

O drama dos transportes no País

Fatores que entravam o aumento da produção — Departamento do rio S. Francisco — A rodovia centro — Oeste — Caminhões para o Brasil Central — Estradas do sul e do norte — O papel dos grandes rios — Transporte aéreo — Discurso pronunciado, na Câmara dos Deputados, pelo Sr. Vasconcelos Costa.

Sr. Presidente:

“País de grande extensão territorial, a produção no Brasil está diretamente ligada ao problema dos transportes.

Formado por regiões geo-econômicas diversas, para que se processe o equilíbrio da distribuição interna dos produtos da terra, principalmente em épocas anormais como por ocasião da guerra, necessário seria que dispuzéssemos de um bom sistema de transporte, a fim de se evitar o congestionamento da produção em certas regiões e a sua carência em outras.

O AÇÚCAR E O ARROZ

Citemos, por exemplo, o açúcar e o arroz. Enquanto havia super-abundância do primeiro na zona do Nordeste, verifica-se a sua escassez em quase toda a Nação, notadamente na região do Brasil Central. Por outro lado, nessa zona era enorme a safra de arroz, acumulado ao longo das linhas férreas, principalmente no Triângulo Mineiro, onde a falta de açúcar chegava a provocar até greves da população. Em Pernambuco, Alagoas e demais Estados açucareiros já não havia fartura de arroz.

Tudo isso originária da deficiência dos meios de transporte. As nossas redes ferroviárias e rodoviárias, ainda primárias, agravadas pela falta de equipamento e de condições técnicas, constituem um grande entrave ao nosso desenvolvimento econômico.

LIGAÇÃO DO NORTE COM O SUL

O Norte desligado do Nordeste e essa região praticamente separada do Centro da República,

apresentam, no panorama econômico, social e mesmo político do Brasil, um problema para imediata solução. A única via de comunicação de que dispomos, até o momento, a não ser a navegação de cabotagem pelo litoral, é o Rio São Francisco, navegável num percurso de 1.230 quilômetros, desde Pirapora, em Minas Gerais, até Joazeiro, nas divisas da Bahia com Pernambuco. Naquela cidade mineira termina um dos ramais da Central do Brasil, distante mais de 1.000 quilômetros da Capital da República, que se liga, ao Nordeste, através, da grande artéria fluvial do São Francisco, com o sistema ferroviário da região, formado pela Leste Brasileira e pela Petrolina-Terezina.

DEPARTAMENTO DO RIO SÃO FRANCISCO

Diversas companhias de navegação exploram o transporte através do São Francisco, inclusive os Estados de Minas e Bahia, que mantêm ali os seus serviços. Portos deficientes, navios mal equipados constituem fatores que entravam o escoamento da produção regional. Além disso, ao longo do rio, existe uma grande série de passagens difíceis, que o tornam navegável com maior precisão apenas durante a estação das águas. Possivelmente, êsses entraves seriam afastados com a construção de barragens, ou como trabalho de desobstrução do leito, aliás já iniciado, obras bastantes onerosas, mas necessárias, se não se quiser que a navegação do São Francisco venha a ter o mesmo destino da que se desenvolvia, em outros tempos, no Rio das Velhas, entre Sabará e Guaicuí. Êsse rio, é, hoje em dia, absolutamente impraticável à navegação, dado o aumento progressivo que se verificou dos bancos de areia em quase todo o seu curso.

Em Pirapora, existe uma grande ponte de ferro, atravessando o rio, para continuação da Central do Brasil, daquela cidade mineira, através o grande sertão interior, até Belém no Pará.

Ao longo dos portos do vale, vê-se grande quantidade de mercadorias, expostas ao tempo muitas vezes, à espera de condução nas chatas e vapores

que transitam por aquela grande estrada da civilização.

Na Câmara dos Deputados existe a Comissão Especial de Plano de Aproveitamento da Bacia do São Francisco, que relevantes serviços já tem prestado àquela região.

Útil seria se o governo do Estado de Minas Gerais transformasse a atual Navegação Mineira do S. Francisco em Departamento do Departamento do Rio São Francisco, com autonomia, maior amplitude, e que fôsse entregue a técnico de comprovada orientação administrativa.

A RIO-BAHIA

A construção da estrada de rodagem federal Rio-Bahia, que, partindo da Capital da República, através da Zona da Mata, em Minas, vai até Salvador, constitui medida do mais alto alcance para o interesse nacional, sob os mais variados aspectos.

