

Uma questão de sobrevivência



O comboio chega à Cachoeira do Curuá (PA), onde será construída uma hidrelétrica.

Felipe Denuzzo

A Petrobras, com o apoio da Transportes Dalçoquio, envia óleo diesel a Novo Progresso, no Pará. Sem o diesel, a cidade não teria energia elétrica. É o produto da Petrobras e a persistência dos caminhoneiros que mantêm a vida na cidade.

Por Francisco Reis

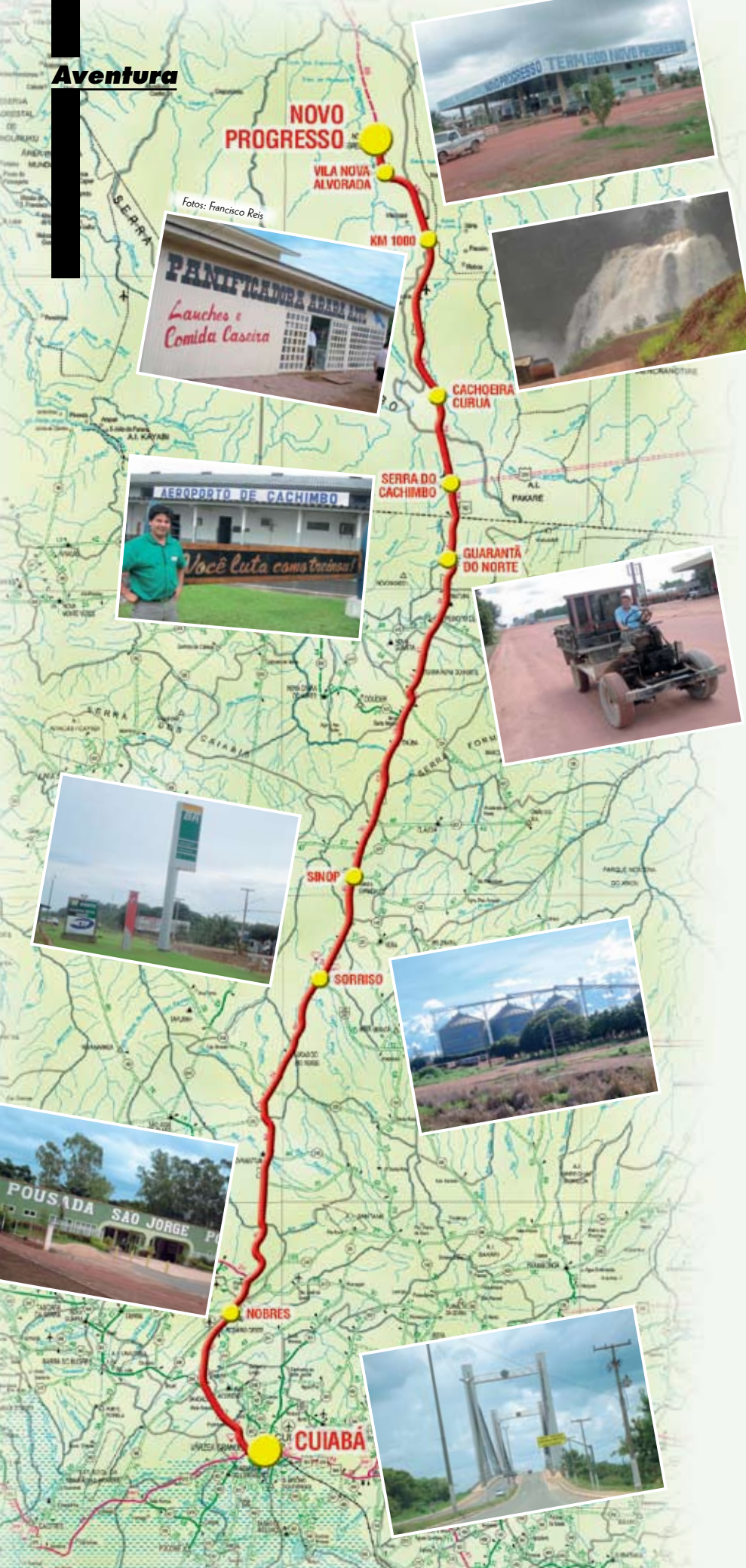
Barreto, Carlinhos, Emílio, Valdecir e Zezo. Cinco caminhoneiros que têm uma importante missão: levar 180 mil litros de diesel da Petrobras para a Centrais Elétricas do Pará (Celpa), que abastece de energia a cidade de Novo Progresso (PA), a quase 1.200 quilômetros de distância de Cuiabá (MT).

