BR-230/422/PA
TRANSAMAZÔNICA
GESTÃO AMBIENTAL

JORNAL
INFORMATIVO

Ano 05 • Edição: 13 • Agosto a Outubro/2017
www.br230pa.com.br

REDUZINDO DISTÂNCIAS E SUPERANDO OBSTÁCULOS

TRANSAMAZÔNICA: A HISTÓRIA CONTADA POR QUEM VIVEU A HISTÓRIA.

PÁG. 08

SUBPROGRAMA DE AFUGENTAMENTO E SALVAMENTO DE FAUNA NA BR 230/PA E BR-422/PA.

PÁG. 06

SAIBA MAIS SOBRE AS NOSSAS AÇÕES

03 DNIT PROMOVE AÇÃO EM COMEMORAÇÃO AO DIA DAS CRIANÇAS.

04 SUPERVISÃO AMBIENTAL GARANTE O BOM ANDAMENTO DAS OBRAS.

07 ANDAMENTO DAS OBRAS

Editorial

Prezado leitor, a pavimentação da rodovia se justifica por interligar as regiões trazendo mais conforto, rapidez e segurança, tendo também como ponto crucial a construção de pontes modernas e mais seguras, essenciais em uma região cortada por muitos igarapés e rios. As pontes de concreto que estão sendo construídas ao longo da rodovia Transamazônica (BR- 230) são o tema de capa desta 13ª Edição do Jornal Informativo. Além disso, você acompanhará a ação realizada pelo Programa de Educação Ambiental em comemoração ao Dia das Crianças com os alunos da Escola Juscelino Kubitschek, no km 130, que também atende alunos indígenas.

Na seção 'Programas Ambientais' falaremos do Subprograma de Afugentamento e Salvamento de Fauna da BR-230/422/PA que visa garantir segurança à fauna silvestre, diminuindo o máximo possível a perda de biodiversidade durante as atividades de supressão e limpeza vegetal.

Seguindo o objetivo de atualizar a população sobre os trabalhos executados nas obras da BR- 230/PA temos ainda o 'Andamento das Obras', não deixe de conferir.

Manter a comunidade sempre informada, principalmente sobre as questões relacionadas às obras, é um dos trabalhos realizados pelo Programa de Comunicação Social (PCS) que elabora, dentre outros produtos, este jornal informativo. Então, sinta-se a vontade para folhear cada página deste periódico e ficar por dentro de tudo que acontece na Transamazônica/PA.

Boa leitura!

FALE CONOSCO:

www.br230pa.com.br

comunicacaosocial@br230pa.com.br

/Gestão-Ambiental-BR-230422 PA

Com a Palavra...

É com muito entusiasmo que nos utilizamos deste espaço do Jornal Informativo da Gestão Ambiental. Aqui temos a oportunidade de abordar sobre a parceria da Gestão Ambiental com a instituição Escola Comunitária Casa Familiar Rural Dorothy Stang. Ressaltando que um dos pilares de sustentação das Casas Familiares Rurais é o envolvimento e contribuição dos parceiros na formação dos jovens estudantes destes centros de formação comunitária. Estas parcerias são fundamentais, porque possibilitam que seja colocado em prática um dos instrumentos pedagógicos que é a intervenção externa.

A Casa Familiar Rural de Anapu foi contemplada com vários momentos de intervenção da equipe da Gestão ambiental. Os alunos participaram de palestras no auditório da própria escola que fica localizada às margens da Rodovia Transamazônica, no KM 140. Alguns dos temas abordados nestas palestras foram: educação ambiental, cadastro ambiental rural e juventude e sexualidade, sendo todos os temas de grande relevância na formação dos jovens.

