

Recuperação econômica da Amazônia

Discurso pronunciado, na Câmara Federal, pelo Deputado VASCONCELOS COSTA, do Partido Social Democrático de Minas Gerais.

A CONVITE dos ilustres parlamentares que compõem a Comissão do Plano de Valorização da Amazônia, tivemos a oportunidade de conhecer a imensa região setentrional do Brasil, até hoje relegada ao esquecimento dos governos e decantada através de abundante literatura, em prosa e verso.

Uns a chamaram de Paraíso, enquanto outros preferiram denominá-la de Inferno Verde. Não se sabe, em verdade, o que vem a ser positivamente, pois a denominação depende das circunstâncias em que nos colocarmos na planície, para bem defini-la com exatidão e acêrto.

Se analisarmos a sua extensão geográfica, com a majestade dos seus rios, a beleza dos igarapés, dos paranás mirins; o encanto soberbo da floresta; o colorido das flores, que se apresentam em todos os matizes e na multifôrme combinação das côres do espectro; o odor que recende da mata; o canto mavioso e fascinante do uirapuru; as suas lendas, os seus mistérios; o impressionante espetáculo das noites de plenilúnio, quando o céu, na expressão de Viriato, parece querer tombar ao pêso de tanta estrêla; então teremos de chamá-la mesmo de Paraíso Verde. Sobrevoa-se a planície, em avião de grande velocidade, durante horas a fio, e só se observa o colorido vivo da clorofila, no cimo da mata, que vista de conjunto e do alto, tem a característica do mar. O manto glauco da planície se estende, numa impressão do indefinido, em todos os quadrantes, em tôdas as direções. Apenas, aqui e ali, um rio serpenteia, na confusão paranóica da mataria verde, constituindo o formidável aglutinado de árvores, de arbustos, de cipós, no mais prodigioso espetáculo do reino dos vegetais.

E' aí que se pode aquilatar o quanto é grandiosa a Amazônia. Não há ninguém que, ao longe, à simples análise visual das cartas geográficas, possa definir em sua realidade palpitante. O colosso assoberba e extasia. Sente-se, ao contemplá-la, à altura de nove mil pés, um misto de orgulho de brasilidade, ao lado de um pavor sinistro, como o imaginou o aviador De Pinedo, de se ter porventura de enfrentar, em um contato forçado, aquêlo mundo incognoscível e misterioso.

Ao lado, entretanto, do aspecto fascinante da beleza natural, a par de suas inesgotáveis possibilidades econômicas, que dormem na mais profunda letargia, há o contrário, existe o prisma dantesco, em que se debatem a natureza e o homem. Êste, como Hércules moderno, à semelhança de Rhodes, lutando pela preservação da existência, contra todos os obstáculos, a despeito de tôdas as dificuldades. Aquela impassível, gigantesca e indecifrável, na expectativa de que sòmente em milênios poderão conquistá-la. E' aí que se vislumbra o Inferno Verde; a gleba vencendo a temeridade do invasor, o homem tentando dominar a natureza. E' como Gulliver que, saindo de Liliput, se visse de repente no país dos Gigantes, onde tudo é grande à sua frente. E' aí que a criatura de Deus se sente pequena demais para conter o colosso que o enfrenta e o desafia para a luta desigual. Na conquista da mata, muitas vêzes, o homem encontra árvores como o sândalo do Oriente, que perfuma o machado que o golpeia, mas, sem embargo dessa circunstância, ela se vinga depois por tôda a sorte de perfídias e traições. Mas é tenaz, enfrenta a natureza e, quase sempre, a domina.

Escritores e cientistas, vindos do além-mar, percorreram a planície e a descreveram, dentre outros Humboldt, Agassiz, Castelnau, Martius. Bates, Goeldi, Condreaux, Huber, Le Cointe, Stanley Harden e Wallace. Poetas, prosadores e estudiosos patrícios, como Leopoldo Perez, Gastão Cruis, Ferreira e Castro, Alberto Rangel, Raimundo Moraes, João Botelho, Pereira da Silva, Carvalho Leal, Tavares Bastos, Silva Coutinho, Ferreira Neto, José Veríssimo, Coaraci Nunes, Araújo Lima, Joaquim Nabuco e o imortal Euclides da Cunha, deram muitos e preciosos livros à publicidade sôbre as coisas e fatos da Amazônia.

Contemplando-a, em seu conjunto, imagina-se a própria pequenez do Nilo, descrito pelo colorido da adjetivação exuberante de Emil Ludwig, pois, em cada um dos aspectos polimorfos em que se estudam a maior bacia hidrográfica da terra, encontram-se elementos para elaborar volumes.

Formação geológica

Quanto à formação geológica, tem-se logo, à primeira vista, a impressão de contato com um

mundo ainda em formação. Realmente, em terrenos da era quaternária, desde o grande estuário da foz, até quase à altura de Óbidos, muitas vezes o rio se espalha de tal arte que se tem a impressão de que tudo aquilo não passa de uma vasta massa informe e aquosa. De Manaus para diante, principiam constituições telúricas da era terciária, até encontrarem-se, ao Norte, as formações rochosas da Paracaima, nas lindes da Venezuela e, ao Oeste, os contrafortes do maciço andino.

As investigações realizadas e os estudos da paleontologia regional indicam que toda aquela enorme região, em épocas remotas, era constituída por um vasto mar interior, desaparecido através de uma lenta e milenar transformação geológica.

A maior parte das terras amazônicas provém de formações aluviônicas, principalmente na ilha de Marajó, que é o produto do desgastamento de barrancos ribeirinhos, sem a necessária proteção vegetal, e da erosão de terrenos longínquos arrastada pela correnteza dos rios.

Aqui e ali, entretanto, na vastidão da planície, apontam vestígios de ilhas daquele primitivo mar interior, como, por exemplo, certas formações graníticas da região do Baixo Amazonas.

A quase totalidade de suas terras classificam-se na era Cenozóica, enquanto vamos encontrar faixas das eras Paleozóica e Proterozóica, de dez léguas de raio, na região do médio Amazonas, no sentido Leste-Oeste, no intermédio dos meridianos 51 e 60.

O número de rios, de lagos que se localizam pela distensão dos vales, forma um rendilhado, um labirinto que nos chega a dar a impressão de que existe tanta água quanto terra.

Essa grande bacia, que ocupa uma área de enormes proporções, compreendendo o norte de Mato Grosso e Goiás, o leste do Maranhão, os Estados do Amazonas e Pará, os Territórios Federais do Amapá, Rio Branco, Acre e Guaporé, se estende ainda pelas Repúblicas da Bolívia, Peru e Colômbia, abrange as Guianas, constituindo um mundo imenso, de mais de quatro milhões de quilômetros quadrados, e que somente a inteligência e pertinácia do homem podem conquistar através do tempo.

Recuperação econômica

A recuperação econômica da Amazônia afigura-se-nos como um dos problemas transcendentais do mundo contemporâneo. O homem venceu os espaços, sulcou os mares, levou a civilização aos recantos mais remotos da terra. Na era atual, registram-se como fatos sobrenaturais a descoberta da energia atômica, a sua arrancada prodigiosa no setentrião africano, com a finalidade de conter as forças devastadoras de Romel; a construção rápida e precisa da rota da Birmânia para abastecimento das unidades soviéticas que procuravam cobrir a frente oriental da Europa; o domínio das florestas virgens das ilhas da Malásia, e das distâncias do Pacífico, até a invasão do Im-

pério do Sol Nascente. Salienta-se, ainda, o que ele fez, através os recursos notáveis da engenharia moderna, contendo grandes rios no Noroeste dos Estados Unidos e na Rússia, para aproveitamento da energia hidrelétrica, capaz de movimentar indústrias, de iluminar cidades e de mover comboios sobre trilhos de ferro. Tudo é obra do homem e, para ele, nada é, portanto, impossível.

A recuperação econômica do Vale Amazônico, a conquista da Hiléia maravilhosa de Humboldt, o domínio do Inferno Verde, não serão, pois, um mito, mas já constituem um plano em perspectiva, um problema em equação, dentro da realidade brasileira.

Certo é que não teremos os recursos inesgotáveis das grandes nações que marcaram as epopeias destes notáveis acontecimentos, mas, teremos homens de fé, de crença no Brasil, teremos idealizadores de um sistema prático de aproveitamento das riquezas latentes da Amazônia.

