

UM "AVANT LA LETTRE" DE ESTUDOS SÔBRE TRANSPORTES FLUVIAIS

REUNIÃO PARA ESTUDO DOS PROBLEMAS DA BORRACHA

3.^a Comissão — Transportes

NOTAS TAQUIGRÁFICAS.

Reunião em 25-7-46,
às 10 horas

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Vamos dar início aos nossos trabalhos.

Ouviremos hoje uma exposição do Sr. Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Matos.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Sr. Presidente, o nome do Sr. Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos é sobejamente conhecido no Ministério da Viação e nos meios militares, principalmente nos setores relacionados com os Serviços de Geografia do Brasil. S. Ex. foi membro efficientíssimo da Comissão Rondon, pontilhando aquêles invios sertões de Mato Grosso e do Amazonas. Dedicou-se extremadamente ao estudo dos nossos rios e das nossas bacias hidrográficas, tendo tido brilhante atuação em convenções internacionais, como teve ocasião de fazer presente à Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação do Ministério da Viação. Devota tanto amor ao problema do aproveitamento das nossas bacias hidrográficas e de nossos rios que, recentemente, indo ao sul de Minas, para descansar, aproveitou a oportunidade para proceder a um

estudo das cabeceiras do S. Francisco. Assim "descançou" de seus empreendimentos relativamente à Carta do Mato Grosso, da qual atualmente é chefe.

Na Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação, graças à atuação de S. Ex., ficou fixado o princípio — aceito, inclusive, por S. Ex. o Sr. Ministro Edmundo Macedo Soares e Silva — de que, na revisão do plano, deve tomar-se como elemento primordial, para a coordenação dos transportes, os nossos rios e as bacias hidrográficas. Passam êsses elementos a fazer parte, de modo racional, lógico, do entrosamento de todos os nossos planos de viação, quer ligando estradas de ferro entre si, quer estradas de rodagem, facilitando o caminho para o interior.

É grande a satisfação que experimento, nesta hora, por ter sido o intermediário a quem coube formular um convite ao Sr. Coronel Jaguaribe de Mattos para comparecer a esta Comissão, proporcionando-nos uma lição sob todos os pontos de vista preciosa.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Realmente é geral e bastante grande a simpatia com que recebemos o ilustre brasileiro e o ouviremos sôbre assunto de tal magnitude.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Sua exposição nos prestará grande auxílio e nos habilitará a levar a bom termo nossa missão no particular.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATOS — Sr. Presidente e Srs. membros da Comissão de Transportes.

Fui ontem surpreendido com o convite do meu ilustre confrade Dr. Vicente Brito Pereira Filho, que já presidiu a Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação do Ministério da Viação (órgão a que tenho a honra de pertencer desde o passado Ministério, quando ocupava a pasta o Sr. Professor Maurício Joppert), no sentido de comparecer a esta Comissão, afim de prestar a colaboração de meus modestos conhecimentos e experiência.

Agradeço imensamente os têrmos da apresentação com que acaba de me distinguir o Dr. Vicente Brito Pereira Filho, que usou de palavras extremamente...

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Sinceras.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATOS — ..sinceras, sem dúvida, mas generosas, muito desvanecedoras para mim, porque partem de um ilustre engenheiro que é um devotado servidor da Nação.

Devo frizar que, como Chefe de Serviços Técnicos, na Comissão Rondon, minha atividade se tem desenvolvido mais no escritório, embora tenha percorrido grande parte do sul do país e de Mato Grosso. Por minhas mãos vêm passando as cadernetas de campo, os croquis sertanejos, etc., os relatórios de todos os expedicionários, material que desenvolvo gráficamente, que leio, anoto e reduzo a cartas. Tenho colhido vasta documentação ainda no estrangeiro, nos arquivos de Portugal, França e Espanha. Minha biblioteca particular que comecei a organizar ainda como colegial, é especializada sobre o Brasil e contém muitas obras antigas, algumas notáveis e já muito raras. São elementos que reuni paciente e custosamente, na esperança de que serviriam um dia para o bem da Nação.

Sinto-me sobremodo honrado em comparecer a esta Comissão e em prestar aos meus distintos camaradas, entusiastas do problema do transporte, os esclarecimentos e explicações que me forem possíveis.

Preliminarmente direi que estou de perfeito acôrdo com o Sr. Ministro Edmundo Macedo Soares e Silva quando S. Ex. diz que não temos, no Brasil, um sistema de viação.

O trabalho que ora formalizo, tão bem amparado pelos companheiros da Comissão de Revisão do Plano Geral de Viação, consiste num projeto visando integrar nossos rios e nossas bacias hidrográficas não como linhas acidentais mas como linhas-tronco de nosso sistema de transporte.

A esta altura cumpre-me declarar que o sistema atual, se assim se pode chamar, estará totalmente errado se o encarmos sob os rigorosos princípios da economia produtiva. Ele tem sido construído em circunstâncias difíceis, cada setor dando a contribuição de uma pequena parcela na limitada região que pode explorar. Seria injustiça não ressaltar o valor

dos técnicos que construíram nossas ferrovias, algumas das quais ocorrem como padrões de glória da engenharia brasileira. Jamais se instituiu entretanto um plano de conjunto, visando o benefício geral do país.

E não é difícil explicar a razão dessa anomalia. Como sabemos, o Brasil não é um país inteiramente conhecido. Se eu tivesse de emitir um conceito geral sobre o Brasil, diria que somos uma Nação cuja média de civilização pode ser enquadrada no século XVII. Quando assim me expresso não serei, como alguns podem pensar, exagerado ou depreciador, mas recorro a parte inculta, desconhecida, que tanto pesa na balança de nosso atraso.

Nossas costas são exploradas e conhecidas e desfrutam uma civilização que não se estabeleceu definitivamente, como acontece, aliás, em toda a América, segundo minha opinião, — mesmo nos Estados Unidos, — porque a verdadeira civilização, como é sabido, começa quando acaba a indústria extrativa, quero dizer, quando esta não é o penhor essencial da vida da Nação. Enquanto vivermos do que a natureza nos dá, seremos um país sujeito a circunstâncias eventuais que nos podem derrubar de um momento para outro. Somos testemunhas da tremenda crise que sofreu a América do Norte ao término da outra guerra. Ela proveio precisamente da exagerada aplicação da máquina ou seja da fabricação intensiva, com apóio nos recursos naturais do país. Os trabalhos agrícolas foram pouco a pouco absorvidos pelos trabalhos manufatureiros. Os camponeses abandonaram a faina rural e correram para a cidade onde os salários eram fartamente compensadores. Por outro lado, os industriais assim empenhados, subestimaram a capacidade de reabilitação das indústrias européias e, terminada a guerra, persistiram no mesmo labor. Resultado: um acúmulo enorme de produtos manufaturados sem possibilidade de exportação nem de aplicação do país, crise; com todo o cortejo. Lá como aqui, o "contrôle"; entre os campos e as cidades não é perfeito, embora os Estados Unidos estejam num estado de adiantamento que estamos longe de atingir.

Nossa rede de viação está incompleta. Para isso está sendo feito um plano geral.

Preliminarmente devo acentuar um ponto que me parece necessário: o grande inimigo da viação, o inimigo n.º 1, é a baldeação. Muitas vêzes pagamos mais para colocar uma mercadoria no Cais do Pôrto, ou melhor, para embarcá-la no navio, do que para transportá-la até a Europa. Direi que o nosso sistema de carga e descarga e armazenagem constitui verdadeiro parasita que, como uma lagarta, atira-se ao brôto da árvore para impedi-la de desenvolver-se, até matá-la. Temos de eliminá-lo.

Quando, no interior, o sistema de viação consegue, através de rios, de estradas de ferro e de rodagem, passar uma mercadoria de um centro para outro, isso constitui motivo de grandes alegrias, de verdadeira festa. Abriu-se uma nova via. Mas quando essa via se encorpa, pelo aumento do tráfego, tôda a gente a maldiz e chega a detestá-la. O fato é indiscutível.

As viagens pelo Madeira, da Bolívia, quando se abriram as primeiras comunicações, foram motivo de profusa alegria. Hoje, entretanto, sentimos que o Amazonas, de um lado, e a Bolívia, de outro, estão servidos por um mau sistema de viação, para o intercâmbio que ambos aspiram.

