

# PODER LEGISLATIVO

SOB A ORIENTAÇÃO DO ASSISTENTE DE ADMINISTRAÇÃO SYLVIO CORRÊA DE AVELLAR

## Considerações em tôrno da Ligação Fluvial Amazonas-Prata

SYLVIO CORRÊA DE AVELLAR.

*Idéia remota — O Far-West Brasileiro — O Tempo das lentas Bandeiras já passou — Ataque direto ao oeste — Conhecimento do Interior Brasileiro pelo Estrangeiro — Riqueza em matéria-prima e miséria, em recursos da civilização — A Região do Iguaçu — Projeto em foco no Congresso Nacional e discussões de caráter internacional.*

A ligação das bacias do Amazonas e do Prata, formando imensa rêde fluvial de transportes com os inúmeros afluentes que penetram o interior do Brasil e dos países vizinhos, é um plano lançado há muitos anos, nos tempos de Sebastião José de Carvalho e Melo, o marquês de Pombal.

Estender caminhos com recursos oferecidos graciosamente pela natureza, por lugares onde tão cedo não se poderá levar ferrovias e boas rodovias, representa muito mais que a marcha lenta para o oeste, constitui um verdadeiro lançamento do progresso no *far-west*, para que êste marche de encontro da civilização que avança de leste.

E' plano ainda do século XVIII, daqueles tempos em que o litoral não tinha tantos atrativos para prender o passante e atrair gente do interior, deixando que a massa se embrenhasse pelo desconhecido, em busca do ouro, da prata, e mesmo de aventuras.

### RIQUEZAS DO OESTE

A zona fronteira do país, exuberante de riqueza, vive, pode-se dizer, abandonada, muitas vezes farejada e explorada por gente de outras terras, bastando lembrar que, sempre que precisamos de bons relatórios sôbre nosso interior, vamos buscá-los de autores estrangeiros, como Hamilton Rice, Humboldt e outros. Há por aí muitos quadros ilustrativos do fato e, no momento, temos em mão a edição brasileira de *Seleções do Reader's Digest*, do mês de abril de 1948, na qual vemos o depoimento do explorador William La Varre, que já em 1919 dirigia "expedições às selvas da América do Sul", "em busca do ouro e até de raridades piscatórias".

Positivamente, ouro é o que o ouro vale, e a busca era de tudo que representasse valor. La

Varre tornou-se um *expert*, tanto que, ao tempo da guerra foi o chefe da seção das Repúblicas Americanas do Departamento do Comércio e foi diretor de pesquisas e informações da RFC Rubber Development Corporation of South-America, tendo escrito vários livros sôbre assuntos sul-americanos.

No artigo em questão, La Varre conta passagens da sua excursão às cabeceiras do Amazonas, em 1919, quando encontrou, descendo o rio Negro, uma pequena canoa quase a afundar ao pêso da carga de látex de borracha, conduzida por um humilde homem da terra, do qual recebeu a maior hospitalidade. Prosseguindo na sua narrativa interessante, em que demonstra a tarefa árdua e o espírito de boa fé daquela gente, menciona lamentos que ouviu, muito sugestivos, como êsses: "E gente de fora apareceu para levar a borracha através do Pacífico"; contou o pai de Raimundo que "um dia apareceu-lhe um estrangeiro no seringal; vinha escrever um livro com o propósito de ajudar os brasileiros a produzir melhor borracha e pedia permissão para ficar ali estudando".

