, têm quebrado a solidariedade interna que existia até então na região, e que permitiu que se falasse, até recentemente, com muita propriedade, numa Amazônia só.*

Toda a ocupação era determinada pelos vínculos que uniam as diferentes áreas amazônicas, ao contrário do processo desencadeado mais recentemente, que conduz à desarticulação regional; *E este resultado é em si mesmo um paradoxo, porque estas forças provêm do legítimo propósito de promover uma mais efetiva integração da Amazônia ao todo brasileiro, mas conduzem à sua desintegração íntima, diz ele.*

Fracionamento e Dependência

Os resultados dessa desintegração são já bem visíveis, especialmente sobre as duas maiores cidades amazônicas, Belém e Manaus, *porém os efeitos principais estão por vir, nos anos próximos, quando se completarem os grandes investimentos públicos agora em fase de gestação. Construídas sem um trabalho*

preliminar que conduzi-se com mais suavidade as transformações provocadas, as estradas alteraram radicalmente toda a estrutura econômica da Amazônia, sem criar mecanismos capazes de substituir as perdas, Centros que antes eram abastecidos por Belém e Manaus, entrepostos comerciais de toda a Amazônia, logo se ligaram, por estradas ao eixo sul do País, transferindo todas as suas operações de compra e venda para eles. Isso já ocorreu no extremo oriental da região com o Acre e Rondônia. Está ocorrendo no sul do Pará, graças à ligação direta pela Transamazônica e a Belém-Brasília, desligando a promissora região de Marabá. E deverá ocorrer da mesma maneira com Altamira, Itaituba e Santarém assim que for concluída a estrada Santarém-Cuiabá.

A Amazônia estaria sendo assim fracionada — e não num sentido horizontal, entre suas regiões, e sim em direção a outras áreas do país com as quais, após as estradas, se tornou mais fácil a comunicação. Belém e Manaus perderam suas funções tradicionais de entrepostos comerciais, suas poucas indústrias tornaram-se repentinamente ociosas, pois haviam sido dimensionadas para um mercado que encolheu, e muitas entram em crise e fecham e todo um sistema de operações, que vivia em função da articulação fluvial com o resto da Amazônia, torna-se obsoleto. A crise é menos visível atualmente em Manaus devido à compensação — apesar de tudo artificial — criada pela Zona Franca. Sem contar com isso, Belém vive um problema agudo: como compensar as jardas?

Novos territórios ?

O fracionamento efetivo da Amazônia induz a pensar: ele será formalizado através de uma redivisão? O governo atual tem afastado essa questão, mas ela virá fatalmente no próximo com uma situação de fato criada e com a construção da Perimetral Norte. Pelo menos duas novas unidades poderão surgir, uma em Santarém e outra em Marabá, aumentando ainda mais as crises em que já se debatem os centros urbanos tradicionalmente dominantes.

A dúvida consiste em saber se as duas prováveis unidades políticas serão logo transformadas em Estados ou se o governo insistirá novamente com o modelo do Território, apesar de todos os inconvenientes já demonstrados.

Território ou Estado, a fragmentação aguçará cada vez mais um fenômeno apontado pelo professor Armando Mendest a impossibilidade de uma região socialmente homogênea como a Amazônia voltar a ter uma unidade política. *O fracionamento dos interesses, refletindo-se na precária unidade da representação política, agravará consideravelmente a debilidade das bancadas dos Estados e Territórios amazônicos, insuficientes até mesmo para contrabalançar a bancada de um grande Estado, como São Paulo, diz ele. E acrescenta: Além disso, e talvez mais importante, há o fato de que os pleitos e propostas da área terão, nos centros decisórios nacionais, de qualquer natureza, porta-vozes distintos e contraditórios.*

Mas ele admite que o fracionamento é uma decorrência inevitável das estradas: *As vias internas que se abrem presentemente conduzirão, de maneira inexorável, a esse resultado. Resta saber se ele é desejável, ou se devemos, ao contrário, aproveitar os grandes benefícios que essas vias proporcionarão, completando-as com a formulação de um autêntico Projeto Amazônico. Porém, ele é possível? Nada induz a crer assim já que — como mostra o próprio Armando Mendes — a Amazônia continua sendo uma região dependente sofrendo de uma acentuada descapitalização: Ela é não apenas fornecedora de matérias-primas e importadora de produtos finais, como também área supridora de capitais para as regiões mais desenvolvidas, através das filtrações ou bombas de sucção do sistema impositivo nacional do sistema financeiro, dos pagamentos de fretes e seguros de suas importações e até das Loterias nacionais, entre as quais a Esportiva parece estar se tornando a mais voraz. A entrada líquida de capitais provenientes de outras regiões é assim, menor do que parece.*