“O diesel alimenta os motores da usina que fornece energia elétrica e a frota da cidade, que é composta 80% por veículos a diesel devido à falta de asfalto”, explica Wesley Samuel Ferreira Soares, secretário de Governo da Prefeitura Municipal de Novo Progresso, com 37 mil habitantes. “Em 2006 tivemos que implantar o racionamento de energia elétrica por que os caminhões não conseguiam chegar até aqui devido às más condições das estradas”.

Para mostrar as dificuldades dessa viagem, a revista **Caminhoneiro** e uma equipe do programa Siga Bem Caminhoneiro acompanharam os caminhões. “De Paulínia (SP) a Cuiabá são 1.300 quilômetros tranquilos, pelo menos asfaltados”, explica Emílio Dalçoquio, diretor Operacional da Transportes Dalçoquio que, nesta viagem, fez um rodízio com os motoristas da empresa e dirigiu os quatro bitrens tanques. “De Cuiabá a Novo Progresso são mais 1.200 quilômetros, sendo 400 em estrada de terra”.

A partida de Cuiabá

Partimos de Cuiabá às 6 horas do domingo. O comboio era composto pelo Mercedes 1938, um Scania R 400, um Volvo FH 12 380, 6x2 e um Volvo FH 12 380, 6x4, puxando duas carretas com 22.000 litros cada. Atrás



dos volantes, Barreto, Zezo, Carlinhos e Valdecir, respectivamente.

De carona com Zezo, 45 anos de idade, 23 de estrada e há sete trabalhando na Dalçoquio, fui descobrindo o dia-a-dia de um profissional sério, calado e muito responsável. “Acordo às 4h40, tomo meu café e às 5 estou rodando”, conta ele. “Toco até o meio-dia. Almoço, dou uma bela descansada, e volto para estrada. Mais tarde, tomo banho para dar uma relaxada e vou dormir”.

A MT 010 é uma estrada de pista simples, apresenta alguns buracos, mas o experiente motorista consegue evitá-los. Em um posto, troco a carona do Scania R 400, por um Volvo F 12 380, dirigido pelo Carlinhos, de 47 anos de idade, 26 de caminhoneiro e há 18 na Dalçoquio. Como Zezo, evita a todo custo os buracos das estradas. “Podem estourar os estirantes e danificar o eixo do caminhão”, explica.

No final da tarde, chegamos ao posto Santa Rita, no km 818,8 da BR-163, em Sinop. Aproveitamos a boa infra-estrutura da cidade e dormimos no local. Saímos às 7h20, rumo à temida Serra do Cachimbo. Desta vez, a bordo do Mercedes 1938 dirigido pelo Barreto, 49 anos, 25 de estrada e nove na Dalçoquio. “A primeira vez que fui para Novo Progresso, dormi na Serra do Cachimbo”, lembra ele. “Saí, rodei 20 km, fiquei dois dias atolado. Já tinha mais três atolados, no seco, na areia”, perspectiva nenhum pouco animadora.

Depois de 252 km chegamos a Guarantã do Norte, a terra do “pacopaco”, veículo artesanal com motor de máquina agrícola, chassi e madeira (foto). Almoçamos e apreensivos com as notícias de que havia chovido na Serra do Cachimbo, entramos nos caminhões e tocamos viagem deixando o asfalto para trás.

Vencendo o Cachimbo

O Volvo FH 12 380, 6x4, dirigido pelo Valdecir Pedro da Silva, 41 anos, 23 de caminhoneiro e 11 de Dalçoquio, é o único caminhão traçado. Isso tem seu preço: é ele que vai na frente do comboio. Se alguém atolar, ele resgata. “De Guarantã do Norte até a Serra do Cachimbo é o

pior trecho”, adianta Valdecir. “Teve viagem que perdi 15 dias por causa da chuva”. Depois tem um trecho conhecido como “cintura fina”, pois a erosão corrói a pista dos dois lados, deixando uma faixa muito estreita para os caminhões passarem.

