

DOCUMENTÁRIO

O desenvolvimento comercial entre os Países Sul-Americanos

Reportagem de MILTON DE CAMPOS VIANA

COMO NASCEU A COMISSÃO MISTA BRASIL-BOLÍVIA

O BRASIL comprou à Bolívia o Território Federal do Acre, por um milhão de libras esterlinas ouro. Com esta compra, que foi objeto de algumas cláusulas do Tratado de Petrópolis, em 1903, o nosso País se comprometeu a construir um trecho rodoviário ou ferroviário, de 650 quilômetros de comprimento. Em 1938, resultado ainda do Tratado de Petrópolis, foi, em definitivo, organizada a Comissão Mista de Estrada de

Ferro Brasil-Bolívia, dirigida por representantes de ambos os governos contratantes, comissão esta que iniciou imediatamente os trabalhos de construção da referida ferrovia dando cumprimento à parte do acôrdo firmado pelos dois países. Partindo da cidade de Corumbá, a estrada percorre o território brasileiro num trecho de sete quilômetros apenas. Liga Ladário ao rio Paraguai — por onde são feitos os transportes de materiais destinados à Estrada e procedentes do exterior, via países da Bacia do Prata e procedentes do Brasil, via Estrada de Ferro Noroeste. A Estrada de



Grupos de diretores brasileiros e bolivianos da E.F.B.B., da esquerda para a direita, os Srs. Luiz Saavedra Suarez, Ernesto Frederico de Oliveira (Presidente brasileiro da empresa), Julio F. Gumucio (Presidente boliviano da empresa), Justino Daja Ondarza, Carlos Pestana (engenheiro brasileiro), Lineu Vieira e o autor desta reportagem.



A Brasil-Bolívia estendeu seus trilhos até às margens do Rio Paraguai por onde se fazem os carregamentos dos materiais necessários procedentes do interior por via fluvial. O clichê fixa um aspecto do Pôrto de Ladário com uma chata em trabalhos de des carregamento de mercadorias.

Ferro Mista Brasil-Bolívia já levou seus trilhos para além de *Piococa*, no quilômetro 425. O serviço de terraplenagem vai, porém, muito adiantado, ultrapassando de muito aquela localidade. O berço para receber trilhos está pronto até *Quimome*, no quilômetro 432. Os trabalhos estão sendo atacados ativamente, também, do ponto final da linha *Santa Cruz de La Sierra*, no quilômetro 650 em direção a *Corumbá*. Dêsse lado, o leito construído abrange *Pôrto Pailas*, no quilômetro 609 além de *Cotoca*, quilômetro 640, faltando apenas 10 quilômetros para terminar a sua construção até *Pôrto Pailas* — Margem do Rio Grande — onde será construída uma ponte de mil metros de extensão com trinta metros de vão.

A MARCHA DOS TRABALHOS E OS OBSTÁCULOS NATURAIS

Depois de pronto o leito para receber os dormentes e trilhos, o avanço se faz numa média de 1.300 metros diários. A Estrada está, ao mesmo tempo que a turma de construção trabalha arduamente e a turma de conservação procura consolidar o trecho construído, com um empedramento de primeira categoria, oferecendo maior segurança aos trens. Esse empedramento é feito com pedras bitoladas e traz, conseqüentemente, adrenergem, e firmeza à grande construção. Em

Yacuses está situada uma possante fonte dessa matéria-prima, considerada como uma das melhores existentes para tal fim. *Yacuses* já forneceu o suficiente para o empedramento de 100 quilômetros. Considera-se que a pedra dessa localidade tem reservas suficientes para a conclusão de todo o trecho que ora se constrói. Uma variante de poucos metros conduz os vagões à pedra onde uma turma de trabalhadores e o britador funcionam incessantemente. Faltando apenas 198 quilômetros para a conclusão e a construção de uma ponte de mil metros sôbre o Rio Grande, os trabalhos continuam vagorosamente, pelo simples fato de ser o terreno, nesse trecho, bastante arenoso e incapaz de suportar o peso dos grandes caminhões carregados de materiais e as gôndolas que deviam chegar até a ponta da linha para descarregar dormentes, trilhos e outros materiais necessários à continuação dos trabalhos. As chuvas nessa zona são bastante fortes e caem sem parar durante muitos dias, alagando a região e tornando o único caminho de acesso à turma de construção do leito da estrada, no trecho situado em locais distantes da terminal completamente inacessível, sendo preciso, às vêzes, fazer, por meio de um avião teco-teco, o suprimento de mercadorias e medicamentos, porque essas turmas ficam completamente isoladas e sujeitas a tôdas as privações imagináveis. Dessa forma, torna-se impossível o transporte de material suficiente para