A Escola Comunitária Casa Familiar Rural Dorothy Stang entende que este tipo de ação realizada pelo DNIT, por meio da Gestão Ambiental, vai de encontro a um dos princípios das casas familiares rurais, onde o jovem, através da formação, passa a ser agente de desenvolvimento local em sua comunidade. Com isto, todo conhecimento adquirido através das palestras são repassados para familiares e vizinhos, fazendo com que uma maior quantidade de pessoas tenha acesso à informação e sejam conscientes de tudo que envolve o seu território.

Hosana Vanessa da Silva

Hosana Vanessa da Silva

Coordenadora Pedagógica da CFR de Anapu

EXPEDIENTE:

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT
Gestão e Supervisão Ambiental das Obras da BR-230.
Consórcio Ambiental BR-230/422/PA

COODENAÇÃO GERAL
Manuela Raquel de Mello e Alegria
Bióloga - CRBio 044613/04-D

PCS - PROGRAMA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
Marcelo Caldeira
(Coodenador Responsável pelo PEA/PSC)
Glícia Favacho
(Jornalista Resposável DRT 2204/PA)

ESCRITÓRIOS:
Brasília: (61) 3315-6027
Marabá: (94) 3012-1950
Altamira: (93) 3515-5843
Rulópolis (93) 3543-1634

DESIGN E DIAGRAMAÇÃO
De Souza
(83)99666.6778

"A realização do Programa de Comunicação Social é uma medida de mitigação exigida pelo licenciamento ambiental federal, conduzido pelo Ibama."

DNIT PROMOVE AÇÃO EM COMEMORAÇÃO AO DIA DAS CRIANÇAS

No mês em que é comemorado o Dia das Crianças (12 de Outubro) o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), proporcionou uma manhã animada para as crianças da Escola Municipal Juscelino Kubitschek, localizada entre os municípios de Novo Repartimento e Itupiranga no km 130. A ação, realizada pela equipe do Programa de Educação Ambiental da BR-230/422/PA, promoveu atividades lúdicas, danças, brincadeiras e também discussões sobre os cuidados e preservação ao Meio Ambiente. A mascote da rodovia Transamazônica (BR-230), Ana Castanha, esteve presente interagindo com as crianças. Aquele olhar inicial curioso e desconfiado, principalmente das crianças indígenas, logo se perdeu em meio às danças e brincadeiras. A mascote, como sempre, foi recebida com muito carinho pelos alunos.

A escola, que atende cerca de 170 alunos (sendo 112 indígenas da etnia Parakanã), funciona com muita dificuldade. As salas de aulas são precárias e não oferecem condições necessárias ao atendimento ideal aos alunos. "Quando chove, tem goteiras nas salas. Quando faz muito calor, as crianças têm que estudar embaixo de árvore". Muitas dessas *"konomias"* (como são chamadas as crianças indígenas com faixa etária 4 a 6 anos) e *"Otyario"* (crianças indígenas com faixa etária 7 a 12 anos) vêm por conta da merenda, que é incerta. "Contamos com a boa vontade das pessoas para doarem alimentos para a instituição", lamenta Elinaldo Alves, diretor da escola.

Apesar de atender um grande número de alunos indígenas, não há material de ensino específico para a educação indígena. "Nós adaptamos, mas não sabemos se é da forma correta porque não tem ninguém para dizer como temos que fazer. Os professores trabalham porque realmente gostam, pois não há formação direcionada para trabalhar com alunos indígenas", reforça o diretor. Mesmo diante das dificuldades esses profissionais não medem esforços para que essas crianças sejam acolhidas com respeito e carinho.

As atividades realizadas buscaram valorizar as diferenças e o respeito à diversidade cultural, principalmente em relação aos indígenas. As crianças, muito animadas e participativas, fizeram destas atividades um momento especial. Para a professora Karolyne Oliveira "esse tipo de ação faz com que as crianças sintam-se cada vez mais valorizadas pela escola e tenham prazer em estar no ambiente escolar, o que sem dúvida favorece o sucesso no objetivo final que é a produção de conhecimento" e concluiu parabenizando com muito carinho todas as crianças, agradecendo a todos os profissionais envolvidos que se empenharam para realização das ações.

