

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

SUMÁRIO DO NÚMERO DE JANEIRO-MARÇO DE 1964

ARTIGOS

- O rio Oiapoque,
Cel. JOÃO DE MELO MORAES 3
- O pôrto de Paranaguá,
JOSÉ CEZAR DE MAGALHÃES 63

IMAGENS DO BRASIL

- Paisagens da Campanha Gaúcha,
Aspecto de Brasília,
DELNIDA MARTINEZ CATALDO 96/97
SÔNIA ALVES DE SOUSA 96/97

COMENTÁRIOS

- Interpretação dos interesses do povo brasileiro. Análise sociológica,
ALCEU AMOROSO LIMA 97
- Transportes no Brasil,
Eng.º HÉLIO DE ALMEIDA 103
- O mundo afro-asiático,
JORGE DE OLIVEIRA MAIA 124

TIPOS E ASPECTOS DO BRASIL

- Cassacos,
OSWALDO LAMARTINE DE FARIA 137

NOTICIÁRIO

- OBSERVATÓRIO ASTROFÍSICO NO BRASIL* 139
- ANTEPROJETO DA HIDRELÉTRICA DE PARANAIANA* 139
- ASSEGUADOS OS RECURSOS PARA A HIDRELÉTRICA DO AMAPÁ* 141
- ENGENHEIRO DA ONU VISITA O BRASIL* 141

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano XXVI

JANEIRO-MARÇO DE 1964

Nº. 1

O RIO OIAPOQUE *

Cel. JOÃO DE MELLO MORAES

(Da Comissão Brasileira Demarcadora de Limites)

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Da confluência das águas dos rios Queriniutu e Uacipeim aos 2º 10' 10",7 N; 52º 58' 48",0 W Grw e 155 metros de altitude (CBDL-1.ª Divisão, 1954) resulta a formação do rio Oiapoque, constituindo-se o primeiro daqueles formadores, sua principal cabeceira.

Podemos sistematizar o estudo do curso do Oiapoque, dividindo-o em três secções: Alto, Médio e Baixo Oiapoque.

Chamamos de Alto Oiapoque ao trecho com cêrca de 186 quilômetros de desenvolvimento, compreendido entre a referida confluência e a foz do Camopi, seu maior afluente. Caracterizam o Alto Oiapoque as seguintes circunstâncias:

- a) Largura máxima de 250 metros, exceto em secções com ocorrência de arquipélagos ou ilhas, ficando entretanto inferior a 1 000 metros o afastamento entre ambas as margens.
- b) Comprimento máximo de uma ilha: 1 400 metros.
- c) Numerosos trechos com margens baixas: frequência da palmeira açai.
- d) Vegetação mais pujante ao longo das margens: riqueza de epífitas e lianas.
- e) Poucos afloramentos rochosos de certa magnitude.
- f) Declividade 0,04%.

Por sua vez o Alto Oiapoque pode ser dividido em duas subsecções: Inferior e Superior, em virtude de distinções bêm expressivas.

Reconhecemos assim o Alto Oiapoque Inferior, entre as confluências dos rios Camopi e Ingarari, com cêrca de 125 quilômetros de extensão, comportando:

— Formação dos primeiros grandes arquipélagos e ilhas bem isoladas das margens.

* A presente contribuição foi extraída do relatório apresentado em 1957 à Comissão Demarcadora de Limites do Ministério das Relações Exteriores, pelo Cel. JOÃO DE MELLO MORAES, sob o título geral *Missão no Rio Oiapoque*. Em que pese a época em que foi elaborada, é ainda de grande atualidade e importância pelo que indica de interesse geográfico relativamente à região percorrida e observada para efeito de determinação da fronteira sobre o Oiapoque, objeto de deliberações acordadas nas 1.ª e 2.ª Conferências da Comissão Mista Brasileiro-Francesa de Demarcação de Limites, levadas a efeito em Paris, respectivamente nos anos de 1955 e 1956.

- Aparecimento de grandes afluentes: Maturá, Iarupi e Iauê.
- Maior freqüência de cachoeiras e despontamentos de rochas.
- Curvas do rio mais amplas: diminuição das sinuosidades e encontro de grandes estirões.
- Vegetação apenas portentosa, só pouco a jusante da foz do Ingarari.
- Menor ocorrência de açais.
- Declividade 0,03%.

Quanto ao Alto Oiapoque Superior, que se desenvolve em 61 quilômetros entre a foz do Ingarari e a confluência dos rios Queriniutu e Uacipeim, notamos as seguintes diferenças:

- Mudança da direção geral NNE-SSW do curso do Oiapoque para NE-SW.
- Largura do rio compreendida normalmente entre 20 e 100 metros.
- Ausência de ilha que se revista de qualquer importância.

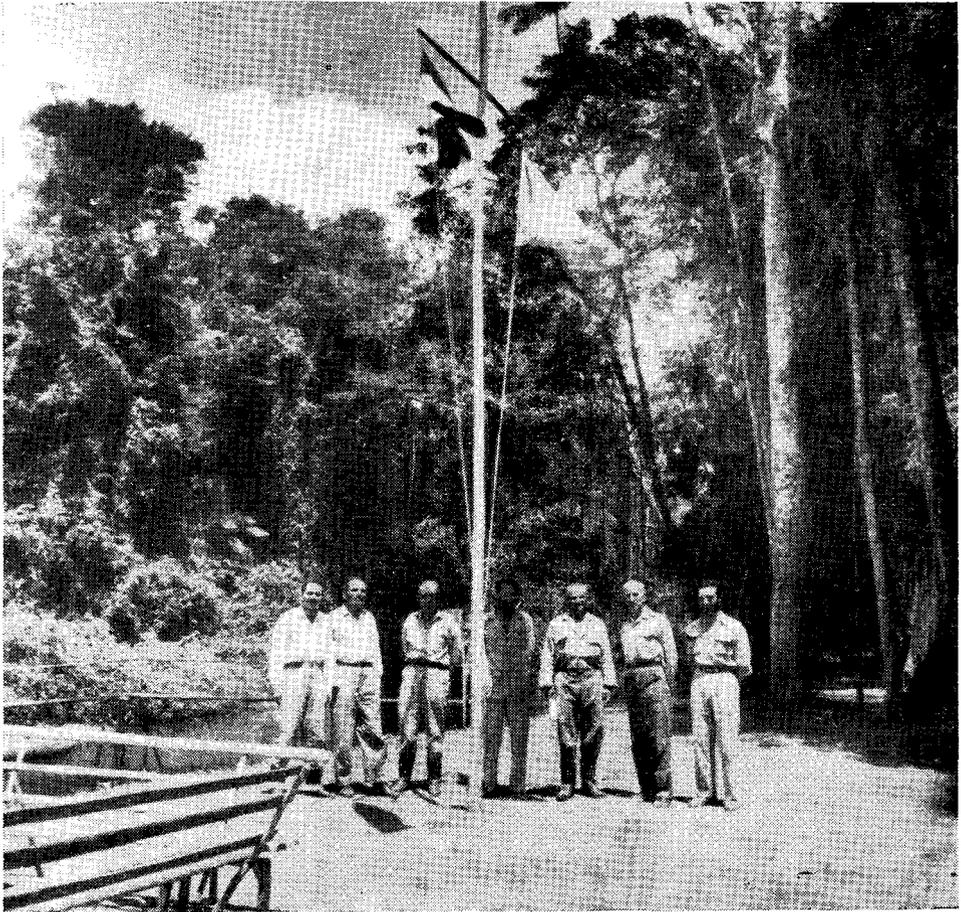


Foto 1 — Grupo parcial de membros da Comissão Mista Brasileiro-Francesa de Demarcação da Fronteira, entre o Brasil e a Guiana Francesa, que durante o ano de 1956 operou no rio Oiapoque e nos seus formadores. Da direita para a esquerda: HIEZ, hidrólogo francês; MIRANDA POMBO, ajudante-técnico brasileiro; MELLO MORAES, engenheiro geógrafo; JEAN BRETEAU, engenheiro francês; Dr. DURVAL, médico brasileiro; Ten. TORQUATO RIBEIRO e DILERMANDO MENDES, auxiliares técnicos brasileiros. (Foto — Dilermando Mendes).