No projeto que estou elaborando para submeter ao exame dos meus colegas da Comissão Revisora do Plano Geral de Viação, o Rio Amazonas entra como um TPF, isto é, uma linha tronco no sentido do paralelo e fluvial. É uma linha tronco essencial, leste-oeste, mas fluvial.

Farei uma revelação à Comissão, para que se possa avaliar bem a importância do serviço de navegação que o rio Amazonas comporta. Se imaginássemos o rio Amazonas sêco, pergunto aos Srs. membros da Comissão: que aconteceria? E vou, eu próprio responder: o mar invadiria a terra até as proximidades de Manaus, e isso porque — pouca gente o sabe — o fundo do leito do Amazonas está, quasi em tôda a sua extensão, abaixo do nível do mar, pelo menos até as proximidades da capital do Estado que tem o nome do grande rio.

O Rio Amazonas, até Manaus, como todos os Senhores sabem, permite a navegação dos grandes transatlânticos. Ele pode oferecer permanentemente um canal livre de 20 m. de profundidade. A questão consiste, apenas, em policiar-se — podemos dizer assim — o seu canal principal para que não haja a formação de bancos ou o leito não seja entulhado por troncos, árvores, etc.

Necessitamos, no rio Amazonas, de alguma coisa parecida com o que existe no canal da Baía de Guanabara ou nos portos de Antuérpia, Hamburgo, etc., onde êsse serviço de policiamento se faz permanentemente.

O SENADOR ALVARO ADOLFO — Em Buenos Aires, também.

O CORONEL FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATOS — Exatamente. O pôrto de Iquitos, no Perú, é uma base naval, de guerra, e, como é do conhecimento geral, no Havre ou em Cherburgo, em qualquer dos grandes portos da Europa, despacham-se navios, diretamente, para Iquitos. Toma-se a passagem num daquêles portos, e o navio atravessa o Atlântico, sobe todo o Amazonas brasileiro, passa pela cidade fronteiriça de Tabatinga e chega a Iquitos.

Esta é, pois, uma via de comunicações sem parêlho em todo o mundo. O sistema Amazônico, natural, nada fica a desejar, em relação a qualquer outro, inclusive o mais avançado, o da Alemanha, com sua rede imensa de canais, pelo qual, com a contribuição dos sistemas Francês, Polonês e Russo, se pode ir desde Brest, na costa da Bretanha, na França, até o Volga e por êste até o Mar Negro, sem se lançar mão dos meios de transportes terrestres. O Amazonas é, porém, um sistema isolado. As conclusões que preparo para a Comissão Revisora do Plano Geral de Viação, e agora ligeiramente descritas, visam mostrar a importância dos rios, hoje completamente abandonados no Brasil. É mister estudá-los e ligá-los, nem que isto nos custe muito caro e que exija muitos decênios de anos para completa execução.

Parece que, sendo o maior defeito do tráfego a armazenagem e a descarga, enfim, as operações de baldeação, todo o segrêdo da imediata solução do problema, no nosso

país, consiste em estabelecer um sistema de ligações mecânicas desses meios de transportes. Tais ligações estão sendo estudadas, na Comissão de que faço parte no Ministério da Viação. Penso que deve ser constituída uma comissão técnica, onde de direito, para projetar e executar imediatamente os tipos de barcos e dos grandes guindastes que possibilitarão essa ação mecânica. A ela prestarei o meu concurso incondicionalmente.

Há outros sistemas como o empregado no Congo Belga, onde vemos o serviço de barcos terrestres e aéreos. O barco se engrena em um ou em mais de um trilho e é puxado através da cachoeira, para continuar viagem no outro lado.

Também o barco corre por uma linha aérea, desce ou sobe mecanicamente, conduzido por meio de cabos, para vencer o obstáculo. Por vêzes o próprio motor do barco opera a travessia por terra.

O essencial é que não haja baldeação. Temos de colocar ou o barco dentro do veículo terrestre, o que é quase sempre viável, ou o veículo dentro do barco, nos casos de grande massa d'água. Essa solução que trago ao conhecimento desta Comissão, é uma velha aspiração que nutro. Quando era tenente, passei um telegrama — e já lá vão mais de trinta anos — ao então meu colega, hoje General de Divisão da Reserva, Julio Caetano Horta Barbosa, ao assumir êle a direção da Estrada de Ferro Alcobaça-Praia da Rainha, aconselhando uma dessas duas soluções: ou pôr o trem dentro do barco ou o barco dentro do trem.

Acho que é solução realizabilíssima. É mister, preliminarmente, engrossar o tráfego fluvial. Vemos o caso do Reno, em cujo leito as embarcações formam verdadeiros comboios fluviais. Os barcos são ligados aos lados do rebocador — a joujo, como se diz entre nós — ou são puxados. Alguns dos nossos rios comportam a primeira solução, como é o caso do Rio Grande, formador do Paraná, outros não permitem, pelo menos em certos trechos, como o Araguaia. Para isso precisamos de tipos de barcos simples mas sólidos, de construção metálica, com alças, de modo a permitir rendosa navegação e, naquêles lugares onde os bar-

cos não possam vencer o rio, pelos seus próprios recursos, o emprêgo de outros meios — mediante instalações previamente feitas nas margens. Nas regiões de cachoeiras, vencidas por estradas de ferro (estradas aliás que não devemos destruir, embora saibamos que outra deveria ter sido a solução técnica), precisamos aproveitá-las. Teremos de construir tipos de barcos pequenos que se ingrenem no trem fluvial, e que possam ser alçados e postos em cima dos vagões de lastro das estradas de ferro e até mesmo em cima de caminhões, conforme o caso. Se adotássemos essa solução, simplificariamos de maneira extraordinária o problema dos transportes.

No caso, por exemplo, da Madeira-Mamoré, os fretes eram tão elevados, tão exagerada a armazenagem, tão complicada a burocracia, que os seringalistas preferiam enfrentar as cachoeiras, com perigo mesmo de vida, a despachar seus produtos pela Estrada. Não sei como está a questão atualmente, depois que a estrada evoluiu sob boas administrações. Temos o exemplo, a propósito, da Estrada de Ferro Alcobaça-Praia da Rainha, que ficou interrompida devido a essas mesmas dificuldades, que ainda se tenta vencer.

A verdade é esta: tôdas as estradas que saltam cachoeiras, tendem a morrer, e isso só não acontecerá se conseguirmos, por êsses recursos que lembro, dar-lhes novos meios de vida. Sucede que, em tese, a carga de um barco não dá para encher um trêm, mas, apenas, um ou dois vagões; e a composição ferroviária com dois vagões é uma composição condenada, anti-econômica. É mister portanto aumentar o tráfego fluvial (maior composição de barcos) como já mostrei e faz a baldeação automática.

Penso que a solução definitiva seria a construção de canais, embora as cachoeiras possam ser vencidas por estradas de rodagem, para que a carga do barco continue a ser transportada, em qualquer tempo, de um lado para outro.

O Brasil, até hoje, não possui um tipo econômico de barco, e podemos mesmo considerar vergonhoso aquilo que

apresentamos como o nosso sistema de viação. Tudo é precário.

Animado por um espírito como o do Ministro Edmundo de Macedo Soares e Silva, meu antigo companheiro, eu me proponho levantar a questão, embora me falte a necessária competência, procurando dar as linhas gerais que nos ajudem a realizar, de uma vez, um sistema de viação, no Brasil,...

O Senador ALVARO ADOLFO — Orgânico.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — ...orgânico, sim e graças ao qual as mercadorias sejam transportadas por um preço acessível. Sobre este ponto, cabe dizer que na Inglaterra é considerado como falho qualquer sistema de negócio em que o transporte entre com mais de 1/3 do valor da mercadoria. No caso do Brasil, quantos e quantos casos existem, em que o transporte é mais caro do que o próprio valor da mercadoria.

O Senador ALVARO ADOLFO — Na Amazônia, nem se fala.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — É um absurdo que corresponde à morte da capacidade econômica de um país. Não tem direito de fazer negócios, uma nação que coloca o custo do transporte como concorrente do preço da mercadoria. Que diremos, quando esse custo é ainda mais caro do que o da própria mercadoria?!