SUPERVISÃO AMBIENTAL GARANTE O BOM ANDAMENTO DAS OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DA BR-230

Todo o empreendimento requer cuidados especiais para com as questões que envolvem danos ao meio ambiente e para que todos os critérios de controle, monitoramento e compensação dos impactos ambientais negativos sejam realizados. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) supervisiona diariamente os trechos em obras na rodovia BR-230/PA, através da Gestão Ambiental, com a finalidade de monitorar as atividades estabelecidas no Plano Básico Ambiental (PBA*), consolidando as condicionantes estipuladas pela licença ambiental.

Para assegurar que todos os procedimentos definidos na Licença Ambiental emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) sejam seguidos, a equipe de Supervisão Ambiental, acompanha, *in loco*, o trabalho desenvolvido pelas construtoras envolvidas na obra, identificando conformidades e não conformidades ambientais nas frentes de serviços e colabora para o bom andamento dos programas ambientais. Além disso, o acompanhamento das atividades construtivas do empreendimento garante a prevenção, controle e adequação de aspectos ambientais decorrentes da obra, como, por exemplo: desencadeamento de processos erosivos, assoreamento dos cursos d'água, geração de resíduos e efluentes, recuperação de áreas degradadas, entre outros.

"*PBA - Procedimentos aprovados pelo IBAMA que são aplicados em áreas específicas para diminuir os impactos negativos e otimizar os impactos positivos das obras."

O trabalho tem caráter preventivo no sentido de orientar as Construtoras no que concerne às boas práticas de obras, minimizando os possíveis impactos negativos causados ao meio ambiente e otimizando os desejáveis impactos positivos, tendo como referencial de suas atribuições e responsabilidades o Plano Básico Ambiental (PBA).

Abaixo algumas das atividades executadas pela Supervisão Ambiental.

Aplicação de Biomanta

Recuperação Capa Asfáltica

Crescimento Hidrossemeadura

Ponto de Recuperação

Terraplanagem

Terraplanagem

"O trabalho tem caráter preventivo no sentido de orientar as Construtoras no que concerne às boas práticas de obras..."

REDUZINDO DISTÂNCIAS E SUPERANDO OBSTÁCULOS

Atoleiros, lama, poeira, buracos, pontes caídas são alguns dos itens de uma história de sacrifícios vividos pelos moradores da Transamazônica e que aos poucos vai ficando no passado. A pavimentação da rodovia é um marco no desenvolvimento dessa região do Pará, com reflexos positivos em diversos setores econômicos e sociais. Sua conclusão trará melhorias aos serviços de saúde, educação, à economia, ao desenvolvimento, etc, retirando grandes áreas do isolamento e ordenando suas ocupações dentro de critérios definidos por planos diretores municipais.

A pavimentação da rodovia que se justifica por interligar as regiões trazendo mais conforto, rapidez e segurança, tem como novidade outro ponto crucial que é a construção de novas pontes de concreto, essenciais em uma região cortada por muitos igarapés e rios, que substituirão as antigas pontes de madeira. Desta forma, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) homologou no mês de junho de 2015, o primeiro lote de licitação para a construção destas pontes de concreto em toda a rodovia Transamazônica (BR-230). Inicialmente essas obras estão acontecendo no trecho que vai de Anapu/PA até Medicilândia/PA. Com isso, as pontes de madeira consideradas frágeis e inseguras, aos poucos vão perdendo espaço para as modernas pontes de concreto com qualidade infinitamente superior, oferecendo trafegabilidade com mais segurança.

O Consórcio Arteleste-Deltacom é o responsável pela execução das obras das pontes no trecho entre Anapu e Medicilândia, que compreende a construção das ***Obras de Arte Especiais (OAE)***[1] sobre os rios Anapu, Pilão, Praiado, Jacubá, São Benedito, Poraqué, Panelas, Jarucú, Penetecal I, Penetecal II, Pacal e Seiko. No município de Anapu constam as frentes de obras em 05 estruturas (Anapu, Pilão, Jacubá, São Benedito e Poraqué), que compreende a primeira etapa das atividades de construção das OAEs.

