

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: 23

Data 24 de Outubro de 1971 Pg.: _____

Proteção na grande estrada, o problema

José Stacchini
Enviado especial

Mais dois anos, no máximo, e a Transamazônica, com seus quase seis mil quilômetros desde o Atlântico até a fronteira com o Peru, será entregue ao tráfego em toda a extensão — asseguram as autoridades incumbidas de sua implantação. Essa perspectiva de utilização da rodovia dentro de prazo relativamente breve conduziu vários jornalistas da comitiva que visitou recentemente a Transamazônica a formular indagações relativas à segurança que será proporcionada aos motoristas que por lá irão trafegar. Haverá facilidade no abastecimento de combustível? E pousadas no meio do caminho? Alimentação será fácil ou não?

Até o momento, as respostas não são conclusivas. Quanto ao combustível, no momento não há problema: uma empresa instalou depósitos nos pontos-chave e não falta gasolina, ou diesel, para as centenas de máquinas pesadas utilizadas na construção. Mas, nada indica que esse fornecimento venha a ser mantido depois, quando as máquinas se forem, principalmente se não houver garantia de um volume de tráfego compensador.

Quanto à proteção aos motoristas, de modo geral, os responsáveis pelo DNER na área de construção asseguram que, depois, tanto a Polícia Rodoviária, quanto as milícias dos Estados que a estrada atravessa, irão proporcionar o necessário amparo.

Contudo, no que se refere a pousada e alimentação, as perspectivas, até agora, não são otimistas. A esperança do DNER reside na iniciativa particular. "Certamente, empreendedores se instalarão com motéis e postos de gasolina" — disse o chefe do 2.º Distrito Rodoviário. Porém a enorme distância, centenas de quilômetros, que separa, por exemplo, duas cidades pobres e que não obstante figuram entre as mais importantes da região — Altamira e Itaituba — indica que aquelas reciosas perguntas dos jornalistas, que visitaram a Transamazônica, têm fundamento. Alguém sugeriu que o governo tome as primeiras iniciativas, para estimular os particulares.

ROTEIRO DA FLORESTA

Assim está a Transamazônica neste outubro de 1971:

a) Parte do Recife, Pernambuco, aproveitando uma estrada já existente que passa por Caruaru, Pesqueira, Serrá Talhada e Salgueiro. São 500 quilômetros já asfaltados. De Salgueiro até Picos, no Piauí, dois batalhões de engenharia do Exército trabalham na pavimentação de 350 quilômetros. Extensão Recife-Picos: 850 km. Daí para diante, até ao Peru, o asfaltamento ainda irá demorar muito.

b) De Picos, Piauí, até Balsas, Maranhão, há mais 500 km concluídos, Balsas-Carolina, também no Maranhão, 150 km em obras. Carolina-Estrelita, ainda Mara-

nhão, outros 150 km já implantados. Em Estrelita, a Transamazônica cruza com a Belém-Brasília, e ultrapassará, em balsa, o rio Tocantins. Extensão Recife-Estrelita: 1.650 km.

c) Estrelita-Marabá (Pará), já em plena floresta, mais 250 quilômetros de Transamazônica já concluídos e entregues ao tráfego, no dia 1.º deste mês. Por ali circula uma linha de ônibus que liga localidades já existentes antes da estrada. Extensão Recife-Marabá: 1.900 km.

d) Marabá-Jatobá, Pará ainda, 120 km já implantados; Jatobá-Rio Repartimento, 150 km em construção. Aí a estrada cruzará, em balsa, o imponente rio Xingu; Rio Repartimento-Altamira, mais 250 km já implantados. Nesse último trecho o INCRA já instalou uma das denominadas agrovilhas, e está implantando mais duas. Extensão Recife-Altamira: 2.420 km.

e) Entre o Rio Xingu (Altamira) e o Rio Tapajós (Itaituba) são 500 quilômetros de estrada, dos quais 300, a partir de Altamira, para dentro, já implantados, e o restante em construção. Extensão Recife-Itaituba: 2.920 km.

f) Em Itaituba a estrada começa a descer, acompanhando a distância o curso do Tapajós. São 200 km já implantados e mais 150 até Jacareacanga, em construção. Extensão Recife-Jacareacanga: 3.270 km.

g) Jacareacanga-Humaitá (margem do Rio Madeira): uma imponente etapa de 900 km, ainda em fase rudimentar de construção. Extensão Recife-Humaitá: 4.170 km.

h) Humaitá-Rio Branco, Acre: mais 900 km de Transamazônica, também em fase pioneira de construção. Extensão Recife-Rio Branco: 5.070 km.

f) Rio Branco até fronteira com o Peru: 830 km, confiados a batalhões de engenharia do Exército, obras também em fase inicial. Um pequeno setor, com 150 km, entre Rio Branco e Sena Madureira, já estava aberto antes da decisão de construir-se a Transamazônica. Extensão Recife-fronteira com o Peru: 5.900 km, total da rodovia.

Dezoito jornalistas, dentre os quais 15 representantes da imprensa do Vale do Paraíba, e os restantes a serviço de órgãos da Capital, compuseram a comitiva que visitou a Transamazônica, a convite da Escola de Especialistas da Aeronáutica, de Guaratinguetá.

A viagem seguiu a seguinte rota: Guaratinguetá-Vitória-Salvador-Fortaleza-São Luiz-Belém-Altamira-Santarém-Manaus-Cachimbo-Brasília-Guaratinguetá. O C-47 da FAB percorreu 8.500 quilômetros à velocidade média de 270 quilômetros por hora. Foram 31 horas e 40 minutos de voo efetivo.

O comandante da Escola, brigadeiro Roberto Carrão de Andrade, comandou o voo, assessorado pelo tenente-coronel Getúlio de Oliveira, pelos majores Carlos Sérgio de Santana Cesar e Hernando Camara e pelos sargentos Celio Gomes Pedott, Labieno Ferreira Pará, Carlos Milton Gonçalves da Silva e Jurandir da Silva Elias.

Segunda de uma série de três reportagens sobre a Transamazônica.