

A Rodovia Brasília-Belém e o Vale do Tocantins

625.735

VASCO RIBEIRO DA COSTA

1. INTRODUÇÃO

Ao estudarmos as conseqüências da nova estrada Brasília-Belém, recentemente aberta na mata virgem e ligando o sul ao norte do país, deparamo-nos com uma série de problemas, cuja solução exigirá talvez os mesmos sacrifícios que a selva impôs aos bravos dessa imortal epopéia.

Inicialmente cumpre observar os principais fatores que imprimem ação vivificadora numa dada região, quando um empreendimento dessa magnitude pode oferecer ângulos de acurado exame; sob o ponto-de-vista da segurança, rapidez, economia e conforto, dêle decorrentes.

A solução dos problemas básicos da grande área que a rodovia irá servir, constituirá sem dúvida uma das maiores conquistas da nossa geração, se levarmos na devida conta, e sensatamente, os perigos arrostados, a rapidez de execução, o dispêndio de recursos exigidos, enfim tôda a sorte de sacrifícios que a Nação fêz, incluindo-se nestes as preciosas vidas humanas perdidas na luta. Mas os heróis morrem para que a Pátria viva! Êles morreram por algo que o futuro saberá reconhecer e as gerações do porvir jamais poderão olvidar!

É nosso propósito tentar fazer uma análise dos benefícios incontestáveis para a economia nacional, com o objetivo precípua de esclarecer e informar a todos aquêles que se derem ao trabalho de nos honrarem com a sua atenção e crítica. Evidentemente, torna-se imprescindível verificar especialmente qual a contribuição que a rodovia poderá trazer à área geo-econômica por ela servida, as tendências de crescimento da população formada ao longo do seu traçado, a situação demográfica futura, a distribuição e pontos de contato, o rendimento, capacidade de desenvolvimento e produção dos seus eventuais habitantes e finalmente qual a possibilidade de tornar-se auto-suficiente, no que se refere a industrialização e à agricultura. É realmente um trabalho bastante árduo, mas interessante, porque estudamos com entusiasmo uma região nova e cheia de esperanças para o país. Se, de um lado temos a complexidade do problema proposto, do outro descortina-se um campo vastíssimo que nos ensejará a mais grata satisfação em contribuir com íntima e despreziosa parcela do nosso esforço, a fim de tornar melhor conhecida uma parte ainda quase inexplorada do nosso território:

O VALE DO TOCANTINS

Dividimos o nosso trabalho em 2 partes principais e uma subsidiária: a primeira destina-se ao estudo da bacia do Tocantins e seus aspectos essenciais; na segunda procuramos situar o Vale do Tocantins dentro do plano de desenvolvimento oferecido pela estrada Brasília-Belém; e finalmente a terceira, tratamos de verificar as vantagens econômicas da rodovia em seus detalhes econômicos, como encurtadora de distâncias e substituta do velho rio Tocantins, tendo sempre em mente a importância do «fator velocidade nos transportes» que ela assumirá, quando em plena força de sua função integradora do Brasil-Central. Estudados e meditados longamente todos esses problemas, pudemos concluir afirmando — como já o fizemos em trabalho anterior — que a unificação da Pátria, pela conquista do oeste, firmou-se definitivamente sobre a coragem e o desprendimento dos homens que estão levantando a «tão incompreendida e por vezes amaldiçoada Brasília». (*)

Feita esta introdução, passemos ao nosso estudo.

2. A BACIA DO TOCANTINS

a) *Aspecto Físico*

Desenvolve-se a bacia do Tocantins na direção geral sul-norte, tomando uma forma oval alongada e estreitando-se na confluência dos rios Tocantins e Araguaia, sobre os rochedos da serra do Gurupi. Dêse ponto em diante, entra na planície amazônica, já em território paraense, e a seguir atinge o estuário do Amazonas. Liga-se à bacia do S. Francisco pela chapada das Mangabeiras, constituindo uma notável linha ou penetração, cujo valor econômico já é possível calcular, em função do desenvolvimento que lhe imprimirá Brasília. Abrange, no seu limite ocidental, parte dos grandes vazios de Mato Grosso e Pará, incluindo todo o Vale do rio Araguaia. (Mapa n.º 1).

