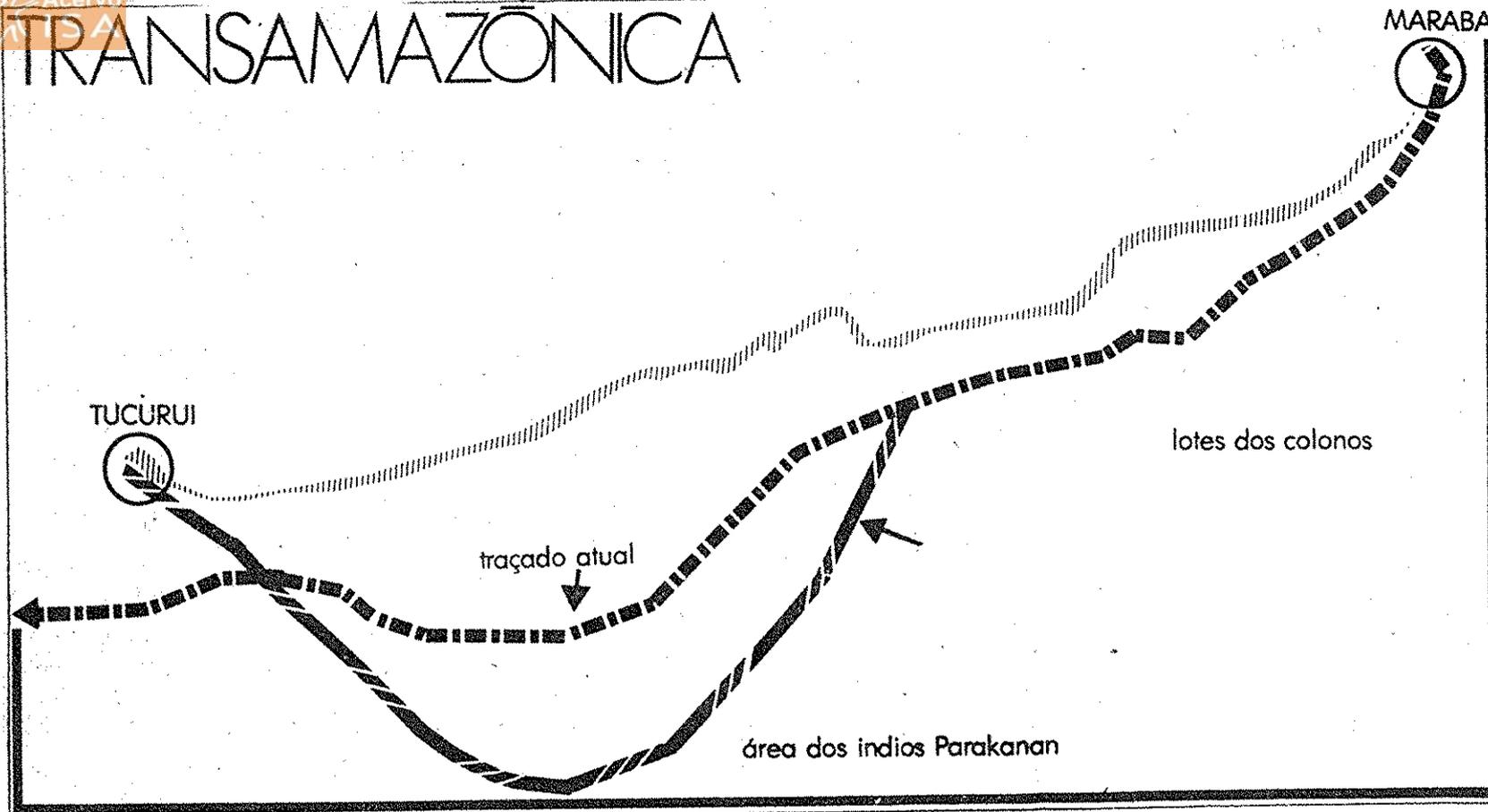


TRANSAMAZÔNICA



Novo traçado na Transamazônica

Do correspondente em **BELEM**

A primeira grande modificação no traçado da Transamazônica vai começar a ser feita a partir deste ano: 80 quilômetros da estrada, no trecho entre Marabá e Altamira, justamente o de maior tráfego, terão que ser reconstruídos porque o leito antigo será inundado pelas águas do rio Tocantins, entre 1982 e 1983, por causa da barragem da hidrelétrica de Tucuruí. Mas a concorrência que o DNER abriu, prevê a construção de 160 quilômetros porque também vai ser necessário refazer o ramal de acesso à cidade de Tucuruí, que parte da Transamazônica. O valor do contrato é de Cr\$ 800 milhões e na pré-qualificação já foram selecionadas oito das 18 firmas que se apresentaram. As obras deverão estar concluídas em meados de 1982.