Desde o amanho racionalizado da gleba, para a produção da borracha, da castanha, das sementes oleaginosas, da juta, do timbó, da ipeca, do guaraná, dos cereais, até à exportação da madeira em larga escala; a melhoria das condições de navegabilidade dos grandes rios e afluentes; a remodelação e construção de pontes, tudo é possível de se realizar, no menor espaço de tempo, através de uma conjugação de esforços e planificação de serviços. Ou o homem amazônida melhorará agora a situação econômica e social da região, ou somente um fenômeno de grandes proporções, no futuro, poderá marcar-lhe um novo ciclo de desenvolvimento.

A Constituição Federal garantiu os recursos pecuniários através de vinte anos, e, portanto, o dever dos homens amazônidas é agora iniciar a obra, sem olhar óbices, sem imaginar antagonismos, sem vislumbrar empecilhos ou temer dificuldades.

Essa obra poderá imortalizar àqueles que a enfrentarem e a empreenderem, mas, o seu fracasso poderá determinar também a descrença de um povo de vistas voltadas para os que têm sobre os ombros a sua principal responsabilidade.

A grandiosa tarefa de melhoria das condições gerais de vida na Amazônia não pertence apenas aos homens do Norte, porque se reveste de circunstância política eminentemente nacional. É um problema mais do que econômico: é um aspecto dos mais importantes de nossa vida política atual.

O mundo aí está afundado na hecatombe da desorganização social e econômica que, inexoravelmente, sucede às guerras. Populações famintas se deslocam dos países superpovoados e não encontram mesmo abrigo. Há miséria sobre a terra, há desejos de expansão territorial. É como se vislumbrássemos o advento do Apocalipse. O Brasil não pode ficar, por mais tempo, divorciado da Amazônia, abandonando-a à sua própria sorte, aos seus mesmos desígnios.

A última guerra, com o progresso da arma aérea, nos demonstrou a importância vital da região amazônica para a sorte das democracias. O Amapá, o Pará e o Maranhão estão a um pulo das costas africanas. Um avião moderno de bombardeio, em poucas horas, cobre a distância que separa Dakar de Belém, ou Lisboa do Amapá. Se amanhã o perigo vier do Oriente, ainda teremos novo problema de defesa a defrontar, com a possibilidade de se pretender repetir o plano de Hitler, de fazer do Norte do Brasil o trampolim para o ataque à América.

Além disso, a Amazônia está cercada pela proximidade de três potências européias e de quatro repúblicas americanas. A sua posição estratégica assume importante aspecto para a segurança do Brasil e de toda a América.

O Parlamento compreendeu essas situações gerais em que se apresenta a Amazônia e concedeu os recursos em lei, para o amparo do homem e maior aproveitamento da terra, mas, o essencial é dar início à obra, é colonizar a gleba, é abrir os portos a imigrantes selecionados, principalmente para a lavoura e a indústria, capazes de participar, dentro das condições de clima, usos e costumes, da civilização ameríndia que ali se está formando; o necessário é ainda organizar novos núcleos de população nos vales dos grandes rios e ao longo das fronteiras, é socializar os seringais; é fazer encomenda, em larga escala, por conta do crédito presente e, se preciso for, em operações para o futuro, de embarcações capazes de cortar todos os rios, para barateamento dos fretes. O principal é ainda erigir, nos núcleos de população, hospitais modernos, escolas e oficinas para formação de técnicos, é construir aeroportos de pistas asfaltadas para aviões transportes.

Os problemas são variados de tal modo e, às vezes, se apresentam por prismas tão amplos, que se tem a impressão de que somente uma verdadeira campanha, com fé, com patriotismo, uma cruzada de redenção, seria capaz de os solucionar. O necessário é que sejam atacados, num esforço conjugado da União, dos Estados, Territórios e Municípios.

O êxito desse empreendimento histórico terá de depender, em grande parte, daqueles aos quais deverá ser entregue a sua efetivação. O fator homem é, sem dúvida, em todas as latitudes, ainda uma ponderável parcela para o triunfo das empresas. Os problemas terão de ser atacados com energia, com a sincronização perfeita de uma grande máquina a serviço de uma comunidade. O povo terá de colaborar com disciplina, com fé e convicto do êxito. Se nascer a desconfiança, o antagonismo, a política personalista, então virão a descrença, a luta, o ódio, a destruição e, assim, conforme já dissemos, somente um fenômeno futuro, em época que não se poderá fixar, seria capaz de dar novo alento e impulso à Amazônia.

Vias de comunicação

Dada a vastidão da planície, o problema principal da Amazônia, é, sem dúvida, o do transpor-

te. O recurso comum é o rio; o meio, a embarcação.

Vapores, lanchas, canoas, montarias, barcos a vela, de todos os tipos e de tamanhos variados, singram o grande rio, desde Belém até Iquitos, no Peru e cortam os afluentes, em função do transporte.

Há cerca de 30 anos, a Amazônia possuía uma frota de 310 barcos, com 53.000 toneladas, passando, no ano de 1943, a apenas 133 embarcações, com 20.700 toneladas, contando-se os navios que a Rubber Development Corporation entregou ao S.N.A.P.P., Serviços da Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará, que controla quase todo o sistema de transporte fluvial.

A situação atual do transporte é precária em toda a região, agravada ainda com a desorganização dos serviços de vários portos. É este um problema dos mais importantes, a cargo da Comissão Executiva do Plano de Valorização da Amazônia.

Os fretes são, em geral, caríssimos, a ponto de não se permitir o desenvolvimento da iniciativa privada. Em Rio Branco, Capital do Acre, tivemos a oportunidade de ver um trator, adquirido pelo Governo do Território para desenvolvimento da agricultura e outros serviços, pagar de frete, de Belém, até aquela localidade, a elevada importância de sessenta mil cruzeiros.

Não há, deste modo, possibilidade de desenvolvimento da região se não se resolver esta afliitiva situação.

O transporte aéreo poderia ser estudado, pois a sua aplicação, com resultados compensadores, se faz em geral para grandes distâncias. Resta saber, entretanto, se os fretes de retorno compensariam a viagem. O assunto merece, todavia, um estudo minucioso e, se for viável, poderia ser adotado na Amazônia. Pelo menos, resolveria o fator tempo, que é bastante precioso.

Em virtude dessa dificuldade de comunicação, a administração dos Estados e Territórios se faz através de sacrifícios. Municípios, muitas vezes longínquos, não podem receber auxílio direto e imediato do poder público estadual. Alguns há que se comunicam com as capitais por vias quase inacessíveis e através de longo espaço de tempo.

Os problemas administrativos muito diferem dos que se apresentam no Nordeste, Centro e Sul do País. Não há quase estradas de rodagem. O Plano Rodoviário Nacional prevê as ligações Belém-Carolina e Goiânia; Belém-São Luiz-Terezina; Santarém-Cuiabá; Porto Velho-Cuiabá; Porto Velho-Rio Branco-Sena Madureira-Seabra-Cruzeiro do Sul. Esta última estabelecerá a comunicação dos municípios do Acre. Este Território é cortado por vários rios em sentido transversal, o que torna muito difícil a ligação da Capital, Rio Branco, com a cidade de Cruzeiro do Sul. A comunicação atual, a não ser por via aérea, que se faz em três a quatro horas, se processa pelos rios Acre, Purus, até perto de Manaus, Solimões e

Juruá, num percurso de quase um mês. Este é o grande drama da Amazônia.

As estradas complementares previstas pelo Plano Rodoviário Nacional são: Macapá-Amapá-Oiapoque; Macapá-Campeche-Alenquer e Manaus-Boa Vista.

O Governo do Território Federal do Amapá já deu o exemplo, iniciando as construções, sob ótimas condições técnicas, dos trechos a seu cargo.

Quanto às estradas de ferro, existem apenas a que liga Belém a Bragança, no Pará, e um pequeno trecho, na zona encachoeirada, no Tocantins. A oeste, fica a estrada Madeira-Mamoré, ligando Porto Velho a Guajará-Mirim, num percurso de trezentos quilômetros, construída em virtude de acordo internacional com a República da Bolívia.

São, todas elas, estradas mal administradas, mal equipadas e, por isso mesmo, deficitárias.

Belém e Manaus

As duas grandes metrópoles do vale — Belém e Manaus — são duas cidades que se completam. A primeira é o grande porto comercial, de população elevada, de comércio desenvolvido. A segunda, é a jóia da Amazônia — é o contraste de uma civilização primorosa, tão longe do litoral, em pleno coração da mata.