— Afloramentos de rochas mais esparsas, resumindo-se em cinco expressões os dignos de menção: Manauá, Três Saltos, Taiuá, Iraçapá e Ituçançaim.

— Ocorrência mais repetida de açais nas margens do rio.

— Trechos atravancados de árvores caídas, por solapamento das barrancas, dificultando a navegação, entre a confluência dos formadores e a cachoeira Ituçançaim.

— Declividade 0,06%.

Médio Oiapoque — Consideramos como Médio Oiapoque a secção do rio compreendida entre a confluência do Camopi e a Grande Rocha, abrangendo 102 quilômetros de extensão, segundo a linha do talvegue.

Distingue-se o Médio Oiapoque das outras secções do seu curso, por circunstâncias bastante notáveis:

— Maior número de ilhas e arquipélagos.

— Comprimento máximo de uma ilha: 2 400 metros.

— Amplos trechos encachoeirados, formando algumas vezes sistemas complicados: dédalo de ilhas, ilhotas, canais e corredeiras que tumultuam ante despontamentos rochosos distribuídos em diques, blocos arredondados e lajeados.

— Margens mais elevadas, tanto que não notamos a presença da palmeira açai.

— Declividade 0,06%.

O Médio Oiapoque apresenta a largura máxima de 1 700 metros, em zona de arquipélago e com o afastamento das margens, variando entre 60 e 500 metros, fora dos trechos de ilhas.

Baixo Oiapoque — É a secção do rio, com 64 quilômetros de extensão, ocupada pelo seu nível de base e que vai da sua foz, na baía do Oiapoque ao acidente geológico denominado Grande Rocha.

O Baixo Oiapoque constitui sem dúvida uma feição bem expressiva e singular das secções do rio:

— Nível das águas e vegetação das margens baixas, sujeitos à influência da maré.

— Inexistência de arquipélagos formados sôbre afloramentos rochosos.

— Ocorrência de ilhas tipicamente fluviais.

— Associação de buritis e açais, nas ilhas e margens baixas, salvo nas imediações de foz, onde a maior salinidade da maré condiciona o revestimento monótono de siriúbas.

— Largura mínima de 250 metros (estreito denominado "Morna", situado no trecho compreendido entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges).

— Alargamento máximo verificável em todo o curso do rio, a partir da confrontação da Ponta dos Índios, desde 2 000 metros a 5 000 metros na foz.

— Comprimento máximo de uma ilha: 8 500 metros.

— Declividade 0,03%

RESUMO

	<i>Extensão</i>	<i>Declividade</i>	<i>Largura</i>	
			Máx.	Mín.
Alto Oiapoque Superior	61 km	0,06%	100 m	20 m
Alto Oiapoque Inferior	125 km	0,03%	1 000 m	30 m
Médio Oiapoque	102 km	0,06%	1 700 m	60 m
Baixo Oiapoque	64 km	0,03%	5 000 m	250 m
RIO OIAPOQUE	352 km	0,04%	5 000 m	20 m

Examinando os valores das extensões e declividades, notamos que os trechos de maior correnteza do rio Oiapoque estão no seu curso superior e médio, os quais verdadeiramente encerram os maiores degraus do rio, notadamente naquele último, onde se desdobram as suas mais notáveis cachoeiras e corredeiras.

Correspondem também às três grandes divisões físicas do curso do Oiapoque, aspectos antropogeográficos bem distintos.



Foto 2 — Acampamento das turmas brasileiras da CDBL — (Comissão Brasileira Demarcadora de Limites — 1.ª Divisão), na margem direita do rio Oiapoque, logo a jusante da Confluência dos seus formadores (rios Queriniutu e Uacipém), chamada "Degrad Galoupa", pelos franceses. (Foto Dilermando Mendes).



Foto 3 — Acampamento da turma francesa de demarcação do IGN (Institut Géographique National), na margem esquerda do rio Oiapoque, confrontando com o acampamento das turmas brasileiras. (Foto — Dilermando Mendes).

Assim, o Baixo Oiapoque constitui o trecho do rio mais povoado, contando com vários recursos da civilização moderna, e o freqüentam embarcações de dezenas de toneladas, vindas de Belém e Caiena.

Já o Médio Oiapoque é escassamente povoado; acessível apenas por pequenas canoas que exigem na sua direção os práticos em navegar sôbre as corredeiras e pelos labirínticos canais dos arquipélagos.

Cessa no Médio Oiapoque a presença do civilizado.

Surge então o êrmo Alto Oiapoque, onde sômente raras malocas de rudes índios "Oiampi" humanizam certos trechos da paisagem.

ÁREA DA BACIA DO OIAPOQUE — 30 000 quilômetros quadrados aproximadamente, dos quais cêrca de 19 500 ou 65% da área total pertencem ao Alto Oiapoque, bacia do rio Camopi e formadores do rio Oiapoque.

A configuração da área da bacia do Oiapoque pode ser assimilada a uma pena de escrever, em que quase tôda a parte afilada corresponde ao Médio e Baixo Oiapoque.

Trata-se caracteristicamente, de um vale de fundo chato e de desenvolvimento retilíneo.

A) GEOMORFOLOGIA — Imaginemos o encontro de dois planos suavemente inclinados, um voltado para ESE e o outro para WNW, de modo que resulte uma linha de intersecção horizontal. Admitamos agora uma insignificante inclinação dessa intersecção para NNE e teremos esquemática e geomêtricamente figurada a bacia do Oiapoque, em que a linha de intersecção representa o rio Oiapoque e os aludidos planos as suas vertentes, respectivamente contendo os afluentes vindos da Guiana Francesa e do Brasil.

A explicação da disposição da bacia do Oiapoque reside em fatos de natureza tectônica.

Assim, a direção geral do curso do rio Oiapoque, como de seus afluentes pode ser atribuída ao resultado do esforço tangencial WNW-SSE: deslocamento do escudo "cristalino brasileiro" de encontro ao trecho da cinta orogenética andina, disposto na direção NNE-SSW. Dêsse diastrofismo também teria decorrido o algonquiano do território do Amapá.

A propósito: na zona dos mais conspícuos afloramentos de gnaiss do rio Oiapoque, assinalada pela cachoeira Camarauá (pouco a montante da confluência do Camopi) verifica-se um belo testemunho do esforço tangencial a que nos referimos, com o dobramento do cristalino segundo a direção WNW-SSE.

Por outro lado, a direção geral das águas do rio Oiapoque de SSW para NNE obedece a um suave basculamento nessa direção do escudo das Guianas.

As intrusões de rochas eruptivas que a erosão descobriu em certos trechos do leito do Oiapoque e de numerosos afluentes, atestam com eloquência que o embasamento cristalino, sofreu um verdadeiro sistema de fraturamentos, preenchido de diques de diorito, diabásio ou basalto, ou então de veios de pegmatito, responsáveis quase sempre pelos desníveis: cachoeiras ou corredeiras.

