

CEDI

Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: 42

Data 8 de agosto de 1978 Pg.: _____

Aberto novo trecho da Transamazônica

LUIS FERNANDO EMEDIATO
Enviado especial

Quase oito anos após o início das obras, será inaugurado hoje, em Humaitá, mais um trecho da rodovia Transamazônica, com 217 quilômetros, e ligando esta cidade a Lábrea, na Amazônia Ocidental. O novo trecho foi construído pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção do Exército e vai ser percorrido de carro na manhã de hoje pelo ministro dos Transportes, Dirceu Nogueira, e pelo diretor do DNER, Ademar Ribeiro da Silva.

Lábrea, cidade cuja economia sempre repousou no extrativismo de borracha e castanha, reivindicava essa ligação desde a década de 50. Em 1953, foi aberto um trecho logo abandonado. As obras foram retomadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Amazonas em 1966. Mas ainda daquela vez não foram concluídas. Até que, no governo Médici, foi entregue ao 5º BEC, que demorou quase oito anos para terminá-la.

Enquanto toda a Transamazônica, que começa em Estrelito, no Maranhão, e termina em Humaitá, no Amazonas, é uma estrada "ploneira" ou um simples caminho na selva, o trecho Humaitá-Lábrea pode ser considerado uma rodovia de terceira classe, com largura mínima em aterros de 8,60 metros e de 10,60 metros nos cortes. Tem 270 metros em ponte de madeira e 3.197,5 metros de bueiros tubulares metálicos. Seu custo final sem correção foi de Cr\$ 99.276.398,30.

Todo o resto da Transamazônica, com quase 3 mil quilômetros de extensão, tem largura de apenas 6,5 metros, e quando tomada pela mata ou pela erosão — seu estado atual hoje em alguns trechos — tem só três metros de um lado a outro, o que mal dá para passar um carro.

O custo de conservação de cada quilômetro, segundo o chefe do 2º Distrito Rodoviário Federal, com sede em Belém, está hoje em torno de 9 mil cruzeiros por ano, quando a conservação de uma rodovia asfaltada custa 6 mil por ano.

No enorme e acidentado trecho que vai de Itaituba às proximidades de Humaitá, com mais de mil quilômetros, trafegam às vezes só 20 veículos por dia. Na época das chuvas, é quase impossível trafegar no trecho denominado Serrinha, construído às pressas, em circunstâncias inóspitas pela Construtora Habelo. Nesse trecho, há ram-

pas de até 15 graus e um engenheiro do DNER afirmou que quando a estrada for melhorada, terá que ser feito um novo traçado para esse que é hoje o pior trecho da Transamazônica.

A Transamazônica revelou-se até agora inútil, pois a colonização às suas margens fracassou, as cidades pelas quais passa sofrem os efeitos de um incômodo "inchamento" e ninguém se arrisca a romper, levando carga, tão gigantesca distância. Apesar disso, o Ministério dos Transportes insiste em levar adiante o que o governo chama de Plano de Integração Rodoviária: rodovias paralelas ou transversais aos rios, até hoje pessimamente exploradas na Amazônia.

Pensa-se num trecho ligando Lábrea a Boca do Acre, e outros indo mais além, até que se atinja a meta do ex-presidente Médici: ligar por terra o oceano Atlântico ao Pacífico, passando pelo Peru e rasgando mais de 4 mil quilômetros na selva.

O governo acha, com isso, que ocupará a região amazônica e desenvolverá as cidades ao longo das rodovias. No convite enviado para a cerimônia de hoje, os Ministérios dos Transportes e do Exército — responsáveis pelo trecho Lábrea-Humaitá — afirmam que a primeira cidade até então isolada, poderá agora desenvolver-se,

entrando numa "nova era para a utilização de suas potencialidades".

Até então só se chegava a Lábrea de avião ou barco, pelo rio Purus. A cidade é desconhecida, mas chegou a ser assunto para o jornalismo científico, quando descobriram lá a misteriosa febre fatal que, à falta de nome mais esclarecedor, foi batizada como "febre negra de Lábrea". Supõe-se que seja transmitida por algum mosquito, como a desconhecida febre hemorrágica de Altamira, outra cidade que a Transamazônica lançou, de repente, no rodalhão do delírio: a cidade "inchou", como Marabá e Itaituba, e hoje seus administradores não sabem como solucionar os problemas provocados pela defasagem entre a infra-estrutura pobre e a demanda de novos serviços provocada pela descontrolada migração.

Resta saber se também Lábrea, agora, "inchará" como essas cidades. Isso só o futuro dirá. Hoje, o que se pode dizer é que nela termina por enquanto a controversa BR-230, Transamazônica, uma rodovia que em 1970, quando foi anunciada pelo presidente Médici, era conhecida em alguns lugares do mundo como "a estrada do sonho", como lembra o velho bispo da prelazia do Xingu, o austríaco, dom Eurico Kreutzer. Desta vez, "a estrada do sonho" avançou mais 217 quilômetros.