Belém é a reminiscência da era colonial. Prédios vetustos, velhos solares de paredes cobertas por multicores azulejos portugueses, onde habitam famílias tradicionais, revivendo ainda a fidalguia reinol. Suas igrejas, erigidas em mármore puro de Carrara, no mais belo estilo romano, nos evocam um passado de esplendor, quando a borracha marcava o meridiano do seu ciclo de ouro. O museu Goeldi e o Teatro, tudo nos lembra o esforço construtivo de uma geração.

Desde "Val-de-Cans", onde hoje se localiza a grande base aérea, até o pitoresco "Ver-o-Pêso", em que as embarcações se atracam para a grande feira de produtos regionais, tudo constitui surpresa para aqueles que chegam do Sul e de outras bandas do país.

Modernos hotéis, casas comerciais especializadas, indústria em desenvolvimento, grande movimento de veículos, o conjunto desses fatores de progresso dão a Belém o título apropriado de Capital do Norte.

Manaus, embora menor, é também um marco de civilização. A cidade longínqua, que se erigiu às margens do majestoso Rio Negro, pode-se chamar a pérola da Amazônia.

A bela Capital é, em seu conjunto, das cidades mais formosas do Brasil. População alegre e saudável, vida social intensa, essas múltiplas características dão a Manaus o aspecto de uma cidade por excelência agradável, onde o viajante se coloca diante de um mundo novo e surpreendente.

Se não constituísse exágere de expressão, ou arroubo de literatura, dir-se-ia que Manaus é como se fôsse a reminiscência da Shangri-lá, perdida no coração da Ásia, onde os homens encontravam novo alento para a vida. É, em verdade, a evocação de Manôa, capital do Eldorado maravilhoso, em que cada homem leva a muirakitan, amuleto sagrado, que o conduz à felicidade suprema.

Não se compreendam aqui excessos de uma descrição onde predomine o colorido da poesia, porque somos daqueles que acreditam na exuberância econômica da Amazônia. Não se vejam nestas palavras o domínio da fantasia, o lirismo predominando sobre a realidade, pois fazemos parte dos que pensam que, naquela região do extremo norte, se encontram ainda latentes, inesgotáveis reservas para o futuro dos povos. Quem, entretanto, nascido, como nós, no Centro do país, numa região onde a terra é cheia de montanhas e de cumes altaneiros, se veja de repente na planície amazônica, tem certamente diante de si um espetáculo surpreendente, que enleva o espírito e enche de orgulho o coração de patriota. E vem logo de nosso íntimo essa pergunta que fazemos calados, extasiados ante aquela sublime e empolgante contemplação — por que o Brasil se conservou tão grande assim, de regiões tão diferentes, de paisagens tão mutáveis, de província para província, de Norte para Sul e de Leste para Oeste?

Fortalezas lusitanas

Então é que devemos volver a vista retrospectiva para a história, até encontrarmos os bravos portugueses alargando os limites do Tratado de Tordesilhas, expulsando invasores, dominando terras estranhas em todas as direções.

Essa obra notável de colonização, esse patrimônio imenso que nos legaram os heróicos lusitanos, ainda está no presente, para quem a queira ver e analisar. Até hoje lá estão, como marcos de uma verdadeira epopéia de bravura, os fortes construídos ao longo das fronteiras e onde tremulavam outrora as cores da bandeira reinol. Não se pode mesmo acreditar que tenham construído, naquela época, o que seria mesmo difícil de se erigir hoje — os fortes do Amapá, além do Amazonas, e o Príncipe da Beira, nas lindes do Guaporé com a República da Bolívia.

Obra pesada, do clássico estilo feio e forte, que certamente demandou arrôjo e sacrifício, só mesmo uma geração de heróicos aventureiros como os lusitanos a seria capaz de empreender naquelas circunstâncias.

A fortaleza de São José de Macapá é de forma quadrada, com um pequeno fortim em cada um de seus ângulos. E' das mais sólidas construções do tempo do Brasil colônia, mandada erigir em 1762, por determinação do Marquês de Pombal, que convenceu ao Rei Dom José I, de Portugal, da necessidade de se resguardar a entrada do Amazonas.

Imigração de nordestinos

Em se tratando da conquista política da Amazônia, não se deve, por justiça e reconhecimento, olvidar o feito notável do valente cearense que se infiltrou através as linhas divisórias à procura do latex, até uma grande porção do território estrangeiro e não recuou e nem aceitou a nacionalidade do solo onde se encontrava. O seu destemor, o seu patriotismo indômito, num recanto longínquo, onde e quando a própria pátria o havia esquecido, fizeram do nordestino seringueiro o símbolo de um grande povo, que não recua, que não se entrega. Já em terra estranha, somente à noite, quando o Cruzeiro do Sul fulgia no firmamento, é que o cearense sentia em sua alma, retemperada pela dor e pela luta, a evocação da pátria. E dessa invasão não premeditada resultou a conquista do Acre para o Brasil, incorporando-o ao vasto território pátrio.

Em princípios de 1942, a Comissão de Controle dos Acôrdos de Washington informava ao Ministro da Fazenda que, pela portaria de n.º 28, de 30 de novembro daquele ano, a Coordenação da Mobilização Econômica, tendo em vista a necessidade de enviar trabalhadores aos seringais para extração da goma brasileira, como parte de nossa contribuição de guerra, estabeleceu a criação do S.E.M.T.A., ou, melhor, Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia.

Fez-se grande propaganda, pela imprensa, cinema, rádio, centenas de famílias se deslocaram do Nordeste e pouca coisa de útil para este país ou talvez nada, se resolveu. O problema continua sem solução, apesar dos S.E.M.T.A., dos S.A.V.A. e outras instituições criadas em virtude dos acôrdos unilaterais assinados em Washington.

Naquele mesmo ano de 1942, o Serviço a que nos referimos celebrou com a Rubber Reserve Company contrato para colocação, no Pôrto de Belém, de 50.000 trabalhadores, que teriam de ser recrutados em outras regiões. Dêsse número previsto, 13.000 homens foram entregues nos acampamentos da S.A.V.A., na Capital paraense.

As despesas foram enormes com o transporte dessa massa humana. Paralisada a navegação de cabotagem por motivo das ameaças de ataques submarinos, excasso o combustível, difíceis as estradas de acesso à Amazônia, o esforço, o dispêndio talvez não se tenham compensado.

Territórios Federais

Poucos são os brasileiros que conhecem a obra que se realiza nos territórios federais. A criação dessas unidades administrativas constituiu uma grande conquista para o incremento da civilização na orla fronteiriça.

As vastas regiões, quase despovoadas, ao longo da linha divisória do Brasil, no Norte e no Oeste, eram recantos abandonados da pátria, onde a assistência do Governo, o progresso e a civilização mais rudimentares jamais tinham chegado.

A não serem os marcos de fronteira, ou algum acidente geográfico que determinasse as nossas divisas com o estrangeiro, naquelas remotas paragens não se podiam precisar quaisquer vestígios de nossa continuidade territorial, tais e tantos eram as grandes áreas abandonadas que se distendiam sem quaisquer indícios de conquista pelo homem. A impressão era de abandono absoluto, pois tínhamos apenas como defesa naqueles confins da pátria a impenetrabilidade da floresta e a insalubridade do clima.

A criação do território do Acre foi o primeiro passo para a reconquista daquelas regiões. Embora não se possa conseguir um desenvolvimento completo com a simples organização de um território, a ajuda que lhe confere o Governo Federal já concorre bastante para o seu progresso social, econômico e político.

A experiência do Amapá, que outrora figurava em nossas cartas quase apenas como expressão geográfica, cuja administração tem dado grande alento ao seu desenvolvimento em todos os setores da atividade humana, demonstra que, com patriotismo, abnegação para o trabalho e boa vontade, muito se poderá realizar de útil para o estabelecimento da civilização de fronteira.

Essa iniciativa teria de ser considerada imperiosa. Antes mesmo de procurarmos cobrir os grandes claros da região central do Brasil, deveríamos melhor cuidar das fronteiras, aumentando-lhe o número de unidades administrativas, correspondentes às Guianas Holandesa e Inglesa, e nos limites da Venezuela, Colômbia e Peru.

Em primeiro plano compete ao Governo estabelecer o que já chamamos de civilização de fronteira, levando a nossa bandeira, em caráter definitivo e não apenas convencional, a toda a orla divisória. Depois, então, viria a recuperação das enormes reservas econômicas do centro do país, através a penetração dos grandes rios — o Araguaia, o Xingu, o Tapajós.

O Território do Rio Branco, no extremo Norte, nos limites com a Venezuela e a Guiana Britânica, tem a obstar-lhe o desenvolvimento, o grande problema da Amazônia caracterizado na falta de transporte, ou no drama das distâncias. Para o Acre e o Guaporé idênticas são as dificuldades, que encontrarão certamente lenitivo no progresso rápido da aviação e no seu emprêgo como meio de transporte.