O Alto e Médio Oiapoque, bem como parte do Baixo Oiapoque drenam uma região da mais remota era geológica, transformada num penplano em virtude de longa ação erosiva.

O rio Oiapoque e todos seus afluentes teriam atingido perfeitamente o teórico perfil de equilíbrio, não fôra a exposição em muitos trechos de diques e veios de eruptivas que a par de terem promovido metamorfismos nas rochas encaixantes, dispõem-se com frequência nos leitos dos rios, à guisa de barragens ou travessões.

Por isso, o rio Oiapoque oferece em seu curso contrastes extraordinários.

Aqui, ainda Alto Oiapoque, um trecho senil, com águas tão tranquilas que parecem a superfície espelhante de um lago, refletindo a vegetação marginal, ou deslizando imperceptivelmente nos magníficos estirões.

Ali, borbulhando, cachoando ao escoar torrentoso, subdividido por um espriado de rochedos, o que imprime ao geològicamente velho Oiapoque, certa feição de rejuvenescimento, mercê de degraus no leito gnáissico primitivo ou de mudanças de declividade, relacionadas com o despontamento de diques ou veios de rochas eruptivas.



Foto 4 — Limnômetro de fabricação A. Ott (Kempten-Baviera), instalado na margem esquerda do rio Queriniutu, próximo da confluência com o Uacipeim, em cuja margem direita também foi colocado idêntico aparelho pela Missão Francesa de Demarcação da Fronteira Brasil-Guiana. Os registros desses instrumentos, durante longos meses, nas mais diversas condições de descarga dos jorreadores do Oiapoque, vieram comprovar as medições realizadas em 1954, pela CBDL-1.ª Divisão, que então evidenciaram ser o rio Queriniutu de maior volume d'água. (Foto de Dilermando Mendes)

B) GEOLOGIA — Importância dos afloramentos rochosos.

Decomposição das rochas. Marmitas. “Rochas-fluviômetros”. Conglomerado de Clevelândia. Baía de Oiapoque. Rochas típicas.

Importância dos afloramentos rochosos — Uma das mais fortes impressões que se fixam em que perlustra o Médic e Alto Oiapoque, notòriamente em águas baixas, é, sem dúvida, a espantosa exuberância de afloramentos rochosos do seu leito.

Realmente, o Oiapoque é por excelência rochoso, um “rio de pedras”.

Desde a formação de cachoeiras ou corredeiras é o império das rochas: balizam todo o curso do rio; constituem grandes trechos do

seu talvegue; condicionam a formação de muitas ilhas e denunciam quase sempre a próxima ou imediata existência de uma volta do rio.

As grandes curvas do rio e até as suas menores sinuosidades podem ser geralmente correlacionadas com os despontamentos rochosos e têm as mais significativas, a abertura voltada para o quadrante SE.

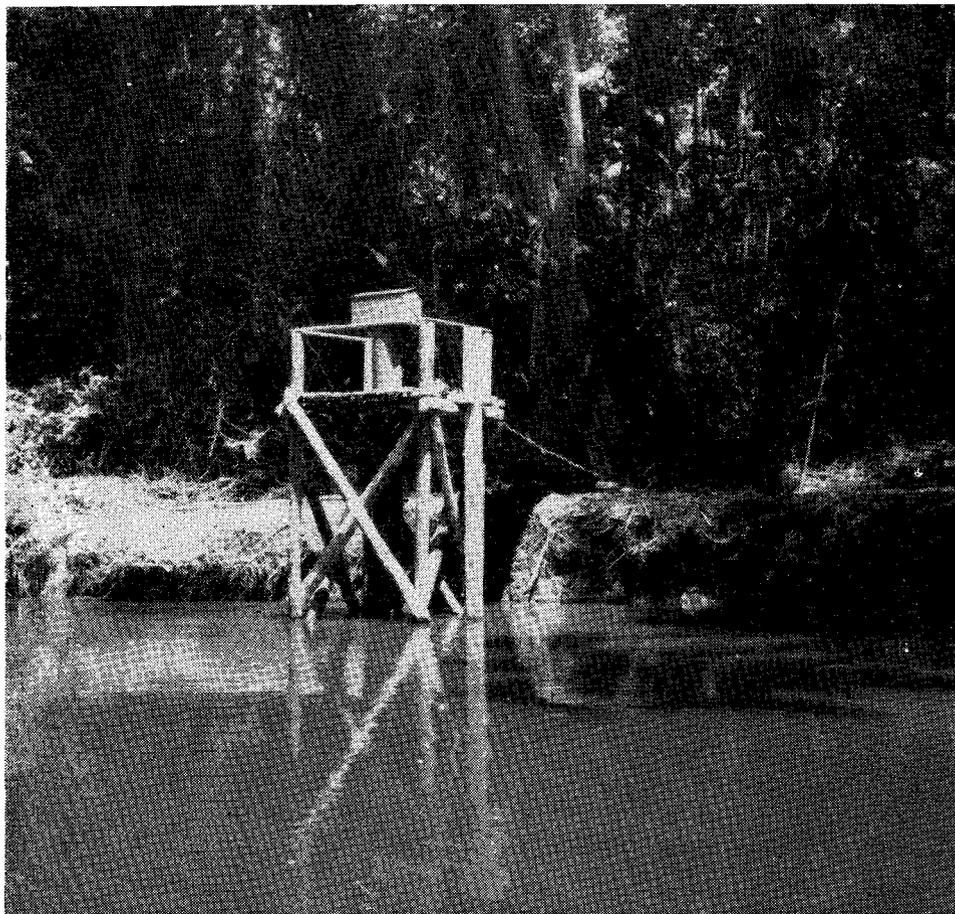


Foto 5 — *Limnômetro instalado na margem direita do rio Uacipeim, formador secundário do rio Oiaoque, chamado Leblond por Crevaux; Ouateou por COUDREAU e Souanré, nas últimas cartas da Guiana Francesa, levantadas pelo IGN. (Foto de Dilermando Mendes)*

Tal orientação não ocorre por acaso, mas é ditada pela disposição geral N-S a NW-SE dos grandes travessões rochosos que tendem a impelir as águas correntes de encontro à margem esquerda do rio, alargando-o conseqüentemente na direção geral de NW, circunstância que se patenteia nas águas altas, porquanto no verão as águas se acumulam na talvegue, cuja tendência no Alto e Médio Oiaoque é aproximar-se da margem direita.

Por outro lado, os afloramentos rochosos exercem notável influência na localização do canal principal de navegação, durante as águas baixas, importando também em grandes determinantes da soberania das ilhas, em virtude de ocorrerem muitas vezes sob a forma de barragem, entre as mesmas e uma das margens do rio.

Decomposição das rochas — Um dos aspectos mais característicos do processo de decomposição das rochas do rio Oiapoque é a função das diáclases, facilitando-lhes o fracionamento em blocos angulosos.

Rareiam os matacões clássicos, arredondados, porquanto a esfoliação desempenha efeito secundário.

Nota-se também que a superfície superior dos matacões não é arredondada ou pontuda, mas via de regra achatada.



Foto 6 — Entre as três canoas, cujos motores "Moto-Godille" estão protegidos por capas e a canoa isolada que se vê à direita da foto, reúnem-se as águas dos rios Queriniutu (Curiniotô, de PEDRO DE MOURA ou Kérindioutou, do IGN) e Uacipeim (Souanré do IGN), no ponto chamado "Confluência" (Brasil) ou "Degrad Galoupa" (França), dando lugar à formação do mais famoso rio da nossa história das questões de fronteiras: o Oiapoque. (Foto de Dilermando Mendes)

Importa assinalar que as rochas do rio Oiapoque são submetidas a ações muito especiais de temperatura.