Saindo de Guarantã do Norte, a estrada tem muita lama e só existe uma trilha a seguir. Quando dois caminhões se encontram em direções opostas, o bom senso prevalece: “quem está vazio abre caminho”, avisa Valdecir. Ainda que abrir caminho signifique grandes chances de encastrar na lama.

No volante do Mercedes 1938, Emílio enfrenta uma subida com muitas pedras pontiagudas e piso escorregadio e não consegue ir adiante. Pára. Encastra. Nessa hora, calma e um trabalho de equipe é fundamental. Valdecir coloca seu Volvo traçado no limite da estrada e consegue passar pelo Mercedes. Enquanto Valdecir volta de ré, Emílio, Barreto, Carlinhos e Zezo preparam o engate com o cabo de aço. Flávio e Régis, os *trainnes* da Dalçoquio, ajudam fazendo o engate e calçando os pneus com pedras e paus.

Valdecir, no comando do Volvo, vai puxando bem devagar o Mercedes. Lentamente os caminhões vão subindo a serra. Carlinhos e Barreto passam buzinando com a satisfação de não terem atolado. Pura sorte.

Dez quilômetros adiante, a festa



Com a pista seca, a poeira tira a visibilidade e esconde as pedras que podem rasgar pneus e destruir cubos.

acaba. Nem o Volvo traçado resistiu às péssimas condições da Serra do Cachimbo e atolou. Carlinhos, Zezo e Barreto nem chegaram no local, atolaram no plano. Tamanca era a quantidade de lama na estrada.

Dessa vez, o trabalho foi mais complicado. Valdecir desatrelou a segunda carreta e subiu até o final da Serra. Deixou a carreta lá e veio buscar a outra. Com essa outra carreta, foi puxar as outras atoladas um pouco antes. Uma por uma. A última só chegou ao topo da Serra do Cachimbo, às 3 da manhã.

O dia seguinte

No dia seguinte, os estragos foram somados. As pedras cortaram dois



A chuva faz o que o governo deveria fazer, tapar os buracos. A água esconde o tamanho da cratera à frente.

pneus, quebraram dois aparelhos de rodoar, bem como dois cubos de rodas da carreta do caminhão do Zezo. Para remediar a situação e prosseguir a viagem, uma borracha foi colocada como vedação no cubo, para que a graxa não vazasse.

Os caminhoneiros estavam cansados com o problema da noite anterior. Nessa hora, o espírito de equipe e o bom humor são fundamentais para levantar o ânimo da turma. Nada melhor do que uma piada sem graça de um deles, e o resto da turma caçando. Espíritos revigorados por um bom café e por algumas risadas indicam que é hora de pegar a estrada.

O caminho segue como sempre: buracos, pedras e curvas sem visão. As pontes de madeiras novas substituem as toras de árvores utilizadas até o ano anterior.

Antes de uma delas, uma parada para apreciar o rio e, meio encoberto pelo mato, um pequeno oratório, com duas cruzes em pé e outra caída. Naquele local, no ano anterior, durante uma chuva à noite, o motorista perdeu o controle, caiu no rio, morrendo junto com sua esposa e filha. Na lápide, a mensagem: “triste não é ver você partindo e sim chegar a lugares onde passamos sorrindo”.

Uma oração de cada um de nós e o pedido de proteção para nossa viagem e para todos aqueles que trafegam nessa estrada abandonada pelas autoridades, cada vez mais incompetentes, e seguimos viagem.

À tarde pegamos uma forte chuva fazendo o comboio parar antes do programado. Resolvemos acampar à beira de um rio, que formava uma



Foto: Francisco Reis

Na fronteira entre Mato Grosso e Pará existem três alândegas, duas municipais e uma estadual.

pequena praia. O sol caía e grupos de araras passavam por nós, como que dando boas-vindas. Marcas na areia denunciavam: ali era o lar de pacas, antas, onças e sucuris.