No rio Anapu as obras de arte especiais estão em fase de execução da ***mesoestrutura***[2] no lado direito da rodovia, com atividades de amarração de ferragens e soldagens nas vigas metálicas e instalação das placas de concreto que servirão de base à superestrutura do tablado da ponte. A obra vem sendo executada em ambas as margens do rio Anapu.

Além disso, estão sendo realizadas atividades de preparação do aterro para o ***encabeçamento***[3] da OAE sobre o rio Poraqué. Esta representa a OAE com maior avanço das atividades e, de acordo com os responsáveis pela execução das obras, após a conclusão do encabeçamento, a estrutura será liberada para o tráfego pelo lado direito da rodovia, em contrapartida a estrutura antiga, na lateral esquerda, que será desmobilizada para início das atividades de recuperação.

A obra da ponte sobre o rio São Benedito também está em fase de execução da mesoestrutura, com atividades de amarrações de ferragens para posterior concretagem de vigas e instalação de placas de concreto sobre as vigas já finalizadas. A ponte sobre o rio Jacubá já teve a sua infraestrutura finalizada e segue na etapa de mesoestrutura, com concretagem de fôrmas metálicas para confecção das vigas de concreto e amarração de ferragens.

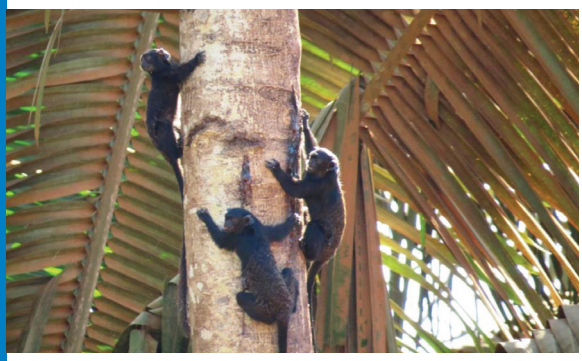
Na área do rio Pilão, deu-se início às atividades de perfurações para execução de concretagem de estacas, que corresponde à fase de execução da infraestrutura da OAE. O acesso às novas pontes possibilitará uma ligação mais segura aos municípios que cortam a rodovia, permitindo um avanço na mobilidade rodoviária e contribuindo para uma melhor trafegabilidade regional.

[1] OBRAS DE ARTE ESPECIAIS (OAE): As pontes, os túneis, os viadutos, são também conhecidos como "Obras de Arte" na engenharia civil.

[2] MESOESTRUTURA: A mesoestrutura é a parte do meio da obra, que é feita por pilares e estruturas metálicas.

[3] ENCABEÇAMENTO: É a fase de preparação do aterro que interligará a estrutura com o corpo estradal.

SUBPROGRAMA DE AFUGENTAMENTO E SALVAMENTO DE FAUNA NA BR 230/PA E BR-422/PA



Afugentamento de bando de Saguinus niger

Avaliação de espécime de serpente (Siphlophis worontzowi) resgatado.

Resgate de iguana (Iguana iguana)

Soltura de Iguana

A região amazônica possui uma das maiores diversidades de espécies do planeta, devido à grande variedade de tipos de vegetação encontrados na região, a diversidade de espécies animais também se torna bastante elevada. Embora se tenha conhecimento da elevada biodiversidade existente na região, em função da carência de estudos, grande parte dessa diversidade permanece desconhecida e pode ser perdida devido às intensas alterações ambientais. Dentre os impactos ambientais causados pela pavimentação de uma rodovia, um é a perda potencial de biodiversidade devido à supressão da vegetação das áreas adjacentes. Assim, para minimizar a perda de biodiversidade durante as atividades de supressão e limpeza vegetal, são mobilizadas, diariamente, equipes de biólogos e médicos veterinários que realizam o trabalho de afugentamento e salvamento de fauna, a fim de possibilitar o acompanhamento dessa atividade e permitir o resgate de animais que porventura não tenham condições de se deslocar para outras áreas, ou que estejam feridos. Cabe destacar que as espécies mais ágeis se deslocam com maior facilidade e as mais susceptíveis ao salvamento são aquelas com menor capacidade de locomoção ou de comportamento arborícola.