Assim, no inverno, durante as águas altas, vários meses do ano, grande parte das rochas, permanece inteiramente imersa, sob temperatura média de 25° C, e então a ação sôbre as mesmas é quase inteiramente química.

No decorrer do verão e positivamente na fase de águas bem baixas, verifica-se o afloramento de numerosas rochas. Umas ficam completa-

mente expostas, até isentas do contacto com as águas do rio e outras emergem parcialmente.

As primeiras expõem-se apenas à ação da atmosfera e da incidência dos raios solares.

Quanto às rochas semi-expostas verificam-se ações físico-químicas bem interessantes: a parte externa é submetida às variações diurnas e noturnas de temperatura e aos aguaceiros de verão, após permanecerem muito tempo aquecidas pelo sol, ao passo que a parte inferior, mergulhada, goza da temperatura praticamente constante das águas do rio.

Várias vezes observamos a formação de vapor d'água resultando do encontro das águas da chuva, com a superfície escaldante das rochas expostas ao sol, horas seguidas.

Assim como sucede muitas vezes ao vidro que se parte ou trinca, quando submetido a rápidas mudanças de temperatura, também acontece às rochas após freqüentes e instáveis condições de temperatura externa.

Daí o predomínio de diáclases nas rochas que se alastram pelo rio Oiapoque, já que uma das condições para a esfoliação, é que a maior parte da superfície da rocha, sofra os mesmos efeitos de variações de temperatura externa.

Marmitas — No desgaste dos amplos afloramentos rochosos do Oiapoque assinalados pela ocorrência de cachoeiras ou corredeiras, o turbilhonamento de pequeninos seixos de quartzo (predominantes) ocupa uma posição de relêvo.

É o que testemunham as marmitas, encontradiças em diversas cachoeiras, que as águas baixas do rio, nos permitiram observar: Pequena Rocha, Três Saltos, Camarauá, Grande Rocha, etc.

Na Pequena Rocha ou Taiuá, contamos 5 marmitas, tôdas alongadas para jusante, atingindo uma delas 45 centímetros de profundidade.

"Rochas-fluviômetros" — Numerosos rochedos do Médio e Alto Oiapoque apresentam curiosas curvas de nível, que lhes imprimem o aspecto enganoso de rochas sedimentares.

São marcas oriundas da ação química de certos componentes das águas do rio, demonstrando por outro lado que o nível do Oiapoque se mantém por muito tempo estacionário em determinadas alturas.

Conglomerado de Clevelândia — A localidade de Clevelândia do Norte assenta-se num consistente banco de conglomerado de seixos miúdos de quartzo, ligados por cimento areno-ferruginoso.

A espessura dessa camada é de cerca de 2 metros, na barranca do rio e estende-se em terraço que se afasta da margem do rio perto de 300 metros.

Julgamos que êste conglomerado se tenha formado sôbre uma espécie de promontório, existente logo a montante do rio Pantanari, constituindo um trecho abandonado do leito do Oiapoque.

O tamanho dos seixinhos (até 2 centímetros aproximadamente de comprimento) denota proveniência de longa distância e por mais que investigássemos não topamos a presença de diabásio, ou basalto, repetindo aliás o que já tínhamos observado na composição dos seixos miúdos de alguns pontos do Alto e Médio Oiapoque.

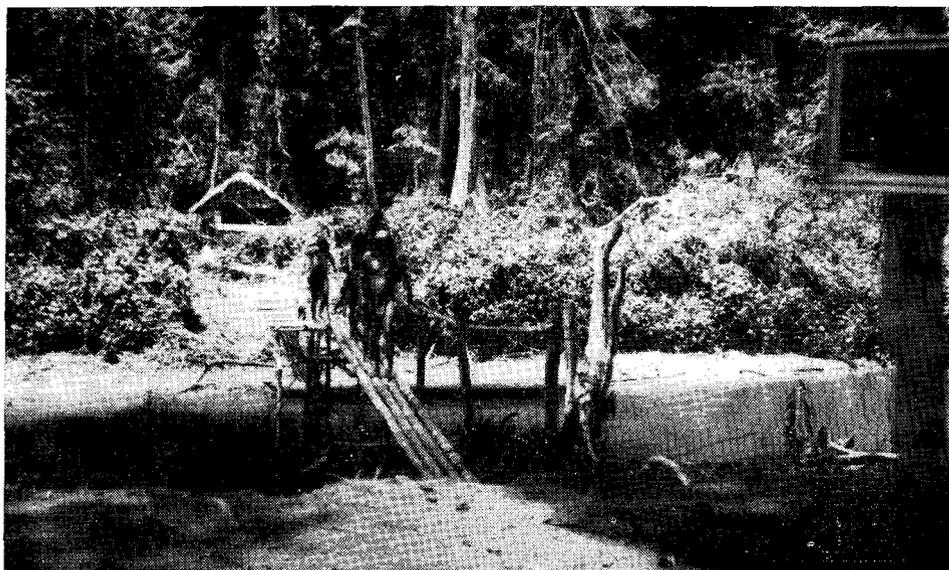


Foto 7 — Ponte improvisada no rio Oiapoque, ligando os acampamentos das turmas demarcadoras do Brasil e da França, logo abaixo da "Confluência" ou "Degrad Galoupa". Nota-se um grupo de indígenas (Oiampi), dirigindo-se para o acampamento brasileiro. (Foto — Cel. Mello Moraes).

A ausência daquela eruptiva básica é todavia explicável, porquanto a mesma aparece, raramente, no leito do rio, mesmo assim em exíguos diques. É que o Oiapoque é um rio eminentemente de rochas cristalinas.

Baía do Oiapoque — A formação da baía do Oiapoque, e o contraste existente entre as margens baixas e alagadiças do lado brasileiro e as imponentes elevações da margem guianense, que se deparam na entrada do magnífico acidente descoberto por PINZON baseiam-se em razões de ordem geológica.

A baía do Oiapoque é geologicamente de origem recente, isto é, inexistia entre o arqueano e princípio do quaternário, ou o lugar onde se encontra era então a costa marítima, limiar de rasas águas oceânicas.

Então, a foz do Oiapoque coincidia praticamente com a latitude da Ponta dos Índios, desembocando o rio oblíquamente à direção Ponta dos Índios — Ponta Bruyère.

Mercê de depósitos de rios e vasa dos mangues, assentando-se sôbre a baixa plataforma continental cristalina que mergulha suavemente

para NNE, foram-se formando a Ponta do Mosquito e a península cuja extremidade NNE é o cabo Orange, dando então lugar à baía do Oiapoque.

Dada essa origem geológica da Ponta do Mosquito e do cabo Orange, a margem oriental da baía do Oiapoque, apresenta-se baixa e apenas revestida da vegetação monótona da siriúba (15 metros de altura média) atestando a influência da salinidade marítima.

Já na borda ocidental da baía do Oiapoque salientam-se duas grandes elevações: montanhas d'Argent e Bruyère, provocando o contraste de relêvo que emoldura esplêndidamente, as raias setentrionais do litoral brasileiro.