No programa a apresentar ao Ministério da Viação, faço um ligeiro histórico da questão dos canais, para sustentar a tese de que não existe país civilizado que não tenha começado pela navegação fluvial. Não há exemplo igualmente de país que tenha progredido sem navegação fluvial.

Nossa situação é esta: ou o Brasil faz essas linhas para o interior, ou, positivamente, não irá para diante. (*Muito bem*). Somos um país — e já o disse em mais de uma oportunidade, em reuniões e conferências — que teve a ventura extrema de possuir seus desertos limitados pelos desertos de outras nações. Mas estes, para elas, já acabaram ou estão cabando e para nós continuam.

Temos, por conseguinte, de levar, com patriotismo, a produção nacional a tôdas as fronteiras, do contrário a invasão econômica será fatal. Já observamos que em algumas fronteiras — e como se trata de assunto delicado, não o quero desenvolver agora — o nível econômico brasileiro é muito mais baixo do que o do visinho. Isto é prenúncio de domínio e de influência. Teríamos de nos conformar se o nosso país fôsse o mais atrasado, mas assim não acontece. Nessas condições, cumpre à nossa geração fazer alguma coisa pela geração futura, isso é, o transporte definitivo, que terá de ser feito, em alguns casos, por linhas artificiais diretas e em outros com o aproveitamento de nossos rios, de maneira, principalmenté, que possamos ter comunicações do norte para o sul e do este para o oeste.

As experiências adquiridas na Comissão Rondon vieram mostrar as grandes possibilidades que oferecem os rios do interior.

Quando encaro êsse assunto e me lembro da França, da Alemanha e de outros países, divididos por meio de canais navegáveis por todos os lados, penso no trabalho hercúleo que teremos de enfrentar. No quadro dentro da tese que tive a oportunidade de apresentar em Portugal ao 3.º Congresso Internacional de História das Ciências, mostrei que a América do Sul (principalmente o Brasil) é cortada por numerosos rios, de vertentes opostas, porém, unidos pelas cabeceiras ou mediante braços de captação, formando trinta e tantas ilhas. Até hoje não foi aproveitada convenientemente esta sensacional revelação. Devemos fazer um levantamento sério das zonas que apresentam ligação por água, embora ainda sem navegação, para estudar a possibilidade dessa navegação, a fim de que um dia elas se transformem em vias de efetivo trânsito.

Por outro lado, no projeto que apresentarei ao Ministério da Viação, levanto essa questão que se prende ao problema da navegação — a arborização.

As florestas estão sendo devastadas porque não possuímos combustível; não aproveitamos o primeiro combus-

tível — a hulha branca, a qual estará destinada a perder de valor ou mesmo a desaparecer, se continuarmos a consumir as florestas. É um círculo vicioso do qual devemos sair. É um crime substituir as nossas florestas seculares e até milenares, por efêmeros eucaliptos. Aspecto urgentíssimo é o de ligar o problema da navegação ao do aproveitamento da força elétrica das grandes cachoeiras. Fiz ver aos meus colegas no Ministério da Viação que no planalto existem rios de saltos formidáveis, cujo potencial dá para eletrificar, pelo menos, metade da zona do norte do país. Temos o saldo do Utiarití, de 90m. de largura e 80m. de queda vertical; o salto Belo, de 100m. de largura e 40m. de queda vertical, distantes um do outro apenas 10 Kms.; o salto da Mulher, a 95 Kms. para o S. do primeiro, de 20m. de largura e 15m. de queda e o salto Bonito a 80 Kms E.SE., de 30m. de largura e 20m. de queda. Só nêsse conjunto de quatro saltos teremos uma capacidade de energia elétrica suficiente para manter linhas para ligar o norte ao sul do país. Se aproveitarmos essa energia poderemos tornar mecanicamente eletrificados os transbordos dos barcos de uma para outra vertente. O essencial é fazer, desde já, o estudo para os diversos casos de transbordo, vencendo cachoeiras nos rios já navegados. Os chineses adaptaram rodas aos seus barcos, construindo, nas cachoeiras dos rios, comportas com taludes de desnivelamento. Venciam as cachoeiras e até as vertentes de opostas cabeceiras, levando os barcos até perto das rampas e depois puxando-os com cordas, saindo do outro lado.

Impressiona, quem viaja pela Bélgica, pela França, pela Holanda, ver canaletes de três ou quatro palmos de profundidade sôbre os quais trafegam batelões de muitas toneladas de carvão, madeiras, etc. não raro puxados por cavalos ou trens *Decauville*, nas margens.

No Brasil dizemos que um rio não é navegável porque não dá passagem franca para um barco. Entretanto, na França, na Bélgica, na Alemanha, na Holanda, na Rússia, gastaram-se milhões de cruzeiros na construção de canais com profundidade de 50 a 60 centímetros, onde passam ba-

telões de grandes dimensões, de fundo chato, que nem comportam motor, sendo puxados pelas margens.

Entre nós, por outro lado, ainda não houve um estudo sério sôbre a tonelagem dos barcos. Quando se diz que um rio é navegável é porque por êle passam lanchas e barcos. Não raro um rio com bôa profundidade, permitindo o tráfe-go, não é navegável de certo ponto em diante. Ninguém experimentou, porém, substituir os barcos em tráfe-go por outros de menor calado até o extremo das possibilidades navegáveis. O caso do Cuiabá é típico. Havia um pequeno navio chamado "Orvalho", que calava trinta centímetros e nunca se soube que êle tivesse deixado de chegar a Cuiabá. Um dia avariou-se e ninguém soube construir um barco semelhante.

A navegação, agora está difícil, ali, como alhures, pois, os rios na época da sêca, não deixam por vêzes chegar ao ponto término previsto um barco de sessenta e ou setenta centímetros de calado. Seria mister apropriar os rios e modificar o tipo dos barcos.

No Memorial que preparamos para o Ministério da Viação, fazemos um estudo do calado. Nêle proporemos o módulo de 30cms., ou seja: 30, 60, 90, 1,20, 1,50 e 1,80, para padronização. Afora isso classificaremos os rios conhecidos, no momento atual, pela sua capacidade de receber navegação, como fez a França. Êsses trabalhos terão de ser gradativos e permanentes e dêles já se ocupa o Departamento de Portos, Rios e Canais. Poderemos fazer como se fez no Tejo, em Portugal, isto é, conformar os rios por meios elementares para facilitar a navegação. Assim, por exemplo, nos lugares onde o rio se espraia, construir duas paredes dentro d'água e depois fazer o aterro lateral, canalizando-se a água que passa a ter profundidade. A meu ver, quase todos os grandes rios do Brasil são navegáveis, em parte, e êsses trechos navegáveis podem aumentar muito mediante trabalhos hidráulicos relativamente simples. Seria fastidioso dar à Comissão a descrição de cada um dêsses rios. Parece-me que resolveríamos o caso, dêse já, se a Comissão técnica propusesse a construção, em cada caso, do tipo de barco conveniente ao

transporte, por terra e por água. Dessa forma ligar-se-á a navegação de tal geito que se poderá, partindo do Prata, chegar ao Amazonas através da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. No São Francisco poderemos vencer a Cachoeira de Paulo Afonso, sem baldeação, como, no Tocantins, vencer as Cachoeiras Alcobaca e Tuiurú, também sem baldeação, através das estradas de ferro que as margeiam.

É fora de dúvida que um dos grandes entraves da nossa exportação tem sido a situação dos nossos portos de mar. No caso do Pôrto do Rio de Janeiro, por exemplo, o defeito começou na época da construção. Recordo-me ter lembrado a um dos engenheiros da construção do cais, ainda ao tempo em que era chefe do serviço o Dr. Francisco Bicalho, a idéia de dar-se gratuitamente às grandes fábricas que trabalhassem com matéria prima nacional, terrenos junto ao cais, onde elas construiriam as usinas respectivas, de maneira a facilitar a exportação dos produtos manufaturados. Uma conveniente fiscalização asseguraria o fornecimento preferencial dos produtos, por cabotagem, para provimento dos outros portos brasileiros. Dificuldades de apuração das indústrias idôneas e talvez um exagerado receio de ocorrer em protecionismo, ou melhor, em nepotismo, contribuíram para que a minha modesta lembrança não lograsse êxito. Hoje, passados tantos anos e, já desaparecidas algumas das boas indústrias de então, vejo o quanto era fundamentado o meu projeto.