b) *Formação Geológica*

Se pesquisarmos a coluna geológica do mapa Geológico do Brasil, de autoria de AVELINO INÁCIO DE OLIVEIRA, edição de 1938, encontraremos ali representados todos os grandes grupos existentes na bacia do Tocantins. Temos, assim, os «gneisses arqueanos» da era arqueozóica, entre os rios Peixe, Maranhão e das Almas, todos formadores do rio Tocantins; o «algonquiano» da era proterozóica, na faixa compreendendo os rios Manuel Alves, Paraná e ainda o das Almas, e na montante da confluência do Araguaia e Tocantins, faixas estas que são auríferas e seus aluviões quase intatos aguardam os pioneiros para sua exploração; os períodos «siluriano», «devoniano» e «permiano» da era paleozóica são visíveis nos «micaxistos», xistos, arenitos argilosos, vieiros de quartzo, formando as maiores reservas de cristal de rocha industrial até hoje conhecidas em todo o mundo; as ocorrências dos períodos «triássico» e «cretáceo» da era mesozóica, são encontradas numa estreita faixa paralela ao curso do rio Araguaia até

(*) Palavras do Deputado FERNANDO FERRARI.

próximo à Conceição do Araguaia, na região compreendida pelo encontro do rio Farinha com o Tocantins, e também nas chapadas de arenitos avermelhados e de coloração rósea, calcários cinzento-esverdeados, silix, madeiras petrificadas, jaspe, calcedônia e ninhos de quartzo; as manifestações dos períodos terciário e quaternário da era cenozóica ocorrem em território paraense que, cortando perpendicularmente a Bacia, entre Cameté e Baião, acompanham o curso do Amazonas desde Ponte Boa até Belém do Pará.

c) *Clima*

Sob o ponto de vista climático, podemos afirmar que existem duas estações: a das águas e a da seca. Encontram-se os tipos megatérmicos das savanas tropicais, os megatérmicos das lianas e os xerófilos. Em linguagem mais acessível, podemos dizer que o sul da Bacia é o subtropical úmido e na região que vai de Tucuruí até à borda do mar, aproxima-se consideravelmente do clima da região norte brasileira. As chuvas mensais proporcionam uma precipitação superior a 50 mm, o que significa um índice razoável.

d) *Vegetação*

Segundo a classificação de WAPPOEUS e examinando os tipos de vegetação consignados no Atlas do Brasil, do I.B.G.E., edição de 1958, verificamos que a Bacia do Tocantins se enquadra perfeitamente entre as duas grandes divisões botânico-geográficas, ali apresentadas, ou sejam:

- 1º) a Zona Equatorial
- 2º) a Zona do Sertão

Enquanto que o extremo norte mostra a vegetação típica da Hiléia, a parte do sul se constitui de campos limpos e cerrados ralos, predominando pequenos matos nas baixadas úmidas à beira dos rios. Próximo à confluência dos rios Araguaia e Tocantins, a quantidade assombrosa de palmeiras de babaçu exhibe um aspecto característico dessa região, isto é, perfeitamente igual às do litoral. Entretanto, o esquema fitogeográfico da Bacia nos assegura que o cerrado prepondera em toda a sua extensão; deduz-se que ali a criação de bois de raça definida poderá ser uma grande esperança para o Brasil, além de outras espécies adaptáveis a esse tipo de vegetação.

Vimos, portanto, em linhas gerais, a Bacia do Tocantins, cujo contorno abriga o Vale do mesmo nome, objeto imediato do nosso estudo.