Ao longo dos quatro anos de atividades de acompanhamento nas frentes de serviço de supressão vegetal e limpeza lateral, executadas pela equipe do DNIT, foram afugentados cerca de 120 indivíduos e outros 161 foram resgatados. Dos indivíduos resgatados 108 são répteis, 37 são mamíferos, 15 anfíbios e apenas uma ave. Os resultados do programa estão de acordo com o esperado, pois geralmente as aves têm boa capacidade de locomoção (voo) e o processo da supressão facilita a fuga e afugentamento desse grupo de animais. A maior parte dos espécimes resgatados (148) foi destinada à soltura em remanescentes florestais próximos à área de captura que não seriam afetadas pelas atividades de supressão e limpeza e apenas 13 foram descartados por terem sido encontrados mortos nas áreas em atividade.

De forma geral a metodologia adotada pela equipe do Subprograma de Afugentamento e Salvamento de Fauna tem se mostrado adequada ao contexto da obra minimizando os impactos decorrentes da implantação do empreendimento sobre a fauna silvestre. Além disso, as atividades executadas têm contribuído com a preservação do bem-estar animal e com a prevenção de acidentes com animais peçonhentos nas frentes de serviço.

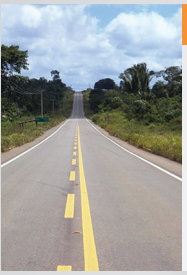
ANDAMENTO DAS OBRAS

Lote Divisa

Extensão: 119,16 km
Extensão pavimentada: 107,26
Impedimentos:
Sem impedimentos
O que está sendo realizado:
Estão sendo realizadas atividades de tapa-buraco e reconstrução asfáltica no trecho asfaltado.
Construtora responsável: LCM

Lote 1 – (Itupiranga /Novo Repartimento)

Extensão: 105 km
Extensão pavimentada:
28,6 km pavimentados
Impedimentos:
Obras liberadas desde que atendidas demandas da FUNAI
O que está sendo realizado:
Trecho em obras. Estão sendo executados: terraplenagem, compactação do solo, gradeamento, supressão vegetal, pavimentação asfáltica, implantação de bueiros, implantação de galerias, implantação de drenagem, meio fio, valeta de proteção de corte, valeta de proteção de aterro e implantação de drenagem profunda.
Construtora responsável:
Consórcio TAMASA/CIMCOP



Lote 3 – (Pacajá /Anapu)

Extensão: 105 km
Extensão pavimentada:
97 km pavimentados
Impedimentos:
Sem impedimentos
O que está sendo realizado:
Sem atividade
Construtora responsável:
TORC

LOTE 5 – (Altamira/Medicilândia):

Extensão: 84,4 km
Extensão pavimentada:
Pavimentação concluída.
Impedimentos:
Sem impedimentos
O que está sendo realizado:
Atividades de conservação da trafegabilidade nos trechos de desvios executados nos pontos de recuperação dos pontos críticos.
Construtora responsável:
SANCHES TRIPOLONI

Lote 2 – (Uruará/Placas)

Extensão: 83,12 km
Extensão pavimentada:
5,8 km pavimentados
Impedimentos:
A Licença de Instalação 825/11-IBAMA não permite obras em 40 km deste lote (entre km 811,1 e km 851,1), por estarem próximos à Terra Indígena Arara.
O que está sendo realizado:
Conservação da rodovia.
Construtora responsável:
Consóricio MAC-VILASA

