

Estrada muda geografia: a Amazônia não é plana

ALBERTO TAMER
Enviado especial

A abertura da Transamazônica proporcionou uma série de informações que certamente irão surpreender os geógrafos brasileiros. Pela primeira vez se confirmou que a Amazônia não é plana, apresentando em alguns trechos serras de até 300 metros de altura, e que não é verdadeira a afirmação de que ali não existem pedras. Ao contrário, em extensos trechos de toda a estrada percorrida há grande quantidade de pedras que estão sendo britadas para posterior utilização na compactação do leito.

Hoje, já se conhece todo o trecho por que vai passar a rodovia, que apresenta as seguintes características gerais:

1 — De rio Repartimento até Altamira, 342 quilômetros, onde a estrada apresenta boas características, prejudicadas apenas pelo aparecimento durante as chuvas de rios e igarapés que demoli-

ram extensos trechos, surgem serras que, em determinados pontos, elevam-se a até 250 metros de altura. Acredita-se que esta parte da estrada, terá que ser futuramente refeita, encontrando-se eventualmente uma variante. A terra não é da melhor qualidade, persistindo, em geral, o arenito. Terão que ser feitas aqui duas pontes ou mais, totalizando 1.600 quilômetros.

2 — No trecho Altamira-Itaituba, até o quilômetro 255, no divisor de água dos rios Amazonas e Iriri, a grande surpresa: previu-se a existência de quatro rios e foram encontrados 72, hoje recebendo dos operários nomes os mais pitorescos, e, com frequência, impúblicáveis. Novas denominações já estão sendo estudadas. Ao lado desses rios, riachos e igarapés, apareceu entre os quilômetros 255 e 502, uma série de serras surpreendentes, elevando-se de 180 até 300 metros de altura. Ali, a viagem ganha foros de aventura, com extensos trechos sinuosos e em rampas de até 20

por cento. A paisagem perde a monotonia das fileiras de árvores iguais, repetindo-se umas após outras, enfileiradas, ao lado da estrada, como a curvar-se à passagem dos veículos. A estrada na serra principal, íngreme, difícil, perigosa, tem uma extensão de 25 quilômetros, que levam tempo para serem percorridos a uma velocidade que não ultrapassa a 20 quilômetros por hora, baixando a menos quando a rampa é maior. Pontes de madeira, formando cotovelos, unem, em alguns pontos, um lado a outro da estrada cortada por rios geralmente permanentes. Entretanto, os técnicos afirmam que ao realizarem essa parte da obra encontraram uma variante para o trecho que, além de encurtar em cinco quilômetros sua extensão, corta áreas planas, deixando a serra ou como estrada de serviço ou como alternativa.

AMAZONIA ORIENTAL

E o resto da Amazônia? Também aqui há algo a contar. Todo o trecho que vai desde Itaituba até Humaitá já está reconhecido e 90 por cento desmatado. Era uma região inteiramente impenetrável até agora, obrigando os topógrafos a um trabalho verdadeiramente pioneiro de técnico e mateiro ao mesmo tempo, embrenhando-se na selva por dias e semanas, enfrentando a fúria dos mosquitos e os perigos da mata para definir a linha básica da estrada. De Itaituba até Jacareacanga constatou-se mais ou menos o mesmo quadro anterior: não há mais como manter a ilusão há tanto tempo acalentada das terras planas. Trata-se de uma área fortemente ondulada, com serras mais altas ou mais baixas, exigindo grande movimentação de terra.

Este é porém um fenômeno não de todo adverso, pois as serras facilitam o escoamento das águas, dificultando o seu ataque ao leito da estrada, afirma um dos engenheiros do DNER.

A partir de Jacareacanga, até

Porto Velho, há uma alternância de serras não muito altas com planícies que se perdem na distância. Pelo menos no leito de 70 metros que está sendo desmatado, estas são as características.

Rios, riachos e igarapés somente poderão ser verdadeiramente conhecidos quando a estrada ali chegar depois de um período de chuvas.

A parte que parece mais difícil é a margem do rio Madeira, onde foi encontrado um alagado de oito quilômetros, superado a grande custo.

OS CUSTOS

A rodovia Transamazônica terá 5.499 quilômetros, considerando-se o trecho transnordestino (de João Pessoa ou Recife até Estreito, na Belém-Brasília), e irá do Atlântico até a fronteira andina. Entretanto, muito da estrada já estava construído, como 80 por cento da parte relativa ao Nordeste, o trecho Porto Velho até Humaitá (193 quilômetros), e Porto Velho-Rio Branco (502 quilômetros). O custo do que terá de ser mesmo implantado, ou seja, de Estreito até Humaitá, está estimado pelos engenheiros do DNER em torno de 700 milhões de cruzeiros, 500 dos quais já aplicados entre Estreito e Itaituba. O custo de manutenção, em princípio está calculado em cinco mil cruzeiros por quilômetro.

— Eliseu Rezende, diretor do DNER, não acha muito elevado o custo, afirmando que somente a Rio-Santos que terá 600 quilômetros custará um bilhão e 200 milhões de cruzeiros. Reconhece que essa rodovia se pagará em cinco anos ou um pouco mais, acrescentando, porém, a prioridade da Transamazônica como elemento de integração e conquista de uma região ainda desconhecida para o Brasil.

