

A Fundação Brasil Central

Reportagem de ADALBERTO MÁRIO RIBEIRO

A REVISTA DO SERVIÇO PÚBLICO vai divulgar neste número algumas notas sobre os trabalhos da Fundação Brasil Central.

Dizemos bem *algumas notas* porque desejamos advertir os que nos derem atenção de que pretendemos registrar aqui o essencial de um mundo de apontamentos que tomamos na nossa excursão de Uberlândia ao rio das Mortes, passando pelas cidades de Rio Verde e Caiapônia, antiga Rio Bonito, e pela base de Aragarças, junto da qual, na confluência dos rios Araguaia e das Garças, se está construindo uma cidade inteiramente nova e de nome gracioso, em feliz combinação, de um pouco de Araguaia e tudo de Garças...

CINCO VÊZES A SUPERFÍCIE DO ESTADO DE SÃO PAULO

É o coração do Brasil que se pretende revelar aos brasileiros, tornando-o conhecido e acessível, não do alto, em vôos rápidos, que o avião realiza facilmente, sobrevoando regiões imensas, mas cá em baixo, no duro, em meio de asperezas, que vistas lá de cima parecem veludosas, de encantar a vista, quase sem depressões ou elevações no ondulado de um chapadão sem fim e no qual até os grandes rios figuram como tênues riscos prateados, lacrimais insignificantes...

Olhando-se para o mapa da região a que a Fundação Brasil Central deverá estender sua atuação, a leste e a oeste da linha planejada de penetração da Expedição Roncador-Xingu, ver-se-á facilmente que é de fato imensa a sua área, a atingir os Estados de Mato Grosso, Goiás, Maranhão, Pará e Amazonas. Essa superfície corresponde cinco vezes à do Estado de São Paulo e, segundo estudos já realizados, pode comportar uma população de mais de 25 milhões de habitantes.

Falamos, como ponto de referência, na

EXPEDIÇÃO RONCADOR-XINGU

Cumpre-nos, portanto, dizer alguma coisa a seu respeito, embora nosso objetivo seja tratar exclusivamente dos trabalhos da Fundação Brasil Central.

A Expedição foi criada pela portaria n.º 77, de 3 de junho de 1943, pelo então Coordenador da Mobilização Econômica, Ministro João Alberto Lins de Barros, que entregou a chefia da mesma ao tenente-coronel Flaviano de Matos Vanique. Deverá ela atingir Manaus, partindo da base de Aragarças, até alcançar na sua primeira etapa, o rio Teles Pires, num ponto a montante da localidade de Coletoria do Pará.

O FEITIÇO DE UM FOLHETO

O Serviço de Documentação do D.A.S.P. faz milagres com uma pequena máquina de impressão, que está sempre rodando, rodando e a soltar publicações as mais diversas, umas que a gente lê sem pestanejar, duma assentada, e outras que se guardam para ver depois... Um dia caiu-nos sob as vistas um folheto, de cerca de 50 páginas, de capa azul e tendo ao centro, em branco, o mapa do Brasil e bem ao meio dêste, como que um outro mapa, em miniatura, do país, a revelar ser ali a imensa região, que vai ser explorada pela Fundação Brasil Central.

O folheto sedutor tinha feitiço, e nos enfeitiçou mesmo... Continha o primeiro relatório apresentado pelo presidente daquela Fundação ao seu Conselho Diretor. Lemos êsse trabalho e desde então passamos a compreender, a sentir melhor, um empreendimento que ainda hoje milhares e milhares de pessoas ignoram ou consideram simples distração esportiva de quem já se cansou do asfalto e quer, depois, ter coisa pra contar..

Na nossa mesa de cabeceira, o folheto azul repontava em meio de outras publicações, a oferecer-se como roteiro de possível reportagem que talvez um dia pudéssemos fazer lá para as regiões sem fim do Araguaia ou do rio das Mortes. Talvez.

AQUELAS CASINHAS DE SAPÉ

Em junho último o "Correio da Manhã" publicou a fotografia de umas casinhas de sapé como sendo as atuais construções de Aragarças. A legenda do "cliché" era ainda mais decepcionante. Como já nos considerávamos bem conhecedores dos trabalhos da Fundação Brasil Central, à fôrça de leitura da publicação feita pelo D.A.S.P., achamos esquisito o que revelara aquele jornal. E soubemos depois que a uma agência oficial de divulgação de coisas do Governo se devia o fornecimento da fotografia decepcionante. Aliás, o "Correio da Manhã" não tinha nenhum desejo de veicular notícia errada só com o intuito de fazer oposição. Fôra mal informado, como qualquer outro jornal poderia ter sido também.

O ministro João Alberto escreveu ao "Correio da Manhã" uma carta gentilíssima, na qual oferecia *um fim de semana*, em Aragarças, ao redator que desejasse vêr alguns trabalhos da Fundação Brasil Central e confrontá-los depois com a publicação feita. E a carta foi publicada no jornal. Não sabíamos, entretanto, se realmente seria destacado um reporter para ir a Aragarças. Quanto a nós, que já nos considerávamos *donos* do assunto, o momento nos parecia magnífico para ir ver de perto um empreendimento que, à distância, nos parecia realmente interessante. E fomos destacados para a reportagem sertaneja.



Mapa onde está delineada a região do Brasil Central. O plano da Fundação, de comunicar o Norte com o Sul através da linha que liga Manaus ao Rio e a S. Paulo, está fixado pelo roteiro da expedição Roncador-Xingu.

FALANDO AO MINISTRO JOÃO ALBERTO

Na Polícia Central falamos ao ministro João Alberto, dizendo-lhe de nossa disposição de partir para Aragarças.

— Pois não. Vou dar-lhe uma apresentação ao capitão Basílio, que providenciará para que em Uberlândia lhe seja posto à disposição um pequeno avião, que conduzirá o senhor a Aragarças. A partida pode ser amanhã sábado, e já na segunda-feira o senhor estará de volta.

Em seguida oferecemos ao ministro João Alberto algumas separatas de reportagens nossas publicadas na *Revista do Serviço Público*, como as referentes à Fábrica Nacional de Motores, ao Conselho Federal do Comércio Exterior, ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, etc. E, a propósito de trabalhos assim, dissemos ao ministro:

— Se houvesse tempo, fariamos, também, longa reportagem para a *Revista do Serviço Público* sobre a Fundação Brasil Central, pois o D.A.S.P. só pode olhar com simpatia esse grande empreendimento do atual Governo.

— Tudo depende do senhor. Em vez de partir já amanhã, poderá fazê-lo segunda-feira e depois ficará por lá uns dez ou doze dias, indo de localidade a localidade, para ver tudo com vagar. E aqui está o meu primeiro relatório sobre a Fundação. Servirá de roteiro para sua viagem.

E sabem o que o Ministro nos ofereceu? Aquêlo folheto azul que já havíamos anotado página a página, com especial cuidado, como a prelibar a satisfação de um dia poder confrontar o que estava ali escrito com o realizado. E aceitamos o segundo exemplar do livrinho azul como se não fôsse êle nosso velho conhecido, pois não dissemos ao ministro João Alberto que já o havíamos lido.

Agora, vamos compor em seguida uma entrevista com o presidente da Fundação Brasil Central, usando dêste recurso: tirando da introdução de seu próprio relatório as respostas às perguntas que lhe fariamos, se ali na Chefatura da Polícia tivéssemos procurado saber por que lhe ocorrera criar aquela instituição.

BREVE HISTÓRICO

Como era natural, aludimos, logo de início, às bandeiras de outros tempos, mostrando ao Ministro João Alberto

nosso trabalho sobre o Instituto Nacional de Cinema Educativo, contendo várias páginas ilustradas, reproduzidas do filme "Bandeirantes", que se divide em duas partes, a primeira referente ao "ciclo de desbravamento", com aspectos da fundação de São Paulo e alguns episódios de catequese de índios por Anchieta e de fatos em que tiveram participação João Ramalho e o cacique Tibiriçá. A penetração de Raposo Tavares pelo oeste brasileiro, através de mil perigos, etc., etc., até à sua chegada ao forte Curupí, no Pará, depois de haver descido o rio Madeira, subindo o Amazonas, o rio Napo, até Quito e seu regresso a Quitauína em São Paulo. A segunda parte do filme mostra-nos o roteiro de Fernão Dias Pais Leme. Em vez de João Ramalho, estávamos diante de João Alberto, que assim se referiu à sua bandeira:

— O desdobramento do interior remoto do Brasil é um velho programa que se vinha protelando de ano para ano. Desde que os primeiros bandeirantes romperam a demarcação do Tratado de Tordesilhas, êste problema da exploração do *hinterland* brasileiro foi formulado e exigiu solução. As bandeiras em si, embora tivessem produzido resultados políticos apreciáveis, consubstanciados em última análise na configuração territorial do Brasil de hoje.



Trabalhos de agricultura na Estação Experimental de Rio Verde.

econômicamente não criaram, no entanto, uma riqueza permanente e nem sequer um conhecimento adequado de todo o nosso vasto e remoto sertão. Malgrado os trabalhos posteriores de exploração, geralmente com interesse apenas administrativo e raramente comercial, seguindo as linhas fáceis de penetração dos grandes rios e só excepcionalmente representando um esforço realmente heróico, como no caso do militar que, no século XVIII, transportou peças de artilharia de bronze de Belém até Cuiabá, cumprindo uma missão que lhe fôra confiada, foram empreendimentos isolados e que não visavam um trabalho de conjunto.

— Que nos diz das explorações científicas realizadas mais tarde?

— Ninguém lhes pode negar valor, pois elas constituem hoje uma base para o desenvolvimento e o aproveitamento eventual de nosso interior sob todos os seus aspectos, climático, geológico, antropológico e social. E não são



Colheita de batatinhas na Estação Experimental de Rio Verde.

poucas as publicações dêsse movimento, iniciado a partir do século XIX, e ao qual ofereceram sua valiosa contribuição viajantes e cientistas eminentes, entre eles numerosos estrangeiros.

A DEFICIÊNCIA DE MEIOS

Prosseguindo, afirmou o ministro João Alberto:

— Os trabalhos objetivando o aproveitamento em conjunto dêsse interior, entretanto, só se iniciaram tardiamen-

te, desde os realizados por Couto de Magalhães, que sobre o rio Araguaia exerceu uma influência extraordinária, sem contudo atingir os seus objetivos em virtude da deficiência dos meios de que dispunha, até às explorações levadas a efeito em tôdas as direções pela Comissão Rondon e continuadas posteriormente pelo Serviço de Proteção aos Índios. Assim ficou o panorama genérico do aproveitamento econômico do nosso interior até o momento em que o Presidente Getúlio Vargas lançou a "marcha para o Oeste" com o objetivo de interessar os brasileiros do litoral no povoamento e desbravamento do interior do Brasil. Esta atitude abriu novas perspectivas para a solução do problema, que certamente teria sido atacado de frente e com energia se não fôsse a superveniência da guerra. Os acontecimentos internacionais, atraindo a atenção da Nação inteira para o quadro político desta, pareciam haver transferido mais uma vez a execução do palpitante programa. Aproveitando os poderes de Coordenador, obtive do Presidente a autorização para iniciar os trabalhos de desbravamento. O problema que se apresentava era o mais vasto possível, pois se tratava, nada mais nada menos, do que preparar tudo quanto fôsse necessário para permitir a exploração e o aproveitamento racional e eficiente das imensas regiões do nosso centro-este. O passo inicial é, evidentemente, o desbravamento. Ora, nas regiões centrais do Brasil, êste se pode dar segundo vários eixos seja no sentido da bacia Tocantins-Araguaia, seja rumo ao Oeste, em direção ao Território do Acre, ao longo do vale amazônico, seja finalmente na diagonal ligando o centro industrial do país a Manaus.

Sem abandonar a possibilidade das duas primeiras linhas, a rota em direção a Manaus se apresentava como a mais interessante. Com efeito, não somente corta o maciço central do Brasil em sua maior extensão, atravessando o grande planalto completamente desconhecido, como também representa o traçado geral mais curto da linha de comunicações aéreas e terrestres entre o Rio de Janeiro ou São Paulo e os Estados Unidos da América do Norte.

O valor dessas linhas de comunicação aérea para o desenvolvimento posterior do país nunca poderá ser bastante enaltecido, particularmente no momento em que o futuro dos transportes aéreos se apresenta com as mais amplas perspectivas.

Tais foram, em síntese, as idéias fundamentais que originaram a ação da Fundação. A organização criada para materializar esta idéia foi a de uma expedição desbravadora. Tratava-se, então, de dar início à obra de descobrimento, deixando-se para uma segunda fase a consolidação das linhas de comunicações e o povoamento e colonização das áreas atravessadas.

Foi então, por autorização expressa do Presidente, criada pelo Coordenador da Mobilização Econômica a Expedição Roncador-Xingu, pela Portaria n.º 77, de 3 de junho de 1943, chefiada pelo brioso Tenente-Coronel Flaviano de Matos Vanique.

O ministro João Alberto passou em seguida a justificar a escolha da confluência do rio das Garças com o Araguaia como ponto de partida para os trabalhos de des-



Cultura de cana na Estação Experimental criada e mantida pela F.B.C.. em Rio Verde.

cobrimento, ressaltando os serviços prestados pela exploração aérea, realizada em vôos baixos, pois as explorações terrestres levadas a efeito não eram suficientes para dar um conhecimento adequado de toda a região.

A PARTIDA DE S. PAULO DA EXPEDIÇÃO RONCADOR-XINGU E A CRIAÇÃO DA FUNDAÇÃO BRASIL CENTRAL

Eis como o ministro João Alberto se refere à partida de São Paulo da Expedição Roncador-Xingu e à criação da Fundação Brasil Central :

— Em Barra do Garças, antigo vilarejo, ponto de reunião eventual de garimpeiros, foi construído um acampamento provisório. Abatido o cerrado, e num ponto situado a 2 kms. de distância da aldeola referida, levantaram-se as primitivas cabanas de palha no mesmo local escolhido pelo Coronel Vanique, em que hoje se erguem as primeiras construções de alvenaria destinadas à residência dos trabalhadores da Fundação, aos vários serviços desta e às suas indústrias auxiliares.

E' interessante fornecer alguns dados cronológicos. Três dias depois de assinada a portaria de criação da Expedição Roncador-Xingu, eram estudados os aspectos re-

lativos à execução do seu programa, em conjunto com o General Cândido Mariano da Silva Rondon, o maior dos sertanistas brasileiros. No dia seguinte, o Cel. Vanique chegava a São Paulo para iniciar a aquisição dos materiais respectivos, regressando 12 dias depois, com donativos no valor de mais de Cr\$ 500.000,00. Seguiu-se a organização da Expedição. Em fins de junho, ainda se cogitava de Leopoldina como ponto de partida da mesma, dadas as condições de proximidade geográfica daquela cidade goiana à Serra do Roncador; em meados de julho foram organizados os primeiros reconhecimentos aéreos, sendo escolhido o local de Barra do Garças, que sobrevoei em companhia do Capitão Aviador Antônio Eugênio Basílio, o qual havia sido posto à minha disposição pelo Ministro da Aeronáutica, em 26 de julho de 1943.

Em 7 de agosto, realizaram-se em São Paulo as cerimônias solenes de constituição da Expedição, que partiu no dia seguinte para Uberlândia.

Em 9 de agosto de 1943, cheguei a Uberlândia, partindo daí para Caiapônia a fim de tentar, por terra, atingir o ponto escolhido para o início dos trabalhos da Expedição, já anteriormente determinado, e para reconhecer o terreno.

O reconhecimento foi levado a efeito de automovel, fixada definitivamente a localização da Base avançada da expedição na Barra do Garças e assentada a cooperação de Caiapônia como base intermediária entre Garças e Uberlândia, especialmente no que se refere à construção de estradas, sobrevoei o rio das Mortes e a Serra do Roncador, fixando a rota da Expedição.

Em 17 de agosto, partia de Uberlândia para Garças a Expedição, a qual foi considerada de interesse militar pelo decreto-lei n.º 5.801, de 8 de setembro de 1943.

Já em 16 de setembro pude aterrar no novo campo de aviação de Barra do Garças, onde escolhi definitivamente o local da sede da futura cidade de *Aragarças*.

Em 21 de setembro recebia o primeiro comunicado radiotelegráfico da estação que havia conseguido localizar em Barra do Garças, para onde, a essa época, já estavam sendo dirigidos, através de dificuldades extraordinárias, os materiais e abastecimento indispensáveis para apoiar a Expedição em seu trabalho de penetração.

A CRIAÇÃO DA FUNDAÇÃO BRASIL CENTRAL

Depois o ministro João Alberto passa a falar assim da Fundação Brasil Central:

— Finalmente, em 4 de outubro baixava o Governo Federal o decreto-lei 5.878, criando a Fundação Brasil Central. Ao ser promulgado esse decreto estava eu novamente em Barra do Garças, onde, desde agosto, se iniciara uma vida nova para a região.

Barra do Garças, que contava apenas com uma centena de casas de palha com uma população paupérrima, distribuída nas duas margens do Araguaia, era mais um ponto de reunião de fracassados e de enfermos que verdadeiramente uma povoação. Seus habitantes, com condições de existência extremamente precárias, viviam tão somente de trocas eventuais com uma população flutuante de garimpeiros e a eterna pasmeira dos moradores de beira-rio no alto sertão, abandonados à sua própria sorte.

Em 3 de dezembro, terminados os preparativos, iniciados pela abertura de picadas e fincamento do "Marco Zero" desde 11 de setembro, seguiu a Expedição no seu trabalho de desbravamento. Ainda aí a ajuda da aviação foi fundamental. Os reconhecimentos efetuados através do sertão bruto em direção ao rio das Mortes, pesquisando as passagens mais favoráveis para a Expedição e assinalando os obstáculos mais importantes, permitiram a marcha com o conhecimento do terreno bastante aproxi-



Santa Helena — chegada da primeira máquina destinada à Usina de Açúcar e Alcool, que está sendo construída em Rio Verde.

mado, de modo que a picada já de início guardava a sua direção geral, evitando-se a perda de trabalhos freqüente nesse gênero de explorações. Este serviço foi tão bem feito que a estrada de rodagem posterior se adaptou praticamente sôbre a picada aberta, dela se afastando apenas onde indispensável por curtos trechos.

Desde sua partida, a Expedição já sabia os pontos principais do terreno a atingir. Conhecia os pontos obrigatórios de passagem, e até a sua chegada ao rio das Mortes já havia sido preparada com antecedência, pela indicação do local mais apropriado ao acampamento que ali deveria ser instalado. Esta primeira etapa, de desbravamento desde Barra do Garças até o rio das Mortes, foi completada em 86 dias, pois a Expedição alcançou a barranca dêste rio em 27 de fevereiro de 1944.