Enquanto alguns motoristas se incumbiam de pegar madeira para a fogueira, Zezo preparava um arroz e carne refogada, com direito à farofa e pimenta.

Antes de dormir, um bom e relaxante banho no rio, abençoados pelo silêncio e pelo brilho das estrelas de um céu limpo, anunciando um belo dia de sol. O despertar foi às 6 horas da manhã e mais uma vez, Zezo proporcionou um café da manhã digno de hotel: café, pão, omelete e salsicha. Um luxo que eles não podem ter. “Como transportamos produtos

perigosos, é proibido trazer fogão e gás”, explica Zezo. Quem trouxe foi o carro de apoio.

Na quarta-feira a estrada ficou mais estreita e, com a chuva da noite anterior, mais escorregadia. Em um pequeno aclive, o caminhão do Barreto encalhou. Emílio, com o caminhão do Valdecir, foi socorrê-lo. Depois de desatolar o caminhão, Emílio continuou puxando. De repente, a segunda carreta do bitrem do Barreto começou a fazer um “L” deslocando-se para o canto da estrada, lisa como um sabão. Parou a poucos centímetros de um barranco de mais de três metros. Se a carreta virasse, seriam 22 mil litros de diesel na natureza, com um grande risco de explosão. Emílio já tinha autorizado

o desengate da segunda carreta para preservar a primeira e o cavalo-mecânico. Uma decisão difícil e corajosa a ser tomada.

Nesse momento delicado, a solidariedade entre as pessoas que utilizam as estradas é ainda mais forte. Pás, enxadas, facões, tudo o que pudesse ajudar a impedir um grande desastre apareceu dos inúmeros caminhões que iam formando uma fila pela impossibilidade de se passar pela estrada.

A solução veio na forma de um caminhão Volkswagen 6x4 que transportava um trator esteira de 22 toneladas. Ele foi ligado por um cabo de aço à segunda carreta. O Volvo traçado do Valdecir continuava ligado, também por cabo de aço à frente do caminhão



É preciso ter muita habilidade para não atolar na lama.



O barro se acumula nas laterais, dificultando a passagem.



Desatrelar a carreta é a última tentativa de sair do barro.

Fotos: Felipe Demuzo

de Barreto. Muita gente, mesmo embaixo de uma chuva torrencial, ajudou a tirar terra das rodas para facilitar a primeira movimentação.

Os três caminhões começaram a se mover ao mesmo tempo, como um só, com a ajuda de experientes caminhoneiros da região, acostumados com essa dura realidade e a fazer esse tipo de resgate.

Mal refeitos do susto, passamos pela “Cintura Fina”, onde a estrada é corroída dos dois lados pela erosão. O que resta é uma estreita passagem. Se dois caminhões tentarem passar lado-a-lado, com certeza ficarão nas enormes crateras que lembram muito o ambiente lunar.

Conseguimos chegar em segurança ao km 1.000, da BR-163, apenas um ponto de referência quilométrico que teve seu auge quando a exploração de madeira era feita sem nenhum controle. Hoje, o que sobrou foram algumas casas, um hotel simples e algumas castanheiras. Apesar disso, existem pessoas que apostam no futuro. Vieram de outros estados para crescerem e investem no local. Assim é o caso do proprietário da Panificadora Arara Azul, que montou um estabelecimento digno das grandes capitais.

Movidos à paixão

Esses homens de mãos calejadas e rostos marcados pelo duro dia-a-dia têm um ponto em comum, além do amor à liberdade das estradas: a família. Todos se derretem ao lembrarem de suas famílias, e, em especial, dos filhos. No meio de uma conversa com um deles, de repente o silêncio.



A filha é o maior combustível de Barreto.



Fotos: Francisco Reis

Assim começa a formação de uma nova “cintura fina”. A água da chuva vai corroendo as laterais da pista.

Olho para o lado e vejo o caminhoneiro limpando as lágrimas na manga da camisa. Meio constringido por expressar um lindo gesto de amor, diz encabulado: “sabe o que é Chico, é que estou há algum tempo sem ver minha filha”. Ainda enxugando os olhos, abre o porta-luvas e pega a foto da filha. “Tá vendo Chico? Não é linda? Por ela eu faço qualquer coisa. Enfrento um milhão de vezes a Serra do Cachimbo”.