A decisão do governo de construir uma grande hidrelétrica no rio Tocantins, capaz de gerar até oito milhões de KW (será a maior hidrelétrica inteiramente nacional), foi tomada no início de 1974, menos de dois anos depois que o então presidente Médici inau-

gurou o primeiro trecho da Transamazônica de 1.252 quilômetros em território paraense. Na época, o custo da estrada uma das realizações mais divulgadas da administração Médici — foi estimado em Cr\$ 380 milhões.

Projetada em 1970 para custar cerca de Cr\$ 82 milhões com Cr\$ 65 mil por quilômetro, a Transamazônica foi encarecendo à medida em que as frentes de trabalho penetravam na mata. Ao invés da planície ininterrupta que se esperava encontrar, surgiram muitas elevações, exigindo o maior movimentação de terra por parte das empreiteiras. Na época da inauguração, em setembro de 1972, o custo de cada quilômetro havia subido para quase Cr\$ 300 mil. Mas entre o final de 1974 e o início do ano seguinte, quando a estrada realmente entrou em tráfego ininterrupto, o preço já era de Cr\$ 1 bilhão (Cr\$ 800 mil por quilômetro) apenas nos 1.252 quilômetros que ela tem no Pará.

Se esse percurso tivesse que ser reconstruído aos preços de hoje, ele não sairia por menos de Cr\$ 6,2 bilhões. A Transamazônica inteira, com seus 3.930 quilômetros (há mais 1.700 quilômetros incluí-

dos no Nordeste, mas houve apenas a absorção de rodovias que existiam), custaria quase Cr\$ 20 bilhões, três vezes maior do que o orçamento estadual da Amazônia e que o do Pará.

Para a reconstrução dos 160 quilômetros — 80 na Transamazônica e 80 no ramal Tucuruí — o DNER abriu licitação, estabelecendo o custo de Cr\$ 5 milhões por hectare. O resultado da concorrência poderá ser anunciado ainda neste mês e as obras começarão em junho ou em julho, quando diminuem as chuvas na região. A Transamazônica sofrerá uma pequena redução, de cinco a dez quilômetros em seu traçado original, com grandes vantagens técnicas, porque deixará de cruzar alguns cursos d'água, diminuindo, em consequência, o número de pontes e curvas. Sendo de revestimento primário e pouco sinalizada, a estrada causa constantes acidentes, agravados pela imprudência dos motoristas.

Defendendo-se da acusação de imprevidência, os técnicos do DNER dizem que a reconstrução parcial da estrada (12% do percurso no Pará) era inevitável devido à impos-

sibilidade de se prever, em 1970 ou em 1972, que no início de 1974 o governo daria partida à construção da hidrelétrica de Tucuruí. Uma velha aspiração dos paraenses, mas que jamais havia figurado na programação de investimentos da União. Com o represamento, o rio Tocantins inundará 216 mil hectares de ambos os lados de suas margens, mas principalmente do lado esquerdo, por onde passa a Transamazônica.

Além de exigir um novo traçado para a estrada, a inundação provocará também o remanejamento de 63 famílias de colonos assentados pelo Incra à beira da Transamazônica, em lotes de 100 hectares. As águas deverão atingir essa área em 1982, quando os colonos já estarão em uma gleba reservada para eles, do outro lado do rio, numa estrada recentemente aberta, que liga Tucuruí a Belém. O lago de Tucuruí vai afetar também outras 60 propriedades, onde moram e trabalham 385 pessoas, e mais 23 localidades, com 420 habitantes.

A Eletronorte garante que em 90% dos casos a desapropriação será amigável, mas muitos colonos têm reclama-

do da indefinição da empresa, que os proíbe de desenvolver novos cultivos, mas ainda não estabeleceu quando eles sairão, para onde serão remanejados, quanto receberão de indenização e se poderão dispor de um novo lote. Para a retificação da estrada, porém, o DNER diz que não haverá problemas, porque a área de serventia já está completamente desimpedida. A relocação da Transamazônica afetará também os índios Parakanã: sua reserva, agora, será cortada praticamente ao meio, mas a Funai não consolidou o trabalho de instalá-los na nova área.

Embora sendo uma estrada tipicamente pioneira, que no inverno torna-se de difícil tráfego, a Transamazônica já apresentava um movimento significativo em dois trechos: de Altamira à Agrovila Brasil Novo e, principalmente, de Marabá a Estreito. Na travessia do rio Tocantins, em Itacatuínas, passavam, no ano passado, 700 veículos por dia, o que justificou a construção de uma ponte — a primeira em concreto da estrada (que possui outras 216 de madeira), e que, ocasionalmente, reestimula as reivindicações de asfaltamento.

CEDI
Povos Indígenas no Brasil
Fonte: Estado de S. Paulo Class.: 88
Data: 29/01/80 Pg.: 25