Passando a outras observações, assim prosseguiu o ministro João Alberto:

— Ao atingir a margem do rio das Mortes, depois de uma marcha de quasi 250 kms., a Expedição Roncador-Xingu conquistou efetivamente todo o território até o rio



O Ministro João Alberto, ladeado pelo Dr. Plínio Geyer, Prefeito de Caiapônia e pelo Tenente-Coronel Matos Vani-que, em Caiapônia.

das Mortes, integrando-o na civilização e abrindo possibilidades à iniciativa individual para a ocupação e aproveitamento das suas riquezas potenciais. A navegação do rio das Mortes, tida como motivo de aventuras e envolvida em mistério ainda há um ano e pouco atrás, passou a ser uma rota normal de transportes. Na barranca do rio, onde só um chavante bravo acendia o seu fogo, elevam-se agora construções, derrubam-se matas, cercam-se campos e abrem-se estradas. A assistência médica, a segurança e o conforto que se acentua dia a dia, vão criando condições de vida, não mais para o aventureiro intemorato, mas para o homem de trabalho que deseja sua emancipação

econômica em regiões virgens, acreditando no futuro de sua pátria.

A CONSOLIDAÇÃO DA RETAGUARDA DA EXPEDIÇÃO

— Ao trabalho da Expedição seguiu-se a organização da Fundação. Uma vez iniciada a tarefa do desbravamento, urgia consolidar a retaguarda da Expedição, criando-se condições de vida estável que permitissem o apoio permanente e gradativo às conquistas da vanguarda e também aos trabalhos de fixação do homem ao solo, conferindo-lhe um mínimo de condições de vida compatíveis com a civilização moderna.

Ainda desta vez a Coordenação foi autorizada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República a desenvolver, em bases mais amplas, o programa de desbravamento iniciado pela Expedição. Assim, como já vimos, surgiu o decreto-lei n.º 5.878, de 4 de outubro de 1943, que autorizou a instituição da Fundação Brasil Central, organismo que englobava a Expedição Roncador-Xingu e permitia, dessa forma, desenvolver a idéia mestra da qual a referida Expedição havia sido precursora.

Aproveitamos até aqui as próprias palavras do ministro João Alberto para apresentar aos leitores da *Revista do Serviço Público* o histórico da Expedição Roncador-Xingu e da Fundação Brasil Central.

Cumpre-nos, portanto, dêste ponto em diante dizer

O QUE OUVIMOS E OBSERVAMOS DE UBERLÂNDIA AO RIO DAS MORTES

No dia 2 de julho último partimos, às 7 horas da manhã, num avião da VASP, com destino a Uberlândia, onde chegamos às 2 horas da tarde. No aeroporto da bela cidade mineira fomos recebidos pelo Sr. Álvaro de Carvalho, representante da Fundação Brasil Central, substituindo no momento o Dr. Iberê Goulart, diretor da base ali fundada desde a passagem da Expedição Roncador-Xingu com destino a Aragarças.

CONVERSANDO COM ANTIGO MORADOR DE UBERLÂNDIA

O Sr. Álvaro de Carvalho estava em Uberlândia havia pouco tempo e por isso não nos podia dizer nada da chegada da Expedição Roncador-Xingu àquela cidade, acontecimento que, como era natural, deveria ter ficado assinalado como extraordinário em sua história. Não o podendo fazer, teve, entretanto, o Sr. Álvaro de Carvalho a gentileza de apresentar-nos ao Sr. Levindo C. Pereira, superintendente dos transportes e da aviação da F.B.C., em Uberlândia e antigo morador da cidade, o qual assim nos falou:

— A Expedição passou por aqui em agosto de 1943. O trem conduzindo o pessoal chegou no dia 9. Eram cerca de 40 expedicionários chefiados pelo Tenente-Coronel Vani-que. Permaneceram três dias na cidade, à espera de providências para início da caminhada pela estrada de rodagem até Barra do Garças. A carga seguiu em caminhões e o pessoal em dois ônibus.



Flagrante tomado na penosa viagem de um caminhão da F.B.C. por estrada que ainda será beneficiada pelos recursos técnicos modernos. E' uma cena comum na estação chuvosa.

— E como a cidade recebeu os expedicionários?

— Em festa. Basta que lhe diga que 400 caminhões de Uberlândia fizeram imponente desfile em homenagem à expedição, demonstrando, assim, a confiança de nossa gente num empreendimento de alcance social de fácil compreensão. E até a certa altura da estrada de rodagem os 400 caminhões acompanharam os desbravadores da Brasil Central.

— E o senhor conhece a região entre Uberlândia e Aragarças?

— Por estradas de rodagem conheço-a tôda. O mesmo posso dizer dos rios que a atravessam. E quanto, particularmente, ao rio das Garças, também não me é desconhecido desde sua confluência com o Cassununga até à desembocadura no Araguaia.

— O nome Cassununga é interessante...

— E' o nome que os garimpeiros dão a uma espécie de maribondo.

— E por que o senhor diz os *garimpeiros* e não o povo?

— Porque ali tôda a população ribeirinha é constituída de garimpeiros, na sua maioria baianos e maranhenses. Além de Aragarças conheço de avião até o rio das Mortes. Criada a Fundação Brasil Central, foi estabelecida esta base de Uberlândia, de onde partem as provisões para Aragarças, que depois as distribui até um pouco além do rio das Mortes. São êstes os gêneros distribuídos: sal, açúcar, café, querosene, gasolina, ferramentas de lavoura, arame farpado e utensílios domésticos.

... Noto que, quanto a gêneros alimentícios, os senhores quase nada enviam para Aragarças.

— Natural. A Expedição e os trabalhos de fixação de colonos em Aragarças e em outros pontos não podem ficar na dependência desta base em tudo quanto se refere a abastecimento de bôca. Os expedicionários vão organizando lavouras pelo caminho em que passam, deixando quem delas cuide. Eis aí o segredo da colonização que realizamos, povoando o solo e fixando a nossa gente em lugares adequados. Aliás, é isso o que o senhor vai observar, como repórter, até ao rio das Mortes.

A conversa com o Sr. Levindo Pereira já nos estava sendo bem útil, possibilitando-nos ter visão aproximada dos serviços da F. B. C. além do que havíamos lido no folheto azul...

Depois de Uberlândia, qual é a outra base mais próxima?

— A de Rio Verde. Mas não vale a pena conversarmos sobre essa segunda base. Amanhã o senhor irá visitá-la e então poderá vêr o que ali se está fazendo. Vamos tratar dos serviços desta base de Uberlândia, que cuida, principalmente, da distribuição de gasolina às bases restantes em caminhões de linha, isto é, em dias certos, sendo os caminhões de propriedade da Fundação. Aqui temos 11 caminhões assim, mas há ainda cerca de 80 particulares que trabalham para a Fundação, recebendo cada um deles sua quota de gasolina, conforme o destino a seguir, tendo-se em conta a distância a vencer e a carga de 4 mil quilos que cada caminhão transporta. É melhor dar um exemplo: um caminhão apanha aqui 4 mil quilos de carga e recebe 250 litros de gasolina, se fôr até Rio Verde, recebendo ainda 2.400 cruzeiros para despesas de frete. Essa gasolina é para ida e volta. Na volta o motorista fica com a liberdade de receber novo frete de retorno, pago por particulares, cuja carga é, geralmente,

constituída de cereais. Já mandamos mais de 2 milhões de quilos de mercadorias, desde 9 de agosto de 1943 até 30 de junho de 1945, percorrendo um total de 500 mil quilômetros!

O PEDÁGIO NA ESTRADA

A estrada de rodagem que vai de Uberlândia até Aragarças vem sendo muito beneficiada pela Fundação, disseram o Sr. Levindo Pereira. A Companhia Sul Goiana, que ainda explora essa estrada, cobra pedágio aos caminhões que por ela trafegam. O custo do transporte era arbitrário, orçando em média em dois cruzeiros por quilo de mercadoria entre Uberlândia e Aragarças. Hoje este frete caiu muito, sendo mais ou menos de um cruzeiro por quilo entre os mesmos lugares.

Colhidas essas informações iniciais, procuramos ampliá-las, ouvindo outros chefes de serviços e funcionários da F.B.C.

VOANDO PARA RIO VERDE

No dia 3 de julho deixamos Uberlândia, tomando um pequeno avião "Fairchild", monomotor de três lugares, dirigido pelo piloto Gilberto Araújo da Silva.



Vista de Caiapônia, tirada do alto.

Quando fizemos para esta revista uma reportagem sobre a Fábrica Nacional de Motores, o seu diretor, brigadeiro do ar A. Guedes Muniz, nos trouxe uma vez para a cidade num aviãozinho como aquele que ali estava e no qual a viagem não excedeu de dez minutos entre Xerém e o Aeroporto Santos Dumont. Já a viagem para Rio Verde duraria duas horas em "perereca" semelhante e sobre zona onde uma "pane" seria de conseqüências bem diferentes... Só confiávamos no piloto Gilberto, cuja perícia nos fôra ressaltada antes, aqui no Rio, pelo capitão Antônio Eugênio Basílio, que dirige os serviços de rádio e aviação da F.B.C. Poderíamos ter partido de Uberlândia em ônibus, viagem que, francamente, nem como aventura nos seduziria... Nada de solavancos, poeira, orquestração sinfônica "mosquitável", durante o dia e persistente e constante à noite, coisas que só têm realmente encantos para quem as sabe sentir e compreender...

E Gilberto nos amarrou bem com um cinturão pela cintura, depois de ter feito o mesmo, consigo mesmo, como a nos dar exemplo. E apertou um botãozinho aqui e ou-

tro acolá na disposição de fazer a partida... A "perereca", firme, nem se mexia! Gilberto desamarrou-se, saltou e foi tocar à mão a hélice do bicho. Por natural associação de idéias, lembrando-nos dos automóveis antigos, que só tinham partida depois de torcida à mão a manícula à frente do motor. A mesma operação no aviãozinho já nos estava cheirando mal... Também não perguntamos nada a Gilberto, só por desejarmos mostrar que estávamos mesmo confiantes. Depois — consideramos, êle devia saber o que estava fazendo. Afinal tanto êle beliscou a "perereca" que esta resolveu dar sinal de vida, fazendo infernal barulho, com sua hélice em movimento. Gilberto voltou a amarrar-se e, dentro em pouco, estávamos sobrevoando Uberlândia. Depois o sertão sem fim.

Lá em baixo riscos luminosos naquele imenso tapete ligeiramente enrugado. São os rios Paranaíba, Meia Ponte, dos Bois, etc...

Impossível conversar. Nem berrando ao ouvido do piloto, que parece um faquir em seu pôsto, indiferente por completo a sensações...



Avião do Correio Aéreo Nacional, em Caiapônia, vendo-se membros de sua tripulação ao lado de chefes de serviços da F.B.C.

E considerávamos :

— Não; não pode acontecer nada. Se fôsse realmente perigoso, ninguém se meteria neste avião, que deve estar sempre em serviço.

Estávamo-nos convencendo, a nós mesmos, pensando "em voz baixa"...

Depois de muito tempo, Gilberto nos aponta à distância Rio Verde.

Casinhas brilham ao sol. Que beleza! E a cidade vai surgindo, com suas ruas bem traçadas. Do alto, qualquer cidade é sempre bem traçada e bonita...

Aterrissagem fácil.

Saltamos do avião e Gilberto nos apresenta a funcionários da F.B.C. que nos vão receber. Rodamos num caminhão para a base da Fundação na cidade. Uma poeira vermelha invade tudo. A vegetação na estrada apresenta cor de ferrugem.

NA BASE DE RIO VERDE

— E' o Dr. Noel Nutels, médico aqui da Fundação.

E Gilberto nos foi apresentado ao Sr. Rubens Mercaldó, funcionário do escritório, Dr. José Pacheco Pimenta,

agrônomo; Dr. Pinto Duarte, médico de Aragarças, que no momento fôra a Rio Verde a fim de fazer um inquérito sobre mortalidade infantil.

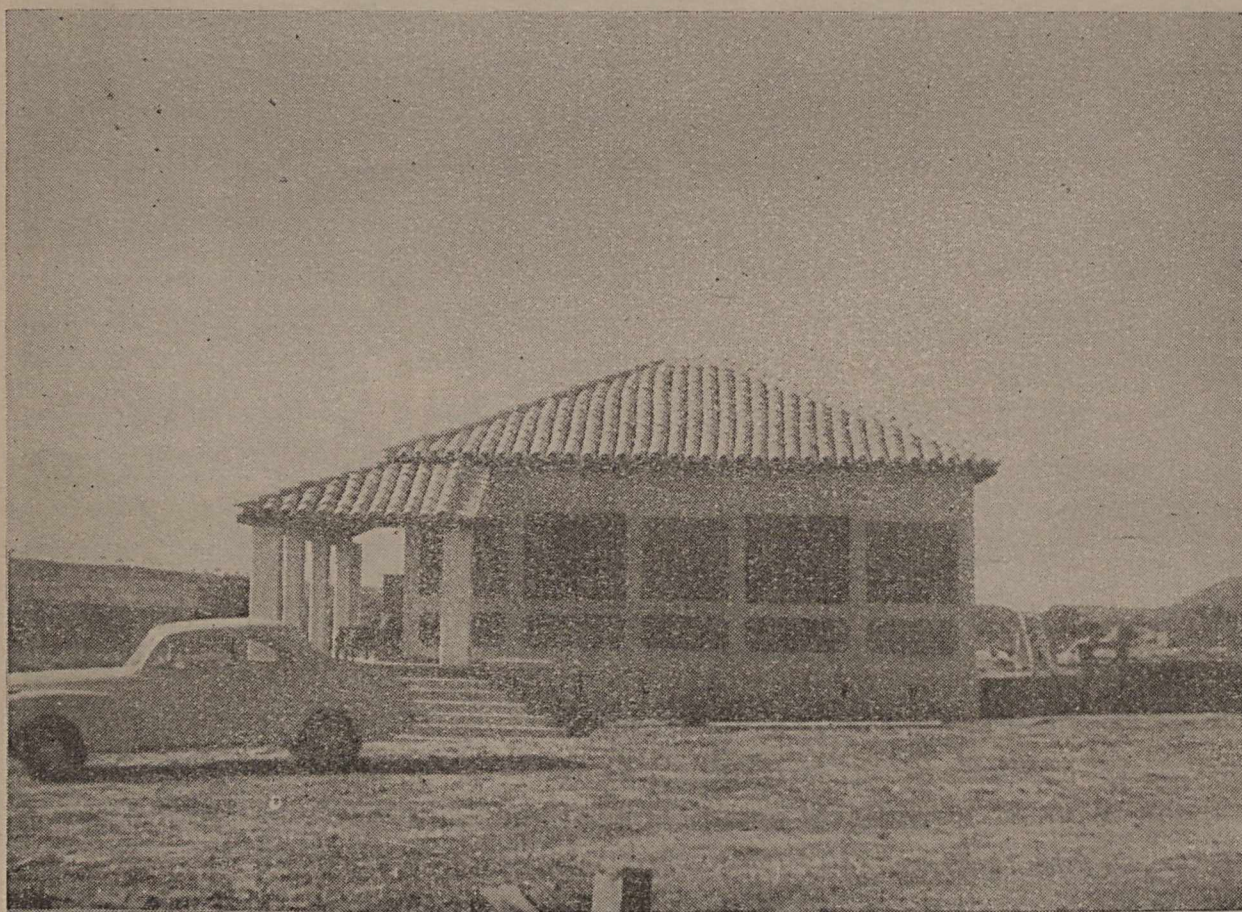
O Dr. Nutels é pessoa que no fim de cinco minutos de conversa nos dá impressão de velho amigo, e a gente logo descobre que é muito parecido com tal ou qual conhecido, assim também como êle. No dia seguinte à nossa chegada, o Dr. Noel Nutels nos leva a vêr em Santa Helena a construção da Usina Central Sul Goiana S.A., sociedade anônima de que a Fundação Brasil Central detém 77,5% do capital, ou sejam Cr\$ 6.200.000,00 num total de Cr\$ 8.000.000,00.

Viajamos no automóvel do Sr. José Lázaro Cabral, proprietário em Rio Verde. Santa Helena chama-se hoje Ipeguari. Vencemos uns dez quilômetros da horrível estrada, que está a cargo da Municipalidade. A conversa no automóvel foi a vida cara. O Sr. Lázaro Cabral, na direção do automóvel, falava-nos em preços de gêneros de consumo. E os fomos anotando :

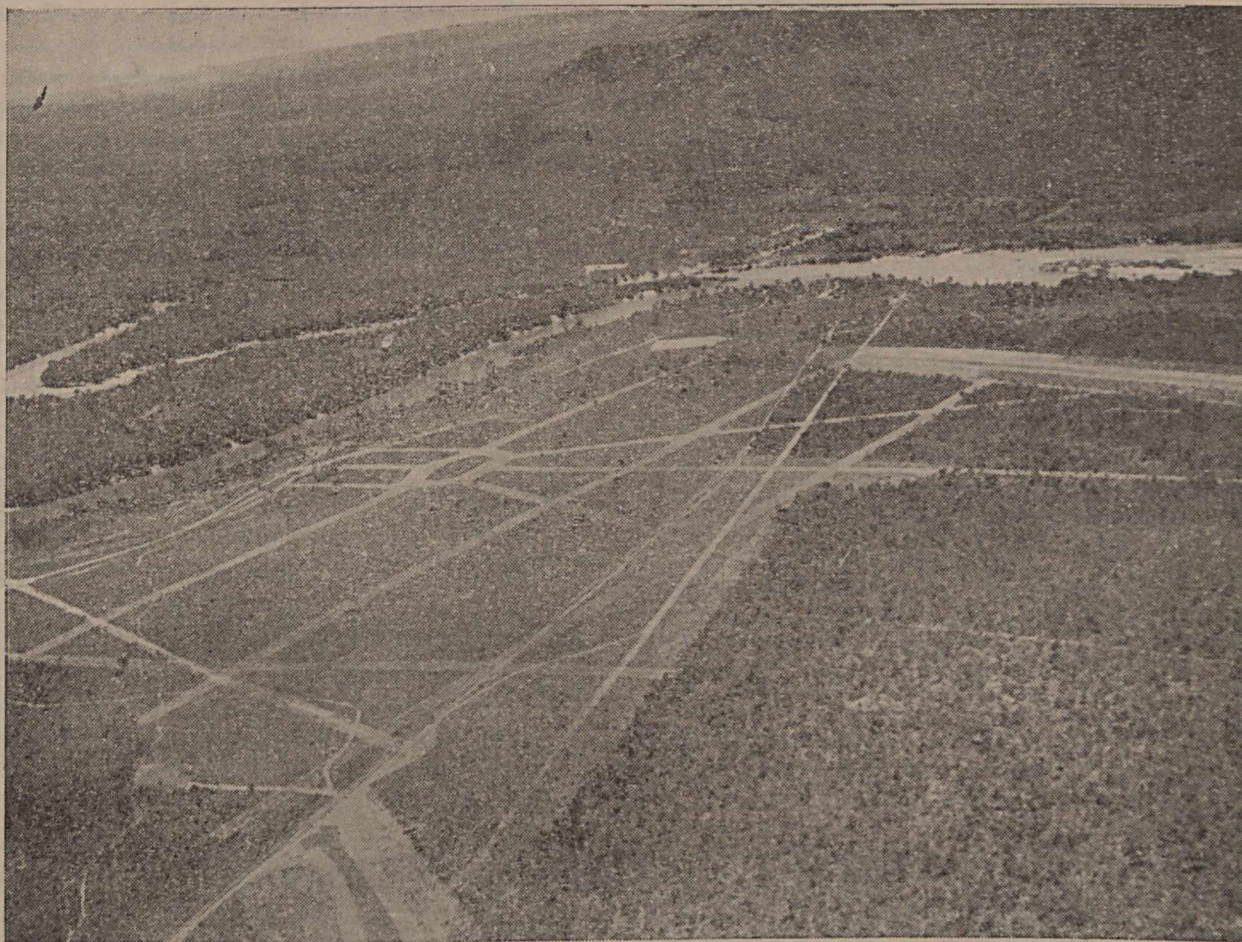
Uma caixa de fósforos, 50 centavos; 1 quilo de cebolas, 8 cruzeiros; batata, seis; açúcar cristalizado, seis.