Bases Aéreas

Ainda que não tivéssemos tido, com a nossa participação na última guerra mundial, tanta glória e tanta experiência para as nossas forças armadas, bastaria, como compensação material, o que o recurso da técnica e do capital norte-americano realizaram no Brasil com a construção de grandes bases aéreas em quase todos os Estados do Norte.

Tivemos o feliz ensejo de conhecer todos êsses grandes aeroportos, desde Salvador, na Bahia, pelo litoral afora, até Amapá e Oiapoque e dali até Manaus.

País de grande extensão territorial como o nosso, somente a aviação poderá resolver o problema dos transportes e influir como poderoso fator político, encurtando-lhe as distâncias, aproximando os seus habitantes que, por um milagre de formação histórica, falam a mesma língua, dentro da vasta área que cobre esta grande porção da América do Sul.

Viajamos, em companhia de aviadores dessa grande instituição que se chama Fôrça Aérea Brasileira, desde Uruguaiana, no extremo Sul, que tem a separar-lhe da Argentina apenas a Ponte Internacional de Los Libres; desde Livramento, à vista do Uruguai, até Oiapoque, nas lindes da Guiana Francesa, onde o Brasil termina ao Norte; desde Pôrto Alegre e Florianópolis, até Boa Vista, no Rio Branco, nas divisas da Venezuela; desde, ainda, Cruzeiro do Sul, no extremo Oeste da Pátria, cêrca do Peru, até João Pessoa, na Paraíba; e de Guajará-Mirim a Salvador; de Ponta Porã a Vitória.

Cruzamos, ainda, a vastidão impressionante do nosso país pelo sertão a dentro, ao longo dos vales do São Francisco, do Tocantins, do Araguaia e do Xingu, descemos pelas fronteiras do Oeste e sobrevoamos o Amazonas em tôda a sua distensão.

Por isso mesmo é que somos entusiastas da aviação que, segundo aquêle grande gênio da democracia americana Wendel Wilkie, fará do planêta um mundo só.

Este é um problema vital para a Amazônia e deve, portanto, ser encarado com a maior atenção pelos empreendedores de sua recuperação econômica.

Seringais

O seringal é a grande expressão econômica da região amazônica, cuja produção ainda se encontra no ciclo da borracha.

Os maiores seringais se localizam no Acre e no Estado do Amazonas, e, em menor escala, no Pará, em Mato Grosso e nos demais territórios.

O drama dos seringais foi descrito com palpitante realidade por Ferreira e Castro, que narra a vida primitiva dos seringueiros, na luta contra a morte, internados nos vales dos rios.

Quem conhece a Amazônia pode considerar utópica a possibilidade de assistência social aos seringueiros, pois se localizam em diferentes pontos da grande bacia, ora no Purus, no Juruá, no Tarauacá, no Xapuri, no Negro, no Tapajós, no Acre, no Mamoré, de modo que se torna quase impossível ao Poder Público socorrê-los onde quer que se encontrem.

A solução do problema está, todavia, em se racionalizar a cultura da "Hevea Brasiliensis", socializando os seringais em diversas partes da região.

O sistema de cooperativismo talvez possa ser aplicável com vantagens nessas circunstâncias.

Uma vez organizados núcleos de extração de borracha, tornar-se-ia fácil ao Governo, em arti-

culação com os seringalistas, a construção de escolas, de hospitais, a exemplo do que se fez em Belterra.

O Instituto Agrônomo do Norte e o Banco da Borracha, sediados em Belém, têm prestado auxílios efetivos para a solução desse magno problema social, do qual está a depender, em grande parte, o futuro econômico da Amazônia. Convém lembrar-se aqui o aforismo de Stanley Jevons, no qual afirmava que o grau de cultura e de civilização de um povo se regula pelas leis sociais que regem o desenvolvimento de suas leis econômicas.

Em nenhuma parte do Brasil, mesmo nos centros industriais, tanto se diferenciam as condições de vida dos homens. O seringalista e o seringueiro, embora vivam da extração do latex, têm apenas em comum este aspecto de suas atividades.

Enquanto aquêle se vê cercado do maior conforto, nas capitais dos Estados, este se consome na luta desigual contra a floresta. A mata virgem tem manhas milenárias, tem mistérios que ninguém decifra. Indiferente ao homem, abate-o pelo cansaço, vence-o pela febre, domina-o pelos milhares de perigos que se encerram em seu seio. A floresta é sempre assim — traiçoeira e misteriosa.

Mas, é preciso que sejamos justos. Não nos cabe aqui culpar os seringalistas. A eles também se deve, em grande parte, o progresso da Amazônia. Ninguém, em sã consciência, os pode culpar da situação de desigualdade em que se encontram perante o seringueiro que sai do Ceará, do Maranhão ou da Paraíba, atravessa milhares de quilômetros, vem ganhar a vida nos seringais amazônicos, e volta depois, doente, depauperado, desiludido, mais pobre do que nunca. Isso, porém, não lhe abate o ânimo, nem lhe entorpece o sentimento retemperado na luta pela existência. Já de regresso das plantações, nas hospedarias de imigrantes mantidas pelo Ministério do Trabalho, está ele a cantar dolentes toadas do folclore nordestino, dedilhando violas, despreocupado e, talvez, feliz.

A responsabilidade se assenta sobretudo nos erros iniciais da nossa formação econômica, ao descaso que o poder público sempre manifestou em relação aos problemas vitais daquela imensa região do Brasil.

Problemas da borracha

O programa da borracha não se deve considerar um mero problema de produção do tempo de guerra. É preciso encará-lo como fonte de economia nacional.

A situação anterior à conflagração mundial e a posterior, em relação à indústria extrativa da goma elástica criou um ambiente de desequilíbrio no mercado, que tem sido difícil normalizar.

Muito se tem falado e escrito sobre a economia amazônica. De longa data têm as autoridades procurado enfrentar os seus problemas, sob ângulos diversos, esquecendo que, naquela região,

esses problemas se entrosam, constituindo um conjunto indivisível de fatores.

Ataca-se isoladamente o problema da borracha, sem levar-se em conta o das demais riquezas, ou considerá-las sem tratar do transporte. E não nos deteremos aqui na análise de fator humano, sem assistência e instrução, o que é fácil de avaliar se considerarmos as distâncias e a fraca densidade daquelas populações dispersas.

Basta compulsarmos dados estatísticos para observarmos que, quase toda a produção amazônica, é o fruto da exploração silvestre desordenada e custosa. Se analisarmos, ainda, a oscilação constante dos preços chegaremos à conclusão lógica de que, ou se sistematiza essa produção, ou estaremos envolvidos numa aventura, cujos efeitos não só afetarão àquela imensa bacia, mas terão profunda repercussão na economia nacional.

O Brasil já foi o maior empório da borracha consumida no mundo. Há cerca de nove lustros 65% da goma empregada pela indústria provinha de nossas florestas setentrionais.

A nossa extração que, no período 1839-1840 orçava em 394 toneladas, em 1909 atingia 39.200, ou sejam 3/5 da produção mundial. Tal era a sua importância em 1910, que representava a sua produção 766 mil contos, contra 385 mil de café.

A partir de 1913, com o início da penúltima guerra mundial inicia-se a debacle.

Os nossos seringais nativos, de acesso cada vez mais difícil, espalhavam-se por 1.369 km² no Pará e 1.826 km² no Amazonas. As suas árvores eram sangradas a machadinha, sem qualquer método, sem qualquer resguardo para o futuro.

No Oriente, os seringais não atingem a mais de 33.500 m², mas a cultura, em arruamentos regulares, atinge a mais de 2 milhões de árvores, contra as 300.000 que se supõem existir na Amazônia. Lá, a borracha é produzida em lâminas, por coagulação, prensagem e defumação em câmaras próprias. Aqui, dificilmente se poderá adotar esse método na selva, e é o mesmo seringueiro quem produz as bolas defumadas a custa de tremendo sacrifício, na sua própria barraca. O processo é o mais rudimentar, o mais primitivo.

No Oriente, os seringais compactos estão à margem dos portos para navios de grande calado. Na Amazônia, as árvores dispersas encontram-se longe de suas sédes, cujo acesso ao mar se processa às vezes, depois de navegação irregular, cheia de transbordos, só permitida durante as cheias. A melhor borracha brasileira provém do Acre que, ademais, é a zona de maior produção. O que representa o transporte dessa borracha para o seu custo é fácil de compreender-se.