Desta maneira, Armando Mendes não parece ver nas

estradas, apesar de todos os benefícios que elas trarão, o verdadeiro fator de integração, já que não basta integrar a Amazônia e o todo nacional se ela não tem peso suficiente para conseguir bons resultados no relacionamento que vai passar a ter. Para tanto, segundo ele, seria necessário modificar o *estatuto colonial* da região, transformando-a em *supridora também de produtos intermediários e finais, com uma adequada taxa de crescimento auto-sustentado*.

As estradas, mesmo sendo um investimento, não alteram as condições definidas por Armando Mendes como coloniais, nem são acompanhados por uma política que reoriente os investimentos que ela pode provocar, no sentido de dar-lhe autonomia. Os investimentos governamentais, para ele, *deveriam atuar não mais como fruto, mas como fator de desenvolvimento. Devem anteceder os investimentos reprodutivos, possibilitando-os. As estradas têm essa capacidade?*

Sair da Solidão

Argumentos menos refinados do que o de um economista, mas certamente muito mais generalizados, correspondendo a uma ânsia existente em todas as áreas isoladas da Amazônia, tem Alcides Lima, diretor da Rádio Difusora de Boa Vista, Roraima. Embora tenha passado toda a sua juventude no Rio de Janeiro, há 20 anos ele voltou para Roraima e não pretende mais sair de lá. Tem uma confiança quase ingênua — mas de qualquer maneira contagiante — no futuro do Território com a construção da Perimetral, da Manaus-Boa Vista e daí até as fronteiras com a Venezuela e a Guiana: *isto aqui vai ser o eixo do grande transferidor que vai começar a funcionar no norte da Amazônia*.

Entusiasmo tem outra explicação

Alcides Lima não consegue estabelecer claramente se

o seu entusiasmo provém da estrada Manaus-Caracarái, em execução, que ligará Boa Vista ao resto do país, ou se exatamente da Perimetral, que provoca maior impacto mas que aparentemente não terá a mesma importância. Nenhuma das pessoas que moram ao longo do futuro traçado da estrada sabe dizer que resultados econômicos concretos podem ser esperados da estrada, além do vago e automático fator de penetração que ela representa. Considerações desse tipo são tidas, aliás, como irrelevantes. Pensar na estrada como fonte de desintegração não constitui preocupação dos fanáticos adeptos que ela já conquistou.

Há uma enorme ansiedade pela estrada, plenamente justificável numa população que está à margem da sociedade nacional e que, em função desse isolamento, confinou-se a uma condição de inferioridade. A simples presença de pessoas de fora, *do sul*, ainda atordoa essa população. Gostaria de ser como esses visitantes, a quem imitam, não importando os maneirismos falsos que destroem a personalidade local.

Essa tentativa de assemelhação forçada se frustra pelas decorrências naturais de regiões que, por estarem isoladas entre si, são inteiramente distintas. Mas as frentes devassadoras — estradas, transporte aéreo, televisão, transferência de grandes contingentes de técnicos e funcionários federais, *campus* avançado, BECs — está alterando essa situação: o local já sente que pode adquirir o *status* cosmopolita e moderno do visitante.

Impossível prever as transformações

Quais as consequências desse contato brusco e quase total com o mundo moderno em áreas pioneiras da Amazônia? É difícil dar uma resposta e nem o morador da região está preocupado com o problema. O que lhe interessa: cada vez mais ver na televisão, nas revistas, nas conversas que começam a chegar, um modo de vida diferente do seu e que ele deseja. Daí a fascinação pela estrada. Ela trará todo esse mundo mais rapidamente,

permitirá viagens a locais, anteriormente apenas sonhados. As palavras de pessoas como Alcides Lima são sintomáticas: *Nós padecemos estoicamente há muitos anos. Mas agora ninguém pode nos forçar ao isolamento, a continuarmos a ser os irmãos sacrificados do País. Temos que mudar.*