Um outro mal de origem é o da questão da descarga automática. Estou informado de que no projeto do cais constava a montagem de grandes tubos articulados, movidos por máquinas elevadoras instaladas no cais e nos armazens. No mometno da carga ou descarga de um navio o tubo entraria em ação, distendido desde o armazem até ao porão do barco e os volumes, um a um, passariam rapidamente para os armazens, sem choques nem atritos e isso pelo trabalho de uma pequena "equipe" especializada.

Ao que me contaram teria sido o então Deputado Irineu Machado quem impediu a realização do projeto, por motivos políticos, por isso que isso importava no desemprego

do pessoal da estiva que constituia um dos seus melhores núcleos de eleitores.

O Deputado AGOSTINHO DE OLIVEIRA — V. E. dá licença para um aparte ?

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Pois não.

O Deputado AGOSTINHO DE OLIVEIRA — A experiência foi tentada em Pernambuco com maus resultados. Uma tal medida acarretaria o desemprego em massa de uma classe laboriosa, digna de amparo. Uma medida dessa ordem não pode ser isolada. Ela deve resultar de uma obra social de conjunto.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — A observação de V. Ex. tem todo o cabimento. Já era tempo, quando se construiu o cais do pôrto do Rio de Janeiro e mais ainda o é agora, de ligarmos entre sí os meios de viação de que dispõe e de que poderá dispor o país. Integradas que estejam as grandes linhas para o fluxo e refluxo econômico, os trabalhos de carga e descarga devem pesar como parcela insignificante do transporte e não como um dos mais agravantes fatores do seu encarecimento. O progresso geral do Brasil viria beneficiar a todos os trabalhadores, inclusive aos que já houvessem trabalhado ou ainda permanecessem nas operações de carga e descarga.

Sou o primeiro a reconhecer que os trabalhadores da estiva devem ser a serão certamente, homens dignos, interessados em contribuir para o progresso econômico do país. Por isso mesmo que assim penso, acho que êles se ufanariam quando tivessem a certeza de que melhor e mais eficientemente contribuíam para a economia nacional. O êrro atual não é dêles, mas sim das operações a que estão obrigados, que encarecem desnecessariamente as mercadorias.

Quanto ao desemprego, creio que não seria de temer, já porque são homens úteis, capazes de realizar trabalho produtivo, em empreendimentos bem orientados, já porque o Govêrno que amparou os desempregados das odientas bancas de jôgo, com muito maior razão ampararia aos que

escolheram tarefas dignas e querem viver produzindo utilmente. De resto a transformação seria lenta, como já disse.

Senhores, fiquei profundamente impressionado em minha última viagem à região das cabeceiras do S. Francisco, ao verificar que nada se pode exportar do Brasil. O transporte é de tal ordem que é de estarrecer: mata, na origem, quaisquer iniciativas. É fora de dúvidas que se não nos aparelharmos agora, correremos os riscos de sermos derrotados pelos países de produtos similares. A vitória pertencerá a quem tiver transportes mais baratos. Consta de nosso plano, ainda em estudos, solicitar a colaboração das repartições competentes para uma ampla colonização no interior, à margem dos rios, e ligada ao estabelecimento de grandes indústrias. Entre outras comunicações fluviais vai aparecer a do S. Francisco com o Rio Grande, ligação direta. Então os produtos da indústria siderúrgica de Minas Gerais poderão escoar para o nordeste, facilmente, através das águas, e em torna viagem virão para o sul os produtos das indústrias nordestinas.

Devo acrescentar que a esplêndida vitória técnica e administrativa que é Volta Redonda, é também uma lição.

Quando da organização do projeto opinei, junto do meu nobre amigo Coronel Macedo Soares e Silva, no sentido de apoiar os transportes sobre águas, aproveitando para isso o vale do Rio Doce, onde seria localizada a usina.

Ele mostrou-me a impossibilidade material em que se achava para assim proceder, porque além de outros motivos, as obras de adaptação do rio seriam vultuosas e demoradas e absorveriam grande parte do capital empenhado.

Teria de escolher, como escolheu, um ponto médio, operando a distribuição equitativa, verdadeira equipolência entre S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas, para distribuição dos onus e vantagens no tocante aos transportes relativos à usina.

Ele nunca pretendeu que a usina de Volta Redonda viesse resolver definitivamente o problema siderúrgico do Brasil. Ela representa preliminarmente uma estrondosa vitória contra a inércia neste problema momentoso, velhissi-

ma aspiração brasileira praticamente manifestada há três séculos e meio, ensaiada de novo várias vezes e só agora resolvida em termos dignos.

Só uma grande energia ligada a clarividente capacidade técnica e a um grande descortino patriótico, poderia realizar o que já está feito. A primeira produção da usina será relativamente cara, como é natural. Mas a medida que a produção aumente e que as condições de transporte melhorem, Volta Redonda entrará cada vez mais no papel que o destino lhe reservou de grande propulsora da evolução do Brasil.

Outras usinas virão aproveitando as vantagens criadas por Volta Redonda.

Os princípios teóricos porém, continuam de pé.

A meu ver e, estou certo, será também a opinião de S. Ex., o Senhor Ministro, um sistema metalúrgico modelar terá de se apoiar sobre água, do contrário o preço do transporte poderá ficar onerado na luta de competição.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Com tôda indústria pesada se passa o mesmo.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Todos sabemos da influência do rio Ruhr na metalurgia alemã. Lembro, em meu trabalho, algumas particularidades, entre estas a da imensidade do transporte para que se presta o Ruhr e o Reno. Além de grande via fluvial permanente, o Ruhr representa um farto manancial para fornecimento da linfa. Suas águas são elevadas a 150 metros acima do leito do rio, mediante bombas possantíssimas, tudo para servir às grandes indústrias alemãs.

Quando se vê um esforço dessa ordem em favor da indústria, com apêlo sobre a água e vemos mananciais formidáveis, inegaláveis no mundo inteiro, abandonados, devemos convencer-nos de que estamos errados e devemos começar pelo início.

Meus senhores: o grande mal da civilização nos países novos é a concorrência entre o moderno e o antigo. Tôdas as civilizações devem evolver, lentamente ou não, mas uniformemente, atingir elevado grau de adiantamento. Nós

queremos absorver com avidez os últimos recursos e, com isso, fica desprezado o interior, o carro de boi, a pequena linha de navegação e a grande navegação. Depois deles é que deveria vir o automóvel, a estrada de ferro, o avião.

O Brasil é um país de desigualdades, pela luta entre a civilização e o destêrro dos sertões. Temos o dever de olhar nossa nacionalidade pelos métodos simples e naturais, e não artificiais. A estrada de ferro não corresponde, no Brasil, atualmente (dada a circunstância de estarmos sobre um massiço orográfico difícil de vencer, — a Serra do Mar e os bordos do Planalto Central), às nossas necessidades de transporte. Se a estrada de ferro viesse, para nós, 50 ou 100 anos mais tarde, teria encontrado o Brasil como encontrou a América do Norte, a França, a Alemanha, a Holanda e outros países, com perfeita navegação interior estabelecida, tornando-se um elemento auxiliar ou complementar e não perturbador. A estrada de ferro, em nosso país, matou iniciativas. Foi prematura em relação à civilização de que desfrutava o país. Devemos nos servir das luzes da civilização para compreender que nos cabe começar pelo princípio, embora sem prejuízo do que está feito e bem ao contrário, melhorando o que existe, isto é, dando às nossas sestradas de ferro cada vez melhores condições técnicas, de maneira que pelo aumento da carga transportada em cada trem, se torna mais barato o frete das mercadorias.

Esta a minha opinião, que transmito aos colegas para que possamos efetivamente realizar alguma coisa de prático. Estou pronto a ajudá-los, sem mais formalidades, devido à minha grande boa vontade.

O Deputado JOÃO DE ABREU — Sr. Presidente, na qualidade de representante do povo brasileiro, principalmente porque sou de uma região banhada por dois grandes rios e continuamos impedidos de remeter nossos produtos para os centros consumidores, ouvi, com atenção religiosa, a grande lição que nos proporcionou nosso convidado.