— O quilo ?

— Sim o quilo ! Café em grão, 7 e 8 cruzeiros; carne, sete; toucinho, 10; 1 litro de alcool, 12 a 15; uma garrafa



Caiapônia — casa de administração da olaria.



Local da futura cidade de Aragarças, cujo traçado aparece perfeitamente delineado na fotografia.

de cerveja 8 e 9; um guaraná, 5 e 6; um quilo de sal em pedra, 4.

— Papagaio! Então a vidinha no Rio está uma delícia comparada com esta do interior de Goiás...

— Tudo isso por causa do preço do frete. Em 1940 um quilo de mercadoria de Uberlândia e Rio Verde custava de 20 a 30 centavos. Agora, fica por um cruzeiro, mas já esteve até por 2! E no entanto há criadores aqui de zebu que quando nasce um bezerro chegam a derramar na cacunda dêle uma garrafa de "champagne", que custa 200 cruzeiros! E tanta gente por aí com fome!

E o Sr. Lázaro Cabral passou a contar-nos a história do arroz:

— No município de Rio Verde há grande produção de arroz, contando com duas máquinas, na cidade, para beneficiá-lo. A saca é comprada ao produtor por 30 cruzeiros e contendo 100 litros. Não é vendido por quilo. Os 100 litros, depois de beneficiados, ficam reduzidos a 60 e 62 litros. No varejo na cidade, o arroz tem sido vendido até a 40 cruzeiros a quarta de 20 litros. E se a energia elétrica falta, por acaso, durante cinco ou dez dias, os donos das duas máquinas de beneficiar arroz, que são os vendedores exclusivos do produto no lugar, aproveitam logo a oportunidade para aumentar o preço da quarta para mais 10 e 15 cruzeiros!

Quase toda a produção de arroz do município é exportada para Uberlândia. Vai em casca. Os motoristas e negociantes, que compram o arroz em Rio Verde por 30 e 40 cruzeiros a saca de 100 litros, o vendem em Uberlândia por 90 e 100 cruzeiros. E, às vezes, dá-se êste absurdo: Rio Verde passa a importar arroz de Uberlândia, porque a produção foi toda raspada para essa cidade. Mas essa coisa há de acabar. E' por isso que os goianos estão com vontade de ver pronta a estrada de rodagem que está sendo construída entre Aragarças e Barretos, em São Paulo, onde a produção goiana pode sair pela Estrada de Ferro Paulista. A distância entre Rio Verde e Barretos é de cerca de 400 a 450 quilômetros. O Estado de Goiás já iniciou a construção de uma outra estrada que, partindo de Rio Verde, ligará esta cidade à estrada Aragarças-Barretos, à altura de Cachoeira Alta, numa extensão de 40 quilômetros mais ou menos. E assim Uberlândia começará a ter concorrência, na compra de nossos produtos.

PASSANDO POR SANTA HELENA OU IPEGUARI

Quando entrávamos no povoado de Santa Helena ou Ipeguari, disse-nos o Dr. Noel Nutels:

— Esta corrutela é das mais prósperas do município de Rio Verde. Agora se chama Ipeguari, que quer dizer

Campo Alegre, que é o nome do córrego que a atravessa.

Pela primeira vez ouvíamos a palavra *corrutela*, que quer dizer *povoado*.

Saltamos e fomos ver a serraria da Fundação, que está fornecendo madeira para a construção da usina de Santa Helena, a uns seis quilômetros mais acima. A estrada é bem diferente nesse trecho, onde o automóvel consegue deslizar em vez de pular.

O Dr. Nutels disse-nos ainda:

— Santa Helena vai ter também um pouso para aviões. Agora estamos instalando a posteação para o telefone que a ligará a Rio Verde. Aqui em Ipeguari temos encontrado muita boa vontade dos moradores locais em tudo que desejamos, principalmente do fazendeiro Carlos Cunha Filho, o Carrinho, como é conhecido. Montou uma escola por sua conta na corrutela e conserta a estrada, quando esta fica ruim.

O Dr. Nutels, chegando à Usina, foi logo indagar como iam os trabalhos de combate à malária na zona, feito por meio de drenagens e verdeparização, o que tem feito diminuir sensivelmente a densidade anofelinica e a mortalidade no lugar.

A mortalidade infantil é ali, porém, ainda elevada.

Observando o modo do Dr. Nutels tratar àquela gente pobre do lugar, sente-se que ele está bem integrado nos seus hábitos, inspirando-lhe, por sua vez, grande confiança.

— Vem gente de longe para vacinar-se aqui no nosso posto médico. A Fundação está prestando grande serviço à população local e das imediações com sua assistência médica.

Era a hora do almoço e os operários da construção da usina se achavam por ali esperando o bater da sineta para retornar ao trabalho.

— Este aqui é o catireiro da zona.

— Catireiro?

— O homem que sabe cantar bem *catira*, mistura do côco baiano e do cateretê mineiro.

— Este é o Luís, caboclo decidido, que veio a pé do Maranhão para trabalhar no lugar.

E assim, nos foi apresentado àquela gente simples e boa, que trabalha, produz e concorre para o reerguimento da localidade ou, melhor da corrutela, e seus arredores.

A USINA CENTRAL SUL GOIANA S.A.

Antes de chegar-se ao local em que está sendo erguido o grande edifício da Usina Central Sul Goiana S.A., vê-se, à distância, em pequena elevação, o canavial que lhe vai dar as primeiras provisões de matéria prima para seu fabrico. E como já estávamos cansados de só ver mato ralo, capoeira, e nenhuma lavoura, aquêle canavial, no seu alegre verde claro, deu-nos impressão de que se operava um início de revolução nos hábitos e costumes da corrutela de Santa Helena. E, depois, então, quando nova estrada de rodagem fôr aberta ligando a Usina a Rio Verde? A fabricação do açúcar e do álcool atrairá, certa-

mente, novos moradores para as imediações, e o comércio local, tomará, por sua vez outra feição.

Atualmente estão plantados trinta alqueires geográficos de cana que, por ocasião da muda nas chuvas, passarão a sessenta, permitindo, por ano, uma produção regular de 25.000 sacos de açúcar e 450.000 litros de álcool, para o consumo da região, num raio de 150 quilômetros.

Como se vê, o que se deseja é proporcionar um abastecimento regular do açúcar e do álcool-motor a populações que sentem falta desses dois produtos, de custo elevadíssimo, em consequência do transporte e, pior do que isso, de irregular entrega aos negociantes distribuidores.

Quanto ao álcool-motor, êsse, então, nem existe por lá.

OS MAQUINISMOS DA USINA

Conversamos com o Sr. Leonardo Salcedo, técnico da firma Mário Dedine, de Piracicaba, que está instalando a maquinaria da Usina, constante de uma máquina francesa,



Crianças em Aragarças, a caminho da escola criada pela F.B.C.

sendo que os demais foram fabricadas em São Paulo, e já estavam chegando, ora por Uberlândia, ora por Barretos, conduzidas em caminhão. Muitas peças são tão grandes que vêm acomodadas em dois caminhões, cuja marcha é perfeitamente regulada, senão o desastre é certo... E o Sr. Salcedo tem ido a Barretos, ao encontro das pesadas peças que, ao deixarem os trens da Paulista, são transferidas para caminhões, vencendo um percurso de cerca de 600 quilômetros, em meio das maiores dificuldades, sobretudo na travessia de velhos pontilhões, que antes precisam ser reforçados. Entretanto, não houve até agora nenhum desastre na execução de semelhante transporte. Encontram-se entre a maquinaria, duas grandes caldeiras a vapor. A propósito, o Sr. Salcedo nos adiantou que mesmo as mais modernas usinas de açúcar vêm utilizando

de preferência o vapor à eletricidade, por seu maior rendimento. E' provável que já em novembro a Usina esteja trabalhando, tudo dependendo da conclusão do edifício, cuja construção se acha muito adiantada. Vimos, nas plantas, dois vácuos, isto é, os depósitos de formação do açúcar, sendo de 200 sacos a capacidade diária de cada depósito; duas turbinas Western para clarear o açúcar, para 350 sacas diárias; secadores, elevadores e ensacadores. Enfim, a Usina de Santa Helena será das mais modernas do Brasil e sua construção foi confiada ao engenheiro Olívio de Sousa.

ESTAÇÃO EXPERIMENTAL DA F.B.C. EM RIO VERDE

A F.B.C. resolveu instalar uma Estação Experimental em Rio Verde, visando conhecer as possibilidades de novas explorações agrícolas em terrenos de cerrado, que predominam em toda a região do Brasil Central. Para essa tarefa, a Fundação recorreu à Escola Superior de Agronomia, de Viçosa, em Minas, que enviou a Rio Verde o seu antigo aluno e professor José Pacheco Pimenta, que ali se acha desde o ano passado no desempenho dessa missão.

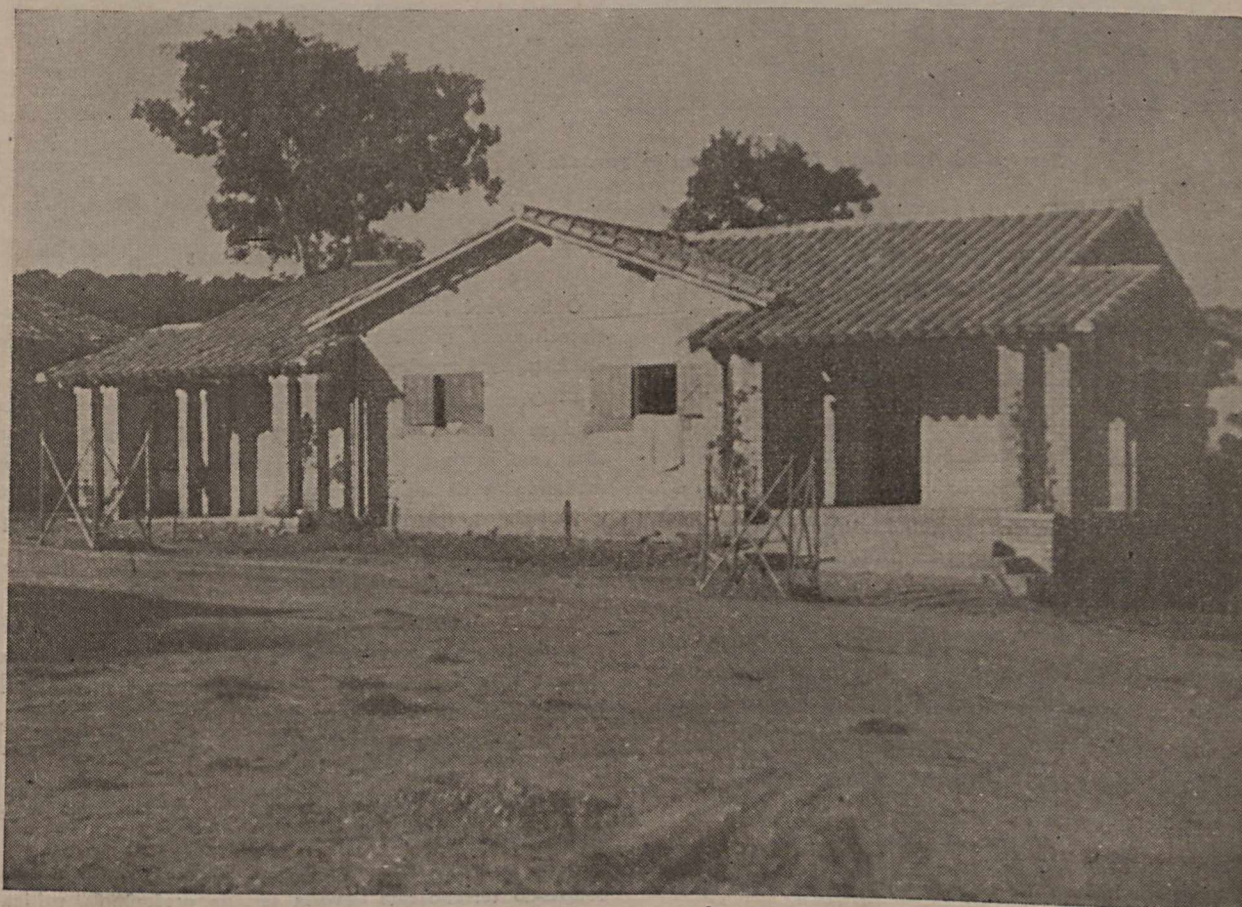
Cogita a Estação Experimental de introduzir novas culturas na região, adaptá-las convenientemente e torná-las

conhecidas dos lavradores locais. E para isso conta dar-lhes as necessárias instruções no sentido de obter apreciável resultado nas novas lavouras que estabelecerem em suas fazendas. As primeiras experiências já foram feitas com a batatinha e a cana. Além dessas duas demonstrações, está sendo organizado um pomar-coleção, para formação de enxertos a serem distribuídos pela região.

Só quanto à laranja, já foram importadas pela Estação, provenientes de Viçosa, 24 variedades, que ainda este ano serão multiplicadas. Sobre a batatinha, tivemos informação de que ela, em Rio Verde, constitui lavoura inteiramente nova, sendo muito promissores os resultados já revelados.

Notamos que em Rio Verde e outras localidades da região que se estende de Uberlândia a Aragarças, há absoluta falta de hortaliças. Daí, pois, o interesse da Fundação de tornar prática freqüente o seu cultivo. Nos terrenos da Estação Experimental e nos da Usina Central Sul Goiana, em Santa Helena, já existem hortas para produção e consumo imediato e também para posterior distribuição de sementes e mudas.

As poucas matas que ainda existem no chapadão do sudoeste goiano estão sendo anualmente "lambidas" pelo fogo.



Aragarças — casa de residência do administrador da Base.



Serviço de Assistência Médica do antigo povoado de garimpeiros em Aragarças.

A Estação Experimental, dentro de suas possibilidades e no âmbito de ação que puder alcançar, vai incrementar o reflorestamento com essências da região e exóticas. Aliás, em matéria de reflorestamento, já está sendo ele praticado em terrenos da Estação. E, na verdade, não há como procurar-se preservar da destruição as atuais florestas da região, ali preciosíssimas, pois, como se sabe, o que predomina no chapadão é o cerrado, vegetação rala, reveladora de terras de pequena profundidade em elementos nutritivos e geralmente de sub-solo pedregoso. E, no entanto, quando vencíamos de avião a distância entre Uberlândia e Rio Verde, supunhamos que ali, em outros tempos, houve florestas exuberantes a que o homem, na sua imprevidência, ateia fogo, transformando-as em imenso tapete de vegetação rala, a denunciar condenável prática que herdamos dos tempos coloniais. Afinal, havia exagero em considerar assim os inofensivos cerrados do chapadão goiano... E o técnico José Pacheco Pimenta, deus, afinal, uma boa lição sobre cerrado ao velho repórter, que sempre viveu no asfalto...

PLANTAS FORRAGEIRAS

O Sr. José Pimenta, depois de nos proporcionar os esclarecimentos que registamos acima sobre a agronomia da Estação Experimental, ainda, assim, nos falou:

— O ministro João Alberto, observando que a pecuária aqui se limita à criação à larga do zebu, sacrificado na seca com mortandade elevada, resolveu estabelecer novas modalidades de alimentação do gado, através da silagem e fenação de plantas forrageiras, principalmente da alfafa.

— Por que o senhor diz silagem e fenação?

— Com a silagem o criador consegue conservar, por espaço de três a quatro meses, os cereais e as leguminosas, como a soja, a mucuna, a crotalária, etc., em bom estado de deglutição para os animais.

— Mas aqui na Estação Experimental já o senhor tem a soja, a mucuna e a crotalária?

— Pois não! Apenas em pequena porção, mas estão sendo multiplicadas.

— E o nosso lavrador pode facilmente plantar a soja, ocupando terreno que deveria ser, de preferência, utilizado, por exemplo, só com o milho?

— Não há como receiar a perda do terreno, pois a soja é muito camarada do milho. Como sabe, ela pode ser semeada na mesma cova do milho e aí se comporta de tal forma que lhe faz valioso empréstimo de azoto, que absorve depois, quando crescida, da atmosfera. Na época da colheita, para fins de silagem, tôdas as duas plantas, com fôlhas e tudo, são apanhadas em conjunto e cortadas ao mesmo tempo pela picadeira e levadas imediatamente ao silo.

— E a fenação, como é?

— Fenação é fácil de ser compreendida. Lembre-se do verbo fenecer... E, realmente, é o que se observa com as plantas colhidas e deixadas a secar para posterior uso dos animais. Começam a fenecer... O senhor já não tem visto, mesmo lá no Rio, em caminhões de transporte fardos grandes de alfafa? Pois êsses fardos constituem o feno. E assim como há feno de alfafa, há também de outras leguminosas, como a soja, a ervilha de vaca, etc., as gramíneas, como o milho e todos os capins.