Em quadros estatísticos organizados, verifica-se que a depressão sofrida pelo comércio da borracha, a partir do ano de 1923, quando se iniciaram as exportações do Oriente seria contínua se outros fatores não intervissem, com a industrialização no País e o início da segunda guerra mun-

dial, que privou os Estados Unidos de suas fontes produtoras no Pacífico.

Assim, também, os preços sofreram alterações sensíveis. Em 1907, mantinha-se em 6\$200. Em 1910 atingia a 11\$000, para, no ano seguinte, voltar a 6\$200 e continuar a queda até atingir 2\$200 em 1921, sendo que o preço médio antes da entrada dos Estados Unidos na conflagração mundial era de 7\$400.

No início de 1944, a Comissão de Contrôlo dos Acôrdos de Washington foi incumbida de entrar em negociações com o governo norte-americano sobre as modificações a serem introduzidas no entendimento sobre a borracha.

As novas bases de fornecimento dêsse produto aos Estados Unidos foram assentadas em correspondência trocada com a Rubber Development Corporation, constituindo o segundo Acôrdo Suplementar sobre o preço da borracha, celebrado pelas notas reversais trocadas entre o Itamarati e a Embaixada norte-americana.

Em virtude de tal acôrdo, o preço básico estipulado em US\$ 0,45 — moeda norte-americana — por libra-pêso de borracha do tipo "acre-finalavada", foi majorado de 33,1/3%, por prêmio, passando dêste modo, o equivalente a ser a US\$ 0,60 por libra-pêso.

Esse aumento foi feito com a finalidade de compensar a elevação do custo de vida e, conseqüentemente, o encarecimento geral dos salários, tendo se estendido aos vários tipos de borracha em vigor, quer se destinasse à exportação ou ao mercado interno.

O valor da produção da borracha a ser vendida nos primeiros meses de 1945, na base do preço médio anterior de mais ou menos Cr\$ 14,00 por quilo, num total calculado em 35.000.000 de quilos, estimaria em Cr\$ 490.000.000,00, enquanto que, na conformidade do nosso preço, Cr\$ 18,60, alcançou Cr\$ 651.000.000,00, com um acréscimo de Cr\$ 161.000.000,00 para a economia nacional.

A Rubber Development Corporation deixou, em compensação, de prestar auxílio financeiro a várias organizações do comércio especializado, que passaram a receber assistência direta do Governo Brasileiro, através do Banco da Borracha S/A.

Decorrente de compromisso assumido pelo Brasil na assinatura do primeiro acôrdo sobre a goma amazônica, de organizar uma única agência vendedora, com a necessária autorização para adquirir e comerciar aquele produto nacional, e ainda para socorrer às necessidades financeiras dos plantadores, foi criado um estabelecimento de crédito especializado, com a finalidade de controlar todas as atividades relativas à produção e mercado da borracha.

A esse instituto financiador, sediado em Belém e criado por decreto-lei do Governo da República em 1942, foi garantido um capital inicial de 50 milhões de cruzeiros, mais tarde aumentado para 150 milhões, representativos de 150.000

ações comuns, nominativas, do valor de Cr\$ 1.000,00, subscritas na seguinte base: 87.500 pelo Tesouro Nacional; 60.000 pela Rubber Development Corporation, sucessora da Rubber Reserve Company e 2.500 por pessoas físicas ou jurídicas brasileiras.

O Instituto Agrônomo do Norte, órgão especializado, sob controle do Ministério da Agricultura, com sede em Belém, tem procurado, com a colaboração eficiente de técnicos e dedicados funcionários, aperfeiçoar o sistema de plantação e extração da borracha.

Não só o aumento da produção como a melhoria da qualidade, o plantio racional da seringueira, a seleção para cultura intensiva, são fatores de êxito já conseguidos pelo Instituto Agrônomo do Norte, que num trabalho patriótico e sem alardes, vem procurando retomar para o Brasil o título conquistado pela Malásia de pioneira da extração mundial de goma elástica.

Tanto o Banco de Crédito da Borracha S/A. como o Instituto Agrônomo do Norte são organizações criadas para o amparo da borracha e podem prestar grandes serviços à comunidade amazônica.

Necessário, entretanto, é que, para a solução dos grandes problemas daquela região, não se afundem os seus responsáveis apenas no domínio da teoria, nem da contemplação, procurando sobretudo, através de trabalho eficiente, de métodos racionais de serviço, dar impulso à obra de recuperação econômica do grande vale, que está a reclamar a vinda dos messias de sua salvação.

Fordlândia e Belterra

Uma das maiores surpresas para o viajante, ao visitar a Amazônia, é, sem dúvida, a cidade de Belterra.

Tanto este moderno núcleo de população, como Fordlândia, se localizam às margens do remansoso Tapajós, um dos mais belos afluentes do Amazonas.

Belterra e Fordlândia, as duas florescentes localidades do Sul do Pará, foram construídas pela Companhia Ford Industrial do Brasil, sob a direção do grande americano Henry Ford, a quem ficamos a dever tamanho benefício, sem embargo das críticas sofridas de muitos daqueles que desconhecem a realidade dos fatos.

Belterra, de ruas largas, simétricas, construídas no rigor da técnica urbanística, com serviços de água, esgotos e luz perfeitos, assistência hospitalar, escolas, play-grounds, jardins, sem se esquecer da clássica Igrejinha, dirigida por franciscanos, onde os críticos rendem o seu culto a Deus, é uma cidade a estilo das modernas povoações da Califórnia.

Casas confortáveis, escondidas entre jardins, ou camufladas sob a copa das elegantes seringueiras, tudo aquilo nos faz lembrar o encanto de um outro mundo, mais rico, mais civilizado, em que o homem, dados os seus elevados recursos econômicos, tem outra noção da comodidade neces-

sária à vida dos que trabalham. O conforto, ao lado da higiene absoluta, da limpeza, da simplicidade, pois em Belterra e Fordlândia não há propriamente luxo, facilitam a ação dos que ali racionalizam a extração do latex.

As seringueiras, plantadas aos milhares, em quadras, onde o solo é todo recoberto por uma leguminosa que evita a proliferação do mato, dão a impressão de um parque dos mais bonitos que se possa imaginar. E quando o homem, agindo ao mesmo tempo com interesse lucrativo e em sentido do gosto e da arte, dá o exemplo aos seus semelhantes do valor da estética e do seu próprio rendimento sobre a produção em desordem.

Por longo tempo esteve a área de terra em que se localizam Fordlândia e Belterra em poder dos americanos que as construíram. Foi o Decreto-lei de n.º 8.440, de 24 de dezembro de 1945, que estabeleceu normas para a aquisição, pelo Banco de Crédito da Borracha S/A, do acervo das concessões de Belterra e Fordlândia, no Estado do Pará, pertencentes à Cia. Ford Industrial do Brasil, o que aliás se fez pela importância de Cr\$ 5.000.000,00, quando o seu valor atinge a centenas de milhões.

Atualmente, está em jogo o destino de Fordlândia, pois o Governo da República para lá designou um superintendente, com a finalidade de estudar a possibilidade de se tornar uma autarquia, ou de continuar sob a orientação do Instituto Agrônomo do Norte e do Banco da Borracha.

O certo é que Fordlândia e Belterra constituem um exemplo do que poderão ser provavelmente, em futuro não remoto, os demais seringais na Amazônia.

Belterra se localiza no município de Santarém, ocupando uma faixa de cinquenta quilômetros de espessura à margem direita do Tapajós. Fordlândia, colocada a montante, está no município de Itaituba, que é dos maiores do País, pois mede 169.335 Km², maior do que vários Estados da Federação.

Depois de longos anos de observação e experiência, técnicos da Ford chegaram à conclusão de que seria o município de Itaituba o mais apropriado para a plantação selecionada de seringais. As experiências levadas a efeito demonstraram, no entanto, que a dificuldade residia na presença de um fungo, a "Dothidella Ullei," naquela região, causador da chamada moléstia das folhas.

Os técnicos agrícolas da concessão concentraram os seus estudos na descoberta de "clones" que pudessem resistir à praga e principiaram a organização dos primeiros seringais racionalmente criados na Amazônia.

A fim de se conseguirem árvores fortes e resistentes, tem sido praticada, com êxito, a dupla enxertia.

Acreditava-se haver conseguido a solução definitiva do problema da produção da goma amazônica, quando uma outra dificuldade, que hoje vem sendo superada pelo Instituto Agrônomo do Nor-

te, surgiu de imprevisto — a aparição da “môscade renda”, inseto prejudicial às seringueiras.