o início da ponte sobre o Rio Grande e só quando os trilhos se aproximarem mais, facilitando os meios, poderá ser iniciado tal empreendimento.

Além dessas dificuldades naturais temos que acrescentar, ainda, que o Rio Grande, de leito também arenoso e sem profundidade suficiente para dar vazão às enchentes, fica, durante as estações das águas, com um aspecto de verdadeiro oceano, devido ao alagamento provocado pelas enxurradas oriundas do norte ou resultantes das chuvas e só a evaporação lenta faz o terreno secar.

O HOMEM CONTRA A NATUREZA

Embora os trabalhadores sejam abastecidos por meios modernos quando ficam isolados por mais de 30 dias, a direção da Estrada tomou providências, dotando as turmas de um serviço médico de emergência e de um depósito de mantimentos. Contudo, dada a situação inóspita da região, a luta intensa continua contra as nuvens de mosquitos "pólvora" que obrigam o trabalhador a manter fogueiras acesas durante o tempo em que trabalha, isto porque, não só os "pólvoras" como os transmissores da maleita são prejudiciais à saúde. A região é infestada de reptis venenosos e todo cuidado para não ser picado por cascavel é pouco. A avitaminose, pneumonia, maleita e uma infinidade de outras doenças, (embora os trabalhadores sejam mais ou menos bem alimentados) são as responsáveis por um índice grande de mortalidade. O emprêgo de medicamentos dos mais modernos ali é feito em grande

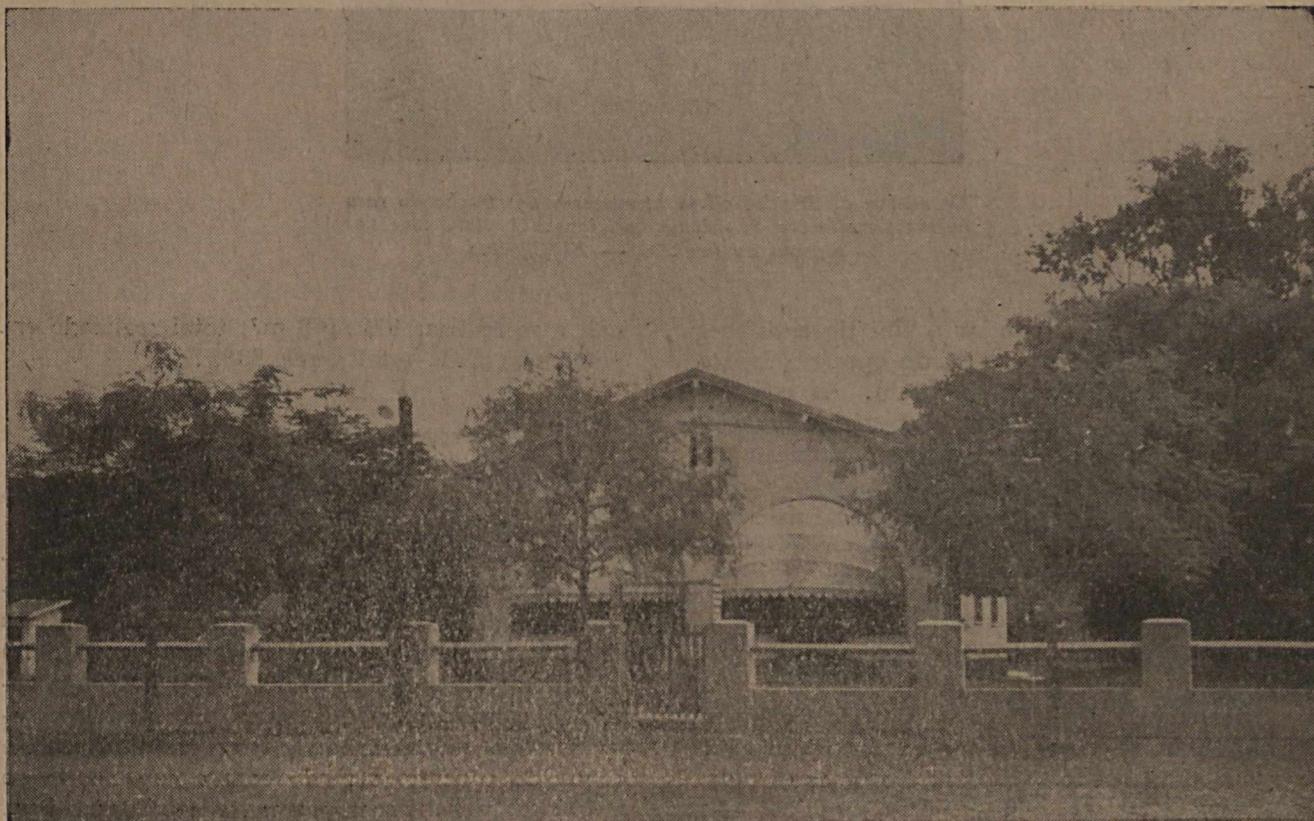
escala, não se limitando sua distribuição exclusivamente aos trabalhadores, mas também aos membros de suas famílias e à população em geral.