Diante desse argumento patético, praticamente irrefutável de populações secularmente abandonadas, pode frutificar a tese da desintegração da solidariedade interna da Amazônia pelas estradas, apresentada num gabinete refrigerado de Belém, por um economista? Alcides tem uma resposta, existencial, não científica: *A única solidariedade que existe é esse sentimento de inferioridade que existia entre as populações regionais. Sentimo-nos inferiores aos outros brasileiros. Perder isso não tem o mínimo valor.*

O exemplo que tem para dar: *O governo de Roraima construiu um palácio, imponente para a cidade, decorado por técnicos do Sul. Na época, foi muito combatido por isso, eu mesmo fiz críticas. Mas o governador me convenceu de que o palácio seria uma demonstração ao povo de que somos capazes de criar belezas como essa. Criado o palácio, partiremos para outras coisas. A nossa vida está mudando e ninguém tem mais o direito de impedir que mude em nosso favor.*

Quem comandará

A estrada se situa nesse terreno firme de crenças definitivas, mesmo que nunca analisadas. Ela é o único fato existente, não importa saber se poderá transformar-se apenas numa nova forma de dependência. *Uma estrada pode ser construída de muitas maneiras, mas todas podem indistintamente ser criticadas e classificadas como erradas. Nunca haverá uma opção inteiramente correta e assim o que interessa é construir,* diz Alcides.

Mas conseguirão as populações locais participar dos

benefícios que a estrada criará? Quase metade da população de Boa Vista (30 mil habitantes) é constituída atualmente de *estrangeiros*, especialmente gaúchos, que chegaram à cidade nos últimos três anos. Há entre eles um sentimento de sacrifício maior do que o dos locais: acham que estão sofrendo uma carga pesada, renunciando às vantagens existentes nos locais de onde vieram. Mas também têm a certeza de estarem investindo no futuro. *Por enquanto nós estamos perdendo, mas quando a região estourar nós estaremos aqui para comandar.* diz um gaúcho, professor local. Dois médicos que vieram de Porto Alegre com o secretário de Saúde, todos gaúchos, ficarão em Boa Vista mesmo quando mudar de governo, no fim do ano. Também eles acham que o futuro está perto e vão montar seus consultórios para esperá-lo.

O habitante local é incapaz de perceber, além dos estreitos limites da animosidade bairrista, essa mudança de elite. E é provável que aí esteja a razão do otimismo de Alcides e do sucesso de qualquer estrada. Para eles, algumas transformações é que interessam: *Para irmos de Boa Vista à fronteira era preciso 10 dias de muito sacrifício. Hoje vamos em cinco horas. Levávamos um dia até Caracará, hoje o percurso é de duas horas e ainda vai diminuir,* diz Alcides, com o entusiasmo das frases conclusivas.

Caracará, porto de acesso à área de colonização

Caracará, a cidade que o Ministério da Agricultura escolheu para ser o centro de abastecimento e o principal ponto de referência para a implantação de núcleos de colonização da Perimetral, representa o que Santos é para São Paulo: o porto de acesso. As semelhanças, porém terminam aí. Sede do maior e mais rarefeito município do Território de Roraima (um habitante para cada 100 km²), Caracará tem meia centena de casas, mil habitantes se muito e uma possibilidade de fama que nem seus próprios habitantes desconfiam. Nela morreu e foi enterrado Koch Grunberg, autor dos melhores e mais famosos estudos linguísticos

sobre os índios da América do sul.

Mas não são mais ousados pesquisadores que procuram Caracaraí (antes de Grungberg, no início da década de 20, o naturalista Hamilton Rice pousou às margens do rio Branco com o primeiro hidroplano que a população pode ver). Agora são colonos maranhenses e motoristas emigrados de todos os pontos da Amazônia que constituem o mais significativo contingente populacional da região. Os maranhenses tem vindo desde 1944, época em que Getúlio Vargas constituiu o Exército da Borracha, para garantir o suprimento do produto ao esforço de guerra e morrer de malária e avitaminose na floresta. O surto de migração reconstituiu-se na década de 50, feito por particulares que atraíam nordestinos — especialmente cearenses, capixabas e maranhenses — com promessas de fartura e o privilégio de possuírem uma terra inteiramente sua.