Por isto, proporia à Comissão se inserisse na ata de nossos trabalhos um voto de louvor ao nosso companheiro do Ministério da Viação, pela lembrança feliz de nos trazer

êsse notável professor, que tão notáveis conhecimentos de economia nos ofereceu.

Proponho, ainda, se mande publicar a brilhante e substancial exposição do Sr. Coronel Jaguaribe de Mattos em um folheto, para distribuição entre as escolas superiores, secundárias e primárias do país. Acredito que por falta da disseminação desses importantes conhecimentos continuamos a ser um país de economia quase colonial.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Acredito seja supérfluo submeter a votação a sugestão do nobre companheiro de Comissão. Com ela todos nós estamos de pleno acôrdo.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Seria interessante se o Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos nos dissesse algo a respeito de um melhor entrosamento da navegação subsidiária dos afluentes da região amazônica com êsse plano geral, que é, precisamente, o problema mais objetivo para a nossa reunião.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Permito-me prestar um esclarecimento. Em relação ao plano geral de navegação da Amazônia, existe um trabalho, que o Ministro Edmundo Macedo Soares e Silva, ou melhor, o Govêrno, aprovou visando a aquisição de uma frota nova, que terá como base o motor Diesel movido a óleo combustível. Penso mesmo, que o Ministro da Viação e Obras Públicas já tomou as primeiras providências para a aquisição dessa frota, que vai substituir aquela frota antiquada que o conferencista bem conhece. Penso que o plano atende a êsse aspecto da navegação amazônica, mesmo porque substitue o combustível lenha ou carvão pelo óleo combustível, com a possibilidade de se abranger tôda a bacia amazônica, inclusive os pequenos rios.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA — Adotando-se o sistema de comboios.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Com as alvarengas que serão largadas nos respectivos pontos de destino da mercadoria, sendo apanhadas na viagem de volta do rebocador.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Desejaria que o Coronel fizesse uma exposição sôbre a maneira de se faci-

litar o transporte nos pequenos afluentes e sub-afluentes, nos altos rios, tendo-se como objetivo o transporte de borracha e outras mercadorias.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — No estudo que faço para o Ministério da Viação, traçamos o limite do que chamamos a caixa aluviônica amazônica. A Comissão que examinou o problema dos transportes no plano de viação de 1934, composto de homens eruditos e criteriosos, não pode, naturalmente pela premência do tempo, cogitar dos detalhes da navegação.

Como vemos aqui no mapa, temos em Santo Antônio do Madeira, próximo a Pôrto Velho, a primeira grande interrupção da navegação no Rio Madeira. A cachoeira é muito forte. Há uma estrada da linha telegráfica Rondon, que vai até a Cachoeira São Manoel, no Rio Jimari. Este é um dos pontos de interrupção.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Hoje, a estrada é de rodagem. O Coronel Aluizio Ferreira foi quem iniciou sua construção, e por ela já fui até a margem do Jamarí.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Com um sistema semelhante aos que descrevi, já existente na cachoeira São Manoel, pode-se transportar o barco do nível baixo para o superior, por terra.

Essa estrada deve continuar até a Cachoeira 2 de Novembro, no Gi-Paraná, que divide a parte do primeiro trecho navegável da parte superior.

Na Cachoeira 2 de Novembro interrompe-se, pois, a navegação, que continua, por cima, até São Felix. Há uma nova interrupção e a navegação prossegue franca até a confluência do Urupá, podendo prosseguir e entrar no Pimenta Bueno e no Comemoração. Devemos fazer canais saltando as cachoeiras de 2 de Novembro e de S. Felix para que não fique interrompida a navegação. No momento, existindo a estrada, que indico, já se simplificaria o transporte.

A estrada deve prosseguir da Cachoeira 2 de Novembro no Gi-Paraná até ao Rio Roosevelt, na cachoeira do Periquito, que é o termo normal da navegação. Esta, em tempo

de cheia, pode chegar até Matamatá, na confluência do Roosevelt com o Aripuanã.

Indo assim, atravessamos o Rio Marmelos e o Maicí em pontos onde êsses rios são navegáveis. Daí teríamos de procurar o Alto Sucunduri e o Tapajoz no Salto Augusto.

Um circuito dessa natureza já fecha uma eclipse de comunicações, o que permitiria a todos os seringueiros das zonas média entre os rios exportar seus produtos, o que não acontece hoje.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Para o problema da borracha, a área mais interessante, para a formação de seringais de cultura, é justamente a que fica localizada no Gi-Paraná; de modo que já havendo uma ligação por terra, torna-se interessante prosseguir o projeto do Ministério da Viação, com o objetivo de se alcançar o Rio Jaurú.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — No sentido de Vilhena. Êste é o plano.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Êste é o aspecto mais importante, para o problema da borracha, tanto na parte da produção, como da industrialização. Se temos o propósito de criar riquezas, nessa região, devemos preparar o ambiente para isso. E a zona que se apresenta como sendo a mais interessante, em todo o Vale Amazônico, é precisamente esta. Quanto às possibilidades da indústria, basta dizer que um seringueiro, no Baixo do Amazonas, na parte quaternária, colhe por ano 250 quilos de borracha; na zona do terciário, em alguns pontos, êsse mesmo homem colhe 500 quilos; agora, no pedacinho do arqueano, a produção se eleva a 1.500 quilos. Não me refiro a todo o arqueano, mas a essa parte do arqueano do Jamarí. Produzindo em condições tais, poderemos concorrer com o Oriente. Fóra disso, não será possível.

Pediríamos ao Coronel Jaguaribe de Mattos que nos desse suas luzes, relativamente a essa parte do problema da borracha, que considero muito importante.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Perfeitamente.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Em conversa que mantive com o Sr. Deputado Agostinho de Oliveira, encara-

mos, justamente, a necessidade de cuidar dos núcleos principais, senão o problema se tornaria muito esparso.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — É preciso delimitar as zonas de produção.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Aqui tenho um relatório, no qual encaro o problema da localização das futuras zonas ou núcleos de colonização.

Desejava que o ilustre professor e mestre em transportes (refere-se ao Cel. Jaguaribe) me permitisse ler um pequeno trecho deste relato:

Partimos de Pôrto Velho no dia 3 de fevereiro, tendo visitado os seringais seguintes: "Ariquemes", à margem do rio Jamari; "Escalvado", à margem do rio Canahã afluente do Jamari; "Quatro Cachoeiras", à margem do rio desse nome, afluente da direita do Canahã. São pequenos seringais de margem, pertencentes à firma A. Benevides & Cia. Aí as estradas sofrem a influência das cheias dos rios, mas a média de produção, por estrada, já é bem superior à do baixo Jamari e Madeira. "Nova Vida", da firma Marçal A. Couceiro, nas cabeceiras do rio Valha-me Deus, afluente do Quatro Cachoeiras, onde se encontram estradas em terra firme e mesmo em serras, como por exemplo estradas da serra Azul. Neste seringal a produção varia de 5 galões pelas estradas marginais ao Quatro Cachoeiras e Valha-me Deus, até 10 galões para as estradas localizadas nas serras. O pH variou de 6 a 6,5. O milho desenvolve-se magnificamente. As matas são altas e limpas, encontrando-se castanha do Pará, cacau, caucho, massaranduba, pequiá, etc. O terreno começa a ser acidentado e o solo mais arenoso. Até Nova Vida o transporte foi feito por lanchas, com transbordo nas cachoeiras de Escalvado e Quatro Cachoeiras.

De "Nova Vida" para o "Setenta", o percurso é feito a cavalo, pela picada da linha telegráfica Rondon. Nesse trecho encontra-se o divisor de águas entre o Jamari e Jarú. O seringal "Setenta" pertence a Ricardo Cantanhede e fica nas cabeceiras do igarapé Tocofone, afluente esquerdo do Jarú. Aí as terras são bem melhores que as anteriores, silico-argilosas, profundas, pH variando de 6 a 7,5, com boa proporção

de humos. O milho se desenvolve muito bem. A topografia é também movimentada, a mata alta e limpa, com as mesmas essências acima descritas, sendo que o caucho e a seringueira são mais frequentes. A produção varia de 8 a 15 galões por estrada.