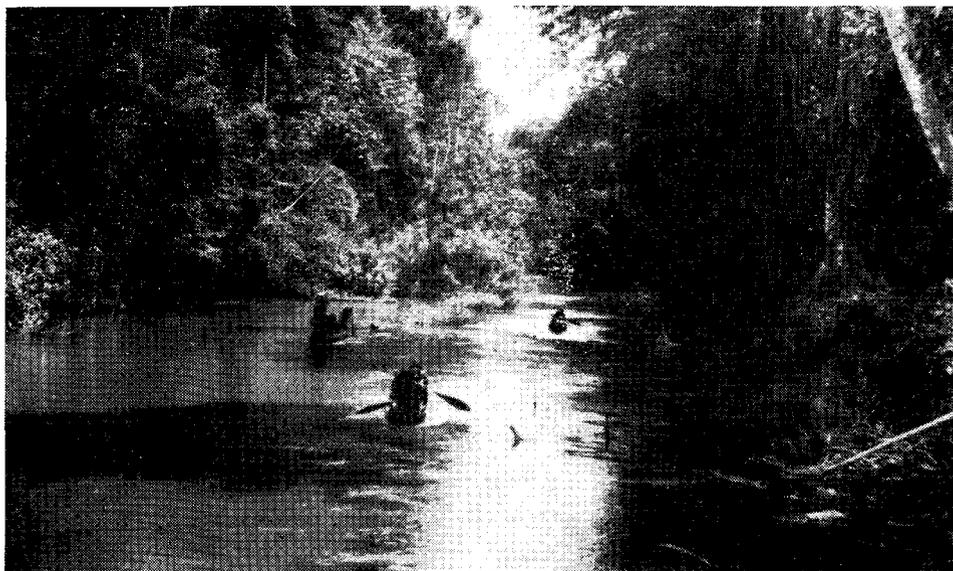


Foto 8 — Aspecto característico do Alto Oiapoque Superior, na proximidade dos seus formadores. Observem-se a pequenez das canoas e a forma dos remos, utilizados pelos índios Oiampi. (Foto Cel. Mello Moraes)

Ao passo que a margem oriental da baía do Oiapoque resultou de uma sedimentação quaternária, que dita a inexpressividade altimétrica do cabo Orange, reduzindo-se em simples fímbria, que mal assoma ao nível das águas, as elevações da margem oposta estão filiadas a um sistema montanhoso, originado por uma falha costeira de direção geral WNW-ESE do escudo guianense.

Outro aspecto interessante é que o Brasil “continua crescendo” no seu extremo norte litorâneo.

Isso se deve à formação de baixios junto ao cabo Orange, na orla marítima; às vasas do mangue e sedimentos atuais que vêm aumentando as duas ilhas da foz do Oiapoque e a Ponta do Mosquito, na direção geral de NNW.

À medida que vão emergindo êsses sedimentos, a siriúba encarrega-se de definir os seus contornos.

Vejamos por exemplo o caso da ilha que se nos depara no meio do rio, em frente da foz do rio Ooiapoque (Ilha Jonc ou Bruyère — denominações francesas).

Essa ilha de 3 400 metros de comprimento e 1 000 de largura máxima, portanto mais de 3 quilômetros quadrados de área, apresenta-se sob o aspecto de um disco, vista longitudinalmente, cresceu sôbre um baixio, revestindo-se de siriúbas.



Foto 9 — Cachoeira Ituçançaim, chamada "Toussassagnei", pelo grande explorador HENRI COUDREAU, situada no Alto Oiapoque Superior, entre a cachoeira dos Três Saltos e a "Confluência".
(Foto de Dilermando Mendes).

Ela não aparece no mapa de PEDRO MOURA (Rio Oiapoque — 1933, exploração realizada em 1931), nem nos últimos mapas do Brasil e do território do Amapá.

Segundo informações de velhos conhecedores do Oiapoque, o baixio principiou a tomar o aspecto de ilha, há cêrca de 20 anos com o aparecimento de siriúbas. Contam que por volta de 1946 tinha ela metade do tamanho atual, tendo de então para cá, crescido para jusante, tal como vem sucedendo com a Ponta do Mosquito e a ilha do Periquito.

ROCHAS TÍPICAS

Alto Oiapoque Superior

Diorito: Cachoeira do Índio ou cachoeira Iraçapá.

Gnaisse: — Cachoeira dos Três Saltos, cachoeira Taiuá ou Pequena Rocha.

Granito: — Cachoeira Ituçançaim.

Pegmatito: — Veios nas cachoeiras: Três Saltos, Taiuá e Manauá.



Foto 10 — Cachoeira dos Três Saltos, a Ituaçu dos indígenas, o mais notável acidente no curso do Alto Oiapoque. A margem esquerda, guianense, junto à queda de jusante, constitui um atrante e por assim dizer, ponto obrigatório de acampamento dos viajantes e exploradores do rio limítrofe. (Foto de Dilermando Mendes).

Alto Oiapoque Inferior

Diabásio: — Diques entre Alicotô e a foz do Iauê.

Diorito: — Afloramentos entre as confluências do Maturá e Iarupi.

Gnaisse: — Cachoeiras Camarauá, Alicotô, Acô (“Mata-Índio”).

Granitito: — Cachoeiras Cumalauá, Pequeno Alicotô.

Médio Oiapoque

Diabásio: — Diques na Grande Rocha e nas cachoeiras: Caimã, Uauaru foz do Muchiri (montante).



Foto 11 — O rio Oiapoque na confluência do rio Maturá, um de seus grandes tributários brasileiros (Foto Cel. Mello Moraes)



Foto 12 — Aspecto típico do Médio Oiapoque, quando livre das frequentes ocorrências de corredeiras e cachoeiras. No plano anterior, vêem-se dois trabalhadores da CDBL-v.ª Divisão, viajando numa canoa movida por motor de pópa "Moto Godille". (Foto Cel. Mello Moraes).

Diorito: — Dique a montante da foz do Baton Pilon.

Gnaisse: — Grande Rocha, cachoeiras: Anauá, Caxiri, Fourmi-Oiapoque, Acaraiú.

Granitito: — Boa Esperança do Camopi, foz do Anotaié, corredeiras a jusante da confluência do Matabô.

Granito: — Fourmi-Oiapoque, Caxiri.

Hornblenda-gnaiss-granítico: — Grande Rocha.

Pegmatito: — Corredeiras a montante da foz do Siquini.

Taquilito: — Dique no Fourmi-Oiapoque.

Baixo Oiapoque

Bauxita: — Rio Pantanari.

Conglomerado limonitoso: — Ponta dos Índios.

Conglomerado quartzoso: — Clevelândia do Norte.

Diabásio: — Morna.

Granito: — Santo Antônio, Ilha do Pombo, Pão de Açúcar (no meio do rio, entre as ilhas Galibis e Abreu).

Vasa: — Extremidade jusante das ilhas da foz do Oiapoque, ilhas Portugêças, Ponta do Mosquito.

Observação: — Ocorrem pequenas áreas de aluviões, nas margens baixas do rio Oiapoque, bem como sobressaem no seu curso Alto e Médio depósitos de areia e seixos miúdos, notoriamente de quartzo.

C) RECURSOS MINERAIS — Até pouco tempo, era o ouro, o único recurso mineral conhecido na bacia do Oiapoque, salvo argilas para cerâmica, areia e pedras de construção.

Todavia, recentemente, ocorrências de bauxita têm sido assinaladas junto ao rio Cricu e notoriamente no rio Pantanari, sem que até agora tenha sido positivado o seu valor econômico.

É que a bauxita tem sido encontrada muito esparsa, a par dos afloramentos não oferecerem possança industrial, isto é, não constituírem propriamente uma jazida.

Durante a nossa permanência em Clevelândia do Norte observamos várias vezes o vôo de um avião, de uma companhia norte-americana, que vem realizando prospecção de bauxita.