Essa prova de amor se estende a todos eles. Valdecir abre um enorme sorriso ao falar do seu filho Diego, de 15 anos e da Fernanda Kelly, de 12. “São uns amores. Faço tudo por eles. O Diego é muito inteligente e a Fernanda muito amorosa”, fala quase babando Valdecir.

Carlinhos, apesar de não ter nenhuma criança, trata seus três filhos com muito carinho. “Já são moços. O mais novo é o Fernando, de 20 anos, que vai ser caminhoneiro como eu”, conta orgulhoso. “Também tenho duas moças, Fabiana e Danielle. São lindas”.

Barreto tem quatro filhos, e, apesar de dizer que todos são iguais, e recebem o mesmo amor, é a caçula, Izabelly, de oito anos quem recebe a maior atenção. “A Érica é a mais velha, com 25 anos, depois vem o Júnior, com 23 e o Daniel com 13”, diz Barreto. Todo orgulhoso dos filhos, abre o porta-luvas mostra a pequena Izabelly ao lado do carro e abre um enorme sorriso de satisfação.

Zezo tem duas filhas adultas, Katiene de 20 anos e Tatiana, de 18.

Mas o xodó é a pequena Carliane Goreti. Mostrando a foto da bela menina, Zezo se emociona e controla a onda para não chorar. “Ela é tudo pra mim Chico. Nada é sacrifício se for para o bem dela. Gostaria de ter um pouco mais de tempo para ficar com ela, mas na nossa profissão não tem jeito”, diz ele como que se desculpando para a foto da filha. Na boléia solitária de um caminhão, só Deus sabe o que cada um sente.

Reta final

Deixamos o km 1.000 para trás, sabendo que Novo Progresso estava a 83 km de distância.

Passamos por Alvorada da Amazônia, uma cidade fruto da exploração da madeira, que hoje sobrevive da pecuária. De repente o caminhão do Zezo pára. Ele desce com uma pequena faca na mão. Corta a mangueira do rodoar, faz um engate e volta para o caminhão. “Estava tendo vazamento no pneu”, explica. “Como o furo foi bem perto de onde coloco a braçadeira, cortei, tirei o vazamento e tudo certo”.

Todo bom caminhoneiro tem que entender de mecânica para consertos rápidos. Não tão rápido foi o conserto que Carlinhos teve que fazer. “No meio do caminho começou um cheiro de queimado, o caminhão estava ‘travado’, só podia ser o sistema de freio do cavalo”, explicou ele. “Teve um furo no flexível que leva o ar ao freio. Travou tanto que estava saindo fumaça. Dobrei e isolei o flexível.



A alegria de chegar ao destino e a garantia da qualidade do produto (foto menor), apagam o cansaço dos 2.400 km rodados entre Paulínia (SP) e Novo Progresso (PA).

Perdi o freio no segundo eixo da primeira carreta, mas o resto funciona”, diz Carlinhos. Problema maior foi o enfrentado pelo Zezo que teve o suporte da suspensão a ar quebrado.

Chegamos a Novo Progresso, na hora do almoço. Enquanto um motorista descarrega, numa operação que dura 2,5 horas, os outros foram almoçar na beira do rio, com direito a um belo e revigorante banho e à companhia de macacos, araras, calangos e outros bichos residentes nesta bacia amazônica.

A Celpa consome 37 mil litros de diesel para gerar energia elétrica. Tem dois tanques-reserva de 500 mil litros cada. “No verão só recebemos diesel durante o horário comercial”, explica Roberto Riker Soares, supervisor de Operações da Celpa. “Mas na época das chuvas, descarregamos assim que o caminhão chega”.

Voltando para casa

No dia seguinte, a chuva modificou os planos de saída pela manhã. Sem informações de como estava o tempo pela frente, mas sem nenhum caminhão chegando, o que era mau

indício, o grupo decidiu esperar até o almoço e partir na seqüência. O bom da situação era estarmos vazios, que, por outro lado, aumenta a dificuldade por perdermos tração.