— E a fenação tem a mesma duração da silagem, isto é, resiste o mesmo tempo?

— Ela é bem mais resistente, embora os produtos colhidos não mantenham as mesmas propriedades nutritivas do que quando conservados no silo.

A PECUÁRIA

Em Rio Verde, a pecuária se limita à produção de reprodutores finos e de gado de corte. E, assim, ressentem-se a região de gado leiteiro, de forma a abastecer com regularidade a cidade de leite e produtos derivados. E o Dr. José Pimenta, para dar-nos idéia dessa escassez, perguntou-nos de repente:

— Sabe quanto custa aqui um litro de leite?

— Uns setenta centavos...

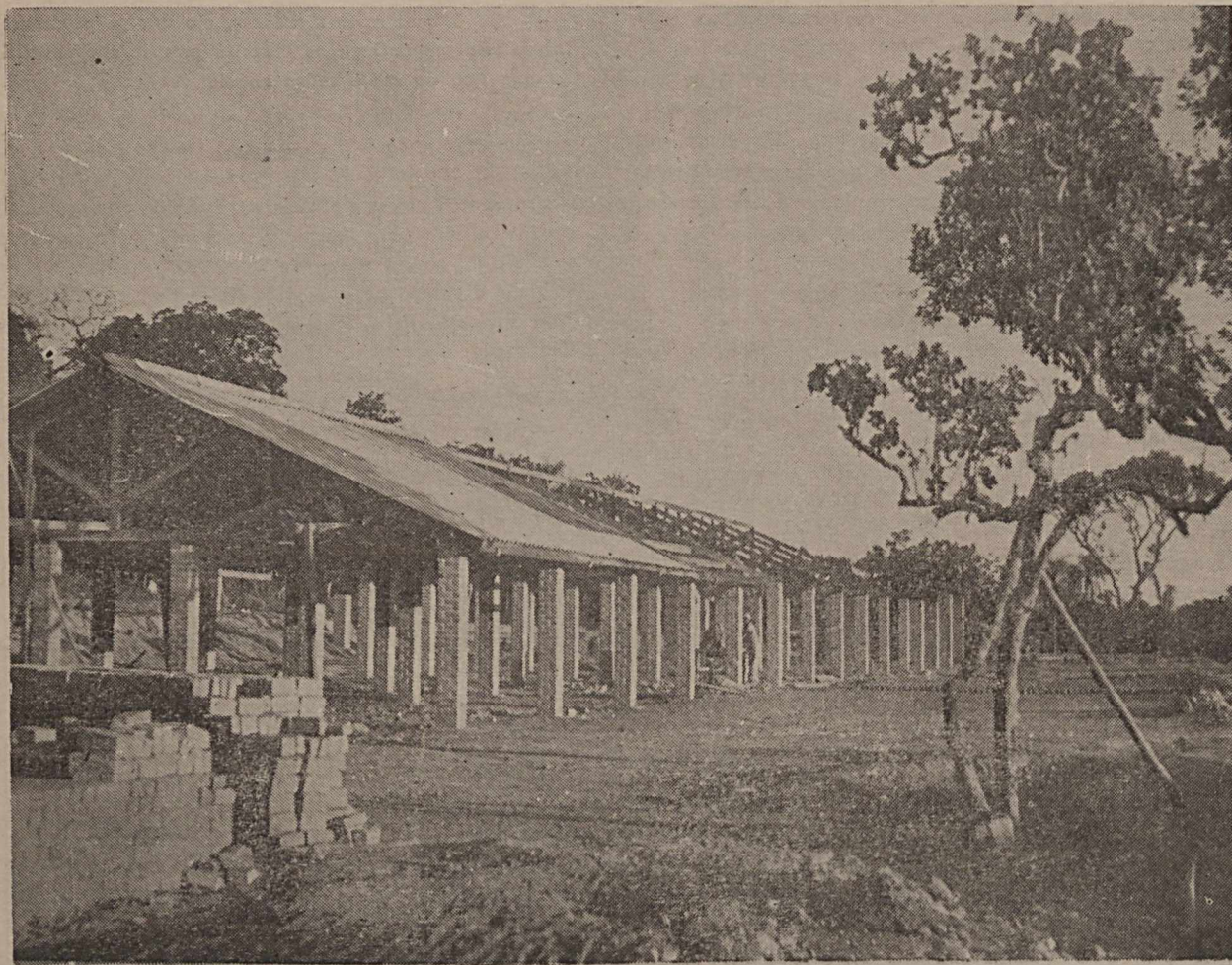
— Antes custasse isso! *Apenas* três cruzeiros!

— Ah! como o Rio de Janeiro é bom!

— A estação Experimental também cogita de introduzir na região gado leiteiro de raças finas. O trabalho não será pequeno, mas há de ser feito. Contamos mais tarde emprestar reprodutores da Estação aos fazendeiros locais, sem qualquer ônus.



Transmissão rádio-telefônica de Aragarças.



Instalação da olaria em Aragarças.

— Realmente, sendo de graça cada contribuição de um touro de alta linhagem para enriquecer os plantéis da região, essa iniciativa da Fundação é de fato merecedora de aplausos, pois agora mesmo, quando passei por Uberlândia, soube lá que cada contribuição assim, de touro “Roll Royce”, “granfiníssimo”, dêsses que custam para mais de mil contos, já está sendo cobrada à razão de 50 mil cruzeiros...

— Mas não é só com a pecuária bovina que a Estação se preocupa. Também vamos tratar da avicultura e da suinocultura. Galinhas, ovos e toucinho não são mais baratos aqui do que no Rio. E, quanto mais não seja, temos de tratar da alimentação do pessoal da Fundação, já bem numeroso. Vamos importar galinhas Legorn, Rhodes e Sussex e porcos das raças Duroc, Jersey e Canastrão.

— E como vão as instalações da Estação Experimental?

— Já recebemos as plantas dos edifícios a serem construídos na Estação e ainda este ano daremos início às primeiras construções, que devem ser o edifício principal, o estábulo, a pocilga e o galinheiro.

E assim terminou nossa palestra com o agrônomo José Pimenta, que nos revelou interessante programa de tra-

balho da F.B.C. em Rio Verde e nos deu algumas lições como aquela da camaradagem da soja com o milho, que registramos com prazer, e sobre a natureza dos terrenos de cerrado.

CAIAPÔNIA

Deixando Rio Verde, onde havíamos pernoitado, seguimos para Caiapônia.

O “Fairchild” lá estava no campo, pronto para nos conduzir ao aeroporto seguinte. O aviãozinho e seu piloto, nós já os sentíamos e compreendíamos melhor. O “Fairchild” despertando-nos agora inteira confiança e Gilberto, o aviador, simpatia, amizade mesmo. Aliás, tudo concorria para que o insignificante repórter se sentisse satisfeito: acolhida generosa em tôda a parte; sensações novas e imprevistas a cada passo e o prazer de ter à sua inteira disposição aquele alegre “Fairchild”, que lhe estava revelando, com incrível rapidez, todo o coração do Brasil.

De vez em quando, Gilberto, gritando-nos aos ouvidos, procurava orientar-nos sobre a região que sobrevoávamos. Com muito esforço percebíamos-lhe uma ou outra palavra, tal o barulho do motor.

— O contôrno da serra, perto de Caiapônia, nos dá impressão de um gigante deitado.

Não conseguimos vislumbrar nenhum gigante deitado, mas concordamos... O carioca também vê um gigante deitado lá para os lados do Corcovado e da Gávea.

Caiapônia vista do alto é também graciosa.

— Lá está o jardinzinho.

E, assim, ficamos sabendo que iríamos ter onde espai-recer um pouco, fora do hotelzinho do lugar.

Nem vale a pena falar nos hotêzinhos manhosos que a gente vai encontrando pelo caminho... Se tivéssemos tempo de fazer humorismo, talvez.

Chegamos a Caiapônia e fomos direitinho para um hotel assim, que ainda é a melhor demonstração de boa vontade que se pode encontrar pelo interior dêsse Brasil *brabo* e desconhecido.

O funcionário da Fundação, Sr. Álvaro Antônio de Amorim, procura servir-nos como guia e anfitrião.

Gilberto descobre nêle um patricio de Campina Grande, na Paraíba do Norte.

Satisfação.

Não tínhamos com quem conversar. Várias tentativas falharam.

— À noite podemos sonhar, embalados naturalmente pela música dos mosquitos... (Dissemos a alguém a nosso lado).

— A gente não sente mais, e até tem sua graça... Chinesice.

Em meio de pessoas tão simples e modestas, descobrimos o Homem-oásis. Atraente, simpático, era ali um super-civilizado, um outro Jacinto apuradíssimo. Com sua barba preta, bem tratada, nos fez lembrar o saudoso professor Abreu Fialho. Não tivemos trabalho de nos recolher à sua sombra e fruir as delícias do encanto de sua aproximação. Gilberto fez isto:

— O Dr. Loureiro Maior, médico da Fundação.

A primeira vez que víamos a elegância tão bem ajustada com a simplicidade.

Surpresa.

Deixando a porta do hotel manhoso fomos conversar no jardim do lugar.

O Dr. Loureiro Maior, dentro de cinco minutos, era o nosso máximo camarada.

Gostamos.

Medicina e poesia. Fala em Pasteur e Osvaldo Cruz e comove-se ao recitar Quental e Cruz e Sousa. Cultura e grande sensibilidade.

Aquela barba preta, bem tratada, é só para despistar a gente. Nenhum artifício, nenhuma pose tem o Dr. Loureiro no trato pessoal. Uma deliciosa exceção entre os barbados...

Raridade.

UMA OBRA SOCIAL DE GRANDE RELEVÂNCIA

Em Caiapônia fomos encontrar em início uma obra social de grande relevância e que constitui, sem dúvida, uma das atividades mais simpáticas da F.B.C.



Engenheirandos da Escola Mackenzie num flagrante tirado em Aragarças, quando partiam para uma caçada.

Queremos referir-nos à assistência médica que a Fundação dispensa aos seus empregados e trabalhadores do Departamento de Estradas de Rodagem.

Está ela a cargo do Dr. Loureiro Maior, que deixando, por algum tempo, seu posto efetivo na base de Aragarças, ali se achava dirigindo a referida assistência. E é assim que êle nos falou:

— Como tôda a população pobre desta região, os trabalhadores engajados nos duros serviços de abertura de estradas da Fundação apresentam, de forma impressionante, estado doentio deplorável. Assim é que, além do estado permanente da subnutrição em que se acham, são êles portadores de várias afecções, predominando entre elas a verminose, as doenças venéreas, o paludismo, a leishmaniose, o bócio, por deficiência de iôdo, e muita conjuntivite, mais conhecida na região como “dôr-dolhos”.



Primeira missa rezada em Aragarças.

Não cuidamos só daqueles que nos prestam serviço braçal, mas também de todos que lhes são dependentes. Devo dizer-lhe que encontrei verdadeira sede, nessa gente, de assistência médica. Ela não se rebela absolutamente contra as vacinações a que a submetemos a fim de pôr-se a coberto da febre amarela, da varíola ou do tifo. Quanto ao tratamento específico do paludismo e de verminose, não pode o senhor imaginar a extensão em que é feita essa assistência. Basta que lhe diga que, apenas em uma visita ao acampamento do Zacarias, duas léguas distante daqui, receitamos para 106 doentes!

“SE É PRA COMPRAR REMÉDIO, EU NÃO POSSO...”

— E os remédios?

— Só podem ser fornecidos, como temos fornecido, inteiramente de graça. E sabe de uma coisa? E' comum ao receitarmos para um doente, em vez de nos perguntar este como deve tomar o remédio, a sua aflição que não sabe esconder é a de saber “se tem de pagar o remé-

dio”. Antes de qualquer resposta, alguns chegam a dizer-nos, com um sorriso amargo:

— Ah! seu doutô, se é pra comprar remédio eu não posso...

E, francamente, não podem mesmo e, depois, não devemos ficar na dúvida quanto à obediência às nossas prescrições.

O Dr. Loureiro Maior acentuou que êsse quadro desolador é de grande extensão, conforme vem observando tôdas as vezes que visita qualquer serviço da Fundação, no campo e nos acampamentos das turmas de abertura de estradas.

E, tomado de vivo entusiasmo, o Dr. Loureiro Maior ressaltou a obra iniciada em vários recantos de Goiaz, de assistência especializada a essa população pobre, e acrescentou:

— Lá em Aragarças, então, os serviços médicos têm mais amplitude e estão a cargo de um grupo de colegas muito esforçados que, sob a chefia do Dr. Estilac Leal, serve não só aos funcionários e trabalhadores da F.B.C., como também à população local, onde, aliás, nunca houve assistência médica. Os doentes mais graves, vencendo distâncias imensas, através de horíveis estradas de rodagem e em viagem que não durava menos de três dias, vinham medicar-se em Rio Verde, recorrendo à habilidade de um curioso qualquer em medicina. E lá em Aragarças o senhor vai ver os nossos serviços médicos. Pobres, na verdade, quanto às instalações, mas nem por isso deixam de ser muito eficientes. Basta que lhe diga que lá foram montados ambulatórios para tôdas as especialidades, dispondo até de regular sala de operações, onde se tem realizado intervenções de alta cirurgia, como cesariana, amputação de perna, operação do estômago, etc. Não quero antecipar o que em Aragarças está feito, porque terá o senhor tôda a boa acolhida de meus colegas que ali trabalham. Longe do conforto dos grandes centros em que sempre viveram, estão cooperando com a Fundação, em obra que é definitiva e duradoura, marcando época na história da assistência médica social nos sertões do Brasil. Aliás, o senhor, conforme já me disse, sentiu bem que a grande tarefa que se atribuiu à F.B.C. não tem nada de apressada, inconstante ou aleatória, como só a podem julgar aqueles que insistem em ignorá-la, por displicência ou intolerância. O Ministro João Alberto, está demonstrando que a orientação que vem imprimindo à Fundação não é de resultados passageiros. Por onde passar a Expedição Roncador-Xingu, ela deixará rastros de profundos sulcos nos corações de milhares de pobres brasileiros, que viviam abandonados à sua própria sorte, a uma pobreza que parecia não ter fim. Homens aos milhares, que se entregavam e entregam à miragem dos diamantes, colhendo-os para a fortuna dos intermediários vindos dos grandes centros, terão doravante, de forma regular e constante, outros meios de ocupação, sem dúvida de resultados menos incertos. Como sabe a garimpagem só é praticada na estiagem, quando os rios baixam as águas, o que se verifica durante três a quatro meses no ano. E depois — nem é bom falar! — êles retornam à miséria e ao abandono. Agravando-se a situação, são compelidos a emigrar em



Os primeiros alicerces do Hospital da cidade de Aragarças.

massa para outras regiões, à procura de trabalho. E o trabalho dessa gente, agora entregue a outras atividades bem diferentes de garimpagem, não pode ser mais deficiente e precário: uns se improvisam em pedreiros, embora nunca tivessem visto um fio a prumo; outros, se vão auxiliar trabalhos de ferraria, só podem acionar o fole, e os que se oferecem como carapinas mal sabem lidar com uma simples enxó. E quando, no fim de dois ou três meses, os patrões vão conseguindo desses operários improvisados resultados menos deficientes, ei-los que voltam novamente à miragem dos rios, aos serviços de garimpagem, uma espécie de vício, como o da roleta, em que procuram "acertar a mão"... E é de vê-los descer o rio Araguaia, em estreitas canoas, com mulher, filhos e, às vezes, com o cachorro magro, que não os deixa nunca. Procuram pontos tradicionais de garimpagem. Não é uma ou outra canoa que se vê assim com esses emigrantes, a deslizar pelo Araguaia. São muitas, e a pequenos intervalos, a formar bizarra romaria, tendo como objetivo principal a procura de "xibios" e "pedras", de seus sonhos e ilusões, como "cegos a fitar quimeras"...

CONSTRUÇÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM

A quatro quilômetros da cidade de Caiapônia, fomos encontrar o acampamento dos operários da Fundação que

estão abrindo uma nova estrada que, partindo de Serrinha, deve ir até Piranhas, a cerca de 120 quilômetros dessa localidade. Piranhas é uma fazenda cujo proprietário fez doação à F.B.C. de vinte alqueires de terra para ali ser fundada uma povoação e possivelmente uma cidade, mais tarde.

Para que a nova povoação não ficasse isolada em meio daquele chapadão, resolveu a F.B.C. construir a referida estrada que depois será levada até Aragarças. Piranhas será também o entrocamento de outra estrada para Goiânia.

Assim, pois, no mapa de Goiás, dentro de pouco tempo, surgirá um ponto expressivo a assinalar novo núcleo de população.

Visitamos na manhã de 5 de julho o acampamento operário de Serrinha.

À distância já ouvíamos o barulho de um "cater-piller" no seu trabalho incessante de execução de cortes e aterros, na formação do leito da estrada.

O acampamento tinha a servi-lo pequena barraca de lona, com 18 rêdes, à moda do Norte, prêsas em traves.

O Sr. Álvaro Antônio de Amorim, o simpático parai-bano conterrâneo do aviador Gilberto, fez questão de nos levar a ver a turma do Departamento de Estradas de Ro-

dagem da F.B.C., certo de que o repórter só teria satisfação de ver um serviço movimentado, em pleno mato, longe, bem longe da cidade.

Dirigidos por Euclides dos Santos, os operários iniciaram o serviço ali havia oito dias, trabalhando com cinco máquinas: uma para destocamento; outra para atêrro; outra para nivelar atêrro e outras duas para acabamento e conserva da estrada.

Boa alimentação a daqueles homens. José Moreira, o cozinheiro, estava preparando o almoço, por sinal que bem cheiroso.

A alimentação era fornecida de graça e os operários ganhavam 600 cruzeiros por mês, sem qualquer desconto.

E o Euclides Santos nos disse satisfeito:

— Aqui ninguém desgarra. Espero que minha gente se conserve firme assim, até o fim. Trabalha-se de verdade, mas não falta nada ao pessoal. Até de uma pequena farmácia dispomos, para os casos de emergência, como mordida de cobra, um ferimento, etc..

OUTRAS ESTRADAS

Não tivemos informação, como desejávamos, de todo o plano rodoviário da Fundação. Deve ser interessante.

Em todo o caso, conseguimos estas notas avulsas, resultado de nosso esforço no sentido de fornecer ao leitor mais alguma coisa além da estrada da Serrinha.

A picada aberta entre Aragarças e Chavantina para o abastecimento dêste último pôsto, está se transformando em boa estrada de rodagem, com seus seis metros de largura e obras de arte, inclusive boeiros e "mata-burros" de concreto. E, como esta, as picadas abertas pela Expedição Roncador-Xingu se vão transformando, com o tempo, em estradas de rodagem.