Por outro lado soubemos que na Guiana Francesa vai ser iniciada a exploração de bauxita.

Ouro — Não fôra a ocorrência de ouro na bacia do Oiapoque, o homem civilizado seria encontrado apenas no Baixo Oiapoque, porquanto foi de duração efêmera a industrialização do pau-rosa, mesmo assim limitada a um pequeno trecho das margens do rio Oiapoque (Matabô, Cricu) e que cessou com a prática extinção da referida essência nas margens daquele rio.

O *rush* dos faiscadores do ouro das Guianas teve início em meados do século passado, avassalando também os rios Caciporé e Calçoene, no atual território do Amapá.

Quanto ao rio Oiapoque, pelo menos, a “febre do ouro” serviu para que o civilizado se fixasse mais rio acima, surgindo então o posto aduaneiro, na confluência do Camopi, Guiana Francesa, e o povoado brasileiro de Boa Esperança do Camopi.

Realmente, tanto o rio Oiapoque, quanto alguns de seus numerosos afluentes, são auríferos. Entre os tributários da margem esquerda, são famosos os rios Sikini e Camopi, ao passo que na vertente brasileira se apontam os rios Taparabô, Açalzal, Pantanari, Anotaié, Marupi, Iauê, Maturá, Ingarari e Mutacuera.

Entretanto, a atividade dos faiscaadores limita-se, no momento, somente a depósitos afastados do rio Oiapoque, e apenas na Guiana Francesa (Camopi, Sikini).

Soubemos em Boa Esperança do Camopi — informante que por sinal ostentava um grosso anel, com engaste formado por uma pepita de vários gramas — terem sido retirados por um crioulo guianês que faiscou o Marupi, cêrca de 35 quilos de ouro em grandes pepitas.

O fato é que o ciclo do ouro não está encerrado e até em Boa Esperança do Camopi a moeda corrente é o grama-ouro, tanto que nos pediram um “grama e meio”, por uma melancia...

No próprio rio Oiapoque cita-se a ocorrência de ouro; no diabásio da cachoeira Caimã e nos dioritos das cachoeiras Uauaru e Iraçapá, atingindo o teor de 4 gramas por toneladas de rocha.

Argilas — Areia e pedras de construção

A constituição geológica da área da bacia do Oiapoque é bem favorável ao encontro de manchas de argila que se prestam aos fins da cerâmica.

Entretanto, construções de alvenaria só se vêem no Baixo Oiapoque, sendo as pedras abundantes junto à cachoeira da Grande Rocha: diabásio, granito, gnaisse.

Próximo ao pôsto do Serviço Nacional de Proteção aos Índios, na margem direita do rio Uaçá, ocorre um excelente depósito de argila, que vem servindo há muito tempo, para fabricação de tijolos.

Quanto à areia, tal como sucede em relação à pedra, não há problemas em todo o rio, ao menos no curso inferior do Baixo Oiapoque a jusante das ilhas Galibis.

Durante o inverno, com os rios cheios é que se torna muito difícil a obtenção de areia e pedra. Todavia, pouco afastado dos rios há possibilidade do encontro de densas camadas de areia, bem lavadas, como as que se nos deparam entre a cidade do Oiapoque e o Aeroporto.

D) RELÊVO — Conforme assinalamos, a área da bacia do Oiapoque está reduzida a um peneplano.

É que o embasamento cristalino sôbre o qual está esculpido o relêvo, estêve sempre emerso, submetido a milhões de anos à ação enérgica da erosão, antes que o aparecimento da vegetação o revestisse.

Quando esta se constituiu num verdadeiro manto protetor, apenas os ressaltos do terreno espraiavam-se em formas adoçadas, salvo um ou outro pronunciamento mais notável, mercê da maior resistência à erosão, pela presença de uma rocha eruptiva: diorito ou diabásio.

Assim pois, não é de admirar que o rio Queriniutu — cabeceira principal do rio Oiapoque — se forme num local alagadiço a pouco mais de 300 metros de altitude, assinalado pela presença de açais e caueiros.

Também o outro formador do rio Oiapoque — rio Uacipeim não vem de imponentes serras: tem as suas nascentes numa encosta de elevação pouco superior a 400 metros de altitude.

Portanto o Oiapoque não tem as suas cabeceiras, em alcandoradas serras situadas a 1 200 metros de altitude, nem junto de pico algum.

Mas essa fantasia só pôde ser positivamente desfeita com a expedição ao rio Oiapoque, realizada em 1954, pelo Cel. ERNESTO BANDEIRA COELHO, chefe da Comissão Brasileira Demarcadora de Limites — 1.^a Divisão:

A maior atividade de intrusões de rochas eruptivas pode-se atribuir o pronunciamento das formas do relêvo ao longo do Oiapoque.

Por isso, o Alto Oiapoque Superior apresenta-se com grandes trechos de margens baixas alagadiças; o Alto Oiapoque Inferior já oferece alguns pontos com elevações distintas, como na margem esquerda, alturas da cachoeira Arariô e de Alicotô para jusante, então se patenteia a ação de rejuvenescimento do relêvo, máximo no Médio Oiapoque, onde se observa maior freqüência de diques de diabásio.

O Baixo Oiapoque resume no aspecto geral do relêvo próximo ou marginal, tôda a configuração do terreno que perlonga o curso do rio, desde a sua formação: margens baixas, alagadiças; plataformas; barrancas e morros baixos de perfil suave: elítico ou oval.

E) CLIMA — Em todo o rio Oiapoque prevalece o tipo de clima reinante em quase tôda a Amazônia: o das “florestas tropicais”, isto é o tipo *Ami*, segundo a classificação de KÖPPEN.

Em *Ami* temos um clima úmido, tropical, com chuvas do tipo monção; temperatura média do mês menos quente, acima de 18°C e uma amplitude inferior a 5°C, entre as temperaturas médias do mês mais quente e do mês mais frio.

Dados meteorológicos sôbre Clevelândia do Norte revelam que no Baixo Oiapoque o valor anual das chuvas é de 3 241 mm; a temperatura mínima até hoje registrada 16°,0C (2-VII-928) e a máxima 38,8 (18-X-930).

A época de chuvas coincide com o inverno e primavera (hemisfério norte) abrangendo os meses de dezembro a julho, sendo maio o mês mais pluvioso.

Uma fase relativamente sêca ocorre de agosto a novembro, sendo setembro e outubro os meses mais secos.

Todavia, do ponto de vista agrônômico o clima é considerado ótimo.

Na Guiana Francesa as observações meteorológicas, ao longo do rio Oiapoque são realizadas em St. Georges (Baixo Oiapoque), e Camopi (ponto de junção entre o Médio e Alto Oiapoque).

Um registro importante indicado pela estação de Camopi é o decréscimo de chuvas do Baixo para o Alto Oiapoque.

Verificamos temperaturas mais frias no Alto Oiapoque, fato que se prende não só ao aumento de altitude, como ao afastamento do oceano, provocando maiores quedas termométricas ao anoitecer e madrugadas relativamente frias.

Os ventos predominantes na bacia do Oiapoque, são os dos quadrantes E, NE a SE, notando-se mais no inverno as direções NE e E.

Quanto à umidade absoluta ou tensão do vapor mantém-se em tórno de 20 mm e a umidade relativa varia entre 85 % e 100 %.

Entre os diversos fenômenos meteorológicos, observamos ao longo de todo o Oiapoque: o orvalho, o nevoeiro — alto e baixo, trovões, ventanias de curta duração e o arco-íris — simples e duplo.

De todos êles, o mais impressionante no Oiapoque é o nevoeiro.