"Santos Dumond" também de propriedade de Ricardo Cantanhede, fica nas margens do rio Jarú. As condições de solo e produção são melhores do que as do "Setenta", parecendo que o milho tem um desenvolvimento melhor, que pode ser classificado de excepcional. O pH em terreno recém-desbravado e cultivado de milho alcançou 8. Em certas épocas do ano, a grande quantidade de pium e borrachudo, obriga o uso de mosquiteiro de cabeça e dentro de casa mosquiteiros comuns ou casa telada como a da estação telegráfica pois é impossível qualquer serviço sem se estar em movimento.

Atravessando o Jarú, visitei o seringal "Currealinho", de Raimundo Ferreira, em águas do rio São João, afluente direito do Jarú. Foi neste seringal que o seringueiro Duran, em uma estrada de 156 madeira colheu em dia de corte 21 galões de latex, que dá uma média de mais de 500 grs. por árvore.

O Sr. VICENTE PEREIRA FILHO — Seria interessante vermos entre nós elementos que possuem estudos sobre os problemas que estamos debatendo. O Coronel Jaguaribe de Mattos, que faz parte da revisão do plano de Viação, como profundo conhecedor da região, é voz autorizada para fazer um estudo a respeito.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — Temos também o Coronel Aluizio Ferreira que conhece bem o assunto.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — Podíamos convidar o Coronel Aluizio Ferreira para nos honrar com a sua presença na próxima reunião.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Poderíamos depois fornecer elementos ao Coronel Jaguaribe de Mattos para que S. Ex. idealizasse um projeto de comunicações e transportes que poderia ser apresentado com conclusão na Conferência da Borracha.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA — Devo lembrar que infelizmente, o nosso prazo termina na terça-feira próxima.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Peço licença a V. Ex., Sr. Presidente, para ler uma pequena nota que escrevi carater administrativos, agradecendo, de antemão, tôda e qualquer crítica que os eminentes colegas entendam de fazer.

No estudo das sugestões relativas à pequena navegação, ou navegação subsidiária, dominou o espírito recomendado pelo Sr. Ministro da Fazenda, Sr. Dr. Gastão Vidigal, de apresentar ao Congresso indicações objetivas, que facilitem ao Govêrno promover, com a necessária urgência, o devido amparo à situação da produção de bor-rocha extrativa.

No estudo destas sugestões foram eliminadas tôdas as medidas que, concorrendo naturalmente para uma solução teórica mais interessante, não possam, entretanto, merecer a aprovação superior, dada a grande complexidade do problema, e a necessidade que tem o Govêrno de amparar, imediatamente, outros setores de elevada importância, na solução da crise que ameaça a produção de borracha na selva e a situação dos industriais de borracha, que se mostram, hoje, em aparente desespero de causa. A Comissão de Transportes tem, ainda, a compreensão do quanto o Govêrno necessita realizar no setor da formação dos seringais de cultura, e em prol do estudo das outras culturas e do desenvolvimento da indústria animal, razão pela qual prefere se cingir a um programa mínimo de sugestões ou de recomendações.

O Govêrno não poderá atacar, no momento, problemas de retificação de rios, drenagem de cursos d'água e de outras realizações de vulto em tôda a região amazônica, na esperança de resolvêr, por essa forma, a solução econômica de assuntos agrônômicos os mais sérios e complexos.

Atacar os problemas da Amazônia com programas de generalizações, é nada pretender resolver. Em tudo e por tudo, na Amazônia, o trabalho deve ser objetivo, porque as generalizações serão infalivelmente sufocadas pela vegetação daninha ou pelo esquecimento.

Considerando, também, a situação econômica tão difícil que o País atravessa, as indicações aqui apresentadas não acarretam despesas de qualquer categoria para o erário público, salvo o caso da indicação para intensificação dos estudos e projetos oficiais, relativos à ligação da bacia do Madeira à bacia do Paraguai, por meio de canais e comportas para a pequena navegação.

Para os efeitos deste Congresso, e para facilitar o melhor estudo dos assuntos relacionados com a pequena navegação, será de interesse denominá-la — NAVEGAÇÃO SUBSIDIÁRIA RURAL.

O Serviço de transportes destas embarcações é subsidiário dos grandes serviços e linhas de navegação, ao mesmo tempo que êle representa um complemento de todos os serviços rurais da região amazônica. O serviço é duplamente subsidiário e constitui o elo de ligação entre a indústria da exploração rural do Vale e as grandes linhas de navegação.

Houve a idéia de se construir um tipo padrão de embarcação rural, que podia ser levantada de um extremo a outro, resolvendo perfeitamente o problema. Este aspecto, porém, é mais administrativo. Nota-se grande dificuldade, no setor dessas pequenas embarcações, no Vale do Rio Doce, dificuldade criada porque certas organizações ainda não estudaram convenientemente o problema. Depois darei mais duas notas.

Êstes transportes de navegação subsidiária rural, compreendem o serviço de transporte fluvial no interior, de pequenas embarcações pertencentes a duas categorias típicas, a saber:

PRIMEIRA CATEGORIA DE TRANSPORTES SUBSIDIÁRIOS RURAIS: — Transportes e embarcações rurais de organizações agrícolas, oficiais ou particulares, destinados a atender as necessidades próprias da organização, sem preocupação de operar como serviço de exploração de fretes.

Como exemplos da navegação subsidiária rural, devem ser lembrados os seguintes serviços existentes no Vale:

- 1.º) O serviço de transporte da extinta Companhia Ford Industrial do Brasil S. A., ampliado pela nova administração, caracterizado pela execução dos serviços seguintes:
 - a) transporte de gado do baixo Amazonas para Forlândia e Belterra, destinado ao abastecimento de uma população de cerca de 6.000 pessoas, dedicadas diretamente ao problema típico de exploração agrícola de formação de seringais;
 - b) transportes de mercadorias, de gêneros alimentícios e medicinais, trazidos dos portos nacionais e do exterior, pelas linhas regulares da grande navegação nacional e estrangeira, entre o porto de Santarém e os portos fluviais da exploração agrícola dos seringais;
 - c) transporte de borracha das Plantações de Belterra e de Fordlândia para Santarém, onde o produto é recebido pelo Banco de Crédito da Borracha S. A. e despachado pelos vapores das linhas regulares para Belém ou para os portos do sul do país.

Este transporte é genuinamente rural e não deve ser regido pelas mesmas normas e legislação de cabotagem ou transoceânica, organizadas para exploração direta de frete. *O serviço destas pequenas embarcações só deve ser considerado como parte integrante da iniciativa rural, que o mantém.*

Temos o caso da reclamação de um criador de animais, ao mesmo tempo o próprio distribuidor, no Vale do Rio Doce. Aqui está uma exposição em que êle declara o seguinte: Possui uma pequena embarcação, dirigida exclusivamente por êle e seu filho. Agora, porém, vem uma lei e manda aumentar em 40 % os vencimentos da tripulação e pagar um mínimo de Cr\$ 520,00 mensais, o que não é possível. Essa lei como que mata a iniciativa particular no caso dos pequenos transportadores e, sem êstes, sabemos muito bem, não haverá o grande transporte.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — Devo esclarecer ao Dr. Camargo que a bancada amazonense apresentou uma emenda, em cooperação com a bancada paraense, emenda essa estudada pelo Sr. Cosme Ferreira Filho, mandando submeter essa pequena navegação, que o distinto colega muito bem denominou "rural", ao regime de uma lei especial, porque não se pode admitir que uma lei geral, destinada à grande cabotagem, à navegação marítima, de características inteiramente diferentes, possa ser aplicada genericamente para tôda e qualquer navegação.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — É um dos problemas mais sérios da Amazônia, êsse dos transportes fluviais, e está sendo resolvido por disposições e regulamentos da Capitania de Portos. Estamos trabalhando para a necessária modificação dêsse regime. Conversei, acidentalmente, com o Sr. Ministro da Marinha e observei que S. Ex. está perfeitamente senhor do assunto e inclinado a aceitar qualquer sugestão no sentido de ser modificado o regulamento da Capitania de Portos, para acabar com esta equiparação da navegação amazônica à grande navegação.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — A pessoa a que me referi sai uma ou duas vêzes por mês, a fim de transportar os animais e fica obrigado a ter uma tripulação e a pagar Cr\$ 500,00 por mês de licença, e, mais, a pagar-se a si próprio e a seu filho mais 40 %.