Obra que fica.

A NOVA ESTRADA ENTRE CAIAPÔNIA E ARAGARÇAS

A Fundação está construindo uma estrada nova entre Caiapônia e Aragarças, visando, assim, evitar as serras Negra e Preta, que dificultam e às vezes impedem o tráfego regular dos caminhões da F.B.C. que abastecem Aragarças, passando pela antiga estrada construída em terreno muito acidentado.

Pode dizer-se que aquelas duas serras são como que paredões de pedras soltas, a dar acesso a grande maciço onde já a passagem é bem mais fácil.



A par da beleza panorâmica, esta cachoeira, no município de Rio Verde, sul de Goiás, significa energia potencial a ser explorada.



Trecho do Rio Araguaia, próximo à barra do rio das Garças.

Ao que soubemos, ao fazer-se exploração do terreno para o novo traçado da estrada foi descoberta uma série de caieiras, que serão exploradas logo que termine a construção da derivante.

Há outra vantagem a assinalar-se com a nova estrada: ela evitará grande número de obras d'arte, pois não atravessará o mesmo número de acidentes naturais, como atualmente se observa na estrada velha. Mais ainda: irá servir a zona mais povoada, de maior número de propriedades agrícolas.

Também já se antevê a possibilidade de aproveitamento de uma cachoeira perto de Caiapônia para produção de energia elétrica. Os necessários estudos já foram confiados ao Dr. Dario Ribeiro, que realizou anteriormente os referentes ao aproveitamento da cachoeira da Voadeira, à margem esquerda do Araguaia.

E' pensamento da Fundação atacar a reconstrução da antiga estrada de Ibutim a Balisa, grande centro comercial à margem do Araguaia e sede do município, rico na cultura de cereais.

EM ARAGARÇAS

De Caiapônia voamos para Aragarças, onde chegamos às 3 horas da tarde de 5 de julho.

No aeroporto fomos recebidos pelo Dr. Ociola Martinelli, chefe da Base de Aragarças.

Tomamos um automóvel e dentro em pouco entrávamos no pequeno povoado da Base, construído pela Fundação. Casas de varanda à frente, modestas, mas confortáveis.

Era a hora do café no Clube; : um longo caramanchão coberto de palha, de vistosa e interessante ornamentação, na qual predominam armas indígenas, enfeites e objetos de uso nas malocas das tribos do Brasil Central. Ambiente acolhedor. Nesse Clube a Fundação fornece desde o café da manhã até o jantar a todos os seus funcionários e visitantes. Tudo de graça. As senhoras do Rio e São Paulo que acompanham seus maridos vivem em Aragarças sem o suplício das filas, do racionamento da carne ou do açúcar e da luta com a criadagem. Estão descansando um pouco... até regressarem a êsses deliciosos suplícios das grandes cidades. Descansando e fazendo talvez alguma economia, pois ali não há em que gastar dinheiro, pois se até o cinema é de graça! O sacrifício não deixa de ser compensador... No Clube, fizemos logo roda, dizendo do nosso propósito de escrever alguma coisa para a *Revista do Serviço Público* e também para o *Correio da Manhã*. Gente moça a cercar um velho conversador...

— Mas todos êsses rapazes são funcionários da Fundação?

Estávamos em meio de um grupo de jovens que nos procuravam ouvir, saber de nossas impressões do caminho.

— Não. São quase engenheiros e químicos, pois se formam este ano pela Escola de Engenharia Mackenzie, de São Paulo, e vieram passar as férias em Aragarças.

— Viajaram, também, de avião, de São Paulo até aqui?

— Nada de avião. De estrada de ferro até Uberlândia e dessa cidade para cá em caminhão.

— Papagaio! Apenas 781 quilômetros, a dormir pelo caminho, à beira da estrada, naturalmente...

— Pois foi assim mesmo. E gostamos. Chegamos a pegar a unha um tamanduá, que depois soltamos.

E começamos a observar os rapazes. Gente sadia e jovial. E os tipos, os mais diversos. Dois deles assim como se fossem exploradores do polo, louros, de olhos azuis e cavanhaque... científico. Outros, a revelar descendência italiana, etc., etc. Ouviam mais do que falavam. Ao contrário, portanto, dos estudantes cariocas, que falam muito mais do que ouvem... Também não chegavam a ser sorumbáticos. Tinham um líder: o Manuel Rodrigues Ferreira, de quem mais nos aproximamos. Natural. E' ele escritor e jornalista e teve, como tal, ensejo de nos falar com agrado de coisas da imprensa e das letras, referindo-se à sua colaboração à *Gazeta*, de São Paulo, e a trabalhos

do Congresso de Escritores, reunido no ano passado naquela Capital.

Não desejávamos que os rapazes da Escola Mackenzie deixassem de figurar nesta nota e daí lhes tomarmos os nomes que publicamos aqui com prazer: Eduardo Canto Oliveira, Orlando Daniel Goi, José Marques de Oliveira, Valdemiro J. Vilela, Reinaldo Carlos Wilke, Manuel Rodrigues Ferreira, Eduardo Hermínio Sayegh, Fausto Pena Moreira, Samuel de Campos Kerr, Paulo Sá, Carlos Spanghero, Roberto Tonetti, Roger Henri Weiler, Felix P. Rengel Júnior e Isaac Galman.

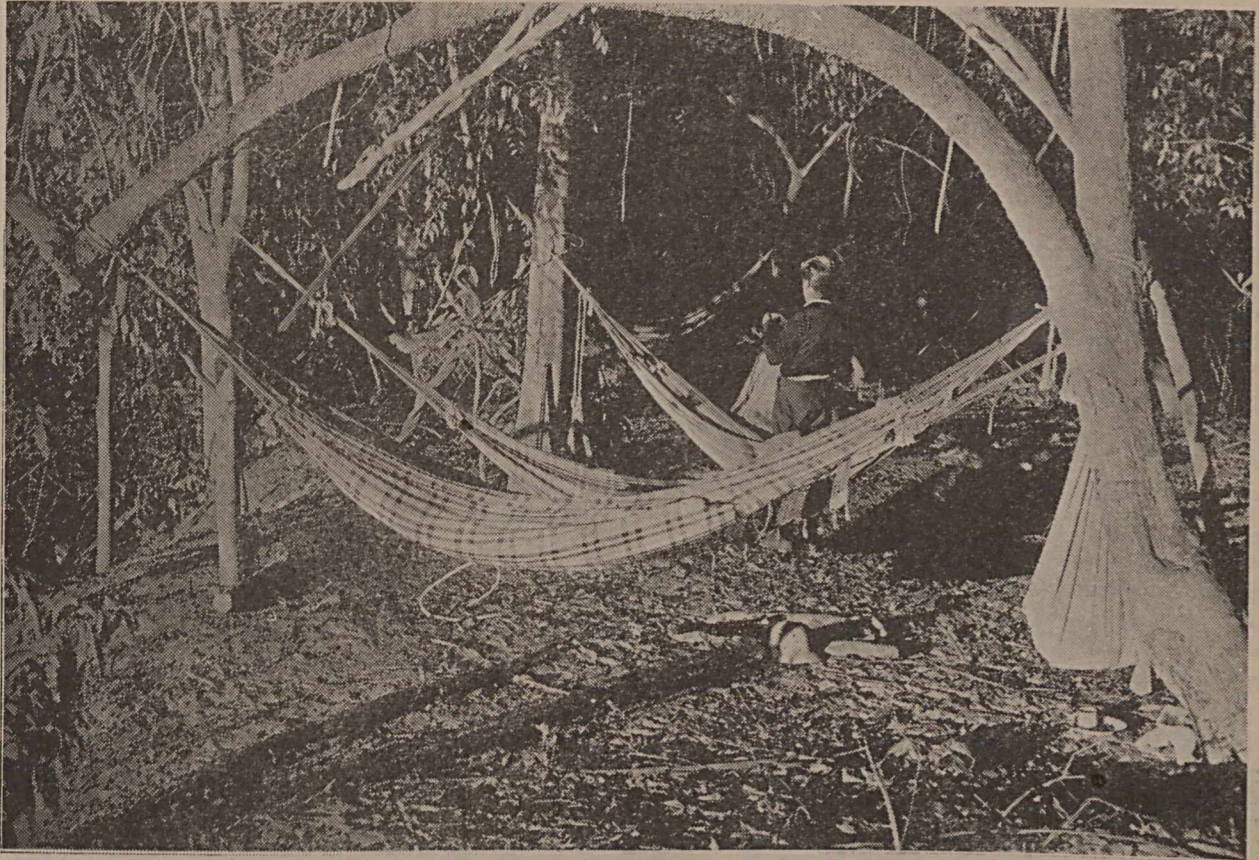
CONVERSANDO COM RODRIGUES FERREIRA, O ESTUDANTE ESCRITOR

Procuramos saber do engenheiro Rodrigues Ferreira a razão de sua ida e dos colegas às regiões do Brasil Central, enfrentando as suas asperezas, o seu desconforto, em penosa arrancada que ali, em Aragarças, ainda não se achava terminada. E Rodrigues Ferreira assim nos respondeu:

— Um dos nossos professores, o Dr. Teodoro Braga, tem-se dedicado, fora da cátedra, a fixar e divulgar, através da pintura, a arte marajoara, só para lhe falar nas coisas da Amazônia e, quanto às do sul, não é menor o seu interesse. E sua influência espiritual sobre todos nós



Estudantes em excursão pelo Rio Araguaia.



Pouso provisório à margem esquerda do Rio das Mortes.

estudantes tem sido marcante. E um dia, levados pelo desejo de ver de perto o interior do país, resolvemos ir, através da E.F. Noroeste do Brasil, até às pontas dos trilhos da nova estrada em construção Brasil-Bolívia, fazendo mesmo incursão no território boliviano. A viagem foi penosíssima, sob vários aspectos. Depois estivemos no Rio Grande do Sul, percorrendo-lhe as minas de carvão e também todos os seus grandes centros de produção, de preferência os de interesse técnico para a engenharia. Não quer isso dizer que um ou outro de nós não tivesse suas vistas voltadas para os aspectos econômicos e sociais de cada região. E agora, aproveitando as nossas férias de inverno, resolvemos vir até ao Brasil Central e colher impressões da obra desta Fundação e mesmo fazer estudos ligados às matérias dos nossos cursos de engenharia, compreendendo não só a engenharia civil, mas também a eletricidade, a química industrial e a arquitetura. Apesar da dificuldade de transporte para peças de laboratório, a fim de fazermos estudos *in loco* de material colhido na região, essa deficiência não nos tem impossibilitado de tirar o máximo de proveito desta longa jornada. Fácil, cômoda e rápida foi a nossa viagem entre a cidade de São Paulo e a de Uberlândia.

— E daí até Aragarças ?

— Teve seus encantos... Contamos, é verdade, com a solicitude e boa vontade do pessoal da Fundação em Uberlândia, que nos proporcionou condução e um guia. E ali

está ele — o Antônio Tomé, caboclo mineiro, que conhece bem todo o Brasil Central, a Amazônia e a região fronteira com o Paraguai e a Bolívia. O caminhão em que viajamos tinha acomodações para passageiros e para carga, uma espécie de diligência de outros tempos, como se vê nas fitas do *far west* americano, não lhe faltando até a cobertura de lona, em forma de túnel, que não chegou a ser armada por não haver chovido na viagem. A estrada até Rio Verde não é das piores. Foi melhorada pela Fundação até Itumbiara. Sente-se bem a diferença desse ponto até Aragarças... A mesma estrada entre Rio Verde e Caiapônia passou também por melhoramentos executados pela Fundação, mas desta última cidade até Aragarças — só se pode considerar como estrada com muito boa vontade... Gostamos muito de ver a bela ponte "Afonso Pena", sobre o Paranaíba, perto de Itumbiara. Impossível viajar, sem parar, de cidade a cidade. Ninguém suportaria esse sacrifício. De vez em quando saltávamos junto a uma casa à beira da estrada, a ver se podíamos comer alguma coisa, pois saímos de Uberlândia sem qualquer provisão de alimentos. Aliás, quisemos isso mesmo. O pitoresco estaria, sem dúvida, em almoçar e jantar em "pensões" instaladas em casas de sapé e paredes de sopapo e pau a pique... Só assim nos livramos da tortura dos super-civilizados elevadores, com a indefectível fila, como nos hotéis de luxo. Nada como uma casa de sapé para pensão confortável... Em vez de ter-se vistosa e bem in-

digesta "mayonaise", que só desce mesmo à custa de sal de frutas, o que se encontra à beira da estrada é um feijão cheiroso, carne de porco, arroz e depois um café feito na hora. A jornada durou cinco dias. Gostamos também da chegada a Aragarças, onde nos metemos em magnífico banho de chuveiro e depois almoçamos neste clube rústico, modalidade estilizada da casa de sapé da beira da estrada. E a acolhida que aqui tivemos foi tão boa que preferimos permanecer por mais tempo em Aragarças. Devo ainda dizer-lhe que, à distância, sentíamos que a Fundação Brasil Central era de fato empreendimento merecedor da atenção de todos os brasileiros. Haja vista a iniciativa simpática d'A *Gazeta*, de São Paulo, promovendo a campanha do livro para o sertanejo. E ela partiu de Americo Bologna, êsse jornalista entusiasta das grandes causas, dos grandes empreendimentos.

— E os livros ?

— Trouxemos cerca de 300 volumes, alguns oferecidos por leitores d'A *Gazeta*, que sentiram e compreenderam a significação da iniciativa dêsse jornal. Como a biblioteca de Aragarças ainda não está instalada, os livros foram confiados aos Srs. John E. Simmonds, Luís Murray Cumplido e Paulo Kopke Froes, funcionários da Fundação, que es-

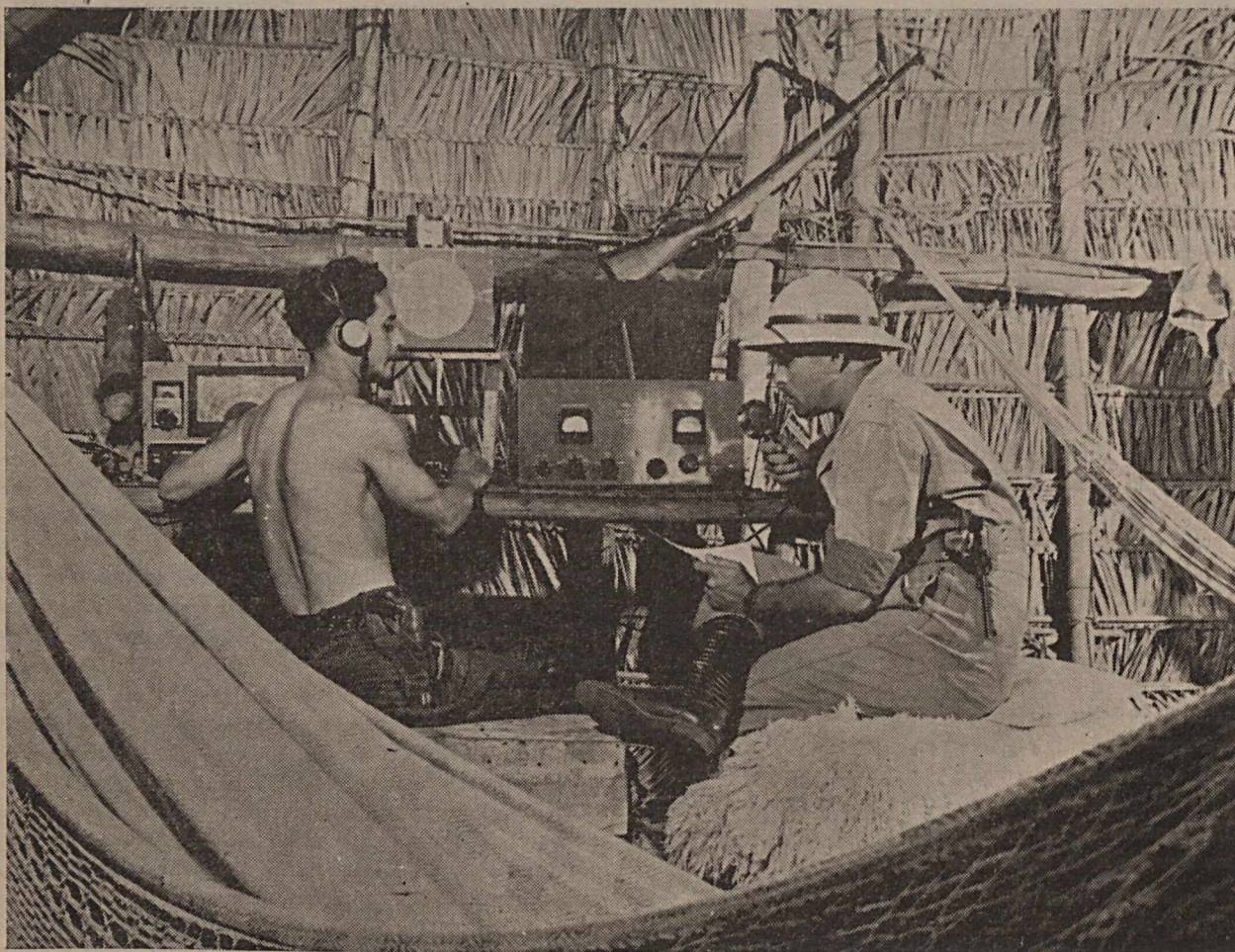
tão dispostos a prosseguir na realização da iniciativa d'A *Gazeta*.

— Mas não acreditamos que caboclos do mato queiram mesmo saber de livros...

— Não diga isso ! E já pensou nos filhos dos caboclos ? A escola pública de Aragarças conta com mais de cem alunos, meninos e meninas, que já se estão adiantando bem. São leitores, na certa, de livros de histórias bonitas. Agora mesmo visitamos duas meninas, operadas aqui no hospital da Fundação, e às quais levamos albuns coloridos. Como ficaram contentes ! Pois olhe, seu velho repórter : não se esqueça nunca dos filhos dos caboclos !

— Bem, e os senhores estudantes não vão prosseguir até ao rio das Mortes ?

— Vamos. A pé ou a cavalo. Mas não é já. Pretendemos ir bem longe, até o fim da picada da Expedição Roncador-Xingu, onde contamos encontrar os três irmãos Villas-Boas : Cláudio, Orlando e Leonardo, de São Paulo, que não vejo há 17 anos. Foram êles companheiros meus em um colégio interno da Capital paulista. E' admirável o desprendimento dêsses rapazes. Filhos de família de recursos, largaram êles tudo e embrenharam-se pelo mato,



Pôsto rádio-telegráfico no Rio das Mortes, vendo-se o Capitão Antônio Eugênio Basílio ao lado do operador, por ocasião de uma transmissão.