Entre os agrupamentos humanos de Belterra e Fordlândia contam-se cerca de 6.000 pessoas, todas brasileiras.

Contam as duas localidades com dois modernos hospitais, que atendem ainda a vários municípios vizinhos, principalmente doentes atacados de impaludismo que constitui um sério fator nosológico naquela zona.

Vários são os serviços públicos organizados, como o de água e esgotos, contando o primeiro com três grandes reservatórios e tendo o segundo 11 quilômetros de extensão. A iluminação se faz por intermédio de duas usinas de 270 e 160 KW. respectivamente.

Além de fábricas de gelo, oficinas mecânicas, serviço de extinção de incêndio, quatro escolas, com frequência superior a mil alunos, clubes locais, cinemas, creches, há ainda boas casas comerciais, constituindo tudo isso grande exemplo para a região.

Produção de juta e timbó

Vários são os motivos pelos quais o incremento à produção da juta no Vale Amazônico se faz necessário, destacando-se, dentre outros, os seguintes: o abastecimento à indústria nacional; o preparo de outra fonte de economia para a região; aproveitamento das várzeas dos rios, que muito se prestam a esse tipo de cultura anual; o favorecimento à balança comercial do País pela retenção das cambiais necessárias à aquisição da juta oriental, além de muitos outros ponderáveis motivos.

A exemplo do que se conseguiu com a semente do algodão no Instituto Agrônomo de Campinas, o Instituto Agrônomo do Norte vem procurando selecionar o tipo ideal de semente de juta, para venda aos plantadores, pois, atualmente, a cultura se faz desordenadamente e com sementes de vários padrões muito inferior.

A parte técnica vem sendo, pois, cuidada com interesse pelo Instituto Agrônomo do Norte, de cujo plano faz parte a compra da fazenda Cacaual Grande, para plantio selecionado e organização de viveiros de sementes destinadas à distribuição.

Em relação à parte econômica são necessárias várias providências para o barateamento da produção da juta amazônica, a fim de colocá-la abaixo do custo ou, pelo menos, no mesmo nível da sua congênere oriental, que, atualmente, se sobrepuja a esta.

Somente as rubricas de impostos e taxas que incidem sobre a produção da juta atingem ao número de 17, além do transporte, seguros e outros fatores que a encarecem sobremodo no mercado.

A Comissão de Plano de Valorização da Amazônia compete estudar essas circunstâncias e situar a produção da juta de modo a que possa desenvolver, dando maiores facilidades aos plantadores, não só sob o lado da assistência técnica, de que tanto carecem, como ainda no que tange ao afa-

tamento dos inúmeros entraves de natureza fiscal que a torna desaconselhável pelo aspecto econômico.

Em Belterra já se registram também algumas culturas de timbó. O princípio ativo dessa espécie vegetal, que foi desenvolvida nas repúblicas da Venezuela e Peru, explorada sob a denominação de “barbasco”, tem uma grande aplicação em virtude de suas propriedades inseticidas.

A rotenona se emprega, sobretudo, em associação com o D.D.T., no combate às pragas vegetais.

Planta nativa na Amazônia, registram-se na região espécies diferentes, segundo o maior ou menor teor de rotenona, que vêm sendo estudadas e selecionadas pelo Instituto Agrônomo do Norte.

Considerado como matéria-prima indispensável ao esforço bélico, foi firmado, em 1942, entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos, acordo sobre o timbó, pelo qual se devia destinar àquela nação todo o nosso saldo exportável daquele produto, ao preço de vinte e um meio centavos, moeda norte-americana, por libra-pêso, que foi posteriormente aumentado, por entendimentos suplementares, como prêmio, em virtude da elevação do custo de vida.

O timbó, também conhecido pelos silvícolas pelo nome de cururu-apê ou canapu, é planta herbácea pertencente à família das solâneas e se encontra, na Amazônia, onde tem o seu habitat, em regiões alagadiças. Foi descoberta na Ásia, onde tem a denominação de “Derris Elliptica”, encontrando-se também na América do Sul, em que é conhecida de acordo com o local. Na Guiana Britânica se chama Hiari; na Holandesa tem o nome de Necoe; na Francesa se denomina Cubé e, Barbasco, nas nações de língua espanhola.

A rotenona, princípio ativo que se extrai do timbó, por meio de um solvente, é o tetracloreto de carbono, alcalóide com mais propriedades tóxicas do que a nicotina, trinta vezes mais forte do que o arseniato de chumbo, constituindo veneno violentíssimo para os insetos ectoparasitos e para todos os seres de sangue frio. Os índios amazônicos costumam apanhar peixes nos rios pelo envenenamento da água com raízes de timbó. A sua ação, entretanto, é inócua para o homem e demais seres de sangue quente.

Discute-se a origem do timbó. Uns crêem que é planta originária de Bornéu, enquanto outros acreditam que teve o seu berço primitivo na “jungle” brasileira, nos vales do Tapajós, do Xingu, do Pacajá e do Anapu, registrando-se ainda a sua presença, embora em muito menor escala, nos Estados da Bahia e Minas Gerais.

As reservas naturais do Brasil, Peru e Índias Holandesas possibilitam o comércio desse produto, que é ainda cultivado nas Filipinas, em Singapura, nos Estados Malaios Federados, nas Índias Neerlandesas, no Kenia, Panamá e Formosa.

A sua cultura se faz por meio de estacas possibilitando a multiplicação dos ramos pelo chão. Na ilha de Sumatra planta-se o “Derris” entre coquei-

ros e paineiras, enquanto na Malásia se faz nos intervalos das plantações de borracha e paina.

No nosso País, contam-se duas espécies: o timbó urucu, que contém um princípio corante, e o branco, o mais rico em rotenona.

Tanto na agricultura, como na pecuária, tem grande aplicação sendo usado no combate às pragas das lavouras de algodão, das videiras, para matar o pulgão lanígero da macieira, as lagartas dos tomates, sendo ainda parasiticida, empregado contra os bernes dos bovinos e a sarna dos ovinos.

No Estado do Pará já se industrializa, com êxito, o timbó, mas o Peru, em virtude de suas plantações sistematizadas, está em condições de superar o Brasil no mercado desse produto.

Pelo que está demonstrado o problema, neste País, é também o da organização, da sistematização dos serviços. Precisamos, no Brasil, realizar muito em matéria de ordem, sobretudo para maior rendimento do trabalho e da produção em grande quantidade.

Madeiras amazônicas

A exploração de madeira, por inacreditável que pareça, é difícil na Amazônia. A principal razão está na grande dispersão das essências, o que torna complicada a consecução de determinada espécie em larga escala.

Para a derrubada de qualquer madeira de lei, é necessário abaterem-se várias árvores sem qualquer utilidade econômica, até o seu transporte para a beira do rio. Os troncos, dado o emaranhamento da floresta, nem sempre são retos.

Cortados os caules, ainda assim, surge o problema do transporte, pois, dada a sua alta densidade, nem sempre flutuam nos rios impedindo assim a confecção de jangadas, o que não acontece nas explorações de madeiras no Canadá e nos Estados Unidos. O transporte em embarcações é oneroso e daí o desinteresse dos madeireiros. Nos altos rios, principalmente no Peru e Bolívia, exploram-se o cedro e o aguano, cuja flutuação facilita a condução aos mercados.

Dentre as principais madeiras de lei na Amazônia, destacam-se: o pau rosa, o tenteiro, o louro vermelho, o pau balsa, o jacarandá vermelho, o pau roxo, o tarumã, o amarelão, o cedro, o capaiba, o jacarandá preto, o faveiro, o pau d'arco, o pau marfim, a itaúba, o jotaí, a andiroba, o genipapo, o pau ferro, a sucupira, e uma infinidade de outras espécies.

Conforme se vê, também, o plantio da madeira de lei deverá ser racionalizado, para a obtenção de reservas futuras que possam ter maior influência na economia regional.

A Europa tem, hoje em dia, grande necessidade de madeiras, para reconstrução de suas cidades e a exportação da Amazônia, que se localiza relativamente perto daquele continente, poderia alcançar índice muito mais elevado, se se tivesse

tido cuidado anterior de racionalizar as condições de sua produção e mercado.

Campos para criação de gado

Outro grande fator de desenvolvimento da região amazônica poderá vir a ser a pecuária.

Embora a criação de gado não seja praticável em toda a zona, existem, entretanto, magníficos campos para criação, na ilha de Marajó, nos territórios do Amapá, Rio Branco e Acre.