BR-422 (do entrocamento com a BR-230/PA - ao entrocamento com a PA-156-TUCURUI)

Extensão: 73,7 km
Extensão pavimentada:
Sem pavimentação
Impedimentos:
Trecho ainda sem licença de instalação
O que está sendo realizado:
Conservação da rodovia. .
Construtora responsável:
RODOCON

Lote Único – (Marabá /Itupiranga)

Extensão: 43,7 km
Extensão pavimentada:
Pavimentação concluída
Impedimentos:
Sem impedimentos
O que está sendo realizado:
Trecho concluído. Estão sendo executadas atividades de roçado (capinando) no bordo da rodovia ao longo do trecho pavimentado.
Construtora responsável:
Consórcio TAMASA/CIMCOP

Lote 2 – (Novo Repartimento/Pacajá)

Extensão: 105 km
Extensão pavimentada:
71,6 km pavimentados
Impedimentos:
Obras liberadas desde que atendidas demandas da FUNAI
O que está sendo realizado:
Trecho com atividades de conservação somente no local sem pavimentação. Empresa responsável pela conservação do trecho, RODOCON. Empresa que pavimentou o trecho, Sanches Tripoloni.
Construtora responsável:
RODOCON

Lote 4 – (Anapu/Altamira)

Extensão: 150 km
Extensão pavimentada:
142 km pavimentados
Impedimentos:
Sem impedimentos
O que está sendo realizado:
Sem atividade.
Construtora responsável: TORC

LOTE 1 – (Medicilândia/Uruára):

Extensão: 83,10 km
Extensão pavimentada:
Sem pavimentação
Impedimentos:
A Licença de Instalação 825/11-IBAMA não permite obras neste lote por estarem próximos à Terra Indígena Arara.
O que está sendo realizado:
Reconformação da ponte do igarapé cearense..
Construtora responsável:
SANCHES TRIPOLONI

Lote 3 – (Placas/Rurópolis)

Extensão: 89,78 km
Extensão pavimentada:
6,4 km pavimentados
Impedimentos:
Sem impedimentos.
O que está sendo realizado:
Atividades de conservação pela empresa LCM
Construtora responsável:
Consóricio MAC-VILASA

LEGENDA: LI - Licença de Instalação | TI - Terra Indígena

Transamazônica: A história contada por quem viveu a história.

Há 47 anos (1970) era lançado, nas margens do Rio Xingu, o marco inicial da Rodovia Transamazônica, com a ambiciosa meta de ser a "rodovia da integração nacional". Com 4.223 quilômetros de extensão, a Transamazônica é, ainda hoje, uma das maiores rodovias do mundo, atravessando sete estados (Paraíba, Ceará, Maranhão, Tocantins, Piauí, Pará e Amazonas), cortando 63 municípios e passando por três ecossistemas. Uma história marcada por grandes obras que construíram a integração do país, contribuindo para o crescimento social e econômico, e que agora será contada por quem viveu e ajudou a construir aquela que seria considerada como a maior obra projetada no coração da Amazônia durante o regime militar, a rodovia BR-230, uma obra de grandes proporções com o nobre objetivo de povoar a inacessível região amazônica. O nosso incrível personagem, Renato Nunes Gouveia, ou Dr. Gouveia como é conhecido, natural de São Luíz do Maranhão, chegou em Altamira no início da construção da rodovia, em setembro de 1970, com 31 anos. Dr. Gouveia teve uma jornada de trabalhos na Transamazônica por 40 anos, até se aposentar. Prestou serviço na rodovia Macapá – Oiapoque (BR-156) e tem uma vasta experiência em rodovias federais. Hoje, com 77 anos, continua firme em seus objetivos profissionais e, mesmo aposentado, usa sua experiência e carisma para auxiliar a nova geração do DNIT. Formado na década de 60 em Engenharia Civil, Gouveia foi aprovado no 1º Concurso de Engenheiros Rodoviários para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagens (DNER), hoje conhecido como Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), exatamente para a construção da rodovia Transamazônica (BR-230). Apesar de ser uma obra que buscava o desenvolvimento da região com o lema 'Integrar para não entregar', àquela época eram poucos que queriam vir para essa região por causa da fama da região de doenças mortais, animais selvagens e tribos selvagens até então desconhecidas. Em meio a sua narrativa, Gouveia relata a principal finalidade da Transamazônica que era a de interligar os terminais navegáveis para que houvesse o escoamento da produção. Entre os terminais hidroviários estavam o do Tocantins em Marabá, o do Xingu em Altamira, o de Itaituba com ligação a Santarém e o de Humaitá no rio madeira no Amazonas. A estrada de Vitória do Xingu (PA-415) já existia há anos e possibilitava o tráfego para a chegada até Altamira, mas não era suficiente, pois quando a carga chegava ao porto não tinha como sair dali. A Transamazônica surgiu para que houvesse esse escoamento da produção.