A viagem foi retomada com o sol acompanhando o comboio o tempo todo, permitindo um bom retorno até à famigerada Serra do Cachimbo, onde o mundo desabou.

Aproveitamos para fazer uma visita à base aérea do Cachimbo, que tem o incrível tamanho do estado de Sergipe. Esta base aérea é abastecida

com o querosene de aviação fornecido pela Petrobras e transportado pela Dalçoquio. Esta base foi de fundamental importância na operação de resgate quando ocorreu o acidente entre o avião da Gol e o Legacy, que ainda está lá.

De manhã, segundo a maioria, às 4, mas segundo o Barreto, às 5, problemas de fuso horário, somado à mudança do horário de verão, saímos da base em direção a Cuiabá. A estrada de terra, lama e as pedras impediam grande velocidade. Chegamos



As pontes de madeira substituíram os troncos de madeira, mas ainda são inseguras.



Para os caminhoneiros, a solidão e trechos como o “cintura fina”, são bem menos aterrorizantes do que o trânsito e a violência dos grandes centros urbanos.

à noite na cachoeira do Curuá, onde está sendo construída uma usina hidrelétrica que abastecerá a região, inclusive Novo Progresso, deixando apenas 30% da cachoeira atual, depois da represa.

Dormimos escutando o barulho da cachoeira e eu tive o prazer de dormir na cabine do caminhão de Barreto. Foi uma noite muito boa de sono, e, o mais importante, a salvo dos bichos da floresta.

No dia seguinte, uma raridade: os motoristas se deram o direito de um bom banho na cachoeira. Barreto, Valdecir, Carlinhos e Zezo deixaram nas águas que caíam a mais de 70 metros de altura, toda a lama e estresse da viagem. Emílio, Flávio e Régis entraram pela mata até chegarem do outro lado da cachoeira. O som das águas se confundia com o som das araras azuis e vermelhas cruzando os ares. Por um instante, sumiram os caminhoneiros e apareceram as crianças.

Rodamos o dia inteiro para no início da noite chegarmos em Nobres, a 130 km de Cuiabá. O cansaço e os

problemas ficaram para trás. A expectativa da chegada empurra o comboio para frente, rumo à Cuiabá.

No dia seguinte, às 6 da manhã, todos em seus caminhões e pé na estrada. O tráfego é intenso, muitos caminhões, alguns veículos em mau estado de conservação, maus motoristas, pista simples, sem possibilidade de ultrapassar e muitos buracos.

Barreto não consegue se desviar de um deles e recebe em sua mão, o impacto da roda com o buraco. O impacto foi forte, que lhe custou uma semana com a mão enfaixada. Sentindo dores, ele pergunta: “Chico, será que as autoridades não passam por essas estradas?”. Não amigo Barreto. Eles só passam sobre elas, de avião, cujo combustível nós pagamos com nossos impostos.

Chegamos em Cuiabá, na filial da Dalçoquio. Em um trajeto de apenas 800 km entre as cidades de Guarantã do Norte e Novo Progresso (ida e volta), demoramos cinco dias, trabalhando 14 horas por dia. Isso porque não choveu muito. Nenhuma festa ou banda de música para nos receber.

Não aconteceu nada demais. Apenas os caminhoneiros voltaram de mais uma viagem. Afinal, isso é uma rotina em suas vidas.

Pouco tempo para as rápidas despedidas. Cada um tinha que preencher seu relatório e levar seu caminhão para a oficina. Consertar o que a estrada estragou e pegar outra viagem, quem sabe aquela que os levasse, ainda que por um ou dois dias para suas casas.

Vendo-os partir, sinto que aqueles cinco homens me ensinaram muito mais do que o caminho entre Cuiabá (MT) e Novo Progresso (PA). Eles me ensinaram que com amizade, colaboração, respeito e profissionalismo é possível superar qualquer obstáculo.

Seus sobrenomes? Reis, Henrique, Silva, Strapazolli e Dalçoquio. Não importa. Todos eles têm o orgulho de ter um sobrenome: desbravadores, mas podem chamá-los de caminhoneiros. ■

Se você quiser ver mais fotos dessa longa aventura, entre no site: www.cowboysdoasfalto.com.br.