Marajó é um dos mais admiráveis recantos da encantadora paisagem amazônica.

A majestosa ilha é, toda ela, uma vasta planície, de formação aluviônica. A impressão que se tem é a de que, a qualquer momento, o grande rio a venha tragar. De pastagens naturais, onde búfalos selvagens vivem tranqüilos, vegetação relativamente escassa, as poucas povoações existentes na ilha se erguem em estacas à beiras dos lagos, em estilo lacustre, para evitar as inundações periódicas.

O rebanho bovino, disseminado por toda a vastidão do seu território, sofre, por ocasião da estação das águas, muitas perdas, acrescidas ainda das que se verificam pela agressividade dos milhares de jacarés, que devoram os novilhos atolados na orla dos brejos.

Para os que a sobrevoam, é possível a observação do magnífico espetáculo, quando em número quase indefinível de garças e várias outras aves aquáticas, levantam vôos preguiçosos à passagem do avião.

Marajó poderá ser o celeiro da pecuária no Norte, tal a abundância de suas pastagens naturais.

Além dessa vasta ilha, os campos do Amapá são conhecidos pela sua beleza e sua capacidade de acomodar um rebanho de maiores proporções. Também as campinas do Rio Branco, que se perdem de vista, constituem uma evocação dos pampas gaúchos, onde, amanhã, veremos, certamente, o desenvolvimento de grandes plantéis de gado selecionado, principalmente o gir, o nelore e do tipo indubrasil.

Os governos dos territórios federais estão procurando desenvolver e melhorar os rebanhos primitivos, levando reprodutores do Triângulo Mineiro e de outras zonas do País. O transporte se faz através de muitas dificuldades, gastando-se um grande espaço de tempo. O Governo do Acre está procurando realizá-lo em avião, especialmente adaptado para a condução do gado.

A pecuária deverá constituir uma das preocupações dos que pretendem promover a recuperação econômica do grande vale.

Petróleo, ouro, ferro e manganês

Tudo nos leva a crer na existência de grandes lençóis petrolíferos na região amazônica.

O Conselho Nacional de Petróleo já iniciou as sondagens e estudos geológicos, que comprovam os indícios de reserva de ouro negro em vários

pontos da planície, principalmente no Acre e ao Oeste do rio Tapajós.

O aproveitamento dessa inestimável riqueza está a depender do patriotismo de muitos brasileiros e da orientação do órgão especializado para esse fim criado e que já tem demonstrado, por tantos títulos, a sua preocupação em servir aos superiores interesses do Brasil.

O aproveitamento desse petróleo constituirá um grande passo para o ressurgimento econômico do norte do País.

Outro aspecto que poderia ser estudado era o do transporte de petróleo importado para os centros consumidores.

O óleo refinado vindo da América poderia ser entregue em Belém, economizando-se milhares de quilômetros até o Rio e Santos. Da Capital paraense o petróleo seria transportado em oleoduto, pelo centro do Brasil, ao longo do vale do Tocantins, até fazer junção com as estradas de Ferro de Goiás e a Mogiana, que o levariam a São Paulo e Belo Horizonte para distribuição. Este plano, idealizado por um estudioso dos nossos problemas econômicos, ainda que gigantesco no momento, não deve ser descuidado, pois interessa ao Brasil sob vários aspectos.

A crença dominante é a de que a Amazônia é uma região deserta, inútil. Entretanto, a verdade é bem outra. O que existe é falta de conhecimento de suas grandes possibilidade econômicas. Geralmente, os livros escritos sobre a Amazônia são muito lidos, por versarem, em sua maioria, sobre temas literários.

Poucos são os que escrevem e os que lêem notícias referentes à economia da região. Outra classe de pessoas acredita que, naquelas paragens, somente existem a borracha e a madeira, e se lembram de castanha do Pará apenas nas proximidades da festa do Natal.

Além de tudo isso, existem ainda o ferro, o manganês, o ouro, e dezenas de outras riquezas, à espera do homem para tirá-las da terra.

As jazidas de ferro, as minas de manganês de Amapá, o ouro aluviônico ou de lavras, o cristal de rocha, do Rio Branco, nada deixam a dever aos de Minas Gerais e Goiás.

Problemas de imigração

O que falta é o homem. A planície é tão vasta, tão grande, que os seres humanos a viverem dentro das suas fronteiras pouco representam ainda para as enormes possibilidades econômicas latentes em seu subsolo, em suas terras, nos rios e nas matas.

E' esta a razão por que situamos a colonização como fator primacial para o seu progresso.

A migração de nordestinos não é bastante. Necessária seria a imigração européia, em larga escala. Embora o clima equatorial possa constituir um empecilho, não é, entretanto, motivo de a tornar inabitável para os que provêm de regiões frias, ou temperadas.

Os ingleses, holandeses, franceses se aclimatam nas Guianas. Estrangeiros vivem na Vene-

zuela, no interior da Colômbia e Peru. Em Belém, Manaus e outras cidades vêem-se centenas de estrangeiros, principalmente portugueses e sírios integralmente adaptados à terra. Norte-americanos viveram perfeitamente em Fordlândia e Belterra.

A imigração no Brasil tem se desviado, como é natural, devido sobretudo às condições ecológicas e à fertilidade do solo, para os Estados do Sul. Essa preferência, e mesmo a indiferença dos órgãos competentes, poderão ocasionar, para o futuro, desequilíbrios sociais e políticos, pois o econômico já existe acentuadamente.

Ao governo competirá, pois, estudar a possibilidade de canalizar correntes imigratórias para os territórios federais, para os Estados do Norte, Nordeste e Centro do País, fixando-as à terra por meio de interesse econômico. Este é um dos problemas que deverá ficar a cargo da Comissão Executiva do Plano de Valorização da Amazônia resolver, em cooperação com o Departamento Nacional de Imigração e Colonização e os Governos locais.

O problema da fixação do homem é de grande importância. Onde estiver o interesse econômico, onde houver condições de vida, estará o homem.

O exemplo de Belterra, a criação de Goiânia, em pleno sertão, não podem ser olvidados. O Governo deve promover a construção de cidades nas zonas longínquas do País, para nelas se fixar o habitante, a fim de se evitar o êxodo para os grandes centros e, principalmente, para a Capital da República.

Ainda mais uma vez, vamos procurar outro exemplo no Território Federal do Amapá. A sua Capital, Macapá, outrora uma vila decadente, situada em região doentia, sem atrativos sociais e econômicos, é hoje uma cidadezinha moderna, higienizada, onde já se pode viver.

A destinação de verbas para criação de cidades ao longo das fronteiras, com todos os requisitos de civilização, força e luz, água e esgotos, condições sanitárias, calçamento, hospitais, escolas, campo de pouso, com o conforto necessário à vida seria de grande alcance social e político para o País.

As populações autóctones precisam ser aproveitadas, principalmente as tribos indígenas, que, se convertidas à civilização, darão certamente a sua contribuição à economia nacional.

O Serviço de Proteção aos Índios, com vários postos espalhados pelo vale do Amazonas e seus afluentes, coadjuvado por missões religiosas nacionais e estrangeiras, tem procurado converter várias nações de silvícolas à civilização. Entre estas, destacam-se os Maués, na região do Baixo Amazonas, à sua margem direita, compreendendo os municípios de Barreirinha e Maués, onde cultivam o Guaraná do mesmo nome, bebida das mais deliciosas que existem e cuja industrialização poderá também interessar grandemente à economia regional; à margem direita do Madeira, estão os Parintins; no Alto-Madeira os Paca-Nova; os Pau-

maris, tribo em decadência, no Purus; os Caxinanas, no Juruá; os Tucanos, no Alto Rio Negro, região onde se encontram também remanescentes dos célebres índios Givarus, conhecidos por caçadores de cabeças, pois comprimem o crânio do prisioneiro de guerra e o diminuem, por processos de cortume e defumação, desconhecido ainda da ciência, a proporções reduzidíssimas. Esses índios descendem do Equador, Colômbia e Peru, onde têm o seu habitat principal. No Rio Branco, vamos encontrar os Macuxis; enquanto os Jamaperys habitam o rio dêsse nome e o Uatuma. No Baixo Madeira há uma tribo em decadência — os Muras.

No Sul do Pará estão os perigosos índios gaviões que, em repetidas incursões, têm atacado aldeias, e, na região do Araguaia, os Carajás. Na cidadezinha de Conceição do Araguaia, encravada no isolamento daquelas remotas paragens, a população é, quase toda, constituída desses índios.