A Fundação Brasil Central substituiu as primitivas e rústicas pontes por construções sólidas como esta.

com o objetivo de percorrer regiões inteiramente desconhecidas.

—Mas, assim, vagamente, sem nenhuma orientação prévia do que já foi feito antes?

— Assim também não! Estudiosos, acreditam que saibam bem o que estão fazendo. A não ser assim, seria temeridade exagerada... E pelo que ouvimos aqui em Aragarças daqueles que conheceram os irmãos Vilas-Boas por ocasião de sua passagem por esta Base, não vão eles à cata de qualquer interesse material. Adiantaram-nos até que esses rapazes não aceitaram uma situação que, de certo, lhes poderia suavizar a jornada difícil e penosa a que se entregaram. Talvez o velho repórter — disse-nos sorrindo o Rodrigues Ferreira — se também estiver disposto a tomar de longe o cheiro dos Chavantes, encontre lá pelo rio das Mortes algum dos Vilas Boas.

Pretendíamos, realmente partir no dia seguinte e sobrevoar parte da região habitada pelos Chavantes, mas sem nenhuma intenção de descer...

CHAVANTINA

O piloto Gilberto estava ansioso por nos fazer voar sobre os Chavantes, com passagem primeiro pelo acampa-

mento da Fundação, no rio das Mortes, onde será construída a cidade de Chavantina.

De Aragarças a esse acampamento há uns quatrocentos quilômetros de distância, que a Expedição venceu abrindo picada e o avião devora em duas horas de voo.

Também nessa imensa região, muito mais dura e fechada que a anterior que precede Aragarças, o piloto Gilberto Araújo é preciso no mencionar-lhe os relevos naturais.

No campo de aviação de Chavantina fomos recebidos pelos srs. Ney Teles Ferreira, que veio de automovel de Pôrto Alegre a Aragarças só para participar dos trabalhos de Expedição; José Almeida Macedo Reis, agrônomo pela Escola de Agronomia de Pôrto Alegre; Henrique Himelreich, mineralogista da Expedição e Ranulfo Matos, operador do rádio volante.

Assim que saltamos perguntamos pelos irmãos Vilas-Boas, e o Sr. Nei Teles Ferreira nos disse:

— O Orlando encontra-se aqui; os seus irmãos Leonardo e Cláudio estão abrindo picada, como membros que são da Expedição. Sim, porque aqui todos enfrentam qualquer trabalho pesado.

— E não se pode falar também com o Leonardo e o Cláudio?

— Só se o senhor atravessar para o outro lado do rio das Mortes e quiser fazer a pé ou montado em lombo de burro 60 quilômetros, pois a ponta de picada da Expedição já está a essa distância daqui.

— Há algum perigo nessa internação?

— Há e não há. Os chavantes, parece-me, estão vigilantes do outro lado e também muito esquivos. Alguém já deixou, perto da ponta da picada, alguns presentes para eles, a ver se se mantinham realmente hostis. Não aceitaram nada. Jogaram longe as coisas. Têm sido encontradas pegadas dos Chavantes nas proximidades da Expedição. Outro dia um expedicionário disse haver visto alguns índios em grupo, todos pintados e armados de borduna e flexa, acrescentando, porém, que eles fugiram assim que viram os civilizados. Toda a precaução é pouca. Os Chavantes atacam em grupos numerosos, de três para um civilizado, e de surpresa, fazendo-o sempre pela madrugada. Entretanto, não acredito que pensem eles de fato atacar a Expedição. Preferem recuar, embrenhando-se em outros lugares bem distantes. Aquela cesta de palha que ali está foi encontrada aqui. Poucos dias antes os Chavantes deixaram outra, que parecia ter sido feita recentemente. Este e outros sinais revelam sem dúvida que os índios, quando podem, vêm sondar a gente. Também devo dizer-lhe que a Expedição não visa atacar ou aproximar-se do índio. Ela tem em mira prosseguir sempre até o Xingu. Quanto à segunda parte da arrancada até Manaus, não conheço o plano.

Chegamos ao acampamento de Chavantina antes do almoço.

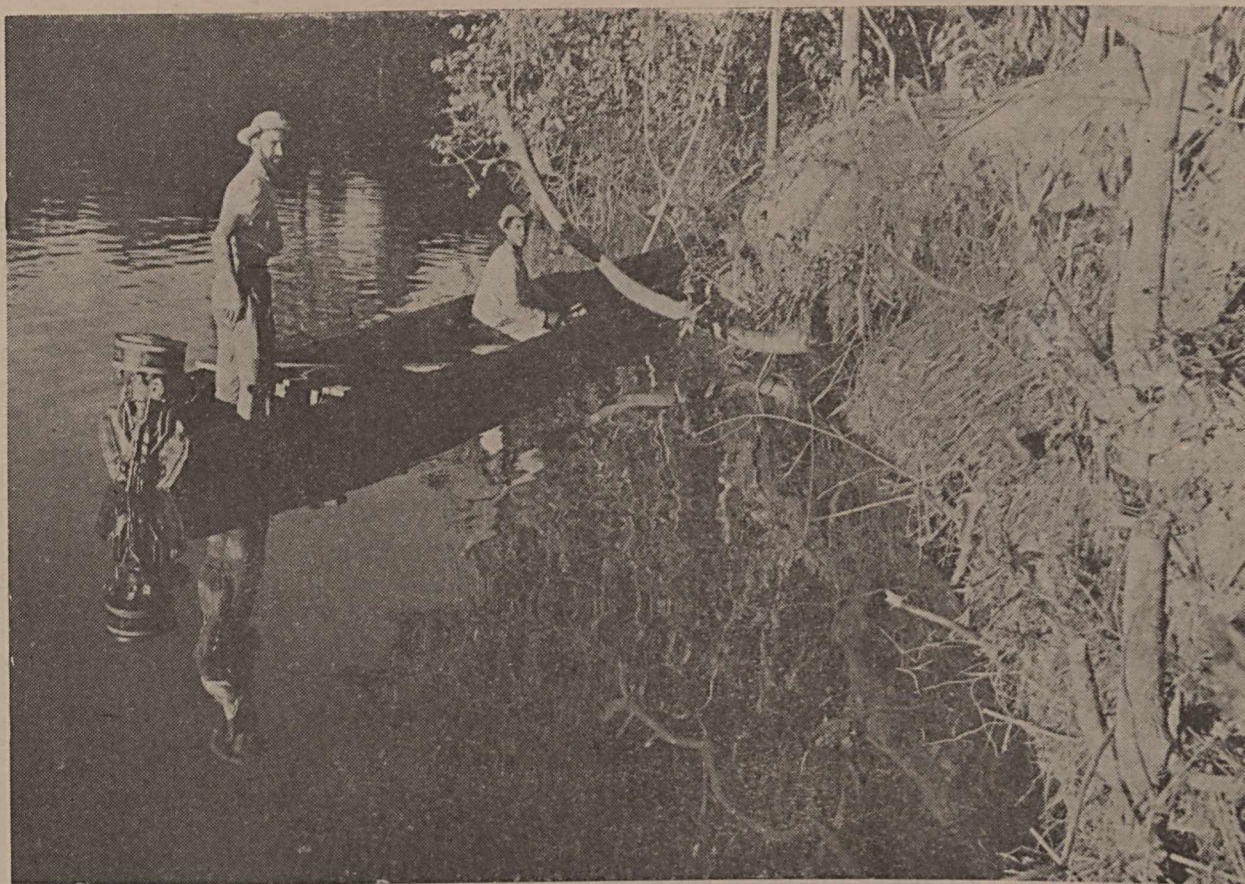
Como é natural, uma visita àquelas paragens remotas sempre é recebida com agrado. E sentimos que a acolhida que nos estavam proporcionando era realmente boa. Só estranhamos a investida de que fomos alvo por parte do mosquito "polvera". Não podem ser mais solícitos em receber as pessoas estranhas ao lugar, pois que já se acamaram com o pessoal da Expedição Roncador-Xingu ali estacionado para dar assistência à coluna do outro lado do rio das Mortes. Acomodaram-se com ele ou então — o que é mais provável — os expedicionários é que se habituaram com "borrachudos" e "polveras", não lhes dando mais atenção... Começamos a sentir saudade de Aragarças, onde não percebemos a existência desses mosquitos, que picam a gente, mas não transmitem moléstia, o que não deixa de ser grande favor...

Nei, o gaúcho simpático que veio de Porto Alegre a Aragarças para acompanhar a Expedição, conforme dissemos, é um cordialíssimo Santo Onofre, com sua calva imensa e o rosto envolvido em espessa barba negra, que lhe empresta, de certo, alguma santidade, uma santidade jovial e doce...

E como somos velhos, ficamos à vontade para dar tratamento quase íntimo aos moços assim como Nei, que se abeirou — o verbo é bem goiano — do velho repórter com esse desejo sincero de amenizar sua permanência ali



Placa que os engenheirandos paulista colocaram junto ao cruzeiro de Aragarças, em homenagem à Fundação Brasil Central.



Na barranca do Rio das Mortes.

em Chavantina, apesar dos mosquitos. Dissemos que o verbo abeirar é bem goiano porque, quando estivemos em Aragarças, ouvimos a mãe de um menor assim ralar com o filho :

— Se você estivesse me abeirando, não acontecia nada disto...

Agora, vamos às apresentações. O piloto Gilberto é queridíssimo em todo Goiaz. Não é exagero dar essa extensão os círculos de relações do bravo piloto porque, de fato, vive ele pulando na sua perereca vermelha — o “Fair-child” — de localidade em localidade, num vaivém constante, e nesses saltinhos de centenas de quilômetros, como o gitante da história, se enriquece diariamente de novas relações de amizade, que, se lhe trazem prazer, prazer maior, de certo, concedem aos que dêle se aproximam, levando sempre vantagem...

E Gilberto nos foi apresentando aos velhos amigos de Chavantina e quando chegou a vez de fazê-lo a um rapaz moreno, de cavanhaque ralo, deixado crescer à toa como se fôsse mato de cerrado, sorriu satisfeito, revelando-nos uma surpresa :

— Este é um dos Vilas-Boas — o Orlando.

— Ah! meu caro Orlando — vou “descascá-lo” então para a *Revista do Serviço Público*, em entrevista revela-

dora dos propósitos dos Vilas-Boas em acompanhar a Expedição Roncador-Xingu...

E deixamos Orlando falar, só o interrompendo com perguntas que qualquer leitor desta Revista lhe faria se também estivesse com êle conversando :

— Meu pai, Dr. Agnelo Vilas-Boas, advogado na Capital de São Paulo e fazendeiro em Cândido Mota, na Alta Sorocabana, desejava que nós três — Orlando, Cláudio e Leonardo — cursássemos uma escola superior. Mas isso não se pôde fazer; deixando o internato do Colégio Paulista onde tiramos o curso ginásial, fomos para a fazenda em Cândido Mota e lá, sentindo e compreendendo melhor os encantos da natureza, ansiávamos por uma oportunidade de viajar por terras desconhecidas do interior do Brasil. Regressando a São Paulo fomos nós três morar juntos numa pensão da rua Bento de Freitas, tendo-nos empregado no comércio. À parede do quarto da pensão afixamos grande mapa do Brasil, que constituía permanente e sedutor convite a uma arrancada qualquer, contanto que fôsse bem longe das torturas da civilização... E meu irmão Cláudio, o do meio, êsse então só nos falava no Araguaia. À sua mesinha de cabeceira Couto de Magalhães, os livros de Von Steint, sobre as explorações no interior do Brasil e outras obras semelhantes concorriam, sem dúvida, com aquêle mapa grande, para virar a cabe-

ça de Cláudio, embora sentíssimos, eu e o Leonardo, que também já a tínhamos virada, com a constante obsessão de ir ver de perto as coisas descritas por Couto de Magalhães e outros grandes sertanistas.

Em outubro de 1943, Cláudio e Leonardo deixaram os bons empregos que tinham; o primeiro na Companhia Telefônica Brasileira e o segundo numa casa atacadista da Avenida São João. Fomos para Leopoldina, à margem do Araguaia. Pretendíamos descer esse rio até a ilha do Bananal, mas assim que soubemos da chegada à foz do rio das Garças da Expedição Roncador-Xingu, voltamos pelo rio acima. E na nova Aragarças trabalhamos na Base da F.B.C., então em organização, durante dois meses. No segundo escalão da Expedição, em demanda do rio das Mortes, incorporamo-nos aos expedicionários, fazendo

todos os serviços necessários à marcha da coluna. Realizamos com eles a abertura deste campo de aviação, pondo abaixo o cerrado, fazendo destocamento a machado e aplainando o terreno. Tudo isso a mão, sem auxílio de qualquer máquina adequada...

— Papagaio!

— Agora, o Cláudio e o Leonardo estão a sessenta quilômetros daqui, abrindo com os companheiros a picada em direção ao Xingu, numa extensão de cerca de 480 quilômetros.

— Mas, assim, com esse avanço pelo sertão a dentro, vencendo distâncias tão grandes, os expedicionários da vanguarda vão perdendo contato com esta base de Chavantina...



Rio das Mortes — grupo de expedicionários em frente ao rancho de chefia da Expedição Roncador-Xingu.



Este marco simboliza a conquista definitiva do Rio das Mortes.

— Bem, mas tudo está previsto com segurança, de forma que não lhes falte assistência, tanto com a incorporação de novos trabalhadores como de víveres.

— Mas de víveres também?

— Pois não. Temos que lhes remeter desde o sal até o açúcar. Também não lhes falta carne, nem fósforos, nem fumo.

— Mas não seria muito mais prático que, à semelhança desta base, fôssem criadas outras à proporção do avanço da coluna? (O repórter, que nada entende do assunto, a dar seu palpitezinho...)

— E' claro! Isto está previsto no programa da expedição, organizado com muito cuidado e segurança. De dez em dez léguas, mais ou menos, tendo-se sempre em vista a natureza do terreno, será aberto novo posto de abastecimento, dispondo sempre de campo de aviação, porque, como há de ter visto, êstes pequenos aviões da Fundação conduzem provisões aos expedicionários que se afastam da última base. E' claro que o concurso do avião nessa tarefa é suplementar aos serviços das tropas de burros que transportam as maiores cargas. E aqui em Chavantina já há mais de 100 burros para levar abastecimento à coluna.

Em meio de nossa conversa com Orlando Vilas-Boas, ouvimos um sino a tocar ao lado do rancho.

— Por que êsse sino está tocando?

— E' o sinal adotado para início e término do trabalho diário de nosso pessoal. Porque o senhor já deve saber que por onde passa a Expedição Roncador-Xingu deixa obra definitiva, núcleos de trabalho, de vida, que se transformarão em povoações e cidades. Assim é que neste posto cuidamos logo de diversos serviços, indispensáveis à instalação de uma futura base, à semelhança da de Aragarças. Ali, por exemplo, estão: a olaria, o campo de aviação, a serraria, que já vem fornecendo madeira para os trabalhos do estaleiro, à margem do rio das Mortes, para consertos e reformas das embarcações a nosso serviço; a cerca de arame farpado, que estamos construindo, para internada do gado que, para o futuro tiver de ser criado e mantido aqui; a pequena lavoura e a horta, etc. Já colhemos também 145 sacos de arroz e algum milho para os nossos animais. Serviço duro de roer, que nosso pessoal executa diariamente, é o da extração de madeiras para a nossa serraria, pequena — é verdade — mas muito eficiente. E essa madeira vem sendo colhida a uma légua de distância! Começamos a fabricação de tijolos e telhas, que serão empregados na construção da futura cidade de Chavantina. Atualmente trabalham aqui para a Expedição cerca de 60 homens, que recebem seus salários pela base de Aragarças. Está-se cogitando da instalação de um posto de abastecimento à margem do córrego Areões, distante de Chavantina uns 50 quilômetros. A primeira etapa de arrancada da Expedição é esta entre Aragarças e

Chavantina, na distância de 320 quilômetros. A segunda será entre Chavantina e a barra de Kuluene, afluente do Xingu, na distância de 480 quilômetros, mais ou menos, e depois continuará até Manaus.

— Há tempos uma expedição foi aqui sacrificada pelos Chavantes...

— Foi a chefiada pelo Dr. Pimentel Barbosa, a cerca de dez léguas da margem esquerda do rio das Mortes. Foram mortos seis homens, todos do Serviço de Proteção aos Índios, do posto junto aos Chavantes e que hoje se chama "Pimentel Barbosa", em homenagem a esse servidor do país.

Procuramos saber o que havia de positivo quanto ao aparecimento dos Chavantes nas proximidades da coluna da Expedição Roncador-Xingu e o Sr. Orlando Vilas-Boas, assim nos falou:

— Têm sido encontrados vestígios dessa aproximação, principalmente ao longo da picada que a Expedição está abrindo. Mas não se pode assegurar que haja, de fato, índios tão perto da Expedição ou que haja malocas definitivas nas suas proximidades. As duas que o avião sempre descortina podem ou não estar abandonadas. Por causa das dúvidas há um serviço de segurança junto ao pessoal que vai abrindo a picada. E' composto de um chefe e de diversas auxiliares. A vigilância, mesmo à noite, é mantida, embora os índios Chavantes prefiram sempre atacar de madrugada, e traiçoeiramente, em grandes grupos.

— E como é a picada?

—E' um caminho aberto, seguindo determinado rumo e que constitui o traçado da futura estrada de rodagem. Tem mais ou menos três metros de largura e não é destoçada. Destina-se à passagem de pedestres e de tropas. Quando cada acampamento ou pôsto se transforma numa base cabe a esta transformar, por sua vez, a picada em estrada de rodagem. Daí, pois, a Expedição Roncador-Xingu ter essa finalidade precípua: deixar na sua passagem um desbravamento do sertão do Brasil Central em caráter definitivo de modo que não se dilua com o tempo sua ação. Ao contrário — concluiu satisfeito o Sr. Orlando Vilas-Boas — o que se quer é obra definitiva.