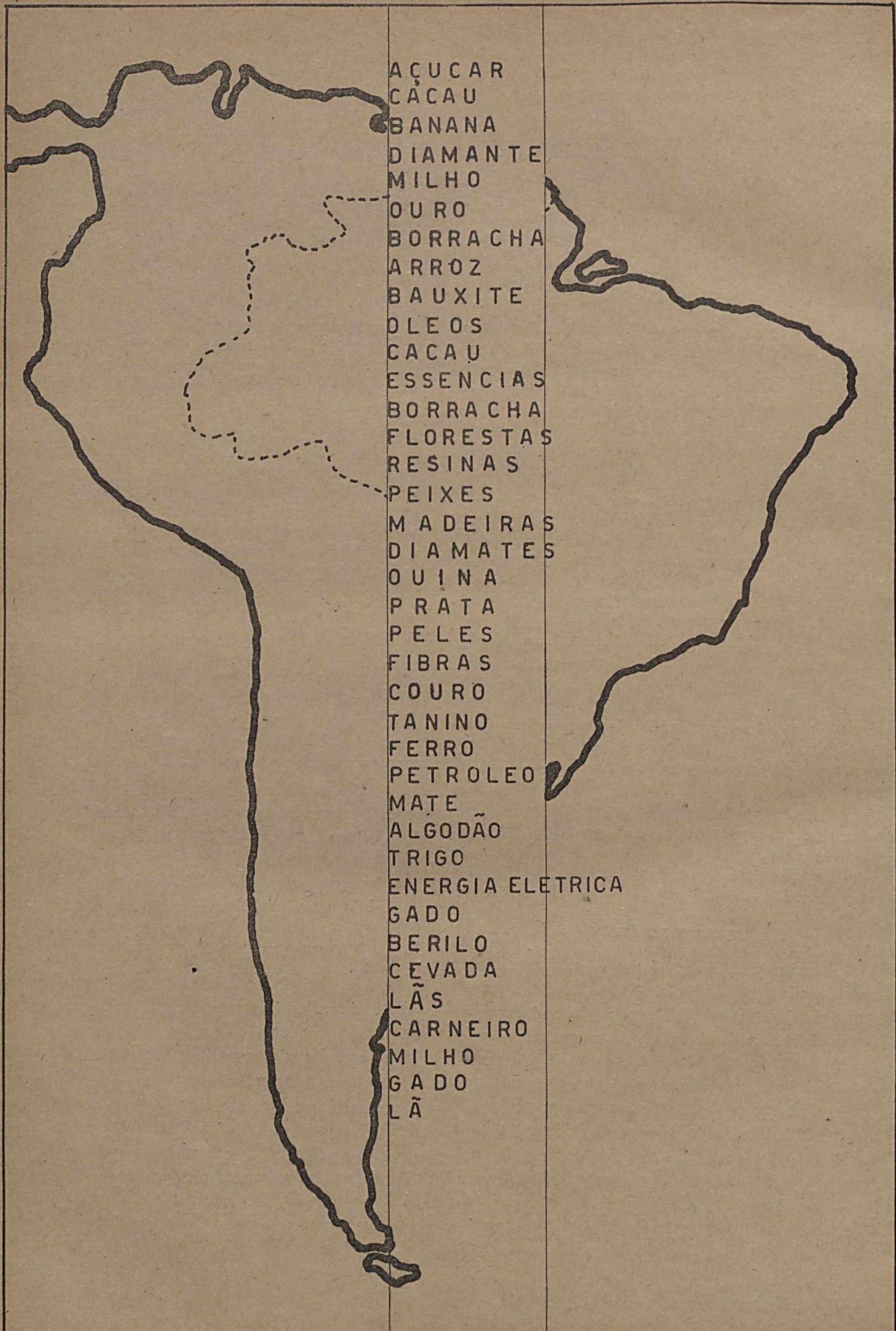
"Na verdade, o que êle fêz foi colecionar secretamente sementes de hévea — 7.000 das quais levou, em 1876, para a Inglaterra onde as plantou num jardim botânico, transportando as mudas resultantes para a Malaia inglesa e daí para o Ceilão e a Birmânia.

### VENDO AS COISAS DE PERTO

Nossas considerações em tôrno do assunto não se baseiam simplesmente em conhecimento teórico, tivemos contato direto com um pouco dessa realidade que é o atraso na faixa de fronteira do país.

Graças a Deus, não estivemos nesses lugares pavorosos, em que a febre, outras doenças e a miséria ceifam vidas como coisa muito natural. Fomos a uma região que possui o melhor clima do Brasil, onde a paisagem não tem rival, onde os rios são limpidos, com águas claras e puras pelo bater constante em quedas, saltos e cascatinhas. Fomos para os lados do Iguaçu, no Paraná, onde estão as mais belas quedas d'água do mundo.