Compara também o custo da rodovia com a Belém-Brasília (2.200 quilômetros) cuja pavimentação está sendo feita em 14 frentes: custará 680 milhões de cruzeiros.

Há muita terra boa

Da Sucursal de BRASÍLIA

Terras apropriadas para a formação de capitais em atividades agrícolas ou investimento de recursos e, ainda, para reserva florestal ou exploração extrativa, tecnicamente controlada, foram descobertas pelo Ministério da Agricultura na região da Transamazônica. A revelação resultou de pesquisa de solos entre os municípios de Altamira e Itaituba, desenvolvida para colher informações pedológicas destinadas a apontar as áreas mais apropriadas às atividades agropecuárias, nas quais deverão ser localizados os núcleos de colonização.

Segundo a pesquisa, na maior parte da estrada os solos são favoráveis à agricultura, e compensam o emprego de capital e assistência técnica especializada. Existem, também, áreas com ocorrência de terra roxa estruturada, mais indicadas à agricultura devido à fertilidade, dispensando grandes investimentos em adubos durante vários anos. Outras áreas foram recomendadas para a conservação da flora e fauna, reserva florestal e exploração extrativa tecnicamente controlada.

Os técnicos responsáveis pela pesquisa sugeriram, entretanto, levantamentos de solos mais pormenorizados e a realização de experiências sobre fertilidade e épocas mais apropriadas para plantio, porque, segundo observações feitas nos trechos considerados bons para agricultura, existem solos que se prestam para reserva florestal ou pastagens, enquanto certas áreas de reserva florestal apresentam relevo levemente ondulado, podendo ser usadas para agricultura ou formação de pastagens.

Mangueira pode alimentar bovinos

Uma experiência pioneira para complementação alimentar do gado, por meio da plantação de forrageiras arbóreas, como mangueiras e cajueiros, está sendo introduzida na região de Boa Vista, em Roraima, pelos universitários de agrociências da Universidade Federal de Santa Maria, responsável pelo campo avançado instalado da área.

Após a realização de vários testes, os estudantes chegaram à conclusão de que, como a correção das pastagens é difícil e onerosa, e os capins altos, como o "elefante", "jaraguá" e "colômbio", só se desenvolvem suficientemente quando as raízes atingem o lençol subterrâneo, a solução ideal seria a plantação de ... 2.500 mangueiras e 50 mil cajueiros, que em andamento e será concluída até o final deste ano.

OBJETIVOS

Com a concentração de esforços no setor de pecuária, como forma de contribuir de perto para maior rentabilidade do que representa a base econômica da região, os estudantes optaram pelos ensaios de recrea e engorda, a fim de atuarem indiretamente junto aos criadores e ensiná-los a "rematar" o produto de maneira mais lucrativa.

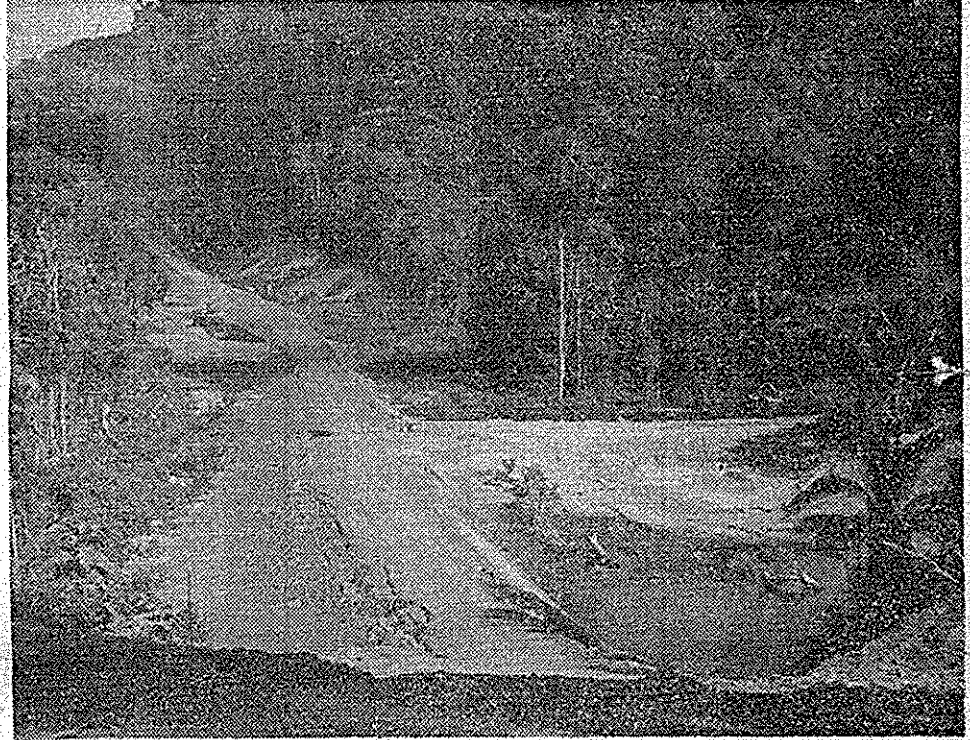


Foto do enviado especial

À medida que a estrada avança a topografia da Amazônia revela surpresas