

## Transamazônica

MARILIA VELLOSO GALVÃO

O projeto da rodovia Transamazônica, complementado pelo da Santarém—Cuiabá, surgiu da necessidade de acelerar o desenvolvimento da região amazônica, tornando uma realidade a integração de tão vasta extensão territorial na economia do país, promovendo sua auto-suficiência. Estas duas rodovias possuem características pioneiras e percorrem um longo trajeto. A 1.<sup>a</sup>, com 5.000 km de extensão ligará Fortaleza, no litoral nordestino, à rede rodoviária peruana, enquanto a 2.<sup>a</sup>, num eixo longitudinal, com uma extensão de 1.500 km, parte do centro do país e vai terminar no extremo norte, ligando a área agropastoril do Baixo Amazonas ao Centro-Oeste e, conseqüentemente, aos mercados, do Sudeste. Estes dois projetos têm importante missão histórica e terão como conseqüência o alcance de um maior equilíbrio regional.

A Amazônia é ainda uma extensa área despovoada, que representa 42,1% do território nacional, com uma ocupação descontínua, forte predominância da população rural e escassez de centros urbanos importantes. Apenas Manaus e Belém se destacam, assumindo o papel de metrópoles regionais. Comparada às outras regiões brasileiras, está em flagrante posição de inferioridade, concentrando apenas 3,4% da população do país, com uma renda que corresponde apenas a 2% do total nacional.

A deficiência das vias de comunicação e transportes foi um dos fatores que mais retardaram a ocupação desta vasta extensão territorial, aliada a uma estrutura socioeconômica antiquada que tira muito pouco proveito das possibilidades da Região.

A maior parte do território tem ainda como principal atividade o extrativismo vegetal e mineral, visando ao abastecimento do mercado externo, embora, recentemente, a agricultura e a pecuária venham assumindo maior expressão na economia regional.

Na Amazônia, região caracterizada por um enorme vazio demográfico e economia pobre, só poderia vingar um projeto de âmbito do Governo Federal, que tivesse como suporte ao traçado das rodovias, não só a prática de atividades visando a um lucro imediato como também o alcance de benefícios indiretos, tais como aqueles que serão decorrentes da efetivação de uma verdadeira integração no sistema econômico nacional.

O Governo da Revolução, ao estabelecer em 1964, o planejamento rodoviário na Região Amazônica, teve em mente dois objetivos principais: o 1.º, já orientado, da integração e o 2.º, da absorção da mão-de-obra nordestina, oferecendo novas oportunidades de trabalho às populações flageladas pela seca.

Já é por demais conhecido o fato de que uma rede isolada de transportes não gera desenvolvimento e a maior prova disto está no fato de a Amazônia se encontrar ainda num estágio de subdesenvolvimento, quando dispõe de tão rica rede navegável, como a do Amazonas. O acesso por terra, através das rodovias, completando a rede fluvial permitirá a ocupação dos vales e das terras mais altas, de solos mais férteis, que poderão ser objeto de uma ocupação agrícola permanente, apoiada num plano de colonização, para o qual já está reservada uma faixa de terra de cerca de 10 km, à esquerda e à direita do eixo da Transamazônica, em toda a sua extensão. Há trechos que podem ser muito bem aproveitados como o que fica entre Estreito e Altamira, de solos ricos em matéria orgânica que se prestam às culturas de ciclo curto e longo; os terrenos de aluvião encontrados nos vales do rio Tapajós, que permitem uma boa utilização do solo e os extensos campos perto de Santarém, onde poderá se desenvolver a pecuária.

Ao lado disto, não pode ser esquecida a riqueza mineral de toda essa área, que será valorizada pela Transamazônica. Assim, no sudeste do Pará, encontram-se as reservas ferríferas da Serra dos Carajás; em Marabá, ouro, diamante, cristal de rocha; em Itaituba, médio Tapajós, ricos filões auríferos e estanho; cobre e chumbo no alto Xingu; calcários no bacia do médio Amazonas e manganês no sul do Pará. Todo esse potencial disponível terá possibilidades de escoamento, uma vez que as duas rodovias, a Transamazônica e a Cuiabá—Santarém, completando o sistema fluvial, formarão uma rede auxiliar de transporte, que permitirá o acesso às áreas favoráveis à atividade agrícola, à pecuária e à exploração dos recursos minerais. Tudo isso contribuirá para a fixação do elemento humano, como também, para o aproveitamento de todo esse potencial.

Estas duas rodovias, ao articularem o sistema fluvial amazônico e a rede rodoviária nordestina com a do Centro-Sul, serão a “espinha dorsal” do plano de colonização do Governo, ao desenvolver um sistema da circulação em todos os sentidos, que servirão de base às novas atividades econômicas. A exemplo do êxito advindo da abertura da Belém—Brasília, a Transamazônica e a Cuiabá—Santarém irão impulsionar o desenvolvimento da Amazônia e promover definitivamente a sua integração na estrutura socioeconômica do País.