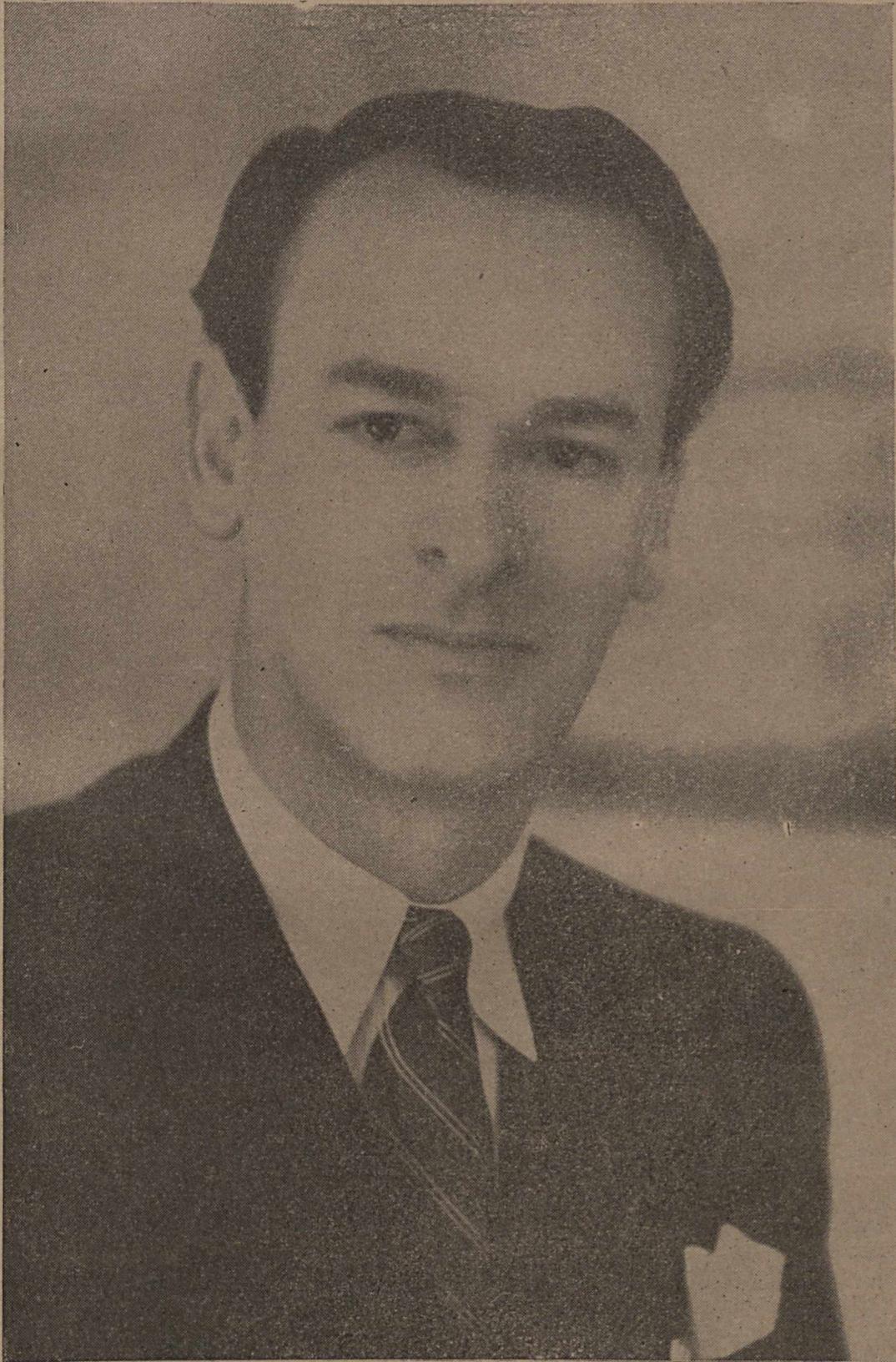
Valemo-nos de meios de transporte comuns, duas viagens de ônibus a partir de Ponta Grossa,