Pelos motivos expostos, é difícil o recrutamento de operários especializados e até mesmo de trabalhadores comuns, precisando os dirigentes da ferrovia contratá-los no interior de Minas Gerais ou São Paulo.

A região de El Porton é habitada pelos índios Yanaiguas que, em eras passadas, eram bravios e massacravam as populações e colonos residentes naquela região. Atualmente, estão mais civilizados e já mantêm relações pacíficas com as populações. É comum encontrar o viajante grandes grupos de índios que andam, em bandos, à procura de alimentação nas vilas e cidadezinhas daquelas paragens. Acontece, entretanto, que quando algum forasteiro ou mesmo certos colonos se encontram sós e sem meios de defesa, os índios Yanaiguas se aproveitam, embora com certo receio, e os massacram. Este fato tem se repetido com certa raridade atualmente, mas ainda ocorre.

CASAS, RESTAURANTES, HOSPITAIS, ARMAZÉNS E OUTROS MELHORAMENTOS

A divisão de Assistência Social aos trabalhadores, operários e funcionários e respectivas famílias é algo de importante para o fortalecimento da amizade brasileiro-boliviana. As pequenas vilas e cidadezinhas despovoadas estão, hoje, modificadas e melhoradas graças às facilidades proporcionadas pela estrada e os seus recursos. Além das



Uma das muitas casas construídas para funcionários da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia em Roboré. Km 250

confortáveis casas construídas, de diversos tipos (de tijolos e cobertas de telhas, forradas e envidraçadas) a administração instalou, ao longo da linha, 3 hospitais modernos com bom aparelhamento, 3 restaurantes coletivos, estilo S.A.P.S. e que fornecem por preço irrisório, alimentação com toda caloria suficiente para o sustento do cidadão, o que, diga-se de passagem, é o melhor meio de impedir a avitaminose e outras doenças oriundas da dieta deficiente. O número de casas construí-

das se eleva a mais de 300, dispondo as residências de todo conforto imaginável, sendo consideradas melhores ou de igual feitio às das nossas mais importantes estradas de ferro ou às de estradas de ferro dos países vizinhos.