3. O VALE DO TOCANTINS

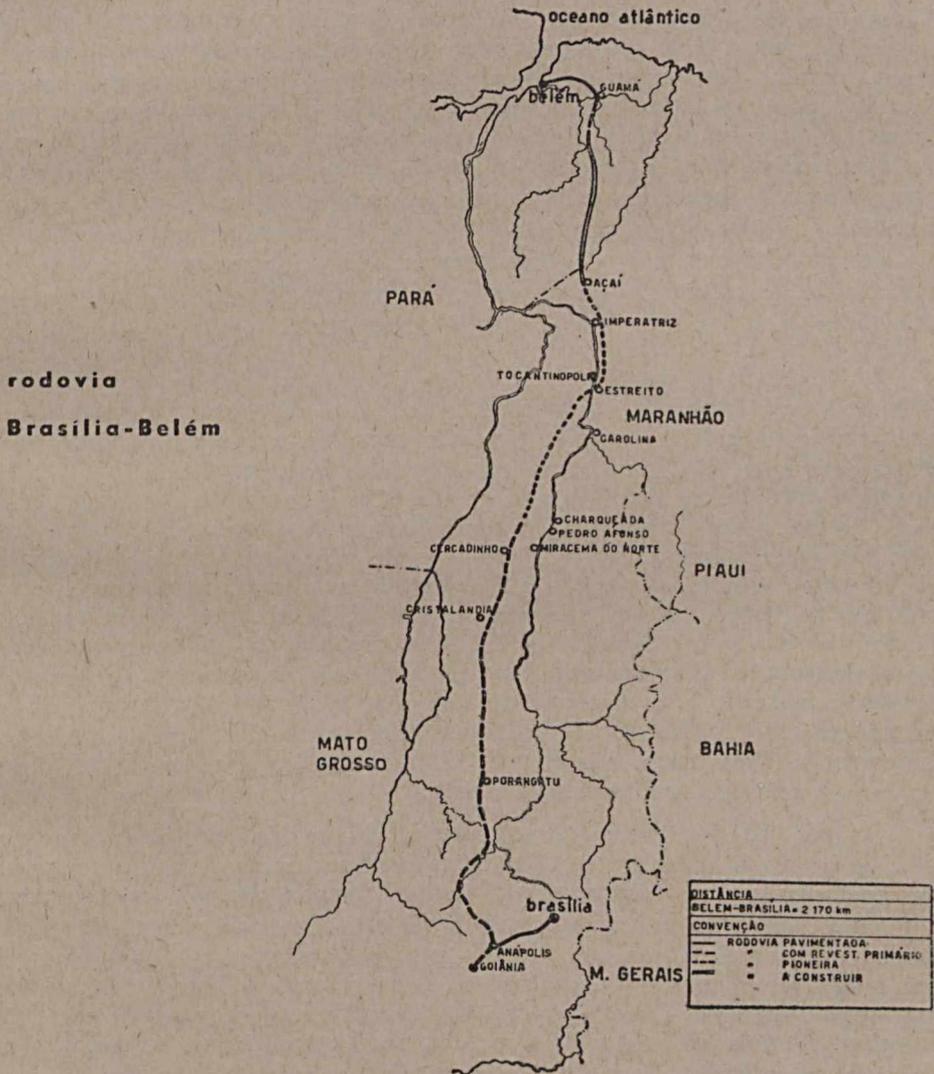
a) *Vias de Acesso*

Para examinarmos as vias de acesso ao Vale do Tocantins, torna-se necessário, a fim de melhor compreendermos as suas possibilidades futuras em relação à nova estrada, principiarmos pelo estudo do Rio Tocantins, sua natural aquavia. Precisaremos então dividi-lo em 3 compartimentos já

consagrados pelos compêndios consultados e, a seguir, indicar as dificuldades que a estrada vai remover. Temos, pois:

- 1º Parte — Baixo Tocantins
- 2º Parte — Médio Tocantins
- 3º Parte — Alto Tocantins

O Baixo Tocantins: — Com essa denominação é considerada a área compreendida entre a embocadura do rio em território paraense, até a sua confluência com o Araguaia. Os seus 264 km de rio navegável dependem do tipo de embarcação utilizada; a mais comum é a «Gaiola» que transita