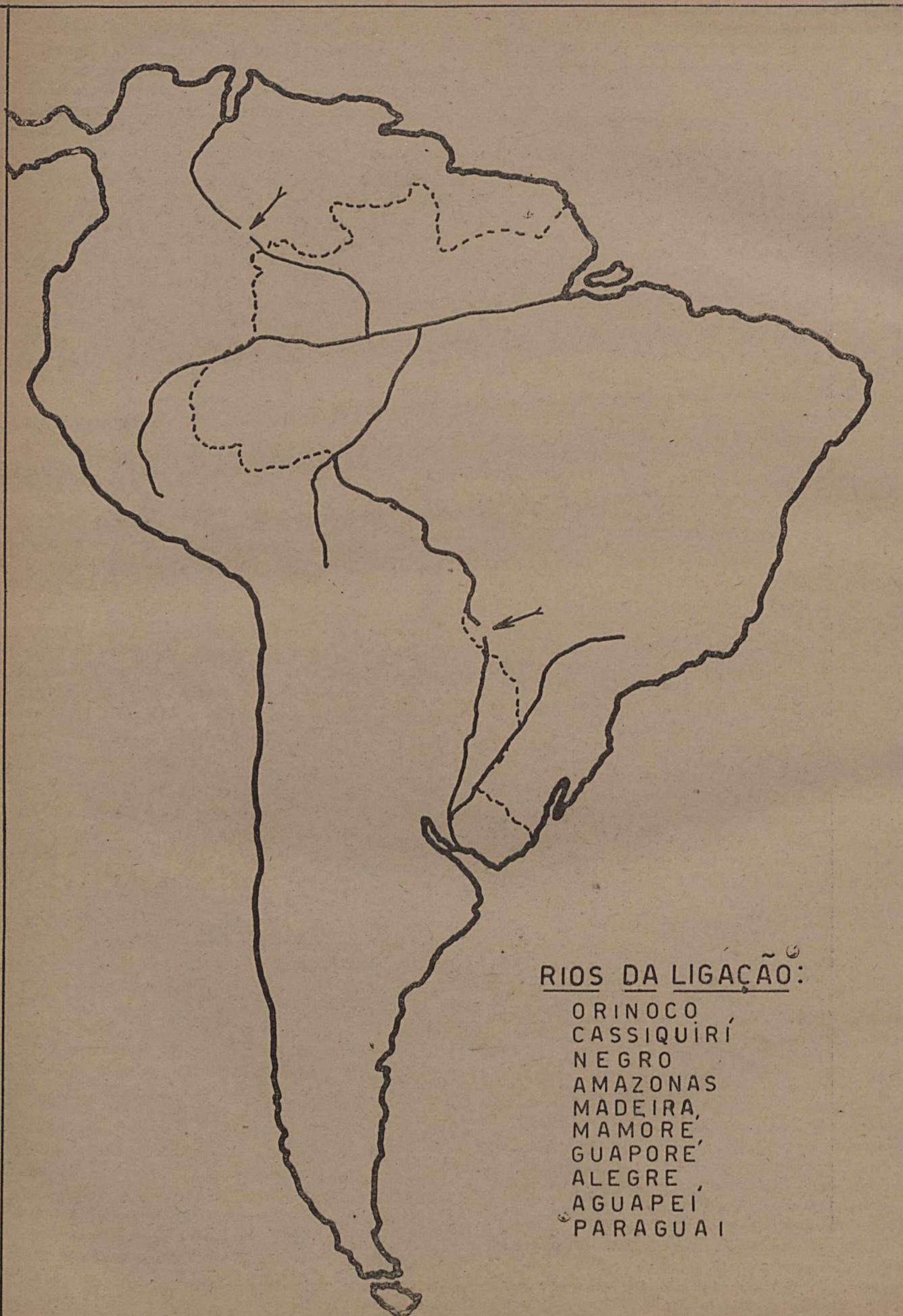
durante dois dias, sacolejando, atravessando rios em balsas, e, em outros investindo mesmo água a dentro. Habitamos hotéis comuns, precários, sujos, sem luz, com sistema de fossa imunda no fundo do quintal. A volta fizemo-la de caminhão, sentados em caixotes que se movimentavam o tempo todo,

do Iguaçu a Curitiba, das 5 horas da manhã às 11 da noite, isto por que não houve contratempo.

Nessa oportunidade, tivemos ocasião de ver: matas incendiadas, contrabando, falta de escolas, falta de hospitais, falta de estradas e transportes, falta de luz elétrica, homens escravizados por chefes



*O ilustre deputado, Dr. Campos Vergal, autor do importante projeto em foco no Parlamento Nacional*



de turmas de trabalhadores de estradas que comumente fogem com o dinheiro do pagamento, difusão do álcool, índios na miséria, um estrangeiro com mais de 30 anos de Brasil sem saber falar o português, gente morando em barracões esburacados sem a menor higiene e conforto, encantadoras jovens louras que nunca calçaram sapatos, sôltas pelo mato, ao léu, à sanha de verdadeiros homens feras que habitam aquelas zonas, muitos feragidos da justiça.

Este quadro é de uma região rica, saudável, encantadora. Imaginem o que sejam as zonas insalubres!

#### A IMPORTÂNCIA DA LIGAÇÃO FLUVIAL NORTE-SUL

O plano de ligação Amazonas-Prata representa medida de elevado alcance para o soerguimento econômico-social do interior do país, um interior — faixa-norte-sul, encerrando riquezas incalculáveis, muito além dessas preciosidades que de momento podemos lembrar: borracha, petróleo, diamantes, ouro, prata, cacau, arroz, ferro, trigo, milho, mate, açúcar, baunilha, quina, ipeca, copaíba, essências raras, madeiras, resinas, gado, fibras, anil, bananas, laranjas, feijão, mandioca, peles e mais.