Existem ainda várias tribos no Pará e no Amapá. Nesse território federal, há também, na zona Norte, povoações habitadas pelos Saramacás, negros fortes, altos, de bons dentes, constituindo verdadeiros quilombos de refugiados das Guianas.

Muito competirá, pois, à Comissão Executiva do Plano de Valorização da Amazônia, realizar nesse importante setor — o do aproveitamento do homem, dando-lhe melhores condições de vida, adaptando-o para o trabalho racional, ensinando-lhe o valor da produção organizada. Um dos recursos é o da imigração selecionada, de técnicos, de agricultores, dos quais tanto precisa a Amazônia.

Ainda em obediência aos Acôrdos de Washington, foi organizado o Serviço Especial de Saúde (S.E.S.P.), que vem proporcionando os maiores benefícios a todo o vale.

Esse serviço, a cargo de competentes técnicos brasileiros e norte-americanos, médicos, engenheiros e outros especialistas, aproveitou as lições dos grandes sanitaristas patrícos Osvaldo Cruz, Carlos e Evandro Chagas, as quais procurou pôr em prática à base de novos estudos realizados.

Em julho de 1942 iniciaram-se as atividades do S.E.S.P. na Amazônia, abrangendo o combate à malária, saneamento geral e assistência médica às populações, devendo ter caráter permanente, por força do acôrdo que o criou.

Nesse plano está prevista a substituição gradativa do pessoal norte-americano no serviço por nacionais, até que, em 1948, esteja definitivamente entregue à direção de brasileiros, para constituir obra definitiva e duradoura.

O S.E.S.P. tem prestado relevantes serviços, principalmente aos imigrantes nordestinos, nos quais realiza completa inspeção médica, dando-lhes toda a assistência de que carecem. Poderá, assim, constituir um grande fator de auxílio para adaptação da corrente imigratória no Norte do Brasil.

Ligação Norte-Sul

A ligação do Norte com o Sul, por via fácil de comunicação, representa um dos mais importantes aspectos para a recuperação econômica do Vale Amazônico e um dos grandes fatores para a unidade nacional.

Geograficamente, a bacia amazônica constitui um mundo à parte, isolado do resto do Brasil, sem quaisquer vias de acesso para os seus produtos, para o seu comércio e para as suas próprias populações.

A não ser a navegação de cabotagem pelo litoral, custosa, difícil e morosa, conta-se apenas com o recurso da aviação. Infeliz dêste País se não fôsse o desenvolvimento dêsse meio de comunicação que possibilita o desaparecimento das distâncias e, em muitas circunstâncias, constitui uma solução razoável para o problema dos transportes.

O recurso imediato é o aproveitamento do Tocantins, tornando-o navegável e, mais tarde, abrangendo essa providência o Rio Araguaia, que significam duas grandes estradas naturais.

Há anos passados, o grande brasileiro Couto de Magalhães havia procurado iniciar, depois de pesados sacrifícios, a navegação do Araguaia, que hoje é feita por intermédio de escassas e pequenas embarcações, sem quase nenhum aproveitamento econômico.

A abertura do Tocantins à navegação, com a simples desobstrução de um pequeno trecho de zona encachoeirada, viria ligar o Pôrto de Belém ao de Santos, através o interior do Brasil, pelas estradas de ferro que partem de Goiás, cortam o Triângulo Mineiro, até àquele grande empório do comércio exterior brasileiro.

Além do alcance de ordem econômica, os motivos de natureza política e estratégica seriam da maior importância para o País, com a abertura dessa formidável rota fluvial interior.

Se considerarmos, por outro lado, a projetada mudança da Capital do Brasil para o centro da República, então essa ligação se fará por muito maiores razões e mesmo em decorrência da necessidade comercial, pois o eixo do interesse econômico, social e político, fatalmente, se deslocará para onde estiver localizada a sede administrativa da Nação.

O meridiano da civilização mundial está em New York e na Europa, que ficam muito mais próximos da Amazônia do que do Rio de Janeiro. E' preciso, pois, considerarmos êsse importante fator para atendermos ao futuro promissor reservado ao Norte do Brasil.

A transferência da Capital da República deveria ser considerada como necessidade inadiável, não só pelo motivo de melhor estabelecer o equilíbrio da civilização no País, como ainda para tirar ao Governo Federal a responsabilidade de problemas meramente locais como sejam o do abastecimento do Rio de Janeiro, a preocupação da vida social intensa, que lhe consome tanto tempo, a economia com o funcionalismo, além de dezenas de

outras circunstâncias indiscutíveis a mostrarem a urgência de tão útil e necessária providência.

Para o Norte do Brasil, a mudança da Capital da República é da maior importância. A hipertrofia econômica do atual Distrito Federal em relação principalmente às zonas centro, oeste e Norte do País é surpreendente. A distribuição de benefícios por parte do Governo Federal, que há anos os vem canalizando quase que de preferência para o Rio de Janeiro, é fator imperioso às condições de vida das populações interiores.

A nova sede da administração pública e o Rio de Janeiro passariam a constituir para o Brasil o que Washington e New York representam para os Estados Unidos.

A transferência da Capital poderá se fazer, em plano bem orientado, sem maiores despesas; a desapropriação, o loteamento de terrenos, fazendo-se a reserva para edifícios e serviços públicos, bairros residenciais para funcionários e operários, poderiam cobrir os gastos decorrentes da mudança. Os serviços de utilidade pública — eletricidade, água, esgotos, — poderiam ser realizados por concessões enquanto os edifícios para Secretarias de Estado, Palácio do Governo e sedes de departamentos e serviços, seriam construídos com o produto da venda dos atuais Ministérios no Rio de Janeiro.

Conforme se vê, o problema não é tão complexo quanto se cuida e deve ser, portanto, em benefício do País, resolvido no menor espaço de tempo possível.

Amazônia que vimos

Aí está, em traços rápidos e gerais, a Amazônia que vimos, tão diversa daquela que, nos tem-

pos de menino, havíamos conhecido pelos livros da literatura abundante.

Nem lendas, nem ficções e mistérios, nem a própria impressão da natureza exuberante, que fica retida em nosso pensamento, nada nos impressionou tanto quanto as reservas econômicas que ali se acham latentes, inproveitadas pelo homem.

Tivemos a impressão de que os amazônidas não sabem o que possuem ou, se o sabem, se perdem na miragem oriental de seus tesouros, no misticismo de sua vocação contemplativa.

Mas a Amazônia não pode continuar no seu isolamento e o amazônida, como Robison, em sua ilha.

O Brasil não deve continuar no cometimento do crime de pouco olhar para o Norte, enamorado eterno que é dos encantos de Copacabana.

À nova geração compete a enorme tarefa de criar uma Pátria, onde os homens se preocupem menos com os programas políticos pessoais e tenham uma visão mais ampla dos problemas tremendos que afetam a nacionalidade, desafiando-os para a sua solução.

Poucos são os homens integrados na vida pública que conhecem a Nação, circunscritos que são apenas ao seu distrito eleitoral.

A visão do conjunto deste País nos conforta o sentimento de patriotismo. Muito já se fez, mau grado os erros históricos, nesta grande civilização ameríndia. Não há razão para pessimismo e nem motivo para descrenças. O sentido da carta de Pero Vaz Caminha ainda é um símbolo, depois de mais de quatro séculos — aproveitando-se a terra, dar-se-á nela tudo.

* *
*

Por mais de um século o tema predominante na sinfonia do nosso desenvolvimento industrial e de nossa civilização tem sido o hino à máquina. O fragor de suas engrenagens tem sido aceito como o sinal de um rápido progresso no sentido de um padrão de vida mais elevado e de uma vida melhor, mais livre e completa. A construção de máquinas maiores e mais poderosas representa a crescente dominação do homem sobre as forças naturais que o haviam escravizado antes da idade da Máquina.

MORRIS S. VITELES

* *
*

Tendemos para uma sociedade mecanicamente perfeita na qual teremos de dominar a máquina ou ser escravizados por ela.

O caminho para conseguir o seu domínio, — sem o qual não poderemos escapar — é a integral compreensão do entrosamento das forças humanas e mecânicas na complexa civilização industrial engendrada pelas máquinas.

MORRIS S. VITELES

* *
*

Se é certo que continuam sem solução os problemas de distribuição, nada nos autoriza a concluir que os processos de produção tenham realmente progredido a ponto de provocar o congestionamento dos organismos econômicos. O escoamento da produção depende antes de maior produtividade, de mais eficiência e, conseqüentemente, de maior poder aquisitivo das massas consumidoras que de qualquer limitação quantitativa.

S. M. POLITI