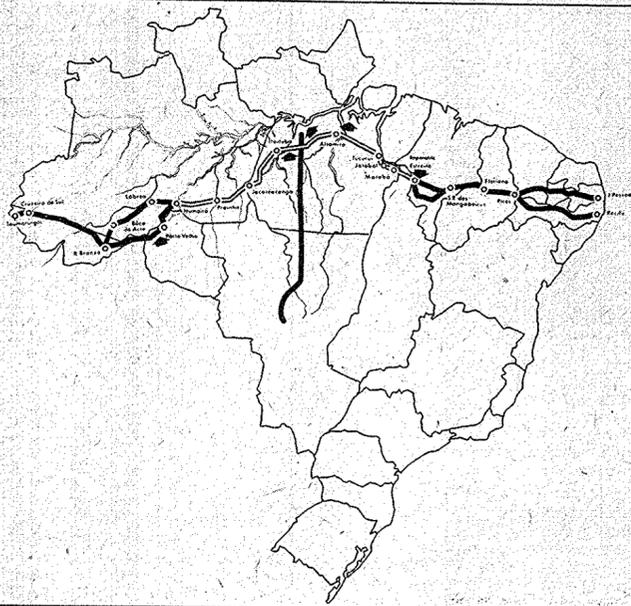


Volta à Transamazônica-3

Transamazônica, estrada aberta a mão.

Na aventura de construir uma estrada na selva, o primeiro trabalho é dos topógrafos. Eles vão à frente das máquinas, levando facões para cortar cipós e abrir a picada na mata. São os topógrafos que escolhem o caminho dos tratores. O seu trabalho é o mais sacrificado em toda uma empreitada.

No trecho que vai de Estreito a Itaituba, este serviço está praticamente terminado; de Itaituba a Humaitá, vai chegando à metade. O repórter Ricardo Gontijo conta hoje que a estrada está crescendo à média de 1,5 quilômetro por dia, e explica como é feito o trabalho das construtoras.



As setas localizam os cinco portos que serão construídos na Amazônia.

O trecho da Transamazônica que vai de Estreito (Na Belém-Brasília) a Humaitá (no sul do Estado do Amazonas) terá 2.320,2 quilômetros e vai custar 600 milhões de cruzeiros ao Governo Federal. Esta informação foi dada pelo diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Eliseu Resende. Reunindo a comitiva ministerial no acampamento do DNER em Altamira, ele revelou detalhes das obras desse trecho:

— Neste custo não estão incluídas as despesas com os portos e a colonização. O preço estimado refere-se apenas à construção da estrada, da linha base ao revestimento primário, com cascalho, incluindo as pontes de madeira e as travessias por balsas.

Quando eu estive na região, há um ano, conhecendo o que seria a rota da Transamazônica, as autoridades federais ainda não sabiam estimar ao certo o preço da estrada; preocupavam-se, na época em selecionar as empresas concorrentes. Hoje cinco contratos já foram firmados e seus projetos estão sendo executados: Mendes Júnior (625,3 quilômetros, representando o maior contrato), S/A Paulista (129 quilômetros), Queiroz Galvão (255 quilômetros) e Empresa Industrial Técnica (246,4 quilômetros). São obras do trecho Estreito-Itaituba. De Itaituba a Humaitá, trabalham as firmas Rabêlo (351 quilômetros), Camargo Corrêa (407 quilômetros) e Parapanema (306 quilômetros, tendo apresentado o menor orçamento da concorrência).

De acordo com a tabela de obras fornecida pelas firmas construtoras, 94% da linha de base já estão cumpridos no primeiro percurso (Estreito-Itaituba), e 46,6% no segundo (Itaituba-Humaitá); este começou a ser aberto seis meses depois do primeiro. Uma linha de base corresponde à expedição pioneira dos topógrafos: como João Isaias, que sai na frente das máquinas, abrindo a primeira picada na selva. Dessa linha depende o caminho a ser seguido pelos construtores, e abri-la representa um esforço enorme.

Durante seis meses por ano — entre janeiro e junho — chove com violência na Amazônia. Nessa época, as obras param. De julho a dezembro, no período do verão, o trabalho das construtoras recomeça, com interrupções esporádicas, em dias de chuva forte. Dessa forma, todas as obras na Transamazônica estão funcionando praticamente, desde fevereiro deste ano. Segundo Eliseu Resende, a construção da estrada tem sido feita na base de 1,5 quilômetro por dia. "Mas, algumas empresas, como a Mendes Júnior, tem conseguido um ritmo de 2,5 quilômetros por dia".

