

Plano Ferroviário na Bacia do São Francisco

LUCAS LOPES

“Não podemos parar. Haveremos de atingir com os trilhos a bacia do São Francisco”.

(Mauá)

EM nenhum momento das discussões parlamentares em torno da recuperação do São Francisco, pensou-se em atribuir-se à CVSF a tarefa de construir estradas de ferro no Vale. Tais construções, de elevado custo unitário, são executadas pelo órgão especializado do Governo Federal, que é o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, ou diretamente pelas Estradas, em prolongamento de suas linhas.

É natural, entretanto, que a Comissão, estudando de forma abrangente a recuperação do Vale, investigue as idéias e os projetos de expansão da rede ferroviária nacional, tentando correlacioná-la a seus planos, ou ainda, sugerindo ampliações ou alterações dos projetos existentes dentro da bacia.

Já nos referimos a posição destacada do São Francisco, como via navegável no quadro dos vários Planos Nacionais de Viação.

Vamos analisar o Plano Ferroviário estudado pela Comissão Revisora do Plano Geral de Viação Nacional, de 1947, confrontando-o com as idéias fixadas no Plano de 1934, e opinando sobre cada linha projetada, em face do programa de aproveitamento do São Francisco.

No Plano de 1947 é considerado inicialmente o *Tronco Principal Norte* (TPN) — do Rio de Janeiro a São Luís do Maranhão. Este tronco passa pelas seguintes cidades principais: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Corinto, Montes Claros, Pedra Azul, Brumado, Paraguaçu, Alagoinhas, Aracaju, Maceió, Recife, etc., indo ter a São Luís. Este tronco percorre grande parte da bacia do alto São Francisco e atravessa o baixo São Francisco entre Propriá e Colégio. Com a ligação dos trechos de Monte Azul a Brumado e Palmeira dos Índios a Colégio este tronco fica terminado. Apenas, ainda, se estuda a travessia do Rio São Francisco entre Colégio e Propriá, com a construção de uma extensa ponte. No Plano de 1934 este tronco corresponde a partes do TM1 — TM2 e TM3. Nenhuma sugestão ocorre a seu respeito.

O *Tronco Principal Central*, do Plano de 1947 é definido da seguinte forma: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Corinto, Pirapora, Formosa, Peixe

(extremo navegável superior do Rio Tocantins). Este tronco além de percorrer grande parte da bacia do rio São Francisco articula-se em Pirapora com o trecho médio navegável desse rio. Sua importância nacional é conhecida, cabendo-nos discutir sua influência na bacia são-franciscana. Esta influência é decisiva para o tráfego fluvial, que se transfere, em Pirapora, para a ferrovia. Sua importância deverá crescer de forma substancial, nos próximos anos, em consequência das obras da recuperação do vale. O prolongamento de Pirapora a Formosa, que vem sendo realizado pelo DNEF permitirá, desde logo, o desenvolvimento de grandes áreas do vale do Paracatu, e, quando concluído, drenará a produção de uma área muito promissora de Goiás, que é o vale do Paranã, afluente do Tocantins. O traçado já aprovado cruza o Paracatu no Pôrto do Cavalo, subindo-o por sua margem esquerda até a confluência com o rio Prêto e subindo este e o ribeirão Roncador até a região dos chapados de Formosa. Com esse traçado percorrerá as terras do Paracatu e do Prêto que vêm sendo estudadas para um dos mais importantes trabalhos de colonização, a cargo da CVSF. A distância provável de Pirapora a Formosa será de 453 km, estando atzcados 114 km de Pirapora a Pôrto do Cavalo. A *Comissão recomenda com ênfase a conclusão da linha de Pirapora a Formosa e seu prolongamento futuro*. Neste ponto devemos lembrar que a construção dessa ferrovia tornará de valor insignificante a pequena e precária navegação, hoje existente no rio Paracatu. A menos que condições econômicas imprevisíveis ocorram na região, nenhum trabalho de melhoramento do rio Paracatu, para fins de navegação, será aconselhável.

Os troncos “*Principal Oeste*”, “*Principal Sul*” e “*Principal Transcontinental*”, do Plano de 1947, não interessam diretamente à bacia do São Francisco.

Entre os troncos principais do Plano de 1934 que não foram considerados no Plano de 1947, dois deles percorrem trechos da bacia do São Francisco. Se bem que não devamos emitir opinião, aqui, sobre a consideração ou não, desses troncos, no Plano a ser aprovado pelo Parlamento, vamos discutir a importância de alguns trechos desses troncos para a recuperação do vale. Os troncos TP3 — TH2 e TP2 do Plano de 1934 incluíam a ligação de *Paulista a Teresina*. Esta ligação se nos afigura de grande importância. Com a melho-

ria da navegação no trecho médio do São Francisco, as cidades gêmeas de Joazeiro e Petrolina tendem a se transformar em grande entreposto comercial do sertão são-franciscano. No esquema geral de desenvolvimento do vale prevêem tôdas as formas possíveis de fomento, para que essas cidades se constituam em verdadeiro centro metropolitano. A possibilidade da economia do Piauí, do Maranhão e mesmo do Ceará, entrarem em contato com a economia do médio São Francisco, através de Petrolina-Joazeiro, é um objetivo a ser perseguido com o maior interesse, especialmente se ponderarmos as perspectivas de localização de campos petrolíferos e jazidas carboníferas no geosinclinal do Parnaíba. *Somos, por isto, de opinião que não se paralise os esforços de ligar Paulista a Teresina, cuja distância provável será de 550 km.*

