

**17/6/1985**

**Os canavieiros protestam. E fecham a Transamazônica.**

*Eles exigem definições para a usina de açúcar e álcool*

A rodovia Transamazônica, no trecho entre os municípios paraenses de Altamira e Itaituba, está interditada mais uma vez. Desde o meio-dia de ontem, um grupo de cerca de 200 canavieiros obstruiu a estrada numa ponte a altura do quilômetro 91, a mesma ponte que havia interditado há exatamente dois anos e que desde então é conhecida como a "ponte da união". Os canavieiros protestam contra o abandono do Projeto Agroindustrial e Canavieiro Abraham Lincoln, o Pacal, um empreendimento implantado pelo governo em 1974 e que pretendia possibilitar a instalação da primeira classe média rural na Transamazônica. A base seria a usina de açúcar e álcool, inaugurada solenemente em março de 74 pelo governo Médici. Mas depois de uma série de irregularidades e seis administrações, a usina parou de funcionar em 1983, nas mãos da Conan, uma empresa pernambucana acusada de inúmeras irregularidades e até assassinatos no Pacal.

A decisão de fechar mais uma vez a estrada foi tomada em meio a uma assembléia geral, na sede da Associação dos Fornecedores de Cana-de-Açúcar da Transamazônica (Asfort). O presidente da Asfort, Francisco Aguiar Silveira, comandou a assembléia, que acabou decidindo por unanimidade a ocupação da estrada. Exatamente ao meio-dia eles interditaram a ponte, colocando sobre ela três máquinas, uma pá carregadeira, uma patrol e uma empilhadeira de cana. Ao lado da ponte, foi montado o acampamento, onde os manifestantes almoçam e dormem. Ali funciona também um posto médico. E o tempo todo um grupo deles permanece sobre a ponte.

Este ano, os canavieiros, apoiados pelos funcionários da usina, esperam que a Polícia Militar não repita a violência de 83. Naquela ocasião, a estrada foi liberada com bombas de gás e outras de efeito moral. O bispo de Altamira, dom Erwin Klauter, que estava no local, foi agredido e detido pela polícia. Mas pelo menos ontem a informação transmitida por um capitão da PM, que observava a manifestação, era a de que a polícia não pretende intervir, pelo menos por enquanto.

A decisão de fechar a estrada foi tomada apesar de que, atualmente, a Transamazônica apresenta um movimento muito pequeno, em razão do péssimo estado de seu leito. Nos mil quilômetros entre Marabá e Itaituba, passando por Altamira, são poucos os trechos em condições de tráfego. A maior parte está tomada por atoleiros e em alguns trechos o aterro cedeu por completo. E exatamente por causa dessa situação a manifestação dos canavieiros do Pacal está recebendo o apoio de todos na região, até mesmo dos produtores de outras culturas e dos pecuaristas. Eles acham que a definição do caso Pacal pode contribuir para resolver o drama deles, muitos perdendo enormes produções por falta de condições de escoamento.

Os manifestantes decidiram que permanecerão no local até uma definição final do caso. Desde 83 a Asfort vem mantendo contatos com o governo. Inúmeros relatórios já foram elaborados. Ano passado eles conseguiram a desapropriação do Pacal. Em fevereiro deste ano foram alocados 27,5 bilhões de cruzeiros para pagamento da indenização (corrigidos pela ORTN, hoje representam 48 bilhões). Mas até agora o dinheiro não foi liberado. Mas, mesmo se liberado, será insuficiente para cobrir todas as despesas. Os canavieiros, por exemplo, reivindicam Cr\$ 30 bilhões de indenização da safra perdida (Incluindo a deste ano). As Indenizações dos funcionários, que continuam com carteira assinada, representam Cr\$ 8

bilhões. Há ainda Cr\$ 5 bilhões de dívida para o Estado, por ICM não pago. Além de várias outras dívidas em bancos e comércio, algumas em execução.

Os manifestantes defendem, basicamente, o pagamento imediato das safras perdidas e direitos trabalhistas e a definição sobre a reativação ou não da usina. "Queremos saber se continuamos a plantar cana ou arrancamos tudo e partimos para outra cultura. Mas preciso uma definição", disse Francisco Silveira.

A principal questão para os produtores da Transamazônica é, segundo eles, a contradição do atual governo em anunciar uma grande reforma agrária quando a primeira grande experiência na região amazônica foi abandonada completamente. A situação em que se encontra hoje a colonização ao longo da rodovia transamazônica, de um modo geral, e o caso do Pacal especificamente, é o resultado de uma sucessão de atos irresponsáveis. Lima irresponsabilidade no trato do dinheiro público. Apenas a usina é avaliada hoje, em termos de equipamentos, em cerco de Cr\$ 120 bilhões. E sua implantação foi toda custeada pelo governo, através do Incra. A situação atual da usina é lastimável: os equipamentos, em grande parte, estão desmontados, abandonados pelo chão, o mato e a ferrugem tomando conta de tudo. Em pouco tempo, os equipamentos serão sucata.