Estão, assim, divididos os 300 edifícios construídos, não se falando dos que estão em construção: de tijolos, 113, de madeira; 142; de brasilit, 10; de madeira roliça, 35. Todos foram préviam-



Os trilhos da Brasil-Bolívia atravessam um trecho de rara beleza panorâmica do oriente boliviano. O clichê fixa um aspecto do km 290 — El Chochis

mente submetidos a estudos a fim de satisfazer ao número e situação familiar do operário, trabalhador ou funcionário categorizado. As construções obedecem a um plano urbanístico previamente traçado. No número acima mencionado estão incluídos os armazéns, escolas, restaurantes e hospitais que atendem tanto ao pessoal da ferrovia como aos membros de suas famílias e outros elementos da população.

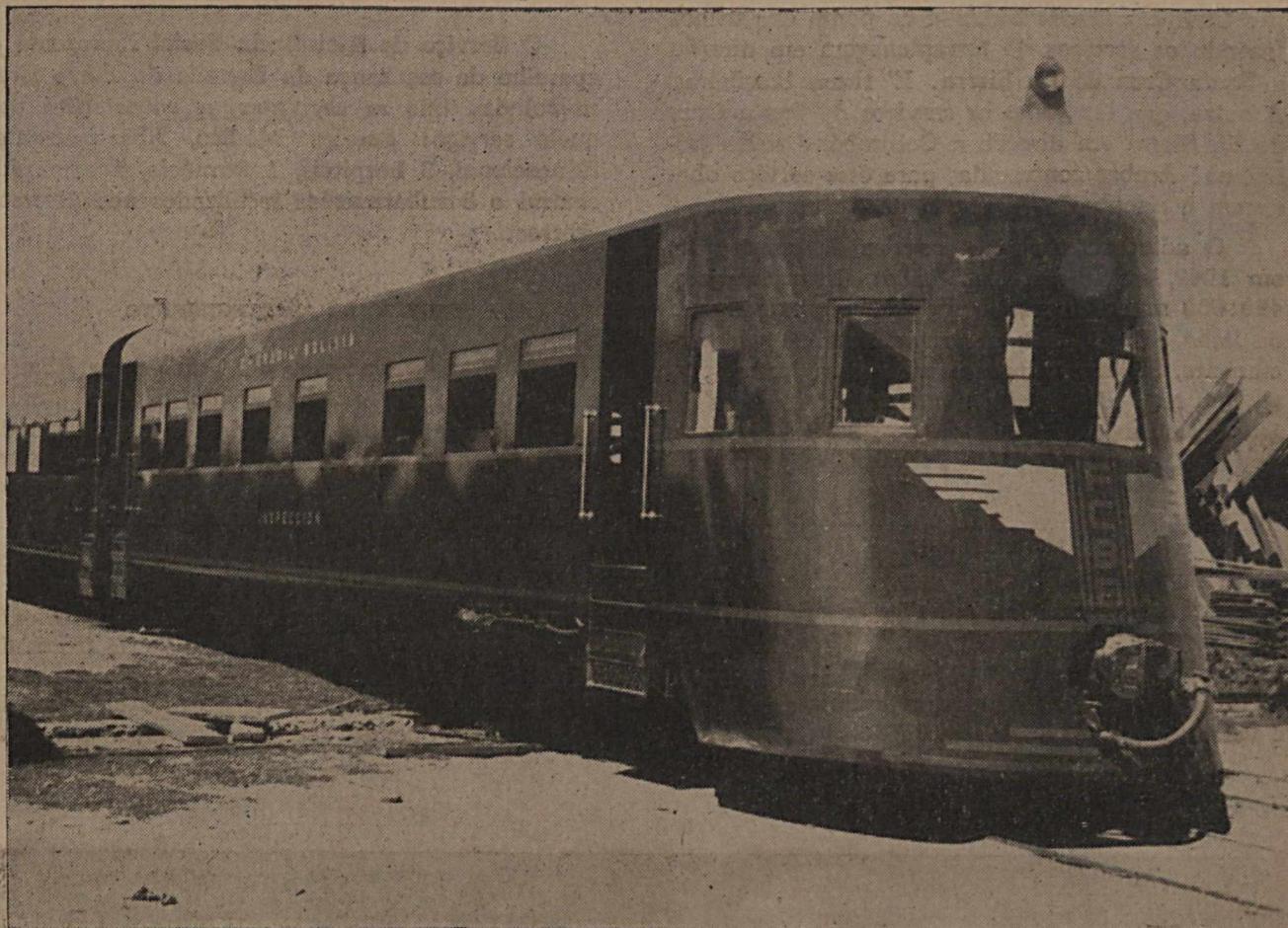
A SITUAÇÃO ATUAL DA ESTRADA

Pelos dados estatísticos, a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia se encontra na seguinte situação: Extensão do traçado, 650 km; Leito construído, 452 km; Em tráfego, 420 km; Por construir, 198 km; Movimento de Terra — total calculado pelo projeto, 4.929.340 m³; Total realizado, 4.056.972

m³; a se realizar 872.368 m³; total realizado em percentagem do total geral, 83%.

PROSSEGUIMENTO EM 1949

A respeito do plano de trabalho que deveria ser executado em 1949, temos os seguintes dados: 47 pontes e pontilhões com o vão total de 577 metros, medindo 3 deles menos de 5 metros e 24 outros de 5 a 10 metros de vão total; 15 pontes de 10 a 20 metros de vão total e 5 de 20 a 50 metros. Trezentos e dezessete (317) bueiros diversos, compreendendo simples ou múltiplos, capeados, de alvenaria ou de concreto; 6 caixas d'água de concreto armado com a capacidade de 50.000 litros; 7 poços profundos, perfurados com a profundidade média de 100 metros, apresentando a vasão total de 84.500 litros horários.



Vagão construído pelas oficinas especializadas da Brasil-Bolívia.

A UTILIDADE DAS OFICINAS

