

Povos Indígenas no Brasil

Fonte O Estado de São Paulo Class.: ETSR0051

Data 10 de Outubro de 1982 Pg.: _____

Após 10 anos, Transamazônica fica no sonho

ESP 10-10-82

LÚCIO FLÁVIO PINTO
Correspondente em Belém

Ao mesmo tempo em que as duas superpotências mundiais lançavam-se à conquista do espaço cósmico, o Brasil envolvia-se em uma aventura considerada equivalente pelos que dela participavam: a penetração e a ocupação da Amazônia, com dois terços do território nacional, a maior floresta tropical do planeta e reservatório de 20% da água doce que chega aos oceanos.

Um dos principais instrumentos para a realização do audacioso programa seria a Transamazônica, uma rodovia tão extensa — com mais de 5.600 quilômetros, considerados todos os seus segmentos, desde o Nordeste até o Acre — que, da Lua, os astronautas norte-americanos e soviéticos só poderiam observar duas obras humanas: a muralha da China e a própria Transamazônica.

Foi nesse tom grandiloquente que o primeiro e principal trecho da rodovia foi inaugurado, a 25 de setembro de 1972, pelo então presidente Garrastazu Médici, após 23 meses de serviços na selva: eram 1.254 quilômetros, entre Estreito, no vale do Rio Tocantins, e Itaituba, na margem esquerda do Tapajós.

Para essa região deveriam ser transferidos excedentes populacionais do Nordeste, combinando um fator problemático — a forte densidade demográfica nordestina, que esbarra em uma estrutura agrária incapaz de absorver lavradores sem terras — com outro — o

vazio demográfico amazônico como alimentador de cobijas estrangeiras sobre riquezas naturais ainda por descobrir — e, assim, chegar a uma solução.

Na Amazônia, os "escravos da terra" (meeiros, rendeiros, parceiros) finalmente poderiam ser convertidos em proprietários de um lote porque haveria terras em abundância, inteiramente desocupadas, que poderiam ser incorporadas ao processo produtivo nacional e contribuir para elevar as taxas de crescimento da economia, objetivo que era perseguido com sofreguidão.

O Nordeste também seria aliviado de um trauma periódico que sofre, quando a seca mais rigorosa desaloja o homem do agreste e da caatinga, levando-o como horda faminta e desesperada por povoados e cidades na direção do litoral. Esses milhares de flagelados seriam desviados para uma autêntica terra da promessa, com chuvas abundantes, terra fértil e a ajuda do governo.

O então ministro dos Transportes, Mário Andreazza, hoje no Interior, comandava a construção da estrada que serviria como o novo caminho dentro do "mar vermelho" para que por ele passasse o presidente do Inca, José de Moura Cavalcanti, comandando o assentamento de 500 mil famílias nordestinas às margens da rodovia.

Essas imagens grandiosas tornaram-se inaplicáveis à Transamazônica de hoje, dez anos após o início de seu uso. O DNER mal consegue mantê-la em tráfego. Alguns equipamentos, herdados da Belém-Brasília (a primeira obra de uma linha rodoviária na

Amazônia), têm mais de dez anos de uso, outros estão com sete anos, sofrendo o intenso desgaste do clima úmido da região. Quase 60% dos equipamentos estão sem funcionamento. A verba de custeio deste ano para a Transamazônica, de Cr\$ 280 milhões, é 20% menor do que a do ano passado.

O trecho com tráfego mais intenso continua em uso, mas de Itaituba a Jacareacanga a interrupção é constante, principalmente devido à queda de pontes de madeira. Vários pontos críticos foram recuperados, mas provavelmente ocorrerão novas interrupções no próximo ano em outros trechos que não foram trabalhados por falta de verbas. O DNER até já se acostumou à rotina dos invernos, quando vencer a lama da estrada tornou-se heroísmo corriqueiro. Mas os motoristas não reclamam: a outra grande estrada construída na mesma época, a Cuiabá-Santarém, que funciona como vértebra da Transamazônica, está muito pior, quase intransitável em grande parte de sua extensão, de 1.747 quilômetros.

As esperanças de que seja asfaltado o trecho mais usado, entre Altamira e a Agrovia Brasil Novo, onde está instalada a principal unidade da Transamazônica (a usina Abraham Lincoln, que produz açúcar e álcool), reforçaram-se no final do ano passado, quando os ministros Andreazza e Eliseu Resende prometeram que em junho deste ano começaria o asfaltamento de pelo menos 50 quilômetros. Apesar do tráfego de 700 veículos por dia nesse trecho, o asfaltamento foi adiado para uma data ainda não prevista — e provavelmente

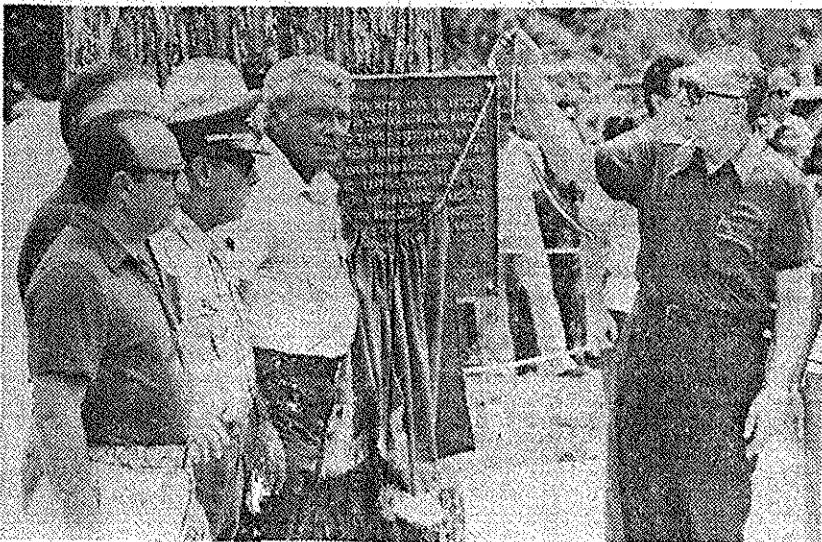
remota, devido ao corte nos investimentos públicos.

A única grande obra em curso é a construção de novo ramal, de 160 quilômetros, que vai substituir parte do trecho entre Marabá e Altamira. Essa área será inundada pelo rio Tocantins quando, em outubro do próximo ano, as represas da barragem de Tucuruí forem fechadas. Até o final do ano, a obra estará concluída, ao custo de Cr\$ 4 bilhões.

Os defensores da Transamazônica, mesmo reconhecendo seu alto custo, alegam que com todas as suas limitações ela provocou profundas alterações ao longo da região que atravessou. A população de Altamira, de 15 mil habitantes em 1970, pulou para 45 mil dez anos depois, saindo do seu isolamento terrestre.

Mas, além de ter significado muito mais desorganização do que desenvolvimento, as metas fixadas há uma década não foram cumpridas: em vez de 500 mil famílias, o Inca havia assentado, até o final do ano, menos de oito mil em Altamira e Itaituba. Em Altamira, principal núcleo de colonização, a participação dos nordestinos é de apenas 15%, dobrando em Itaituba, mas onde o maior contingente é de sulistas.

Após um período de inércia, o Inca está retomando o assentamento, prevendo instalar dez mil famílias, a maioria das quais já ocupa terras na região de forma irregular. Esse programa poderá trazer um novo alento à região, mas sem o monumentalismo retórico que cercou o surgimento da Transamazônica, dez anos atrás.



Arquivo

Médici inaugurou a estrada em 1972, mas poucos caminhões passam atualmente pelos trechos de barro