Rara a manhã em que forte nevoeiro não se verifica, com exceção do Alto Oiapoque Superior e das proximidades da foz.

O trecho do rio em que o fenômeno se verifica com maior intensidade fica compreendido entre as ilhas Galibis e o rio Ingarari, portanto compreendendo o Baixo Oiapoque, o Médio e o Alto Oiapoque Inferior.

Nessa longa extensão há partes em que o nevoeiro é notável, a ponto de impedir a visibilidade a poucos metros, tais como, entre as ilhas Galibis e a Grande Rocha; entre as confluências do rio Camopi e Iarupi; na zona de Maria Flor, entre a foz do Cricu e a cachoeira Anauá, no Médio Oiapoque.

O nevoeiro forma-se normalmente durante as primeiras horas do dia ou da madrugada, dissipa-se entre 8h e 9h da manhã.

Circunstâncias locais exercem grande influência na duração e intensidade do fenômeno, como observamos em Clevelândia do Norte. Tanto assim é que enquanto na margem brasileira, o nevoeiro demorava mais em dissipar-se, o que atribuímos à presença da bacia do Pantanari, as elevações da Guiana Francesa, já se apresentavam bem distintas.

Em nosso "Diário" consignamos diversas observações, atinentes ao nevoeiro e às temperaturas simultâneas do ar e das águas do rio Oiapoque.

Concluindo essas considerações sôbre o clima reinante no rio Oiapoque, podemos afirmar que o mesmo não é deprimente: não há calor excessivo que impeça o trabalho; as noites são agradáveis e o maior atestado da bondade desse clima reside no aspecto saudável dos habitantes do rio, indígenas ou civilizados, brasileiros e guianeses.

A propósito: não devemos silenciar sôbre dois aspectos negativos que podem ser aventados contra a salubridade do vale do Oiapoque, isto é, a malária e polineurite.

Realmente, aí está a experiência da Comissão Brasileira Demarcadora de Limites — 1.^a Divisão, quer na campanha de 1954, como na de

1956 houve alguns casos de impaludismo e por isso ficou atestada a presença do vetor *A. Darlingi* nos formadores do Oiapoque.

Também na zona da confluência do Cricu (Médio Oiapoque) e em Clevelândia do Norte (baixo Oiapoque) houve em novembro de 1956 pequeno surto de malária.

A presença do *A. Darlingi* está muito correlacionada com a presença de águas praticamente estagnadas, como notamos no Cricu e logo a montante de Clevelândia do Norte.

Entretanto, um tratamento preventivo, eficiente, como o que vem sendo adotado pela Comissão Brasileira Demarcadora de Limites — 1.^a Divisão, elimina o perigo de surtos de vulto, reduzindo a doença a casos isolados.

Quanto à neurite ou polineurite é um problema alimentar, uma hipovitaminose.

É o caso por exemplo de colonos cearenses, sediados na margem do Oiapoque, em Maria Flora, pela administração federal do território do Amapá e os quais, em pouco tempo tiveram de recorrer ao hospital de Oiapoque, vítimas de uma alimentação defeituosa: farinha d'água e algum peixe, agravada pelo abuso da cachaça.

F) FLORA — A vegetação que perlonga o Oiapoque está integrada na "hiléia guianense", salvo a de caráter halófilo que se encontra na zona de influência marítima.

A exuberância e o heteroclitismo florestal exprimem o aspecto fundamental da flora do Oiapoque.

Todavia não se pense ver exclusivamente, ao longo do Oiapoque, a flora halófila da zona da foz e em seguida, até às cabeceiras, uma única formação florestal.

É que fatores do complexo climático-edáfico ditam em vários trechos do rio, perfeitas distinções nas associações vegetais, surgindo matas de terra firme, matas de várzea, matas de igapó, formações limnófilas, disposições emaranhadas e gregarismo.

Ao resumir aqui, algumas observações de ordem prática, sobre a flora do rio Oiapoque, desejamos salientar o importante papel do relevo, condicionando a influência da água e, secundariamente o microclima e solo, como fatores determinantes dos diferentes tipos de vegetação.

No capítulo destinado às ilhas do Oiapoque, focalizaremos alguns pormenores da vegetação insular e marginal.

Baixo Oiapoque

- a) Mangue e siriúba — zonas sujeitas à salinidade da maré.
- b) Aninga e jaranduba — vegetação baixa, típica das margens sob o efeito da maré (águas doces).

c) Açai — assinala margens baixas e alagadiças. É a palmeira universal do Oiapoque, com a devida restrição quanto ao curso médio onde não conseguimos vê-la.

d) Buriti — uma palmeira típica do Baixo Oiapoque. Não a encontramos no Médio e Alto Oiapoque. Aparece muito associada à palmeira açai, esta porém avança mais para a foz do rio.

Médio Oiapoque

As florestas de terra firme aproximam-se das margens, porém sem a exuberância e as grandes árvores (30-40 metros) que se notam das proximidades da foz do Ingarari para o Alto Oiapoque, o que atribuímos ao relêvo marginal e influências microclimáticas.

Não fôra a destruição do pau-rosa o citaríamos ao lado do ipê amarelo, que encontramos em plena florescência no mês de novembro (fins do outono no hemisfério norte), como árvores típicas do Médio Oiapoque.

Alto Oiapoque Inferior

a) Diversificação de palmáceas: açai, bacaba, inajá, marajá, ubim.

b) Timbó, contendo rotenona, muito usado pelos índios Oiampi para tinguir ou entorpecer peixes do rio.

c) Parapará, árvore com belíssima floração roxa, em novembro.

d) Riqueza de lianas e epífitas.

e) Aningas, em solo lamacento, da confluência do Maturá para jusante, atingindo vários metros de comprimento.

Alto Oiapoque Superior

a) Domínio da palmeira açai.

b) Árvores de grande porte: samaúma, cedro, taçaizeiro, tapebazeiro, etc.

c) Riqueza de lianas e epífitas.

OBS.: A imbaúba está presente em todo o Oiapoque; aliás é uma “planta nacional”, êsse curioso “pau-de-formiga”.

RIQUEZAS FLORESTAIS

Pau-rosa — Esta essência foi outrora industrializada junto ao Oiapoque, até que praticamente desaparecesse das matas do Taparabô, Pantanari e no Médio Oiapoque, entre o Cricu e o estirão São Paulo.

Madeiras do Baixo Oiapoque: acapu, acariúba, angelim, andiroba, freijó, pau-amarelo, cedro, taparebá (canjerana), angico-vermelho, piquiá-marfim, abiurana, carapanã, copaíba, itaúba, jutaí, maçaranduba, meraúba, precaxi, quatuba, roseira, sapucaia, sorveira, sucuuba, tenteiro.

Sementes oleaginosas: andiroba, bacaba, açai, tucumã, urucuri.

Cipó: “titica”, que oferece o emprêgo do vime.

Madeiras do Médio e Alto Oiapoque: angelim, ipê (pau d'arco), cumaru, pitiá, sapucaia, e entre outras, as abaixo citadas.

Na construção da escola primária de Boa Esperança do Camopi, foram utilizadas algumas madeiras das vizinhanças, com os seguintes empregos:

Aquariquará (acariúba) — esteios; cedro — janelas e portas; louro vermelho — paredes, ripas; jarana — amarrações de cima e de baixo (telhado e aros).

Entretanto, tal como a escola de Ponta dos Índios a cobertura é de fôlha de zinco, sem fôrro, o que transforma a sala de aula em verdadeira estufa.

Timbó — Espécie contendo rotenona.