— Nesse ritmo, diz o diretor do DNER, poderemos terminar todo o desmatamento do trecho Estreito-Itaituba até janeiro do ano que vem, quando recomeçam as chuvas.

O desmatamento é feito numa faixa de 70 metros de largura; o leito da estrada ocupará uma pista com, 3,70 metros de largura. Assim, de cada lado da estrada são implantados 30 metros de acostamento. Essa dimensão é indicada pela moderna engenharia para estradas na selva, a fim de evitar que a vegetação avance novamente sobre a pista; os acostamentos de 30 metros servem também para evitar que alguma árvore caia na estrada.

As rampas da Transamazônica terão uma in-

clinação máxima de 10% sobre o leito baixo, com exceção dos terrenos onde isso seja tecnicamente impossível. No percurso Estreito-Itaituba, com 1.255 quilômetros, e que deverá ser inaugurado oficialmente em setembro do próximo ano, foram desmatados cerca de 1.147 quilômetros; e mais de 500 quilômetros — pouco menos da metade desse trecho — já estão totalmente abertos. As máquinas chegaram em janeiro, para o seu transporte, foram utilizados os rios Tocantins (para o trecho Marabá-Jatobal), Xingu (para as firmas instaladas em Altamira) e Tapajós (para as firmas instaladas em Itaituba).

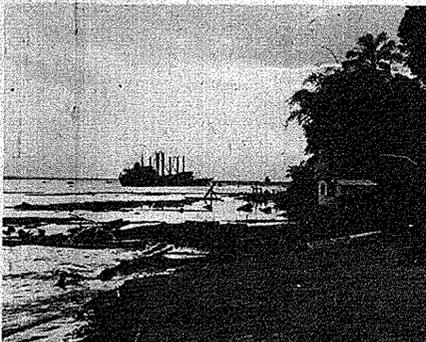
No segundo percurso, de Itaituba a Humaitá (1.064,5 quilômetros), os problemas se agravam com a ausência de pontos de abóio, que existem no primeiro trecho. Um exemplo dessas dificuldades: a empresa Camargo Corrêa, encarregada das obras entre o rio Aripuanã e Jacareacanga, pretendia estabelecer seu acampamento nesta última cidade. Contudo, verificou que haveria sérios obstáculos no transporte de material: no verão, o rio Tapajós não é navegável de Itaituba para o sul. A solução que a empresa encontrou foi instalar seu canteiro de obras em Prainha, às margens do rio Aripuanã, que é mais navegável.

Prainha é uma aldeia com 15 casas, à margem esquerda do rio Aripuanã. Vive praticamente abandonada aos piuns e carapanãs, mosquitos da região. A Transamazônica passará a seis quilômetros dali, partindo da outra margem do rio. Assim que chegaram os primeiros engenheiros e as primeiras máquinas, alguns moradores abandonaram suas casas do lado esquerdo e se transferiram para a margem direita; agora, toda a cidade deverá mudar de lugar.

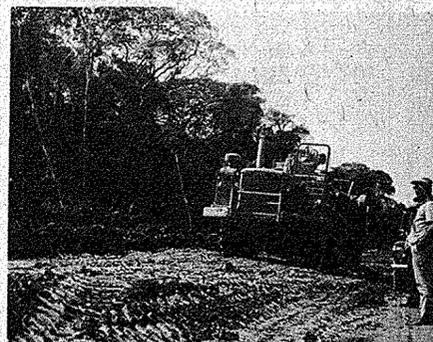
Todas as firmas construtoras mantêm laboratórios e ambulatórios que acompanham as frentes de trabalho. O laboratório é utilizado para medir a compactação da estrada, cuja pista deve ter camadas bem assentadas. O ambulatório trata dos operários, técnicos e engenheiros que caem doentes, principalmente de malária. Ninguém pode abandonar a frente do trabalho até vencer o seu período de serviço, a não ser em caso de moléstia grave. As construtoras dispõem, também, de pistas de pouso, abertas nos canteiros de obras e em pontos escolhidos pela turma da linha base (além de abrir o caminho pioneiro, esse grupo deve preparar clareiras para pouso de pequenos aviões). Em média, cada empresa tem três aviões dando apoio às frentes de trabalho.