A invasão maranhense

A hepatite, a malária e a febre negra mataram muitos desestimularam a maioria. Mas alguns núcleos subsistiram e foram capazes de atrair novas levas, nas quais o maranhense é sempre maioria, ainda mais fascinadas pela construção da estrada Manaus-Caracaraí. A cada semana pelo menos duas famílias de colonos chegam à cidade e logo se instalam num ponto à margem da estrada. A colônia agrícola de Mucajaí, a mais nova, só de maranhenses, é também a mais próspera.

Como quase todos os maranhenses, estes que estão chegando ou plantam arroz, ou vão para o garimpo, diz o coronel José de Almeida Oliveira, comandante do 6.º BEC, que constantemente faz inspeções pela estrada e já se tornou um líder local.

É difícil calcular quantos colonos já existem ao longo dos 100 quilômetros de estrada de Boa Vista à Caracaraí, mas a presença constante de famílias inteiras com seus produtos à beira

da estrada esperando carona, é um início do crescimento acelerado. É um sistema dos problemas que estão surgindo em consequência disso. Salomão, um cearense que chegou à região em 1950, *ainda jovemzinho*, hoje um latifundiário inteiramente estranho ao conceito (possui 2 mil hectares de terra, onde planta arroz, milho e melancia, mas não tem nem dinheiro para curar uma antiga catarata que o está cegando), diz que às vezes fica alguns dias à beira da estrada esperando uma carona para levar seus produtos para vender em Boa Vista e não consegue. *Tem vezes que o arroz frutifica, estraga e a gente não sai da estrada*, diz ele.

Caminhões não faltam, mas eles não se interessam em transportar os produtos agrícolas, a não ser ocasionalmente. Sua função é levar os produtos que chegam do resto do país, através de Manaus, para Boa Vista, já que a navegação pelo rio Branco entre as duas cidades é quase sempre impossível. Logo depois de Caracaraí há a corredeira — na região conhecida como cachoeira — do Bem Querer, o rio é raso e há muitas pedras expostas. Muitas vezes as embarcações não conseguem nem mesmo subir até Caracaraí e aí a vida do Território entra em crise: falta tudo. Por isso, nos meses de cheia, chegam os produtos que vão ser consumidos durante os seis meses de seca de uma só vez. Isso invariavelmente causa estragos em produtos facilmente perecíveis.

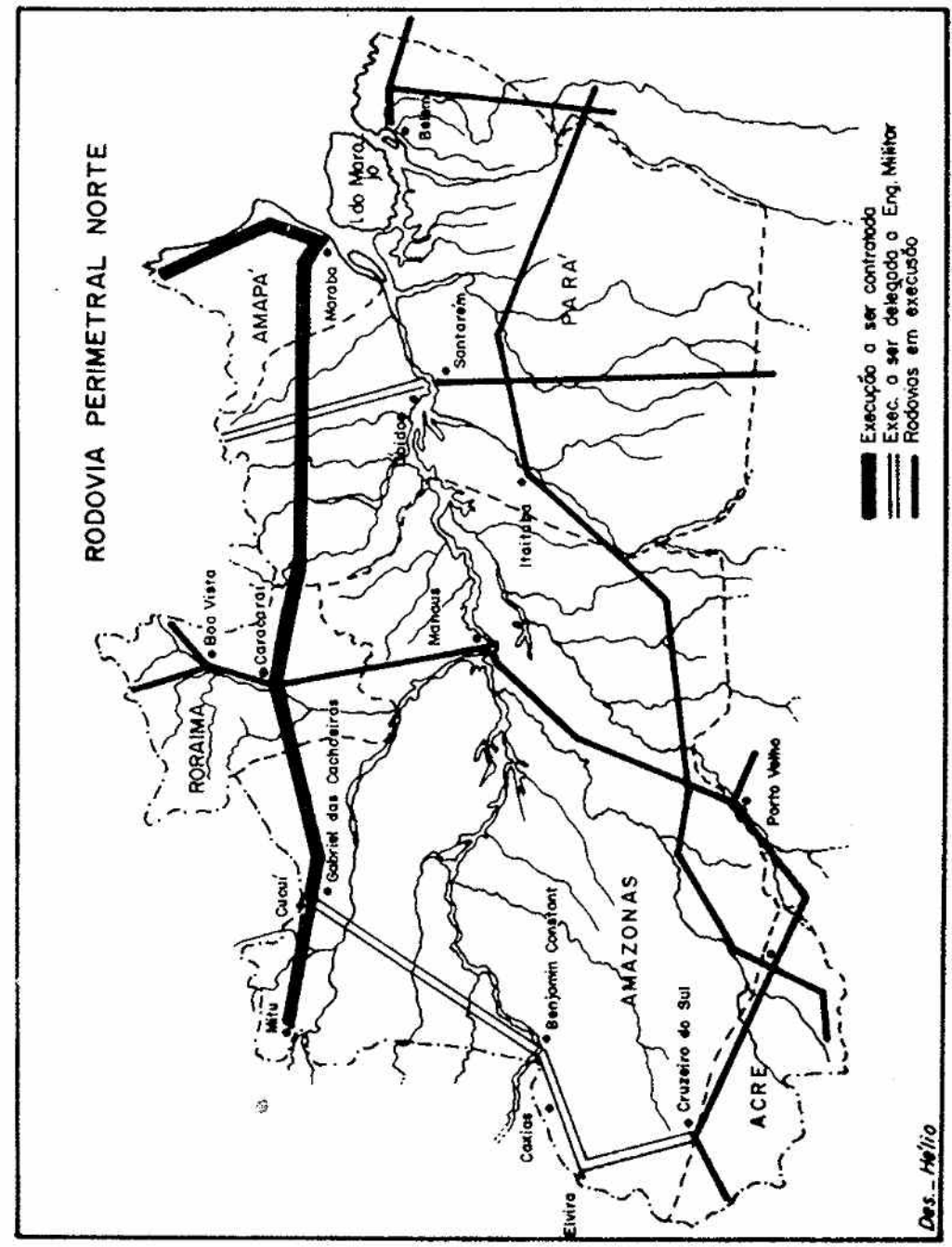
A alternativa é o abastecimento pelo lado da Venezuela. É comum encontrar, mesmo em casebres, produtos venezuelanos substituindo os nacionais. *Se não fossem eles nós morreríamos de fome*, diz o prefeito de Caracaraí, Myro Bessa de Lima. Com a conclusão da estrada ligando os dois países, não apenas os venezuelanos começam a vir mais constantemente *para bailar o carnaval e beber cerveja*, como também Boa Vista se suprirá de dois produtos básicos que sempre lhe faltam: o cimento e o asfalto.