Peço ao Sr. Presidente da Comissão encaminhar o requerimento do interessado ao Sr. Presidente da República.

Temos outro caso, com relação ao próprio transporte da Cia. Ford. Duas embarcações dessa Companhia, hoje, aliás, pertencente ao Banco da Borracha, foram apreendidas pelo Serviço do Pôrto de Santarém. Já pedi o auxílio de um representante do Ministro da Viação, para a solução do assunto. Essas embarcações nada mais fazem do que transportar gado comprado a Cr\$ 1,80 o quilo bruto, animal vivo, efetuando a venda da carne, com 50 % de prejuizo, a uma população de 6.000 almas. Para se amparar meia dúzia de indivíduos, vai-se prejudicar a economia de 6.000 almas. Nêste sentido fiz uma comunciação ao Ministério da Agricultura, que distribuirei a todos os membros desta Comissão.

- 2.º) Encontram-se, também, nêste mesmo caso, as embarcações das propriedades rurais, que se dedicam à criação e venda de gado, à produção de juta, à exploração da castanha do Pará, à exploração da essência de de pau rosa, à exploração e transporte de madeira, etc., etc.
- 3.º) Devem ser consideradas, também, na categoria de embarcações subsidiárias rurais, tôdas as embarcações do Serviço Especial de Saúde Pública, que, no Vale do Amazonas e em outras regiões do País, vem estudando e organizando os planos técnicos do combate à malária e a outros males, com elevado espírito científico e humanitário de proteger as populações do interior que, diga-se de verdade, não possuíam até ontem, assistência sanitária de espécie alguma. Até estas embarcações estão ameaçadas.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — A assistência médica também.

O DR. FELISBERTO CAMARGO: —

SEGUNDA CATEGORIA DE EMBARCAÇÕES E SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO SUBSIDIÁRIA RURAL: — Embarcações, transportes de firmas comerciais, que mantêm pequenas embarcações no interior do Vale, destinados à compra e distribuição de mercadorias e explorando, mesmo, o denominado pequeno regatão.

Exemplos da segunda categoria de embarcações subsidiárias rurais.

Devem ser consideradas embarcações subsidiárias rurais, tôdas as pequenas embarcações que singram os cursos d'água do interior e, especialmente, os da região amazônica, atendendo às necessidades dos pequenos produtores, que não dispõem de um transporte de tal ordem, que permita a manutenção de um serviço próprio de transportes.

Desta forma, tôdas as pequenas embarcações que transportem mercadorias a frete, ou cobrem passagens pelo transporte de passageiros, devem ser classificadas como embarcações rurais, porque atendem às necessidades rurais. *Este serviço de pequenos transportes deve ser incrementado, para que haja concorrência.*

Há, na Amazônia, rios como o Tapajós, imensos, sem serviço regular oficial de navegação. A borracha, de muitos seringais financiados pelo Banco de Crédito da Borracha é desviada do referido Banco, por falta de um serviço mais intensivo e regular dêste pequeno transporte. Os seringalistas, que vivem à margem do rio, são obrigados a fazer qualquer negócio com a borracha de sua produção, com prejuízo próprio e, do Banco de Crédito da Borracha, porque não existe um serviço regular de pequena navegação, devidamente organizado.

Para resolver êsse problema, a Secção de Pequenos Transportes sugere:

PRIMEIRA SUGESTÃO:

Que êste Congresso peça ao poder competente, um ato que considere como "embarcações rurais" e como "serviços

rurais" todo o serviço de transporte realizado por embarcações com capacidade até 120 toneladas de carga útil ou quando providas de motor, com potência até 120 H. P. efetivos, no eixo do motor.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Seria conveniente, Dr. Felisberto, que aí se fizesse especificação do transporte fluvial.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Perfeitamente. Penso que essas sugestões poderiam ser submetidas ao Ministério da Viação, para sofrer qualquer modificação necessária. Por enquanto, porém, estamos apenas na fase dos nossos trabalhos internos, pois somos apenas uma Comissão da Conferência. O Coronel Jaguaribe de Mattos, grande autoridade no assunto, e o ilustre representante do Ministério da Viação, poderão contribuir para que nossos estudos venham a ser completados e possam merecer execução, não ficando apenas como literatura.

Prossigo na leitura:

Como medida de auxílio ao desenvolvimento da "navegação subsidiária rural", sugere:

SEGUNDA SUGESTÃO:

Que dado o alto custo do material flutuante e dos motores marítimos, pesados e meio pesados, seja solicitada, do poder competente, isenção de direitos para as seguintes importações:

- 1.º — Cascos de ferro para lanchas ou para alvarengas, com capacidade útil de carga até 120 toneladas métricas.

Justifica-se, a necessidade da importação das alvarengas e dos cascos de ferro para construção de embarcações, devido à circunstância de um casco de ferro construído no exterior custar 50 %, ou menos, do que um casco de madeira construído na Amazônia, onde há falta de braços.

O SNAPP tem embarcações como a "Uraqitã", com casco de ferro, para 70 a 80 toneladas, que foi comprada do Banco da Borracha ao preço de Cr\$ 50.000,00.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Essa compra não pode servir de padrão, porque o Banco da Borracha, adquiriu o material da "Rubber" com uma redução de 50 % sobre o preço comum na América.

O casco de ferro não deve sair mais caro do que o de madeira; entretanto, para o Amazonas, é de todo aconselhável o casco de ferro. O calor, muito grande, reinante na região, arrebenta os calafetos, e também há o "turu". A embarcação de madeira é muito mais pesada.

O Sr. FELISBERTO CAMARGO — Dei o exemplo da "Uraqitã", ainda não acabada, com casco de ferro, e cujo preço foi muito baixo.

O Sr. ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — É que a "Rubber" trouxe esse material para Belém e, ao invés de fazê-lo voltar aos Estados Unidos, preferiu vender ao Banco. Por isso, disse que o preço conseguido pelo Banco não pode servir de base a futuras transações.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Os norte-americanos estão vendendo motores de popa, de 115 HP, por Cr\$ 30.000,00. São excedentes de guerra; a quem comprar mais de seis entregam até por qualquer preço. São milhares de motores.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — É aproveitar a oportunidade.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — E já vamos bem tarde...

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, *Presidente* — Geralmente, esses motores de popa são movidos a gasolina, o que não é interessante no Amazonas. Seu custeio é muito caro, sobretudo devido aos consertos.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — O Ministério da Viação recebeu preço para 11 locomotivas tipo "Micado", de 60 toneladas. Essas locomotivas, construídas na bitola de 1 metro, destinavam-se ao desembarque no Japão. O

preço dado ao nosso Ministério foi de 18.000 dólares por unidade.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — São excedentes de guerra, que nos vendem por qualquer preço.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Declarei que já vamos tarde, porque, no Brasil, só uma estrada se aproveitou da oportunidade. Quando comparecemos, o material já havia sido destinado a outros países.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — A venda de embarcações se faz em condições excepcionais. Uma embarcação para 150 toneladas, em construção de ferro, fica em Cr\$ 70.000,00.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Precisamos ver a qualidade desse material, fabricado sem maiores cuidados. Essas embarcações eram feitas para viagens muito curtas, no caso a invasão, sendo depois, abandonadas nas praias. Nestas circunstâncias, por mais baixo que seja o preço, talvez não interessem.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Estou com uma dessas embarcações em serviço pesado de transporte, e vai indo muito bem.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Pode ser que uma, por acaso, vá bem.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Ou uma, por acaso, é que vai mal?... O importante é o casco. O motor pouco adianta.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Muito breve estaremos fazendo cascos de ferro. Depende só de fabricar as chapas. Volta Redonda já começou a produção.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Volta Redonda não poderá atender imediatamente a tôdas as nossas necessidades.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Mas sua capacidade de produção excede de muito a capacidade de consumo interno. Quando começar a fabricar chapas, dentro do que está programado, a produção da usina será abundante.

Qual a produção de trilhos de Volta Redonda ?

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Terá de produzir durante muitos anos, porque nossas estradas têm carência absoluta de trilhos.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Penso que a nossa navegação rural deve ficar em condições de satisfazer a tôdas as nossas exigências.