A Estrada de Ferro Brasil-Bolívia possui 3 oficinas mecânicas bem aparelhadas para consertos e reparos tanto das locomotivas como veículos de outra espécie, distribuídas nos pontos-chave, ao longo da linha, e duas bem aparelhadas e modernas serrarias. Já construíram essas oficinas alguns dos vagões da Estrada, tipo aerodinâmico e cujas linhas obedecem ao mais moderno traçado. Atendem êsses vagões, além disso, a tôdas as necessidades dos serviços. As serrarias fornecem todo o material de madeira necessário para a construção das casas e edifícios dos operários e funcionários. Convém acrescentar que, havendo tempo e material próprio, os serviços de melhoria das cidades e os de interesses de particulares serão realizados nessas serrarias pelo pessoal especializado, em virtude da falta de outros meios na região. As serrarias prestam, portanto, inestimáveis serviços, fazendo desde as janelas para as casas até o reparo de vagões, gôndolas, carrocerias de caminhões, carroças, etc.

Possui, ainda, a E.F.B.B. 52 veículos: caminhões e camionetas, 43; "Jeeps" e carros de passeio, 9, tendo sido adquiridos, em 1949, 4 caminhões Ford de 5/6 toneladas e 2 "Jeeps".

O Serviço de Telecomunicação, útil e moderno, está assim distribuído: 298 km de linha tele-

fônica dupla; 100 km simples; 9 estações de rádio, receptoras e transmissoras, manipuladas pelos radiotelegrafistas e pessoal técnico.

A LOCOMOÇÃO

Com escritório central em Corumbá, a Locomoção é dirigida por um engenheiro e tem uma organização completa, estando situadas em Roboré, (km 250) e São José de Chiquitos (km 385) as suas subdivisões sob as ordens do engenheiro residente de cada cidade, que segue a orientação central de Corumbá. Nessas duas cidades encontram-se os maiores núcleos residenciais da extensão ferroviária. Essa importante seção está modernamente aparelhada, possuindo 16 locomotivas, que representam 6.000 toneladas efetivas de tração, 26 autos de linha e 254 carros e vagões diversos adquiridos em 1949, três carros de aço, de passageiros, sendo um de primeira classe e dois de segunda classe, 13 autos de linha e 25 troles. A Locomoção emprega 454 operários, entre brasileiros e bolivianos, tendo a despesa no corrente ano alcançado a cifra de Cr\$ 4.209.000,00.