entre Belém e Tucuruí (antiga Alcobaça) transportando passageiros e castanhas na época da safra; faz êsse percurso em 3 dias! De Tucuruí até a junção com o Araguaia, são usadas as embarcações a «motor» a gasolina ou óleo diesel, denominadas «faluas». Nesta região podemos assinalar como cidade importante Cametá que funciona como entreposto comercial e encaminha os produtos extrativos e mercadorias que devem ser escoadas nos dois sentidos do rio. As demais cidades e vilas existentes vivem em torno da produção extrativa vegetal e a oscilação demográfica é diretamente ligada à época do ano, isto é, mais pròpriamente à safra da castanha ou do latex da seringueira. Note-se que a cidade de Tucuruí é o ponto obrigatório de mudança de embarcações maiores por outras de menor calado. Daí para cima grandes obstáculos se opõem à navegação, como as cachoeiras de Itaboca que têm prejudicado imensamente o desenvolvimento de tãda a região. A fim de evitar maiores entraves ao crescente desenvolvimento comercial nesse trecho, construiu-se a Estrada de Ferro Tocantins, paralela ao rio, ligando Tucuruí a Jatobal, num percurso de 112 km e destinada ao transporte de mercadorias rio acima e de produtos extrativos para o pôrto de Tucuruí. Pode-se, assim, fãcilmente concluir que a nova estrada Brasília-Belém vai proporcionar à região em estudo maiores possibilidades de desenvolvimento econômico, deslocando considerável volume de produtos com mais rapidez em direção ao mar e, inversamente, para o interior. O progresso estacionário, a ausência de recursos à produção extrativa vegetal, serão definitivamente eliminados com melhores facilidades de transporte.

2. Entende-se por Médio Tocantins a região situada entre a embocadura do rio Araguaia até a cidade de Pôrto Nacional. Êsse trecho do rio ficou conhecido no século passado como «a via do sal», por ser a mercadoria mais largamente transportada pelas embarcações. Os 1.700 km navegáveis de Palma até Belém, cujas embarcações movidas a braço gastavam 6 meses para transportar 2,5 toneladas de sal entre êsses 2 pontos, era essa famosa e importante via. (Novamente ocorreu no Brasil a repetição da história: produziu-se no rio Tocantins o mesmo fenômeno da «via salária» na Roma Antiga e o dos caminhos do sal que atravessaram os Andes, povoando o Chile). O dinheiro empregado na troca no Médio Tocantins era o sal para alimento do habitante da terra e do gado dos cerrados; mais tarde o comércio ao longo do rio foi sendo deslocado para outros centros de influência e a descoberta de novos caminhos do sal causou o decréscimo das trocas via fluvial. Ainda hoje há êsse comércio, porém, em escala reduzida, quase insignificante.

Quanto aos produtos característicos da região, podemos enumerar, além da produção extrativa vegetal, a indústria do couro de animais silvestres tais como lontras, queixadas, onças, caititus, veados, etc. O maior potencial econômico reside no babaçu, cujas palmeiras nativas cobrem extensas áreas, chegando a atingir cerca de 200 km entre o Tocantins e o Araguaia. No que tange às cidades e povoações às margens do rio Tocantins, podemos citar com destaque Carolina pela sua importância econômica para tãda a região. Dotada de aeroporto comercial, recebe também os hidroaviões que transitam para Belém vindos de Goiânia, ou vice-versa, pois as águas do rio são próprias, em profundidade, para recebê-los.

No limite sul do Médio Tocantins, vamos encontrar a cidade de Pôrto Nacional, que pode se considerar a porta de entrada para a extensa amplidão do Vale acima. Possui campo de pouso para aviões comerciais e já ali começa a influência da vegetação com cerrados ideais para a criação de gado; o meio de comunicação principal é feito ainda pelo rio, pois as vias terrestres se limitam a «trilhos» interligando os pequenos núcleos populacionais isolados. É a região mais desabitada de todo o Vale, fracamente povoada, apresentando, no entanto, grandes possibilidades econômicas no futuro.

Nesta região deverá a estrada Brasília-Belém trazer incalculáveis benefícios, porque atravessa todo o Vale entre os dois grandes rios. Sua influência será decisiva; evitará os trechos encachoeirados do Tocantins e a maior dificuldade atual que são as corredeiras e a navegação a «cabo». (A navegação a cabo é usada como elemento auxiliar e se processa do seguinte modo: a extremidade do cabo fica apoiada e presa a um ponto forte do terreno, geralmente uma pedra especial, e vai sendo desenrolado pouco a pouco de um guincho instalado na embarcação, auxiliado pelos tripulantes que utilizam varas ou cordas. Para subir o rio, inverte-se o trabalho). Pode-se avaliar, com precisão, o sacrifício tremendo e a perda de tempo que a nova estrada irá poupar.