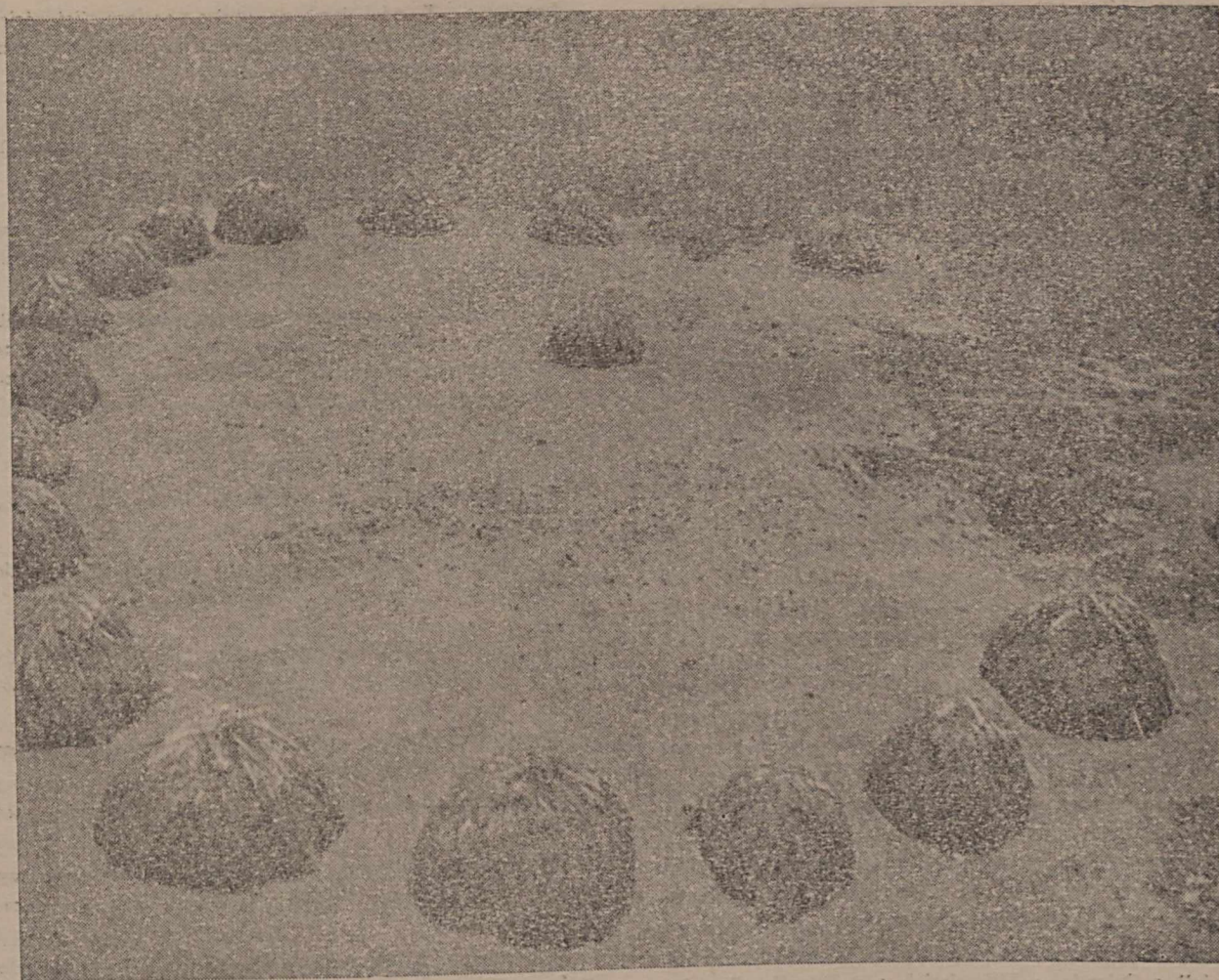
E assim "descascamos" em oportuna entrevista aquele expedicionário que preferiu deixar os encantos da cidade de São Paulo e enfrentar a brabeza do sertão goiano.

PESQUISAS MINERALÓGICAS

A Expedição Roncador-Xingu fêz-se acompanhar do mineralogista Henrique Himelreich, que encontramos no acampamento de Chavantina. Ali tem esse técnico realizado várias pesquisas, inclusive a exploração do leito do rio das Mortes, num trecho de 150 quilômetros, a montante e a jusante do rio. Faz-se acompanhar nesse trabalho de uma turma de sete homens, garimpeiros profissionais da região e também peritos escafandristas. Não se trata de simples mergulhadores. Todos os sete homens faziam anteriormente a garimpagem na região diamantífera dos rios Garças e Araguaia, servindo-se de aparelhos de escafandros, quando a serviço de um ou outro capangueiro mais adiantado.



O redator da Revista do Serviço Público, em Chavantina, entre expedicionários da Expedição Roncador-Xingu.



Na margem esquerda do Rio das Mortes estão os índios Chavantes. A Fundação, auxiliada pelo Serviço de Proteção aos Índios, está procurando manter contato pacífico com a destemida tribo. A fotografia desta aldeia Chavante foi tirada de avião.

Na tarefa que estavam realizando para a Expedição não havia absolutamente qualquer finalidade de garimpagem, mas sim o conhecimento perfeito dos minerais do leito do rio das Mortes e da zona em geral.

Conforme as provas obtidas em diversos trechos desse rio, verificou-se haver cascalho aurífero, além de outros, como estes: sinais de depósitos de cristal de rocha, rutilo, ferro, turmalina, jaspe, etc. Este último em pequena porção. Fora do rio, no campo e nas montanhas têm sido encontradas rochas magnéticas, em decomposição, a revelar de um modo geral a formação do terreno da região. Prosseguindo em suas informações, disse-nos o Sr. Henrique Himelreich:

— Irei acompanhar a Expedição e já levei as minhas pesquisas até às antigas minas de ouro, chamadas Araés, distantes de Chavantina quatro léguas, rio acima. Há muita lenda em torno dessas famosas minas. Nossas pesquisas lá deram resultado comum, como os observados em todas as regiões auríferas do Brasil Central, isto é, mais ou menos um grama de ouro por dia e pelo trabalho de um homem. Esse teor já apresentei ao Ministro João Al-

berto em diversos relatórios a respeito. O material colhido vai sendo remetido para o Rio para posteriores exames.

O SERVIÇO DO RÁDIO NA EXPEDIÇÃO

Não é só o avião que tem prestado excelentes serviços à Expedição. O rádio, também.

Até na ponta da picada, na vanguarda da coluna expedicionária, há uma estação de rádio portátil que permite comunicação fácil com todas as bases, as quais são providas de rádio permanente e subordinadas diretamente à chefia do Departamento de Rádio, a cargo do capitão Antônio Eugênio Basílio.

O operador de rádio volante da Expedição é o Sr. Raulo Matos, que anteriormente exercia função idêntica no Departamento Federal de Segurança.

Gostamos de conversar com esse dedicado servidor da Fundação, que se acha bem integrado na vida sertaneja, apesar de ter sido por muito tempo homem do asfalto...

Ranulfo Matos não se limita aos encargos de soltar e apanhar mensagens radiofônicas. Interessa-se também por tudo quanto o cerca e, se não fôsse muito duro, talvez se metesse no fundo do rio das Mortes para colher pepitas e cascalhos auríferos... Até por esse assunto observamos-lhe o interesse, quando conversávamos com o técnico Henrique Himelreich, que nos presenteou com um vidrinho cheio dessas inúteis preciosidades, quando assim brutas e em quantidade insignificante.

Mas, voltando ao serviço de rádio: à medida que se instalavam os acampamentos, são fogos dotados de uma estação de rádio.

E hoje a rede se compõe de dez postos-rádios, equipados com duas estações completas, assegurando uma comunicação constante com a sede da Fundação no Rio.

Atualmente há as seguintes estações: Rio de Janeiro, São Paulo, Uberlândia, Rio Verde, Caiçônia, Aragarças, Rio das Mortes, S. Felix, Bern, Santarém e Flexal. Há ainda três estações portáteis para garantir a marcha da coluna Roncador-Xingu.

ALÉM DO RIO DAS MORTES

Depois de excelente almoço que Orlando Vilas-Boas nos ofereceu no rancho de Chavantina descansamos um pouco à espera do momento de retornar ao avião, agora para sobrevoar a região à margem esquerda do rio das Mortes.

Não esperávamos ver índios absolutamente. Pelo que depreendemos das informações que nos haviam dado sobre os Chavantes, estes se achavam realmente esquivos, não lhes faltando mato, muito mato, para se porem a coberto do homem que se considera civilizado...

O piloto Gilberto, observando que já havíamos "descascado" o Orlando, o Himelreich e o Ranulfo, fixando-lhes os informes no nosso caderno, disse-nos de repente:

— Olhe a hora. Temos de voar muito e na volta tocar diretamente para Aragarças.

Despedimo-nos dos dedicados auxiliares do coronel Vaniq e, quando abraçávamos o Orlando Vilas-Boas, perguntamos-lhe:

— O amigo naturalmente vai escrever depois um trabalho sobre toda esta região ou, pelo menos, fazer conferências em São Paulo, dando suas impressões...

— Meu desejo apenas é conhecer o interior do Brasil e não me move a idéia de notabilizar-me...

Vinte minutos depois sobrevoávamos o acampamento do Rio das Mortes, que visto do alto nos deu uma impressão mais exata de como se acha mesmo isolado naquela solidão...

O Rio das Mortes, ali é bem mais interessante que o trecho do Araguaia que ficáramos conhecendo.

Gilberto mostra-nos lá em baixo uma reta perpendicular ao rio e esclarece-nos:

— Vamos sobrevoar a Expedição. Aquela reta perpendicular ao Rio das Mortes já é a picada que os expedicionários estão abrindo no cerrado e também nas matas ralas da região. Olhe agora, ali, naquela direção. Lá se acham eles trabalhando.

Acedemos. E não demorou muito, os expedicionários lá em baixo nos acenavam alegres, acompanhando com vivo interesse as espirais do "teco-teco".

Que prazer para todos; para nós e para eles!

Arrancamos emocionados uma folha de nosso caderno de notas e, às pressas escrevemos-lhes esta mensagem:

"A Revista do Serviço Público e o Correio da Manhã saúdam os bravos expedicionários da Expedição Roncador-Xingu".

Abaixo de nossa saudação o engenheiro Isaac Galman, nosso companheiro de excursão, e o piloto Gilberto Araújo, também escreveram palavras de vivo entusiasmo e grande admiração pelos desbravadores do Brasil Central.

E o papel foi solto da janela do avião.

Não se perdeu. Os expedicionários saíram a correr ao seu encontro, tendo caído bem perto da picada.

O avião galgou altura facilmente e Gilberto, o intrépido piloto do sertão brasileiro, disse-nos então:

— Vamos ter outra nota interessante: uma aldeia de chavantes. Mas não precisa assustar-se: ela está abandonada.

Pouco depois sobrevoamos quatro malocas. Pareciam realmente abandonadas.

Isaac tirou várias fotografias. O vôo prosseguiu para o norte.

Outra aldeia indígena. As malocas não nos pareciam abandonadas. Também índios não vimos. Talvez estivessem escondidos.

Regressamos diretamente a Aragarças não pousando mais em Chavantina.

NOVAMENTE EM ARAGARÇAS

Às 6 horas da tarde chegamos a Aragarças. Com sua esplêndida iluminação elétrica assume, assim, ares de cidade para quem andou lá pelo Rio das Mortes. E, nós, então, que não temos jeito nenhum para viver no sertão, preferimos as torturas da civilização às delícias da natureza. Como hoje há vacina para tudo, talvez um dia se descubra também uma que nos permita achar agradáveis o mosquito "pólvora", o silêncio enervante do mato, a poeira das estradas, como aquela que enfrentamos em Rio Verde, e o organizadíssimo desconforto que se encontra por toda parte, revelador, sem dúvida, de muita inteligência e habilidade...

A ASSISTÊNCIA MÉDICA DA F.B.C. EM ARAGARÇAS

Desde o início da instalação do acampamento, onde hoje se encontra a Base de Aragarças, foi verificada a necessidade imprescindível de assistência médica, não só ao pessoal da F.B.C. ali trabalhando, como também a toda a população local.

O primeiro dos médicos ali chegados foi o Dr. Vahia de Abreu, cirurgião da Assistência Municipal do Rio de Janeiro, que desde agosto de 1943 ali vem trabalhar.

do. Apesar das dificuldades de início, em meio de absoluto desconforto, realizou ele verdadeiros milagres com suas intervenções cirúrgicas, quase sempre culminadas pelo mais absoluto êxito. Foi assim que nos começou a falar o Dr. Estillac Leal, chefe do Serviço Médico e chegado à Barra do Aragarças em outubro de 1944:

— Mas, a princípio, os serviços de clínica geral e cirurgia eram feitos cumulativamente pelo Dr. Vahia. Cabe-lhe este mérito de acumular essas funções, o que o deixava exausto de trabalho durante o dia. Fêz ele mais ainda: despertou no sertanejo interesse e confiança na medicina-técnica, pois toda essa população pobre se valia, anteriormente, só dos conhecimentos dos charlatães locais. E à proporção que essa confiança aumentava, crescia a distância da proveniência dos doentes que recorriam aos cuidados do Dr. Vahia. Assim é que até da ilha do Bananal, a 150 léguas da Barra das Garças; de Leopoldina e de todos os rincões do Brasil Central afluíam doentes à procura de um médico. Com o desenvolvimento dos próprios serviços da Fundação e aumento do número de operários e também visando o desenvolvimento da futura cidade de Aragarças, houve necessidade da criação de ambulatórios de especialidades médicas, inclusive de serviços auxiliares de diagnóstico médico (laboratórios e Raios X). E assim ficou organizado um quadro de médicos especializados, sendo que já no princípio deste ano contava Aragarças com estes profissionais!

Dr. Vahia de Abreu — clínica cirúrgica e ginecológica;

Dr. Lemos Brito — cirurgia geral e vias urinárias;

Dr. Pinto Duarte, pediatria e higiene infantil e pré-natal;

Dr. Loureiro Maior — oto-rino-laringologia, além de encarregado da seção de Raios X;

Dr. Alcides Estillac Leal — clínica geral, doenças tropicais e laboratório;

Dr. Luís Campbell — dentista.

E assim prosseguiu o Dr. Estillac Leal:

— Todos esses profissionais estão supervisionados pelo diretor geral dos Serviços Médicos da Fundação, Dr. Manuel Ferreira, higienista conhecido em todo o país. Vou agora dar-lhe algumas notas sobre os nossos trabalhos, desde janeiro a 30 de junho de 1945, só para citar o que foi feito mais recentemente, embora as atividades médicas em todo o período anterior a janeiro de 1945 tivessem sido intensas:

Operações de alta cirurgia (hérnia, apendicite, cesarianas, hérnias estranguladas), sem contar inúmeras pequenas operações e curativos: 30.

Clínica médica: 180 consultas nos seis meses, com inúmeros tratamentos de doenças tropicais (verminose, úlcera de Bauru, malária e suas conseqüências) em doentes vindos de fora e tratamentos anti-sifilíticos intensos, pois antes a sífilis não era tratada nesta região.

Ao Dr. Estillac Leal coube, em colaboração com o Serviço Nacional de Febre Amarela e auxiliado pelos seus

colegas de Aragarças, fazer a vacinação anti-amarílica no lugar, valendo-se do material prontamente cedido por aquela repartição federal.

O diretor geral, Dr. Sá Antunes e o Dr. Caio de Sousa Manso, chefe da Seção de Vacinação do referido serviço federal, estiveram em Aragarças a fim de orientarem a execução em massa da vacinação da população local confiando posteriormente aos médicos da F.B.C. essa tarefa, que foi executada, também, em Bom Jardim (Ibutim) nos trabalhadores da ponte do rio Macacos, a 64 quilômetros da Base de Aragarças. Assim, foram vacinadas mais de três mil pessoas.

Indagamos do Dr. Estillac Leal o que havia sido feito até então quanto à assistência infantil e pré-natal e também com relação às clínicas especializadas de nariz, ouvido e garganta. E as informações foram estas:

Quanto à assistência infantil, temos feito o possível, sobretudo na parte da alimentação, levando-se muito em conta as condições locais. A F.B.C. procura melhorá-las com a criação de granjas e estabulação de gado para obtenção de bom leite. Na parte da clínica oftalmológica, o trabalho tem sido muito apreciável. Como sabe, neste sertão, as doenças oculares são muito frequentes, dadas certas avitaminoses e fatores climáticos, para não citar a falta de higiene de nossos caipiras.

O Dr. Estillac Leal organizou uma lista de instruções para aplicação de medicamentos em doenças comuns, frequentes, as quais vêm dando bons resultados, em locais distantes, onde não haja médicos, confiando-as sempre a funcionários da Fundação que tenham alguma experiência de enfermagem. Fêz assim em S. Felix, na ilha do Bananal (Sr. Antônio Vanderley), acampamento dos Macacos (Sr. Armando Jacobson) e no acampamento do rio das Mortes (Sr. Henrique Himelreich).

A ESCOLA DE ARAGARÇAS

Num pavilhão circular, espaçoso e bem iluminado, funciona a escola pública criada pela Fundação em Aragarças e dirigida pelo professor Afonso Saldanha, tendo como professora a Sra. Mercedes Zetola, que foi iniciadora do ensino das primeiras letras às crianças do lugar.

Há dois turnos na escola: um de dia e outro à noite, num total de 150 alunos, meninos e meninas.

A Fundação dá livros e também merenda às crianças.

NA SERRARIA DE ARAGARÇAS

Quando, antes de partir para Aragarças, conversamos no Rio com o Ministro João Alberto, disse-nos o Presidente da F.B.C. que, se dentro de oito meses, voltássemos novamente àquela Base, à margem de Araguaia, encontraríamos, de certo, completa modificação em sua apresentação. A construção da cidade de Aragarças só será atacada com vigor depois de feita suficiente e completa provisão de material para esse fim. Tijolos, telhas, manilhas, ladrilhos e madeiramento não seriam absolutamente importados de Uberlândia ou de qualquer outro lugar. Todo esse material seria lá mesmo fabricado.

Aliás, já havíamos observado que em qualquer dos postos ou bases da Fundação por que havíamos passado, a olaria e a serraria constituíam sinal indefectível de suas atividades.

O Dr. Ociola Martinelli levou-nos em Aragarças a ver a serraria da Fundação, instalada a cerca de quatro quilômetros da Base e à margem direita do Araguaia, junto à barranca do rio, onde está funcionando desde novembro de 1944.

Naquela solidão sem fim, encontra-se de repente uma casa de trabalho, cheia de vida e movimento, que agrada de fato. A serraria, com seu ruído característico de serras em movimento, impulsionadas por grande máquina a vapor, merece até um poema!

— E sabe de uma coisa, Sr. Ribeiro? Essa grande máquina geradora de força que aí está veio de Uberlândia até aqui acomodada em dois caminhões. Pense bem nessa verdadeira epopéia! Seu peso é apenas de 6 toneladas...

— Admirável!

— Produz êsse locomóvel força de vinte cavalos para mover estas duas grandes serras verticais, uma serra circular, uma desbastadora, uma máquina, combinada para diversos fins, uma plainadora e uma serra de fita.