O Tronco TP4, do Plano de 1934, não foi considerado no Plano de 1947, que se restringe às obras que deveriam ser concluídas num prazo de 25 anos. *Somos de opinião que foi certa esta providência, porquanto não se pode prever tráfego substancial entre Bom Jesus dos Meiras, Carinhana e Formosa em prazo razoável.*

Quer no Plano de 1934, quer no de 1947, foi prevista a ligação de Petrolina ao ponto terminal da Great-Western, passando por Salgueiro. No Plano de 1934 era constituída por trechos de TP3 e L2; no de 1947 por parte do T1. Este tronco tem grande interesse para o desenvolvimento do Vale do São Francisco porque ligará o terminal da navegação de Petrolina ao pôrto organizado de Recife.

No Plano de 1947 foi indicada a ligação L7, partindo de Terra Nova, no T1, observando a Estrada de Ferro de Piranhas a Petrolândia e se estendendo até Colégio. Como o tronco anterior esta linha ligará a navegação do trecho médio do São Francisco, a um pôrto acessível à cabotagem, se fôr estendida de Colégio-Propriá a Penedo. *Queremos destacar, com ênfase, a importância da ligação de Petrolina ao baixo São Francisco lembrando que ela possibilitará o transporte de matérias-primas do trecho médio navegável para a região do baixo São Francisco, onde, em função da energia de Paulo Afonso e de outras condições favoráveis, será provável a formação de um grande parque industrial.*

Concluídos os trechos de Itáiba — Mundo Novo e Palmeiras dos Índios a Colégio, as ferrovias de interesse para o vale constantes do Plano Nacional de Viação deverão ser :

1 — Pirapora a Formosa	453 km
2 — Paulista a Teresina	550 km
3 — Petrolina — Afogados do Ingazeiro	590 km
4 — Colégio a Marechal Floriano	200 km
5 — Petrolândia a Terra Nova	250 km
6 — Colégio a Penedo	48 km

Deve a Comissão do Vale do São Francisco atuar junto aos poderes competentes no sentido de que a construção dessas linhas seja ativada de forma substancial.

Deve igualmente se interessar pela conclusão das linhas em construção entre Catiara e Patos de Minas, destinada a se prolongar até Paracatu e entre Itabira e Belo Horizonte.

PLANO DE TRANSPORTES AÉREOS

“Penso que as linhas aéreas serão para o Brasil o que são as estradas de ferro e de rodagem para a América e para a Europa. Os núcleos de população do interior se localizarão de acôrdo com as necessidades econômicas e serão ligados a outras regiões por vias aéreas.”

(Prof. Richard H. Smith — “Brasil futura potência aérea”)

Reconhecendo a importância crescente dos transportes aéreos no intercâmbio de pessoas e bens, que no Brasil se avulta em face da enormidade do território, não podia a Comissão do Vale do São Francisco deixar de considerá-los no Plano de desenvolvimento da bacia são-franciscana.

Há muito a rota do São Francisco, ligando o Norte ao Centro do país, vem sendo operada por empresas privadas e pelo Correio Aéreo Militar. Devíamos, por conseguinte, examinar as necessidades de expansão dos serviços existentes e a conveniência de criação de novos, bem como programar um esforço de melhoria das condições de infra-estrutura de vôo.

A análise deste problema foi cometido ao Engenheiro Galdino Mendes senhor de longa experiência no Ministério da Aeronáutica, que apresentou contribuição valiosa.

O programa de estudo que fixamos envolvia duas ordens de investigações: a primeira, relativa as condições de pouso dos campos da rota, deveria ser estudada em face do progresso provável dos tipos de aviões a serem adotados no futuro e deveria concluir pela seleção dos aeroportos básicos e seus projetos de melhoramentos; a segunda relativa as condições de operação das linhas em tráfego deveria apresentar elementos que permitissem a Comissão julgar da necessidade de estabelecer métodos de incentivo ou compensação as empresas privadas para que elas adaptassem os seus programas de operação a necessidade de servir maior número de cidades do Vale.

Esta questão, examinada com atenção, mostrou que, no momento, não há necessidade de nenhum processo novo de subvenção as empresas que operam no vale. Em vez disso demonstrou que existem possibilidades grandes de expansão do tráfego aéreo, garantindo a estabilidade econômica das linhas em tráfego e possibilitando a criação espontânea de outras.