3. O Alto Tocantins começa nas nascentes do rio e vai até Pôrto Nacional. Nesta região encontramos a Chapada dos Veadeiros que se notabilizou no passado pela cultura de trigo de qualidade excepcional. Mais ao sul, Niquelândia assume posição de relêvo na economia do Vale pelo alto teor de seu minério de níquel que, em alguns casos, atinge cerca de 28% e cujas reservas são ainda incalculáveis. A região apresenta um aspecto notável quanto a sua rede de pequenos e médios rios, pois é toda ela beneficiada por uma distribuição caprichosa e quase uniforme; os cerrados proporcionam também criação de gado e a reserva florestal é ainda desconhecida; cristal de rocha, mica cobalto, galena preta (plexibenda) e outros minérios de menor valor intrínseco abundam nesta região; a galena preta, como minério radioativo, poderá constituir uma fonte de abastecimento para a energia atômica, em futuro bem mais próximo do que imaginamos.

O Alto Tocantins já se distingue pelas comunicações mais fáceis com o sul, através das suas poucas estradas; entretanto, com o advento da nova era para o Brasil, poderá tornar-se o seu celeiro inesgotável e a sonhada Canaã dos que procuram esse ubérrimo solo. Ainda nesta região, a estrada Brasília-Belém trará os maiores benefícios. Ligando-se a Brasília, terá na capital da República um consumidor natural e certo para todos os produtos agrícolas, além de poder exportar a produção via Belém, por um meio mais rápido. Por outro lado, estará em condições de facilitar suas comunicações com a costa sul através de novas estradas e pelos seus inúmeros rios tornados navegáveis. E tudo isso em função do progresso material que a rodovia estará em condições de levar.

b) Exploração dos Recursos Potenciais

Vejam agora quais as possíveis vantagens provenientes da estrada Brasília-Belém, quanto ao desenvolvimento econômico do grande Vale: —

O Baixo Tocantins fornecerá madeira, babaçu e castanhas, além de muitos outros, à medida que a influência da estrada fôr crescendo, sem contudo dispensar o transporte fluvial, como um meio auxiliar. Esses produtos terão duas vias de saída por terra e uma fluvial, sendo que esta apenas para o mar, enquanto que aquelas, nos dois sentidos. Poderão assim escoar para a região leste e abastecer os centros populosos dos Estados do Maranhão e Piauí pelas futuras rodovias, tendo como eixo geral a nova estrada e cujo ponto inicial poderá ser Carolina ou mesmo Imperatriz. Esta idéia tem por base o Sistema Rodoviário Federal e Estadual do Estado do Maranhão, que projetou as ligações dos eixos transversais Imperatriz-Montes Altos-Grajaú-Barra do Corda-Presidente Dutra-Caxias-Teresina; e Carolina-Riachão-Balsas-S. Domingos-S. João dos Patos-Grajaú-Picos, que irão certamente impulsionar todo o nordeste brasileiro.

— O Médio Tocantins, de onde sairão o ouro, o níquel, o cobalto, a galena preta, o cristal de rocha, a mica e todos os outros produtos que o seu subsolo abriga, ficará, também, com duas rotas terrestres; uma no sentido norte-sul e outra na direção da Bahia, por outro eixo transversal Araguaçema-Feira de Sant'Ana que cortará o inóspito sertão baiano, levando o progresso e melhores condições de vida para as populações semi-abandonadas desse imenso território.

— O Alto Tocantins será, sem dúvida alguma, o celeiro do Brasil pela imensidão de terras virgens de extraordinária fertilidade, onde nascem o trigo, o arroz, o fumo, o algodão, o apreciado vinho goiano, enfim tôda a produção extrativa de que é capaz. Faltava-lhe o meio de mostrar aos brasileiros, inclusive os incrédulos — a pujança do seu solo.