Com essa iniciativa e, ainda, com o prolongamento da Central do Brasil, em Montes Claros, até ligação com a Rede Bahiana de Viação, fazendo-se a junção dos sistemas ferroviários do Sul com o do Norte, ficaremos com quatro vias de acesso entre as duas regiões, contando-se as navegações litorânea e fluvial.

A RODOVIA CENTRO-OESTE

Na chamada região do Brasil Central, que se compreende do Triângulo Mineiro, Sudoeste de Goiás e Leste de Mato Grosso, a deficiência dos meios de transporte é o problema assombroso, a desafiar os homens de iniciativa e trabalho. A Mogiana, partindo do Estado de São Paulo, penetrou aquela zona, cortando o Triângulo, indo fazer junção com a estrada de ferro de Goiás, que vai até ao centro daquele grande Estado.

De Uberlândia parte uma longa estrada de rodagem, que corta parte da região Mineira, entrando em território goiano pela Ponte Afonso Pena e, dali, cortando-o na direção sul-oeste, até o leste de Mato Grosso, nas regiões dos Garimpos de Lageado, Poxoréu, Alto Araguaia e Balisa. Ramificações dessa linha tronco estendem-se em várias direções, ligando localidades daqueles remotos sertões, cuja produção é toda canalizada em caminhões para as entradas da Mogiana, principalmente Uberlândia, o maior centro comercial de toda

aquela vasta região interior. Essa rodovia, de péssimas condições técnicas, tem um percurso de cerca de 1.200 quilômetros. Pontos quasi inascessíveis ao trânsito, principalmente no Rio dos Bois, em território goiano, impede às vezes, o prosseguimento do tráfego.

CAMINHÕES PARA O BRASIL CENTRAL

A safra de cereais, especialmente arroz, assume grandes proporções na zona, e poderia ter incremento muito superior se dispuzessem os interessados, de boa estrada e caminhões para o transporte. O drama que se observa naquelas paragens é surpreendente, quando se vê o motorista, como verdadeiro desbravador, a desafiar as deficiências da estrada, os desgastes do veículo, causado pelo uso constante em viagens longas.

Dá a necessidade de se examinar a possibilidade da distribuição de caminhões por uma seleção equitativa e em que se evite o perigo da especulação, para o escoamento das safras daquela região.

A produção de arroz tem alcançado, ultimamente, naquela zona, mais de um milhão de sacas.

A safra de gado em pé, que se destina aos frigoríficos de Barreto e às xarqueadas de Uberlândia, Araguari e Anhanguera, esta última em Goiás, é estimada em quase 200.000 cabeças. O transporte do xarque, que se faz em grande parte para os Estados do Norte, tem encontrado igualmente sérios obstáculos ao maior desenvolvimento daquela indústria.

A distribuição de sal, gasolina, querosene, açúcar e produtos industrializados, de Uberlândia para Goiás e Mato Grosso representa um grande esforço comercial e assume enormes proporções.

ESTRADAS DO SUL

Voltando as vistas para o sul, a região do Brasil, aliás, mais bem servida pelos recursos dos transportes, vamos deparar, ao longo da Estrada de Ferro Paraná-Sta. Catarina, milhares e milhares de centros cúbicos de madeira, à espera de sua vez para embarque com destino aos centros industriais.

Quem sobrevôa os Estados do Paraná e Santa Catarina observa que a cultura do solo, nos mais variados fatores de ocupação produtiva, o torna semelhante à uma colcha de retalhos. As lavouras

se distendem, se ampliam em tôdas as direções, apresentando-se nas mais variadas formas geométricas. O que falta, no entanto, é o transporte, pois o caminho de ferro e as estradas de rodagem ainda são deficientes para o escoamento da grande produção daquela zona.

ESTRADAS DO NORTE

A região do Nordeste é servida, em grande parte, pelas estradas da Inspetoria de Obras Contra as Sêcas, além do seu sistema ferroviário, sem junção com o do sul do país.

Também as ferrovias daquela região se acham mal equipadas e com o material desgastado.

No extremo Norte do Brasil, a estrada é o rio. Êste é o meio de transporte da grande região amazônica.

A tonelagem da frota mercante da Amazônia tem decrescido consideravelmente nos últimos anos, em virtude de vários fatores, principalmente o do desequilíbrio econômico verificado naquela região.