REALIZAÇÕES EM ANDAMENTO

Existem duas firmas particulares responsáveis pela preparação do berço e um determinado

número de empreiteiros e fornecedores de madeira. Uma das firmas trabalha na ponta dos trilhos fazendo os serviços de terraplenagem em direção a Santa Cruz de La Sierra. É firma brasileira. A outra, que faz todos os serviços de Santa Cruz de La Sierra em direção a Corumbá, é firma boliviana. Ambas contratadas para esse serviço obedecem à orientação da chefia de Corumbá.

O adiantamento dos serviços de construção, em 1949, está assim distribuído: Desmatamento, 480.000 m²; Terraplenagem para o avançamento da linha, 48.000 m³; prolongamento da via permanente, 35 km; terra escavada para lastro, ... 72.000 m³; edifícios em construção, 23; obras de arte correntes, 26; caixas d'água de 50.000 litros, 1.

ALMOXARIFADO

Até a presente data, essa seção efetuou compras num valor superior a Cr\$ 10.000.000,00, entre as quais combustível, material para construção, material de expediente, maquinaria, motores e veículos, etc.

PARTE SOCIAL

O Serviço de Assistência Social representa o aparelho de segurança da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia. São as seguintes as subestações daquele serviço: Serviço Médico, Abastecimento, Educacional, 3 hospitais, 1 farmácia, 1 armazém central e 8 subarmazéns localizados nos diversos centros.