Quanto ao programa de melhoramento dos campos de pouso fixou-se o critério de dar-lhes condições técnicas adequadas para os tipos de aviões usuais da rota que têm como unidade padrão o Douglas DC-3.

Concluiu-se pela fixação de um programa de prioridade de melhoramentos, caracterizado por

duas fases: na primeira far-se-á a extensão das pistas até limites adequados; executar-se-á a sua estabilização e pavimentação; na segunda executar-se-ão trabalhos complementares de construção de estações de passageiros, balizamento noturno, tórre de contróle, estação de rádio etc.

Os campos de pouso a serem melhorados, num programa de trabalho concentrado em alguns dêles de cada vez, são os seguintes, para os quais se prevêem despesas de 57 milhões de cruzeiros: 1) Pirapora, 2) São Francisco, 3) Januária, 4) Manga, 5) Carinhanha, 6) Santa Maria da Vitória, 7) Lapa, 8) Paratinga, 9) Barra, 10) Xique-Xique, 11) Remanso, 12) Paulo Afonso, 13) Petrolina, 14) Penedo.

Como aeroportos auxiliares devem ser melhorados os de, 1) Paracatu, 2) Cajitité, 3) Pão de Açúcar. Devem ser construídos campos de pouso auxiliares em: 1) Buritis, 2) João Pinheiro, 3) Urucúia, 4) S. Romão, 5) Serra das Araras, 6) Brasília, 7) Sítio de Abadia, 8) Correntina, 9) Santana, 10) Iricê, 11) Mundo Novo e 12) Propriá. Para a execução dos serviços dos campos auxiliares são previstas despesas de 21 milhões de cruzeiros.

PLANO DE COMUNICAÇÕES NO VALE

“... não vivi a vida do destruidor senão a do homem que construiu pelo interior, levando, com proveito, às populações longínquas o fio telegráfico; ouvi suas alegrias por êsses grandes benefícios...”

(Aéner Augusto de Miranda — “O Rio São Francisco”)

O propósito de integração ao âmbito nacional das populações dispersas na bacia do São Francisco sugeriu, desde o início da aplicação dos recursos provenientes do artigo 29 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, a construção de um sistema de linhas telegráficas que pusesse em contato os principais núcleos humanos do vale com a rede telegráfica já existente no país.

Fornecendo-se recursos da verba do São Francisco ao Departamento Nacional de Correios e Telégrafos foi possível atacar um programa inicial de linhas de grande interesse.

Em 1949 já estavam concluídas as seguintes ligações:

- a) Pirapora-Ibiaí;
- b) Sítio do Mato-Pindaí;
- c) Rede Geral Central-Uibaí;

- d) Ibipecta-Barra do Mendes;
- e) Curaçá-Barro Vermelho-Patamutê;
- f) Floresta-Carqueja-Betânia;
- g) Pôrto da Fôlha-Ilha do Ouro;
- h) Junqueiro-Penedo-São Miguel dos Campos.

Durante o ano de 1950 foram atacados os serviços das seguintes linhas que estão em vias de conclusão:

- a) Barreiras-São Desidério;
- b) Patamutê-Uauá;
- c) Pilão Arcado-Campo Grande;
- d) Pilão Arcado-Saldanha Marinho;
- e) São Francisco-Januária;
- f) Floresta-Itocuruba-Rodelas.

Além dessas, foram incorporadas ao plano telegráfico e estão sendo em parte construídas as seguintes:

- a) Ibiaí-Coração de Jesus;
- b) Carinhanha-Malhada;
- c) Palmas de Monte Alto-Mandiroba-Camatei-Espinosa;
- d) Correntina-São Sebastião;
- e) Santa Maria-Formoso-Coribe;
- f) Santana-Panemar-Alagoinhas;
- g) Paratinga-Macaubas;
- h) Nupeba-Jupaguá;
- i) Remanso-Catita;
- j) Gentil do Ouro-Uibaí-Central;
- k) Jacobina-Gavião-Riacho do Jacuí;
- l) Sendo Sé — Tabuleiro Alto;
- m) Riacho Sêco-Curaçá-Barro Vermelho-Patamutê-Uauá;
- n) Glória-Barra de Paulo Afonso;
- o) Abaré-Ibó.

Êste conjunto de linhas telegráficas, que deverá ser ampliado no decorrer da execução do Plano do São Francisco, será suplementado por uma rede de estações radiotelegráficas que se destinarão principalmente ao contróle dos serviços do trecho navegável.

Foram feitas investigações preliminares e sugeridos estudos detalhados de um serviço de comunicações radiotelegráficas entre as agências mais importantes das empresas de navegação e com os barcos em tráfego. Êsse serviço que é indispensável para uma maior eficiência da navegação fluvial deverá ser organizado de forma a também servir a população do Vale.

Quanto aos serviços de correios foi julgado inconveniente qualquer interferência da Comissão, devendo os mesmos continuar sob responsabilidade exclusiva do Departamento Nacional de Correios e Telégrafos.