Relembrando as aventuras vividas e as dificuldades encontradas, Gouveia conta que naquela época o DNER era responsável por toda a implantação e construção da rodovia coordenando as empresas envolvidas. A partir de fotografias aéreas que serviram como referencial de estudo montou-se um mosaico definindo a implantação do projeto do traçado da rodovia Transamazônica. Essa engenhosa empreitada permitiu a continuação dos trabalhos transpondo as surpresas encontradas como: rios com larguras consideráveis, formações rochosas e montanhosas, dentre outras. A dificuldade era tão grande que apenas 10 metros penetrando na mata densa, a pessoa ficava sem rumo, pois até a visualização do sol era difícil, inviabilizando o sentido de localização humano. A mata era tão densa que alguns colegas se perdiam nos traçados, e, para localizá-los, precisavam de pistolas sinalizadoras para ajudar a descobrir a pessoa perdida na selva. As dificuldades aumentaram, a realidade naquela época era outra, não se usavam motosserras e as derrubadas eram feitas no machado e os alimentos eram atirados de pequenos aviões em intervalos pré-combinados, todos acondicionados em sacos de pano e salgados (para que não houvesse grandes perdas). "Como estávamos na linha de frente, éramos os primeiros a ficar expostos à malária, onças, cobras e até mesmo índios, mesmo contando com o total apoio da FUNAI", relata Gouveia. Foram inúmeras histórias repletas de perigos e aventuras. Ele conta também que os únicos modelos de veículo que contavam na época eram a C10, o Jeep e a Rural Willys, com poeira entrando pelas portas folgadas no verão e no inverno muitas vezes entrando água. No trecho em que ficou mais de 40 anos, surgiram as primeiras cidades como Rio Repartimento (que com o tempo virou Novo Repartimento porque foi inundada com a construção da Hidrelétrica de Tucuruí, mudando também o eixo da rodovia Transamazônica), Pacajá, Anapu e assim por diante. "Lembro que a primeira coisa que se fez foi uma pista de pouso em Altamira com 600 metros, com isso, a manutenção vinha de avião de Marabá. Naquela época existiam algumas pistas de pouso ao lado da rodovia que serviam de apoio nas etapas construtivas". No que se referem aos travessões, os colonos tinham apoio direto das agrovilas, e essas agrovilas tornar-se-iam em cidades. Isso só aconteceu em 50% dessas localidades, como é o caso de Rurópolis. Segundo Gouveia, o DNER não tinha relacionamento direto nem com a população nem com os índios, que eram atendidos pelo INCRA e pela FUNAI, respectivamente.

Aos 77 anos Dr. Gouveia ainda auxilia nos trabalhos do DNIT, demostrando que a somatória de experiência, aventuras, sofrimentos e realizações entranharam em sua vida de forma permanente, impedindo que, mesmo aposentando, abandone a missão que a vida lhe destinou. O que deixa orgulhosos todos que fazem parte do órgão.