Voltando, ainda, ao caso das embarcações, devo dizer que tenho oferta para um tipo de barco de 60 toneladas, a um preço muito interessante. Se possuíssemos na Amazônia tais embarcações, seria maravilhoso.

O Coronel FRANCISCO JAGUARIBE GOMES DE MATTOS — Para transpor a scachoeiras, as embarcações devem ser pequenas e muito sólidas.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA — Pensamos na construção de embarcações de madeira no tempo da guerra.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Peço a V. Ex. permissão para continuar a leitura:

Acresce, ainda, a circunstância de que um casco de madeira para pequena embarcação é muito mais pesado do que um casco de ferro, o que vem a exigir a compra de um motor de maior potência, mais caro, e portanto, de maior consumo.

2.º — Motores pesados e semi-pesados, marítimos, a óleo, com 1.000 R. P. M. no máximo e de 9 até 120 H. P. no eixo do motor.

Escapa totalmente da alçada desta Secção, apresentar planos de retificação de rios, de resolver os problemas das passagens de cachoeiras, de tanto interêsse para pequena navegação, por se tratar de assunto de tal ordem, que não é possível a Comissão, com os dias e horas contados, reunir, sequer, os elementos para o estudo do caso de cada rio.

Acontece, ainda, que o Ministério da Viação vem examinando êsses problemas, como parte de sua programação de trabalho.

TERCEIRA SUGESTÃO:

A Secção de Navegação Subsidiária Rural toma, apenas, a liberdade de sugerir seja solicitado do Ministério da Viação, uma revisão do estudo de navegação dos altos rios, pelas pequenas embarcações, no sentido de ser concedido, a estas, de acôrdo com o critério dos órgãos competentes, uma subvenção, que venha promover o desenvolvimento dêesses vanguardeiros, de todo o serviço de navegação do Vale do Amazonas.

A Secção de Transportes Subsidiários Rurais toma a liberdade de pedir ao Govêrno, por intermédio dêste Congresso, sejam ativados os estudos da ligação, por meio de canais e comportas, da bacia do Madeira à bacia do Paraguai, de modo a ligar o grande centro de produção de borracha, e de outros produtos da agricultura tropical, aos Estados do Sul e aos mercados platinos, por uma zona que, não estando livre de ataques aéreos, estará, todavia, absolutamente livre da ação submarina em tempo de guerra.

Esse é um mero relato que tenho a honra de submeter à apreciação de V. Ex. Sr. Presidente e aos demais membros da nossa pequena Comissão, bem assim aos dignos representantes do Ministério da Viação.

O Sr. PEREIRA DA SILVA — A ocasião é oportuna, pois o nosso Ministro da Viação é um homem dinâmico, tendo organizado para o seu Ministério um programa de trabalho e em vista do qual foi aos Estados Unidos. Não podemos saber ainda o resultado de sua viagem, apenas temos conhecimento de que foi bem sucedido. Essa foi uma notícia dada por S. Ex. pelo telefone internacional.

É oportuno fazer chegar à Conferência êsse detalhe, que escapa a orientação geral, para completar o programa de S. Ex.

Essa designação de navegação rural é uma distinção interessante e facilita muito a compreensão do problema.

Não há necessidade de encarecer as valiosíssimas contribuições que nos trouxeram o Sr. Felisberto Camargo e o

Coronel Jaguaribe de Mattos, a maior autoridade nêste país sôbre êsses assuntos.

Como tratamos de um plano objetivo, prático e de realização a mais imediata, peço permissão para aduzir algumas considerações minhas de conhecedor da navegação naquêles altos rios e lembrar, também que devemos pleitear, não apenas a subvenção já existente de pequenas empresas de navegação fluvial, subvenção absolutamente precária e que não dá para cousa alguma, mas, sim, que haja facilidade de crédito a êsses pequenos armadores para aquisição de motores, a fim de irem, aos poucos, modificando e aperfeiçoando o seu sistema de transporte, pois, não é mais possível continuar a pensar em lenha.

O Dr. FIRMO DUTRA — O Banco da Borracha possui uma quantidade enorme de motores de popa, vinte ou trinta. Até hoje não foi possível encontrar seringalista interessado. O que desejam é financiamento para adquirir navios, embarcações que, na maioria das vêzes, atende aos seus interêses pessoais, não correspondendo absolutamente ao interêsse da região. Não possuindo êles conhecimentos técnicos, especiais, compram navios anti-econômicos, cujas dificuldades crescem todos os anos pela reparação de peças. Todo material que o Banco tem, e que é uma cousa enorme, está a disposição, em primeiro lugar, dos seringalistas.

O que vai encarecer, mais tarde, o transporte, será justamente essa falta de organização: será o transporte do tipo anti-econômico que vai incidir, depois, no conjunto do frete cobrado pela SNAPP.

O Senador ÁLVARO ADOLFO — E que deve ser também órgão de assistência técnica.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, *Presidente* — O homem do Amazonas é contra o material leve: só aceita o pesado. A maior dificuldade do SNAPP vai ser a educação do pessoal para usar o material leve, última palavra em matéria de rendimento.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — O pesado não necessita tanto de mecânicos.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Sem dúvida, mas devido a uma deficiência que pode ser corrigida, êsses homens trabalham em condições de inferioridade a vida tôda.

O Dr. FELISBERTO CAMARGO — Devemos considerar que não há oficinas de reparo fora da SNAPP.

O Dr. FIRMO DUTRA — Sugiro seja pedida a presença do Presidente do Conselho Nacional do Petróleo ou um seu representante...

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Perfeitamente.

O Sr. FIRMO DUTRA — ...para estudar, em conjunto com a Comissão, a localização dos entrepostos de distribuição de combustíveis.

O Sr. General João Carlos Barreto comunicou-me que ia mandar dois engenheiros a Belém, para receber o material importado. Talvez fôsse conveniente conversarmos com êsses técnicos, afim de que possam agir em harmonia com as deliberações que tomarmos, no que se refere aos estudos locais.

O Dr. VICENTE BRITO PEREIRA FILHO — Eles poderiam vir à Comissão e nós sugeriríamos o que se oferecesse.

O Deputado PEREIRA DA SILVA — Vou mostrar, no mapa uma região grande produtora da borracha. Fica no Juruá. (Mostra). Na época de navegação faz-se uma bôa viagem em 16 dias. Em 4 a 6 horas faz-se a viagem de avião de Manáus a Eirunepé, antiga João Pessoa. Conheço bem tôda esta região, que é muito povoada e de grande capacidade produtora, como disse. Descendo do avião, o proprietário entra em contacto imediatamente com a sede de seu negócio, porque os seringais estão todos nas proximidades. Ainda mais: quando os grandes aviões de transporte, já em tráfego, puderem chegar lá, serão enormes as facilidades quanto ao recebimento de medicamento, fazenda, etc.

O Comandante ROGÉRIO COIMBRA, Presidente — Devido ao adiantado da hora, convoco os Srs. Membros da Comissão para uma nova reunião na próxima terça-feira, às 9 horas da manhã, quando procederemos à leitura dos rela-

tórios. Nêsse mesmo dia êstes serão entregues à Secretaria.

Mais uma vez agradeço ao Sr. Coronel Jaguaribe de Mattos a brilhante exposição com que nos deleitou.

Declaro encerrados os nossos trabalhos da presente sessão.

NOTA DE REDAÇÃO. —

A sessão a que nos reportamos, ficou encerrada sem que o Cel. Jaguaribe de Mattos pudesse completar as sugestões, que lhe eram pedidas, sôbre a maneira de se fazerem os transportes nas regiões altas e encachoeiradas dos rios da Amazônia, isso devido à intercorrência de oradores que deveriam apresentar trabalhos, nessa Sessão.

Outras sessões se seguiram à sessão de 25-7-46 na qual o nosso digno confrade do Instituto de Geografia e História Militar foi o orador especialmente convidado para dissertar. Também outras a precederam.

O nosso objetivo não alcança transcrever para as págs. desta Revista, a longa discussão entabulada na 3.^a Comissão — Transportes — do Congresso da Borracha mas, apenas, tornar conhecida dos leitores de nossa Revista, a original contribuição do nosso companheiro, o grande interêsse que ela despertou e as marcas de consideração tributadas ao Cel. Jaguaribe de Mattos, com o que muito nos desvanecemos.