Os fretes são caríssimos, principalmente para as grandes distâncias, como o Acre, o Guaporé e o Rio Branco, quase inacessíveis à economia particular. Outro fator importante, sob o ponto de vista política e econômico é o da ligação do Norte-Sul, por via de comunicação que não seja o da navegação litorânea, sujeita a muitos imprevistos. O recurso é a abertura do Tocantins e do Araguaia à navegação, revivendo o sonho de Couto de Magalhães. Com a desobstrução do curto trecho na zona encachoeirada, o Tocantins, tornar-se-á praticável à navegação, passando a ligar Belém e tôda a bacia amazônica ao porto de Santos, por intermédio das estradas de Ferro de Goiás e Mogiana até São Paulo.

Os grandes rios têm tido papel de relêvo na civilização de vários povos. Citamos, nos Estados Unidos, o aproveitamento do Tennessee; na Rússia, a construção de grandes centrais elétricas com o represamento de cursos d'água.

No Brasil, muito teremos de realizar neste sentido, procurando fixar o homem ao longo das bacias do Amazonas, Araguaia, Tocantins, São Francisco, Rio Doce, Paranaíba, Paraná, rios que, bem se

pode afirmar, constituem fatores da unidade nacional.

O TRANSPORTE AÉREO

Para um país como o nosso, de grande extensão geográfica, um dos recursos para o transporte, como solução de vários problemas econômicos e políticos, é a aviação.

As linhas aéreas comerciais, cruzam o território brasileiro em tôdas as direções, levando o conforto, e assistência, a esperança, o sentido mesmo da civilização, às nossas populações interiores.

O Correio Aéreo Nacional tem prestado igualmente, auxílio relevante aos brasileiros que habitam em zonas longínquas.

Com o desenvolvimento da aeronáutica, os aviões já possuem grandes capacidade de transporte e o frete, para grandes distâncias, tornar-se-á compensador. A condução de gasolina, por exemplo, aos grandes centros consumidores do interior, por meio de aviões, constituiria um alívio para as nossas estradas de ferro, que passaram ao serviço de transporte de material pesado e de natureza volumosa.

O emprêgo da aviação como transporte tem tido grande incremento, principalmente nos Estados Unidos, e nenhum país, como o Brasil, está em condições naturais de tanto necessitar de fazer um apêlo a êste moderno recurso.

O essencial, entretanto, é que sejam consideradas verbas na lei de meios, capazes de comportar a construção de aeroportos que possam receber os aviões transportes modernos. Além disso, os estabelecimentos oficiais de financiamento deveriam facilitar o crédito para constituição e desenvolvimento dessas empresas de transporte aéreo de material. Também o Governo deveria prestar-lhes auxílio através de favores fiscais.

Os planos ferroviários e rodoviários nacionais, são completos. Falta-lhes é a execução, ou melhor, faltam recursos para a sua completa realização.

Tratando-se de planos de efetivação — muito demorada e onerosa, a execução de um programa de desenvolvimento do transporte aéreo poderia constituir, no momento, um poderoso fator de solução, pelo menos parcial, deste importante problema.

No litoral esta situação já se acha quase que praticamente resolvida. O Lloyd Brasileiro conseguiu superar a crise de transporte, chegando agora a ter carência de mercadorias para condução.

PRODUÇÃO E TRANSPORTE

Êsses dois grandes problemas se acham, pois, de mãos dadas: produção e transporte.

A construção de cilos, para armazenamento de mercadorias nos centros de exportação, aconselhada por técnicos do assunto, não se recomenda se não dispusermos de estradas aparelhadas para o transporte.

Necessário se torna, portanto, que voltemos as vistas para o reaparelhamento e construção de estradas e aeroportos, aberturas de rios à navegação e melhoria de condições dos portos fluviais e marítimos.

Em Cuiabá assistimos ao mesmo drama — a falta de transportes. Mercadorias vindas do Rio e São Paulo, através da Noroeste do Brasil, até Corumbá, nas divisas da Bolívia e, dali, volvendo para leste, pelo rio Cuiabá, até a Capital do Estado de Mato Grosso, depois de viajarem centenas e centenas de quilômetros.

Resolvido êsse problema, o potencial econômico do País poderá apresentar um índice surpreendente.

A solução está na obtenção de recursos financeiros, a base principal para tudo o que é necessário realizar neste País.

Não poderemos mesmo pensar em promover a reforma agrária, o desenvolvimento racional da Agricultura, sem cuidar primeiramente do transporte e depois do financiamento, que deve ser encarado como o principal programa de Governo no Brasil.