A alimentação do pessoal na linha base é jogada de avião, em sacos amarrados com couro de boi. Esses aparelhos fazem também viagens diárias entre os canteiros de obra e as grandes cidades próximas, como Santarém e Belém, no Pará, Manaus, no Amazonas, e Pôrto Velho, no território da Rondônia. Os acampamentos das empresas são construídos em clareiras abertas no começo de cada trecho, perto de cidades (Marabá, Altamira, Itaituba, Prainha e Humaitá). Nas frentes de trabalho, os acampamentos são de barracas de lona.

Cada engenheiro de firma particular ganha por volta de dez mil cruzeiros mensais, além de ajudas de custo. Um operário recrutado na região ganha, em média, 250 cruzeiros, sendo que o salário de um motorista pode chegar a 500 cruzeiros por mês.



Um plano do governo: ligar os rios à estrada.



As máquinas chegaram, seguindo os topógrafos.

Os rios que levam à estrada

Ao longo da Transamazônica, o Governo vai construir cinco portos: em Santarém, Itaituba, Altamira, Imperatriz, e Pôrto Velho. Ligada a uma rede fluvial, a estrada será ainda muito mais útil.

Um dos objetivos do Governo Federal, ao construir a Transamazônica, é estabelecer, na área, um sistema de interligação entre a estrada e os rios que ela atravessa. Para isso, estão sendo projetados cinco portos fluviais, a serem instalados nas principais localidades servidas pela rodovia: Santarém, Itaituba e Altamira, no Pará; Imperatriz, no Maranhão e Pôrto Velho, no território de Rondônia.

Entre estudos e projetos, já foram aplicados, neste sistema, 2.142.885 cruzeiros, através do Plano de Integração Nacional (PIN) e do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). Deste total, 998.958 cruzeiros estão sendo gastos na construção, já em andamento, do porto de Imperatriz. De acordo com os planos do governo, há dois

aspectos básicos, citados pelo Ministério dos Transportes:

1 — As cidades a serem beneficiadas com os portos funcionam como pontos de escoamento da produção regional. Além disso, nessas localidades termina a parte navegável, durante todo o ano, dos rios a serem utilizados como vias de tráfego, no sistema de interligação com a rodovia.

2 — Há uma taxa, estipulada por convênio internacional, sobre o seguro adicional a ser pago pela mercadoria transportada em vias navegáveis (fluvial ou marítima); taxa calculada conforme a distância entre os portos estabelecidos na rota a ser percorrida. Assim, quanto mais portos houver numa determinada rota, menor será a tarifa de seguro a ser paga sobre a mercadoria transportada; e isso diminui os custos da operação.

O porto de Altamira, Pará, será construído no rio Xingu, no "Remanso do Pontual", junto à rodovia Transamazônica, distante 40 quilômetros da sede do município. Em Itaituba, Pará, fica o porto do rio Tapajós, na região denominada "Nova Itaituba", perto do eixo da Rodovia Transamazônica. Na embocadura do Tapajós, com o rio Amazonas, será construído o porto de Santarém (Pará) nas imediações da "Travessa Barbosa de Miranda". No rio Madeira, no território de Rondônia, será criado o de Pôrto Velho, c. no Maranhão, a empresa Construtora e Incorporadora Goiás Ltda que venceu a concorrência do DNPVN construirá o porto de Imperatriz, interligando o trecho navegável do rio Tocantins, entre Marabá, na rodovia Transamazônica, e aquela cidade maranhense, às margens da

Belém-Brasília. (Ver mapa).

O porto de Santarém é o único que não tem ligação direta com a Transamazônica. Mas fica no ponto terminal da rodovia Cuiabá-Santarém, que faz parte do eixo de estradas amazônicas. Ele ocupará uma área de 250 metros quadrados; e está orçado em 40 milhões de cruzeiros; terá uma capacidade estimada para 300 mil toneladas, entre exportação e importação, até 1985. Excluído o porto de Imperatriz, cujas obras deverão começar nos próximos 60 dias, com o prazo de 14 meses para conclusão, os demais estão em fase de concorrência. O edital de convocação deverá ser divulgado pelo Governo Federal nos próximos três meses. E o Ministério dos Transportes espera terminar o ano de 1973 com todos os portos em funcionamento, "ao menos parcialmente".



Comitiva de Andreazza percorreu as obras



A abertura do trecho Altamira-Ponto 54