Mesmo assim a importância de Manaus-Caracaraí é inimaginável para a população local. Fazendo constantes viagens

entre as duas mais importantes cidades do Território numa estrada que ainda não é dada como definitiva, nem por isso os motoristas de caminhão diminuem a velocidade ou tomam cuidados suplementares. Para afastar os mosquitos e o calor, bebem cachaça. É comum, por isso, ver caminhão capotado, só que em alguns trechos, como o que atravessa uma lagoa cheia de jacarés isso pode ser muito perigoso. A estrada atravessa um território ainda selvagem, onde a presença de jacarés ou o voo permanente de gaviões constituem cenas comuns.

Mas ao lado desse estado selvagem convivem problemas novos. Com a estrada e o fluxo permanente de colonos, o INCRA iniciou o cadastramento rural, que até agora só atingiu 146 propriedades. Ele foi o bastante para desencadear uma especulação sobre as terras e negócios lícitos ou ilegais. Velhos colonos de repente ficaram sem suas terras, ou então elas foram sensivelmente reduzidas. Apesar da ameaça de perda, muitos colonos continuam instalados à beira da estrada, onde será feita uma desapropriação para alargá-la (porque havia sido planejada para terceira categoria mas passará à primeira). O Incra não parece em condições de controlar esse processo, que tende a crescer.

Ao contrário do que previa o então ministro Cirne Lima, os colonos não estão se instalando na região por causa da fertilidade do solo. Tudo indica que ele não é indicado para a agricultura, a não ser com o sacrifício de esgotá-lo rapidamente, porque é muito ácido. A área tem é muita madeira boa — mogno, louro, massaranduba e andiroba — que está sendo queimada para o cultivo do arroz. Também as possibilidades pecuárias são reduzidas; pelo menos o pasto natural não é bom e há grandes áreas alagadas. Como então fazer a colonização num solo pobre e já povoado, sem prejudicar tanto o solo quanto os colonos pioneiros? Boa parte da resposta talvez esteja na observação do comandante do 6.º BEC: *Os nordestinos são os únicos que ocupam qualquer área e descobrem um produto para cultivarem nela. Por isso serão trazidos?*



Des. Heijo