O desenvolvimento das vias de comunicações é medida imprescindível, básica, para a colonização de tôdas as regiões em estado virgem e precário. As mesmas conduções que trarão matérias-primas, levarão, em retôrno, produtos manufaturados, como calçados, tecidos, livros, remédios e demais produtos do progresso e da civilização, que irão dando àqueles lugares condições de vida que permitam a fixação do homem, que ali formará a sociedade que irá crescendo e passando por todos os graus.

As vantagens da execução desse plano são inumeráveis, pois, além de incrementar a marcha do desenvolvimento do país pela utilização dos recursos próprios, permitirá vasto intercâmbio com as nações sul-americanas vizinhas. As rendas provenientes de taxas e impostos federais, estaduais e municipais ascenderiam de maneira rápida e gigantesca, com a aplicação de regulamentos racionais, e a fiscalização honesta e intensiva.

Em desenho, demonstramos a seqüência de linhas fluviais que formariam o sistema tronco, deixando de apresentar a imensidade de afluentes também navegáveis que penetram pontos diversos do Brasil e de outros países.

Considerado o plano integral, que seria com a construção de um outro canal ligando o rio Negro ao Orinoco, que cortaria a Venezuela desembocando ao norte da América do Sul, temos que, por ordem, os seguintes rios integrariam o sistema: o Orinoco seria ligado ao rio Negro por um canal; o Negro desemboca no Amazonas e por êste entraria no Madeira, continuando pelo Mamoré e pelo Guaporé, entrando no afluente dêste, o rio Alegre, onde seria feito o canal de cerca de 6.500 metros ligando-o ao Aguapeí, que desemboca no rio Paraguai e finaliza no rio da Prata.

#### PROJETO NO CONGRESSO NACIONAL

O plano sôbre o qual tecemos êsse comentários, foi objeto de projeto do ilustre deputado Campos Vergal, o qual tomou o número 879, de 1948, e pelo qual se autoriza o govêrno a proceder a estudos para abertura de um canal ligando os rios Alegre e Aguapeí, estando êsse projeto há um ano nas Comissões da Câmara.

Quando estão em evidência planos como o SALTE, rodoviário, criação do Conselho de Economia Nacional e outros de âmbito nacional, é natural que êsse também fôsse debatido, ou integrado no plano SALTE que é geral, ou tratado isoladamente, mas, nesta oportunidade, porquanto, tratando-se de problemas correlatos, há necessidade de coordenação e unidade no planejamento. Nestas condições, o laborioso autor do projeto apresentou requerimento pedindo a inclusão na ordem dos trabalhos e ponderando que as Comissões encarregadas de dar parecer não o façam apressadamente e procedam a uma análise meticulosa, porquanto a tese é de alto interêsse econômico-social para a América Latina e maior para o Brasil.

#### DISCUSSÕES NO PLANO INTERNACIONAL

É sabido que, delegados de países sul-americanos, reunidos em Montevideu, apreciaram o assunto, aludindo às vantagens que decorreriam para os seguintes países: Venezuela, Colômbia, Equador, Peru, Brasil, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina; assim como, em Congresso de Engenharia realizado no Rio de Janeiro, foi tomada a resolução de pedir aos governos do Brasil, Venezuela, Argentina, Peru, Bolívia e Colômbia, levassem em consideração a idéia para a concretização da obra.

Informa o autor do projeto em curso no Congresso Nacional que o govêrno Argentino e as sociedades geográficas ou geoeconômicas daquele país têm-se dedicado ao estudo do assunto com especial interêsse, salientando que, recentemente, na Conferência para Utilização dos Recursos Naturais, realizada em Lake Success, o Senhor Henrique Rodriguez Fabregat, delegado do Uruguai, apresentou projeto visando a abertura de uma via de navegação através da América Latina, sugerindo a abertura de um canal de 96 quilômetros entre o rio da Prata e o Amazonas, que possibilitaria a navegação desde Buencs Aires até a toz do Amazonas e até o mar das Caraibas, com a ligação ao Orinoco.

#### CONCLUSÃO

Dessa apreciação, chegamos à conclusão de que a realização desse plano deveria ser concretizada sem mais delongas, pois que as vantagens são imensas, o custo do empreendimento será, podemos dizer, ínfimo, e dará compensação imediata, com o aumento da arrecadação de taxas e impostos, com o progresso das regiões como veículo de colonização das fronteiras.