Com sua base assentada na parte mais populosa de Goiás, tem todos os elementos para transformar-se no maior centro produtor do Centro-Oeste. Seu ponto de apoio firmemente fixado no eixo Brasília-Goiânia, funcionará como alavanca para todo o imenso Vale, deslocando para Belém maior influência econômica ampliando-lhe a capacidade de exportar os produtos do Brasil-Central para os países europeus e incrementando o comércio com as Américas Central e do Norte.

4. BELÉM — METRÓPOLE DO NORTE

Antes de entrarmos no estudo das grandes vantagens da estrada Brasília-Belém, como encurtadora das distâncias e eixo básico de progresso para o Vale do Tocantins, impõe-se-nos o dever de analisar o velho rio, como via de transporte até hoje utilizada. É o dever da gratidão por tudo o que tem feito pelo Brasil.

Procuraremos sintetizar os pontos mais importantes, a fim de chegarmos a uma conclusão perfeitamente lógica, sob o ponto-de-vista econômico.

Se examinarmos o eixo de navegabilidade Peixe-Belém, salta-nos aos olhos as dificuldades impostas e os sacrifícios tremendos que as embarcações típicas têm de enfrentar para colocar os produtos da terra no pôrto de saída. Os trechos tormentosos, cuja extensão varia entre 200 a 3.000 metros semeados de pedras e águas mínimas, exigem uma técnica especializada e peculiar aos caprichos do rio. Essa técnica tem forçosamente de variar de acôrdo com as estações do ano. Por exemplo: quando chega a época

das chuvas, a enchente faz desaparecer as corredeiras, mas surgem os perigosos «rebojos» que são um perigo constante a evitar; na meia-água, ou baixa da enchente, o perigo aumenta e a única possibilidade que o piloto tem para manter o seu barco em segurança, é seguir o canal da vazante; já na seca, se o piloto não seguir rigorosamente êsse canal, encontra as corredeiras, cuja velocidade sobre as pedras é de 2, 3, 5 e mais metros por segundo. Daí os tipos de embarcações utilizadas em cada seção do rio e os freqüentes transbordos de carga. Na época das enchentes, as embarcações a motor rompem as dificuldades e conseguem subir o rio, de Belém a Peixe desbordando cuidadosamente as cachoeiras Itaboca, S. Antônio, Mares-Lajeado e Carreira Comprida. Mas quando vem a estiagem, não há navegação possível nas cachoeiras pelos desníveis que a baixa das águas acarreta nesses pontos. As cachoeiras de Itaboca e S. Antônio são contornadas por estradas marginais e o transporte é feito por caminhões de carga. Avalie-se, portanto, a despesa que o exportador tem de fazer para colocar o seu produto em Belém. Já as cachoeiras de Mares-Lajeado e Carreira Comprida seriam vencidas por uma pequena estrada de cêrca de 18 km, mas o custo dessa construção irá onerar o precário orçamento da prefeitura de Pôrto Nacional. Êstes não são apenas os obstáculos que o rio oferece à navegação: torna-se imprescindível o alargamento, desobstrução, aprofundamento, retificação e remoção de pedras mortas dos canais navegáveis; o balizamento de pontos de referência é um trabalho árduo e dispendioso, porque implica na retirada de rochedos que dão causa a perigosos e traiçoeiros «rebojos» por ocasião das cheias. Há também os travessões (travessões são bancos de granito, amontoados de pedra, areia cascalho, entulho, etc... que impedem a navegação regular) que necessitam abertura a dinamite para conseguir passagem; é um trabalho periódico e difícil, cuja despesa é obviamente elevada.

Feita esta pequena e sucinta análise dos obstáculos que terão de ser removidos para tornar navegável o Tocantins, concluímos pela afirmativa de ser a estrada Brasília-Belém a solução ideal. O velho rio cobra do homem pesado tributo a fim de dar-lhe um pouco de conforto na luta pela distância. Mas a técnica, a coragem e a certeza de vitória enfrentaram a selva e o rio vai, finalmente, ficar em paz no seu leito milenar...