A Fundação compra a madeira de empreiteiros locais, que as retiram das matas da região. Os toros vêm de longe, em balsas, os que flutuam; os mais pesados são trazidos amarrados em canoas. Muitas vezes as matas donde são retirados os toros de madeira acham-se distantes das margens do Araguaia um e dois quilômetros e é penosíssima essa tarefa, como se pode calcular. À chegada dessa madeira à barraca da serraria, só se consegue retirar a mesma do rio por meio de correntes amarradas em trator, que lá de cima a vai puxando, puxando, até alçá-la, deixando-a em terra firme.

Vimos já trabalhadas numerosas peças de madeira destinadas às próximas construções de Aragarças. Quase todas de ipê, arceira, jatobá e cedro.

A Fundação vai ainda montar uma serraria móvel para trabalhar no meio das matas, visando o aproveitamento imediato e muito mais barato da madeira, pois assim se evita a despesa morta com as sobras, sem nenhum outro aproveitamento a não ser como lenha.

O primeiro emprêgo dessa serraria móvel será para obtenção de madeira para a construção de uma grande ponte, logo abaixo da confluência do rio das Garças com o Araguaia. Espera-se que sejam empregados nessa construção 1.800 metros cúbicos de madeira.

Dirige a Serraria o Sr. Bertoldo Allisch, que "pega mesmo no pesado", ao lado de seus 20 auxiliares.

Vimos ainda esquadrias prontas — para portes e janelas das construções em andamento dos Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul, companhia que já está fazendo escala com seus aviões em Aragarças.

Na Serraria, falamos ao Sr. José Moreira da Silva, que se acha dirigindo as construções em Aragarças, conforme projetos executados no Rio de Janeiro. O Sr. Moreira

da Silva já iniciou a construção de um grande hotel em Aragarças, em ótimo local, e que contará 80 quartos.

A água para a futura cidade será tirada da queda da Veadeira, à margem esquerda do Araguaia e situada numa garganta da Serra Azul. A adutora passará pela ponte grande de madeira, a que aludimos linhas atrás. Da mesma queda da Veadeira será conseguida energia elétrica para iluminação da cidade. A reprêsa terá sua construção na primeira queda d'água, a partir do tópo da cachoeira, com o aproveitamento natural de um vale ali existente. Essa cachoeira apresenta sete quedas sucessivas, como degraus de imensa escada! Cada degrau tem 40 metros de altura!

SE HOUVESSE UM MUSEU EM ARAGARÇAS

Daqui lançamos a idéia à F.B.C. de criação, em Aragarças, de um museu a que possam ser recolhidos objetos e coisas ligadas à fundação da cidade ou a acontecimentos que com ela tenham conexão.

Essa idéia nos ocorreu quando o Dr. Ociola Martinelli nos levou a ver, junto à Serraria, um caminhão reformado ali recentemente e que servira para transporte da Expedição Roncador-Xingu, entre Uberlândia e Aragarças.

E o precioso caminhão figuraria, de certo, muito bem no Museu Histórico de Aragarças...

A GRANJA

A pouca distância da Serraria está sendo formada uma granja para abastecer a Base de Aragarças. Feijão e arroz já tem sido colhidos na Granja, que vai criar em larga escala porcos e galinhas. Por enquanto se acham lá, trabalhando na enxada, oito homens, mas o arado entrará em função logo que se iniciem as grandes culturas.

Esses trabalhadores ganham de 10 a 15 cruzeiros por dia de oito horas de trabalho, sendo-lhes fornecida alimentação gratuitamente.

O PEIXE

De julho a outubro sobem pelo Araguaia cardumes de "pintados", "filhotes", "pirararas" e "matrinhões", peixes de grande porte. Há ainda o "crumatá", peixe de escama e também muito abundante naquela época. No terreiro da granja estavam secando ao sol alguns exemplares de "pintado", "cachorra" e "peixe vara". Este ataca muito os outros, dispondo de duas grandes presas inferiores que sobem externamente, ultrapassando a cabeça.

O encarregado da Granja, Sr. Luís Pais de Lira, comprava sal em Aragarças a cinco cruzeiros o quilo, mas agora a Fundação lhe vende a três. E há quem venda o mesmo sal a 6 e 7 cruzeiros.

A OLARIA DE ARAGARÇAS

Na Base de Aragarças, grande olaria, com maquinário apropriado, vem produzindo material para as construções locais. Dirige-a o Dr. Fritz Kopp, técnico em cerâmica, que vem orientando a construção, ali mesmo ao lado, de outra olaria, e esta moderníssima, com fornos para quei-

ma permanente de tijolos. Esses fornos são conjugados de forma a haver perfeito aproveitamento de calor, com grande economia de combustível. A olaria atual produz 60.000 tijolos por mês e apreciável quantidade de telhas. A futura fabricará também manilhas e ladrilhos.

Disse-nos o Dr. Fritz que, no momento, a olaria se ressentia da falta de braços e daí a produção mensal de tijolos ser apenas de 60.000 por mês, quando poderia atingir a 250.000 se se dedicasse a olaria só a esse fabrico. Logo, porém, que dispuser de pessoal suficiente, a produção regular de tijolos poderá ser de 125.000; a de telhas de 25 a 30 mil; a de ladrilhos de 500 metros quadrados e, provavelmente, a mesma quantidade de azulejos.

Os primeiros azulejos serão sem esmalte por falta de instalação adequada. Depois, sim, principalmente para banheiros, cozinhas e privadas. Quanto a manilhas, não está ainda prevista a quantidade mensal a ser fabricada. Haverá dentro da olaria pequena rede de vagonetes para transporte do barro do picadeiro para a casa de máquinas.

Adiantou-nos o Dr. Fritz que a produção de artigos cerâmicos depende muito da natureza da matéria-prima encontrada no local da fábrica. E o barro de Aragarças não chega a ser ótimo, mas é muito bom. Entretanto — acrescentou — com o tempo, e mediante experiências sucessivas, a produção melhorará.

— Aliás o nosso tijolo comum aqui fabricado figura de forma muito lisonjeira ao lado dos que são empregados nas construções do Rio de Janeiro. Pesquisando nas imediações da Base encontrei um barro refratário que está sendo empregado na construção dos fornos da nova cerâmica. Esse barro foi encontrado em três pontos diferentes e só um se acha em exploração. Se fossem importados tijolos refratários para esses fornos, as despesas com sua aquisição e sobretudo as bem pesadas de transporte, em tão grande distância, não ficariam por menos de oitocentos milhões de cruzeiros! Um tijolo refratário comum custa no Rio ou em S. Paulo de 1 cruzeiro e 80 centavos a dois cruzeiros. As despesas de frete em estradas de ferro e de rodagem, estas de Uberlândia a Aragarças, não ficariam por menos de 8 e 10 cruzeiros!

Perguntamos ao Dr. Fritz Kopp se o barro refratário é de propriedades uniformes em toda a parte, isto é, se oferece a mesma resistência a qualquer temperatura, e sua resposta foi esta:

— Não. E' bem variável a composição química de um barro para outro. Só o laboratório é que nos pode revelar isso. Já temos enviado para o Rio amostras de nosso barro refratário para serem examinadas. Mas aqui mesmo temos feito nele outros exames. O tijolo refratário, por exemplo, empregado em Volta Redonda é de grande resistência. E nem poderia ser de outra forma... Vem sendo importado da Inglaterra e dos Estados Unidos. Ali também se empregam tijolos refratários nacionais, mas em instalações que dispensem tijolos de "raça", disse-nos sorrindo o Dr. Fritz.

REGRESSANDO AO RIO

No regresso ao Rio demos um pulo até Goiânia, que há muito desejávamos conhecer. Assim, a rota foi diferente

da que havíamos seguido quando viajavamos de Uberlândia para Aragarças.

Lá em baixo vimos dois núcleos de casas. Um bem distante de Aragarças, que é Nazario, e outro próximo de Goiânia, que é Trindade.

Já se tem escrito muito sobre Goiânia e também se revelado muitas fotografias da bela cidade do Brasil Central.

De dia é muito bonita. De noite, vive às escuras. Coisa recente: no dia 5 de abril deste ano grande temporal fez o diabo em Goiânia. A reprêsa que produzia força para a cidade foi por água abaixo. A obra é de vulto e é por isso que até hoje se vive ali às escuras. Mas não há de ser nada! Um dia será restabelecida a iluminação na cidade para alegria de todos os seus habitantes e satisfação dos industriais que se acham desolados com os prejuízos que têm tido com suas fábricas paradas. Nem todos tem recursos para prover-se de geradores de eletricidade. Alguns já se entregaram a outras atividades e outros vão emigrando do lugar, pois estão cansados de esperar.

JÁ SE PODE IR DO RIO A ARAGARÇAS NO MESMO AVIÃO

A companhia de aviação comercial "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul S/A.", demonstrando o propósito de ampliar cada vez mais seu programa de penetração pelo interior do Brasil, resolveu levar seus aviões até Aragarças, em escala da linha da Venezuela.

Quando estivemos naquela localidade, estava sendo construída sua estação de rádio-farol e de rádio de ondas curtas, sob a orientação do técnico Sr. Aldebran Brandão.

Perto do aeroporto duas altas torres de 40 metros já assinalavam de forma expressiva essa construção.

O Sr. Aldebran Brandão pôde adiantar-nos que a nova estação seria de alta potência e montada no estilo mais moderno. Vai servir não só aos aviões da Cruzeiro do Sul como aos de outra qualquer companhia, desde que disponham de rádio gônio, isto é, aparelho de recepção do rádio-farol.

Agora podemos adiantar que já foi estabelecida, depois que regressamos de Aragarças, a nova linha da Cruzeiro do Sul para a base principal da Fundação Brasil Central, permitindo assim viagem rápida do Rio às margens do Araguaia, em poucas horas.

ENCERRANDO ESTA REPORTAGEM

Dias depois de nosso regresso de Aragarças falamos ao Ministro João Alberto sobre a nossa excursão. Observamos-lhe a segurança, o conhecimento exato de todos os assuntos ligados às atividades da Fundação, descendo a pormenores curiosos sobre as mínimas coisas. Calmo, ponderado, expõe com clareza os assuntos referentes à vida e à economia do Brasil Central, como atualmente se apresentam e mostrando-nos, de forma clara e objetiva, como se poderiam transformar com a introdução de novos métodos de trabalho, na exploração adequada dos recursos da região, onde a pecuária tem belas perspectivas. A questão dos transportes sejam eles rodoviários ou fluviais, é a

sua obsessão. Quando nos falava nos péssimos traçados das incríveis estradas de rodagem que encontrou em deplorável estado de conservação e que, em largos trechos, precisam ser abandonadas por anti-econômicas, lembramos da longa excursão que há tempos fizemos pelo Estado do Rio, cuja rede rodoviária foi completamente reformada pelo Interventor Amaral Peixoto. E, então, muito aprendemos com o engenheiro Saturnino Braga, diretor do Departamento de Estradas do Estado, que nos acompanhou na referida excursão, de que demos conta em larga reportagem publicada nesta Revista. As estradas mal traçadas, como havia noutros tempos na terra fluminense e hoje se encontram ainda por esse Brasil afora, são bem reveladoras do empirismo adotado em sua construção e da falta de visão de nossos administradores. Pois bem, o Ministro João Alberto conversando sobre estradas de rodagem não é menos interessante que o técnico Saturnino Braga. E, como este, ressaltou a vantagem da maquinaria moderna para abertura e conservação das estradas, de custo elevado, é verdade, mas de compensadoras vantagens quanto a rendimento e redução de despesas de mão de obra. Disse-nos que a Fundação já dispõe de duas equipes de máquinas para estradas de rodagem, estando outras encomendadas aos Estados Unidos.

A abertura de novas estradas em Goiás é sempre menos difícil do que no Estado do Rio, onde o terreno é muito mais acidentado do que naquele Estado central, mas em compensação as distâncias são bem outras... Basta que se diga que só o município do Rio Verde tem superfície maior do que a metade do Estado do Rio.

Mas, como estávamos dizendo, o Ministro João Alberto é um conhecedor prático de um mundo de coisas. Sobre máquinas de abertura de estradas de rodagem, sabe o rendimento de cada uma delas e seu custo de manutenção. Compara o trabalho de operários com o dos "auto-petrols"; revela a produção diária dos "road-builders", etc. etc.; discorre sobre a região goiana e indica a vantagem de nova orientação para suas estradas de rodagem, fugindo sempre às serras. Quando lhe falamos sobre os magníficos trabalhos do agrônomo José Pimenta em Rio Verde, ressaltou a possibilidade de lançar-se a cultura da alfafa na região, com terras dotadas de germens próprios, reportando-se, a propósito, ao que fazem os lavradores experimentados no estrangeiro. "E" por isso, acentuou, que muitos lavradores nossos, por falta de orientação, desistem de lavouras novas, porque "não pagam pena", como dizem, desanimados. Mas havemos de aproveitar bem tudo dessa região de cerrados com culturas que nunca foram nela tentadas".

A princípio, não quisemos tomar nota do que nos ia dizendo o Ministro João Alberto, com receio natural de perturbar a exposição que nos fazia. Depois, quando já nos sentíamos à vontade, como se fôssemos velhos amigos, puxamos afinal do lapis e foi um registrar apressado de notas, que mais tarde suamos por decifrar... Mas deciframos, com a ajuda da memória, que se valia da "deixa" de simples rabisco para depois compor frase inteira. E' uma espécie de taquigrafia mista, quasi convencional, de excitemento angustiante da memória...

Aludimos a Santa Helena, onde se está construindo uma grande usina de açúcar, conforme descrevemos, ao falar de Rio Verde, e, a propósito, disse-nos o ministro João Alberto:

— A Fundação Brasil Central está construindo outra usina em Fronteira, próximo à cachoeira do Maribondo e da ponte "Mendonça Lima", sobre o rio Grande, que separa Minas de São Paulo. A Usina será instalada no primeiro desses Estados. Também já dispõe de 30 alqueires de canaviais, que serão dobrados em 60 este ano, esperando-se a primeira moagem para 1946. As duas usinas foram encomendadas à firma Mário Dedine de São Paulo, que as entregarão funcionando. A produção da usina de Fronteira será de 30.000 sacas de açúcar, sendo a de álcool-motor igual à de Santa Helena. O álcool se destina aos transportes da Fundação, que hoje já consome 1.500.000 litros de gasolina, por ano!

E prosseguindo em suas informações, disse-nos o ministro João Alberto:

— Com o tempo esperamos elevar a produção do álcool até às nossas próximas necessidades. E' oportuno acrescentar que ao longo do Rio Araguaia, isto é, entre Aragarças e S. Felix, que fica próximo da confluência do Rio das Mortes com o Araguaia, e nos arredores de Marabá, serão, no próximo ano, também instaladas destilarias para álcool, usando-se indiferentemente cana e mandioca. Não preciso encarecer a necessidade dessa produção de álcool ao longo do Rio Araguaia. Basta que lhe diga que mercadorias de Belém do Pará, subindo o Rio Araguaia, ficam com seu transporte mais barato do que por terra, conduzida de São Paulo. Pretendemos, assim, importar, por essa via fluvial, o sal para o gado, cujo consumo já atinge uma grande tonelagem. Ao longo do Rio Araguaia serão montadas xarqueadas, que abastecerão, no retorno, as embarcações que demandarem o Amazonas. Tudo que comportar o transporte de um cruzeiro por quilo pode ser produzido no Brasil Central, como manteiga, banha de porco, ovo e leite desidratado. Os demais produtos serão produzidos para as necessidades do consumo da região. A base de economia do Brasil Central será a pecuária, podendo ser criadas na zona da F.B.C. cinco milhões de cabeças de gado, que em 30 ou 40 dias de marcha poderá chegar às proximidades de Barretos, para engorda.

— E como a Fundação está conseguindo sal atualmente?

— Fretamos navios espanhóis que foram buscar sal no Rio Grande do Norte. A primeira partida, num total de 150.000 sacas, já chegou a Santos e está sendo trazida para Goiás. Custou quatro milhões de cruzeiros. E esse sal todo não chega para o consumo deste ano. A encomenda é de 10.000 toneladas por ano. E' ele vendido em Uberlândia pelo processo estabelecido pelo Instituto do Sal, à razão de 55 cruzeiros por saca.

Procuramos saber como é feito o controle de distribuição do sal, e o Ministro João Alberto assim nos respondeu:

— O controle é feito pelos prefeitos, mas não tem sido satisfatório. Acho que só há um meio de regularizar-se o comércio desse produto: é ter-se a mercadoria em quantidade suficiente.

ENTREPOSTOS COMERCIAIS F.B.C. LTDA.

A propósito da distribuição do sal, teve ensejo o Ministro João Alberto de aludir à criação dos Entrepostos Comerciais F.B.C. Ltda., dizendo-nos:

— Esses entrepostos foram criados na base de uma sociedade anônima por quotas, de responsabilidade limitada, detendo a Fundação 70% do capital social, que é de um milhão de cruzeiros. A sede dos entrepostos é na cidade de São Paulo. Conforme o contrato de sua constituição, a sociedade tem por objeto “a exploração de entrepostos de venda de mercadorias em geral, em grosso e a varejo. Os Entrepostos já em funcionamento estão instalados em: São Paulo, Uberlândia, Rio Verde, Caiapônia, Aragarças e Santarém, devendo também ser fundado em Belém, para abastecer os rios Tapajoz e Tocantins.

BOA CAMPANHA CONTRA O CÂMBIO NEGRO

— Desde a sua instalação em Uberlândia prosseguiu o ministro João Alberto, verificou a Fundação a conveniên-

cia de serem atendidas, de maneira adequada, as necessidades econômicas não só daquela parte do Triângulo Mineiro como do resto da zona em que ela opera. Foi estabelecida uma tabela para os negociantes que se abastecem em nossos entrepostos, com margem razoável de lucro, sendo cada artigo vendido acrescido sempre das despesas feitas com o transporte. Quando verificamos que há abuso dos varejistas na venda dos produtos fornecidos pelos Entrepostos, imediatamente lhes cassamos os fornecimentos. E, assim, temos feito salutar campanha contra o câmbio negro em toda a região em que a Fundação opera. Posso afirmar-lhe que os Entrepostos são considerados salvadores com as vantagens que oferecem aos consumidores dos artigos por eles distribuídos, entre os quais figura o sal, como o mais importante de suas atividades.

Com essa ligeira palestra com o Ministro João Alberto, demos por encerrada esta reportagem, que o livrinho de capa azul, o folheto feiticeiro, nos animou a fazer, valendo-nos, é bem verdade, de incidente jornalístico sem grande importância...