Atualmente, os próprios produtores da região, alguns deles pecuaristas de tradição, reconhecem que em Altamira chegou a ser executado um plano de reforma agrária que simplesmente foi abandonado pelo governo. "O governo vem agora anunciando esse plano de reforma agrária, falando em desapropriar terras improdutivas. Mas como produzir se o próprio governo não dá incentivo para quem, como a gente, já tem terra para produzir?", pergunta um dos produtores, que este ano não teve condições de escoar sua colheita pelas péssimas condições da Transamazônica.

Os produtores que se aventuraram na Transamazônica hoje enfrentam enormes dificuldades. A principal delas é o completo abandono a que foi relegada a estrada, inaugurada com todas as pompas no começo dos anos 70. Para se ter uma idéia, Altamira, com seus cerca de 70 mil habitantes e principal cidade do Xingu, está isolada por terra desde dezembro do ano passado. Há dois anos praticamente não se faz conservação na estrada. O DNER tem feito apenas o nivelamento de alguns trechos. Com isso, a piçarra é retirada e fica apenas a terra. Com as chuvas, viram lamaçais de dezenas de quilômetros.

Franklin Antonio Penteado, um fazendeiro paulista que chegou há cinco anos à região, só consegue transportar sua produção durante cinco a seis meses do ano. Ele cria gado e só não implantou culturas agrícolas porque sabe que não conseguirá escoá-las. "Para abastecer minha propriedade na época da chuva, tenho de recorrer ao lombo de burro."

A revolta dos produtores é maior porque eles sabem que a região tem condições de produzir bem qualquer tipo de cultura. "Aqui as condições são excelentes para cacau, café, cana-de-açúcar, pimenta-do-reino, guaraná, milho, arroz e feijão", afirma Francisco Alberto Castro, há 11 anos em Altamira.

Mas, o centro da crise dos produtores da Transamazônica em Altamira está mesmo no drama do Pacal. O empreendimento pretendia implantar a primeira classe média rural da Transamazônica. O Projeto Agroindustrial e Canavieiro Abraham Lincoln foi implantado em 1973, tendo como base a usina, inaugurada no início de 84, com capacidade instalada para produzir até 600 mil sacas de açúcar e cinco milhões de litros de álcool por safra. O Incra reservou 20 mil hectares de terra roxa, entre Altamira e Itaituba. E obrigou os cerca de 250 produtores que ali se instalaram a plantar exclusivamente cana-de-açúcar, caso contrário seriam obrigados a devolver o lote.

No início, o projeto foi um sucesso. Os produtores obtinham lucros elevados, compravam caminhões, automóveis, equipamentos modernos. Tudo girava em torno da usina. Mas os problemas não tardaram; desde sua implantação passaram seis administrações pela usina. E o drama tornou-se maior a partir de 1981, quando a Conan — Construtora e Incorporadora Carneiro da Cunha, Nóbrega, de Pernambuco, assumiu o controle através de um contrato incrível, que caracterizava bem mais um dos muitos "negócios especiais" espalhados pelo País.

Através do contrato, a Conan pagaria o valor da compra da usina em parcelas anuais fixas até 1991, sem juros ou correção monetária. Além disso, oferecia ao governo como garantia da dívida os próprios bens que integram o complexo industrial. Apesar de todas as vantagens, a Conan simplesmente abandonou o empreendimento em fevereiro de 1983, não pagou os fornecedores de cana, seus 290 empregados e ainda está exigindo do governo uma indenização de cerca de Cr\$ 90 bilhões.

No começo de maio, uma comissão designada pelo Incra esteve realizando um levantamento no Pacal. Um dos membros da comissão era o engenheiro agrônomo Joaquim Barros Alcântara Filho, um produtor de São Paulo e conhecedor de usinas de açúcar. Apesar das condições precárias, ele considera os equipamentos e as instalações da usina como de primeira ordem e sugere o início imediato de sua recuperação. Para que esteja em condições de moer a próxima safra, seriam necessários Cr\$ 30 bilhões para recuperar a usina em seis meses. "A medida de recuperação da usina é imprescindível, pois seria um crime deixar os equipamentos virarem sucata", afirmou ele. E defende que, após sua recuperação, a usina seja entregue à administração dos próprios produtores.