

**CEDI**

**Povos Indígenas no Brasil**

Fonte O Estado de São Paulo

Class.: 22

Data 21 de Outubro de 1971

Pg.: \_\_\_\_\_

ESP 21-10-71

# Rodovia aguarda a prova da água

José Stacchini  
Enviado especial

Nos trechos já implantados, a Transamazônica mantém, por enquanto, uma espécie de tregua com o clima da Amazonia. Logo mais, os temporais fatalmente virão e irão submetê-la a uma prova: a chuva. A primeira dessas vicissitudes começará em dezembro, quando terão início os seis meses de chuva forte e praticamente continua. Em junho de 1972 verá-se a quem está com a razão: se os entusiastas, convictos de que a rodovia resistirá às intempéries, ou os pessimistas, que afirmam o contrário.

Atualmente, o tráfego na Transamazônica, no trecho paraense de Altamira é de 3 a 4 veículos por dia. Nos fins-de-semana a média sobe para 10, no máximo. É que os trabalhadores do acampamento de obras de Belo Monte vão tomar banho de rio no Xingu. É preciso que o tráfego na rodovia alcance 600 veículos diários para que se torne necessário o seu asfaltamento, segundo os técnicos. Os mais otimistas calculam que essa fase virá dentro de poucos anos.

**Duas estradas**

Somente em presença da Transamazônica, é que se torna mais nítido a certeza de que, na selva, o brasileiro está compondo mais uma epopeia: a de implantar, em tempo recorde, uma rodovia com mais de 5 mil quilômetros, numa das áreas mais selvagens do planeta.

Nem todos sabem, por exemplo, que ela não é propriamente uma única estrada, porém duas, superpostas, pois o solo simplesmente desmatado não serve para leito carroçável: Pode transformar-se, em imenso lamaçal logo que cair a primeira chuva.

Ento, depois que a mata cai e o chão é aplainado, a terra é compactada com o uso de rolos compressores (cada firma empreiteira mobiliza ao menos, 20 máquinas desse tipo). Essa é a base sobre a qual se assentará a rodovia propriamente dita.

O verdadeiro leito da Transamazônica vem depois: compõe-se de várias camadas, superpostas, de um material salbroso, a lacterita, ou picarra, encontrado na própria região, em pontos mais ou menos próximos da estrada.

Dentro da faixa de 70 metros de derrubada, 8,60 m são recobertos com esse material em camadas sucessivas que vão sendo esmagadas pelas máquinas.

Num trecho de 60 m. á altura de Altamira, o leito de lacterita tem, de conformidade com o local, desde alguns centímetros até 3 ou 4 metros de espessura. Em alguns pontos a picarra chega a recobrir terra pantanosa, aterrando baixadas, até unir-se á terra firme nas elevações, do terreno.

**Resistirá?**

Essa luta contra a selva, porém, não é barata. Investem-se

170 mil cruzeiros para cada quilometro implantado de Transamazônica.

Podero, as chuvas de seis meses, afetar a camada de lacterita? O engenheiro Claudio Roland, coordenador do consorcio de firmas particulares que assessoram o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem no local das obras, responde: "A picarra tem uma alta capacidade de suportc. Se o DNER tiver problemas no futuro, serão pequenos, em confronto com a extensão total da rodovia".

O titular regional do DNER engenheiro Pedro Smith do Amaral, informou por seu turno, que o Departamento vai contratar firmas especializadas para a conservação da Trans-

mazonica, depois que ela for implantada.

A Transamazônica vai nascendo também em meio a incidentes como o do Rio Repartimento, que foi mais sério do que se noticiou na ocasião.

Sessenta índios, desarmados, penetraram no acampamento. Manifestaram que se tratava de uma visita, e que pretendiam trocar objetos. Nas imediações, porém, outras dezenas deles, vigiavam, armados de arcos, flechas e tacapes.

Os silvícolas traziam dois jabotis, e era tudo o que ofereciam. Deram os bichinhos a um trabalhador, e "em troca" tomaram-lhe todas as ferramentas e roupas. Feito isso, apossaram-se também dos jabotis. Essa mercadoria serviu para repetir a operação de desnudamento e despojamento dos demais trabalhadores do acampamento. Por fim, foram-se os índios, com roupas, ferramentas, instrumentos de medição, pequenas máquinas e os dois jabotis que se transformaram, assim, numa espécie de "cavalo de Troia" indígena.

Um funcionario da Fundação Nacional do Índio, presente na ocasião, recomendou a todos a passividade. Resistir aos silvícolas, num caso, assim, constitui um erro de consequências desastrosas. Só não ficou explicada a razão de a Funai não ter podido evitar o incidente.

Primeira de uma série de reportagens sobre a Transamazônica.