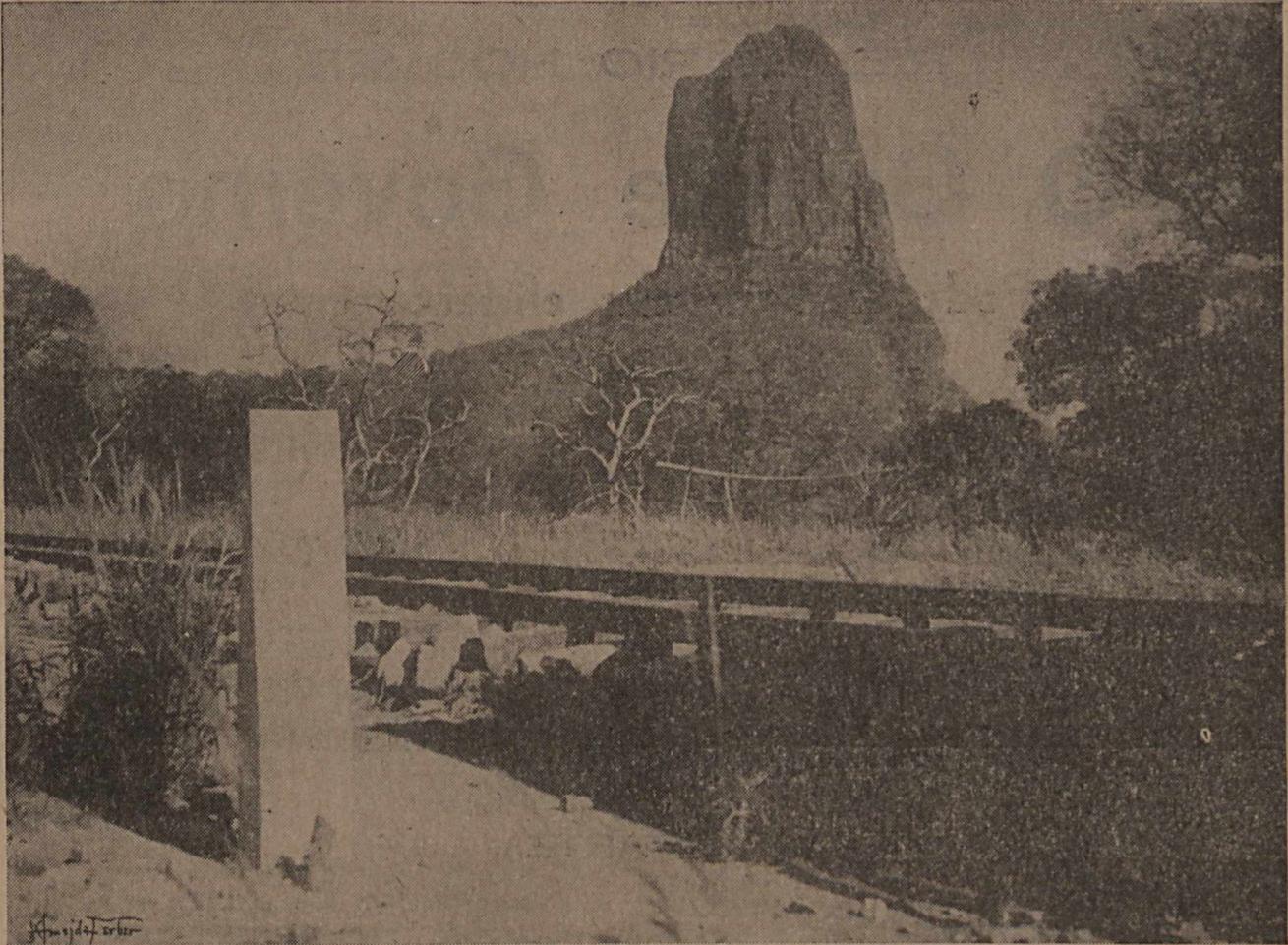
SERVIÇO DE ABASTECIMENTO

As grandes compras do Serviço de Abastecimento são feitas em São Paulo, Rio de Janeiro e nos demais centros comerciais e industriais do Brasil. Todo o Oriente boliviano consome mercadorias brasileiras, em grande escala, compradas a Corumbá quase todas as sextas-feiras.

O abastecimento possui granjas com criações completas de perus, galinhas de raça, porcos, etc., que são utilizados na alimentação dos funcionários e operários, bem como plantação de frutas de todas as qualidades e criação de gado zebu — em fase experimental. O funcionário ou operário da Estrada, quando recebe casa para sua resi-



As casas construídas ao longo da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia oferecem todo o conforto aos seus funcionários e são iguais ou melhores do que as das ferrovias mais importantes do nosso país ou dos países vizinhos. O clichê mostra a casa do engenheiro residente de El-Porton, no km. 297.



A pedra denominada La Torre, visível de muito longe, serve de ponto de orientação aos índios da região. Agora os trilhos da Brasil-Bolívia atravessam o seu lado.

dência, já conta com algumas árvores frutíferas plantadas, e cria, geralmente, algumas aves para a produção de ovos e carne para uso próprio. Como uma autarquia, o Abastecimento tem uma organização interna que se ocupa de produzir e obter os rendimentos, na base de uma pequena contribuição, a fim de pagar a seus próprios empregados.

PARTE ADMINISTRATIVA

A organização administrativa da Estrada é completa, constando de diversos setores entre os quais os principais são: o Departamento Técnico, o Departamento Administrativo, o Almojarifado e o Departamento de Assistência Social.

O Departamento Técnico compreende a Seção Técnica e a Assistência Técnica, a primeira tratando de estudos, projetos e orçamentos, e a segunda, de que fazem parte os assessôres técni-

cos, cuidando da parte referente a controle e obras, verificação, relatório, proposta orçamentária, estudos e pareceres diversos. O Departamento Administrativo é composto pelas seguintes seções: Secretaria, Contabilidade, Caixa e Pagadoria e Serviço de Pessoal. O Almojarifado conta com: Serviço de Abastecimento, Seções de Construções, Residência da Conservação da Linha, Locomoção, Tração e Oficinas, Tráfego e Movimento, e Serviço de Transporte Rodoviário. O Departamento de Assistência Social compreende o Departamento Médico, gratuito aos funcionários e empregados, Serviço Farmacêutico, Hospitalar, Restaurantes, Diversões (com exibição de filmes nos locais de trabalho e nas cidades ao longo da linha) e uma Seção Esportiva que possui campos para a prática de futebol, tênis e basquetebol. O Departamento de Assistência Social cumprindo sua finalidade atende, sem distinção, a operários, funcionários e suas respectivas famílias, sendo pago, apenas, o serviço dentário.