A nova rodovia encurtará as distâncias entre Brasília e as cidades e povoações ao longo do Vale, poupará despesas imensas com as obras que se fariam e evitará o acúmulo e a perda de produtos oriundos da terra e que demandem o pôrto de Belém, ou inversamente, o sul de Goiás. As mercadorias importadas e colocadas no pôrto marítimo de Belém, com destino ao Brasil-Central, descerão pela estrada, poupando mais de 3.000 km de costa até Santos, e seu frete correspondente, cuja diferença dará aos cofres públicos, anualmente, muitos milhões de cruzeiros, concorrerá para elevar o nível de produtividade *per-capita* dos habitantes que povoarão o planalto Central do Brasil.

Estamos absolutamente convictos de que o pôrto de Belém será, no futuro, a via de acesso mais econômica para o comércio exterior e a sua importância ultrapassará os limites de um simples entreposto do Norte, para assumir a mesma função que, no Sul, exerce o pôrto de Santos. Confiamos

na Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958, que revigora a lei fundamental dos nossos portos, datada de 13 de outubro de 1869, e que ela dê ao pôrto de Belém a revitalização necessária; esperamos que o Fundo Portuário Nacional, criado pela mesma lei 3.421, restabeleça a confiança indispensável dos usuários e lhes dê possibilidades de completa utilização, investimentos de transporte e armazenagem de carga.

A metrópole que a estrada Brasília-Belém criará, não só pela excepcional situação estratégica e geopolítica, colocada na embocadura de todo o sistema amazônico, como também por constituir a chave que abrirá aos pioneiros e aos homens capazes de amanhã, os umbrais da fabulosa Amazônia, eternamente brasileira!

5. CONCLUSÕES

Entre as esperanças que a rodovia Brasília-Belém irá realmente dar ao Brasil-Central, uma delas podemos antecipar desde já: a nova era para o Vale do Tocantins. A esta imensa e riquíssima região, novos métodos serão introduzidos para o aproveitamento dos seus recursos naturais; entre êsses métodos é oportuno salientar, em primeiro plano, a colonização racional e dirigida, de considerável massa de brasileiros e estrangeiros selecionados, capazes de explorar e desenvolver organizadamente as riquezas que a terra virgem lhes oferecer.

Os reflexos dessa colonização bem orientada no panorama demográfico, social e econômico do país, serão de tal magnitude que as gerações vindouras não mais sofrerão as dificuldades dos nossos dias. Basta sabermos aproveitar o chamamento da natureza e a ela retribuirmos com um planejamento sem falhas.

O Brasil-Central e o fértil Vale do Tocantins, tendo por viga-mestra a rodovia Brasília-Belém, esperam ansiosamente que os bandeirantes e pioneiros do século XX conquistem as ubérrimas e ignotas regiões, sôbre as quais edificarão uma nova coletividade; a posse efetiva das riquezas do subsolo, o amanho da terra dadivosa e a exploração metodizada dos recursos naturais irão transformar os fatores fundamentais da economia brasileira.

E o Gigante Sul-Americano cumprirá, enfim, o seu destino incontestável de potência mundial, pela fibra dos seus filhos que estão unificando ainda mais o seu maravilhoso território!

BIBLIOGRAFIA

Mapas Consultados:

- Atlas do Brasil, edição de 1958, do I.B.G.E.
- Mapa Geológico do Brasil, de AVELINO IGNÁCIO DE OLIVEIRA.

Documentação:

- Estrutura Geopolítica da Amazônia Brasileira — Brigadeiro-do-Ar A. RODRIGUES.
- Nos Sertões do Araguaia, de HERMANO RIBEIRO DA SILVA, edição de 1948.
- O Brasil e suas Riquezas (Brasilogia), de WALDEMIRO POTSCHE, 24ª edição — 1951.
- Viagem ao Tocantins, de JÚLIO PATERNOSTRO, edição de 1946.
- Geografia do Brasil, de DELGADO DE CARVALHO.
- Elementos de Mineralogia e Geologia, de RUI DE LIMA E SILVA e WALDEMIRO POTSCHE, edição 1929.
- Viagem ao Araguaia, de Gen. COUTO DE MAGALHÃES, edição de 1938.