G) FAUNA — Assim como a flora do Oiapoque está contida na hiléia, também a fauna é amazônica.

Mencionemos aqui os nomes vulgares dos animais que foram por nós observados ou de cuja existência tivemos informações seguras, ficando dêste modo justificada a modesta citação, tratando-se da fabulosa fauna amazônica.

Baixo Oiapoque

Peixes — acari, caratipioca, curimatã, dourado, filhote (o maior peixe do Oiapoque), pescado, pirapema, pirarautaba. Também há no rio, camarão e caranguejo.

Anfíbios — rã, sapo canuaru.

Mamíferos — anta, cutia, maracajá, onça-pintada, paca, queixada, tatu.

Aves — garça e guará (freqüentam ao amanhecer as vasas junto às ilhas da foz do Oiapoque); inhambu; jacamim; jacu; japim; papagaio; periquito; mutum.

Répteis — jacaré; lagarto, camaleão-verde, jacuraru (amarelo e prêto), tracajá, cascavel, jararaca, jibóia, sucuriju, surucucu.

Insetos — formiga-saúva, caranguejeira-negra.

Médio e Alto Oiapoque

Anfíbios — rã, sapo canuaru.

Peixes — acari, pacu (três variedades: vermelho, amarelo e branco), é o peixe mais abundante, atinge 2 palmos de comprimento; surubim; voador; traíra (pesando até 40 quilos); cará.

Mamíferos — anta, maracajá, onça, paca, caititu, veado, macaco-prego, guariba, queixada, cutia, capivara.

Aves — araçari, ararama, arara-vermelha, arara-azul, cujubim, inhambu-galinha, inhambu-relógio, japim, papagaio, (curita e "maria-anita"), periquito, tucano.

Répteis — camaleão, jacaré, sucuriju, surucucu-de-fogo, tartaruga, tracajá.

Insetos — numerosas espécies de borboletas entre elas a maravilhosa “morfo” (asas de magnífico azul-metálico).

Nota — É interessante observar que a época da desova das fêmeas do camaleão, tracajá e tartaruga, está condicionada no Alto Oiapoque ao período de águas baixas do rio, quando afloram pequenas praias e depósitos arenosos em certas rochas.

Os ovos postos às dezenas, aliás de casca mole e que alcançam um volume de cêrca da têrça parte do ôvo de galinha, bem como os filhotes, são àvidamente procurados pelos indígenas, que os comem crus.

A ordem cronológica da desova é a seguinte:

- 1.º — Camaleão — outubro a novembro.
- 2.º — tracajá — novembro a dezembro.
- 3.º — tartaruga — dezembro.

ILHAS E ARQUIPÉLAGOS

A formação de ilhas no Alto e Médio Oiapoque está intimamente ligada à existência no leito do rio, de amplos afloramentos rochosos, especialmente sob a forma de travessões, que provocam poderosos desvios da água corrente, destacando em ilhas, trechos das margens, multiplicando as ilhas em arquipélagos, graças aos furos e breves, que os franceses denominam “bisturi”, na potamografia da Guiana.

Tudo isso também exige, entre outras condições, grande massa d’água, fator que ainda não se encontra relativamente no Alto Oiapoque Inferior e muito menos no Alto Oiapoque Superior, porquanto a contribuição dos afluentes que essas secções recebem, não excede de muito o volume das águas do maior tributário do Oiapoque — o Camopi, o qual vai engrossar consideravelmente o Médio Oiapoque, a par de outros afluentes notáveis, criando possibilidades para a formação de grandes ilhas e vastos arquipélagos.

As ilhas do Alto e Médio Oiapoque distinguem-se bem da maior parte das ilhas do Baixo Oiapoque.

Naquelas, durante a época de águas baixas do rio, umas se mostram barrancosas; outras com margens talhadas em falésia ou então rochosas e outras ainda oferecem pitorescas praias de areia ferruginosa e seixos miúdos de quartzo.

Por outro lado, o revestimento florístico dessas ilhas é normalmente tão portentoso, como aquêle que se ostenta nas margens vizinhas da terra firme.

Também não se nos deparam aquelas ilhas tipicamente fluviais, que se vêem no Baixo Oiapoque, as quais por sedimentação vão crescendo a jusante, à medida que a erosão desagrega a extremidade montante.

Ilhas, ou melhor, ilhotas há que se formam, por deposição de areias, lama e detritos orgânicos, sôbre anfractuosidades ou amontoados de fragmentos rochosos e onde a vegetação se fixa e se propaga.

Todavia, as ilhas predominantes no Alto e Médio Oiapoque são, em regra, resultantes da ação das águas correntes durante as cheias do rio, trabalhando outro trecho de curso, nôvo canal, a par do leito antigo, meandro ou não.

Observa-se que o concurso de nôvo ou novos canais não implica no esgotamento das águas do velho canal, porquanto a dureza das rochas do álveo não permite, nas passagens mais recentes, grandes aprofundamentos e conseqüentemente uma versatilidade de talvegues.

Tanto assim é que não só o rio Oiapoque é relativamente raso, como também não são grandes as diferenças de profundidade entre canais vizinhos.

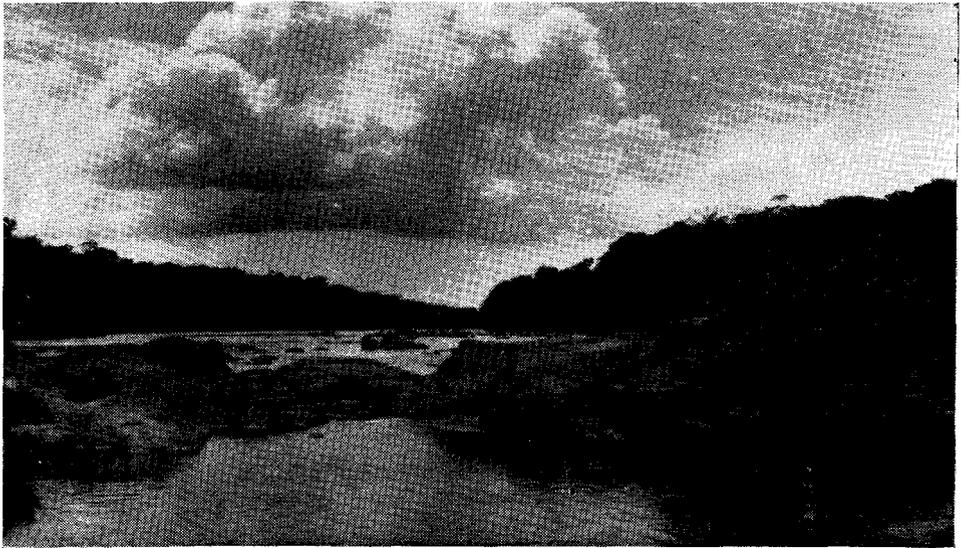


Foto 13 — Afloramentos bem expostos de gnaisse, no Médio Oiapoque, durante a fase de nível mais baixo do rio-limitroje (agosto-novembro). Exposições rochosas, comuns no Médio e Alto Oiapoque Inferior, dão lugar a numerosas cachoeiras e corredeiras, muitas das quais surgem ou desaparecem, de acôrdo com o nível das águas. (Foto Cel. Mello Moraes).

Daí a dificuldade do encontro de meandros abandonados, em que pêssem, por outro lado, freqüentes anomalias, em perfis transversais, bem como no talvegue, motivados pela diferenciação de resistência das rochas do leito ou cavidades provocadas pelo turbilhonamento de seixos miúdos e ocorrência de bancos de areia.

Alto Oiapoque Superior

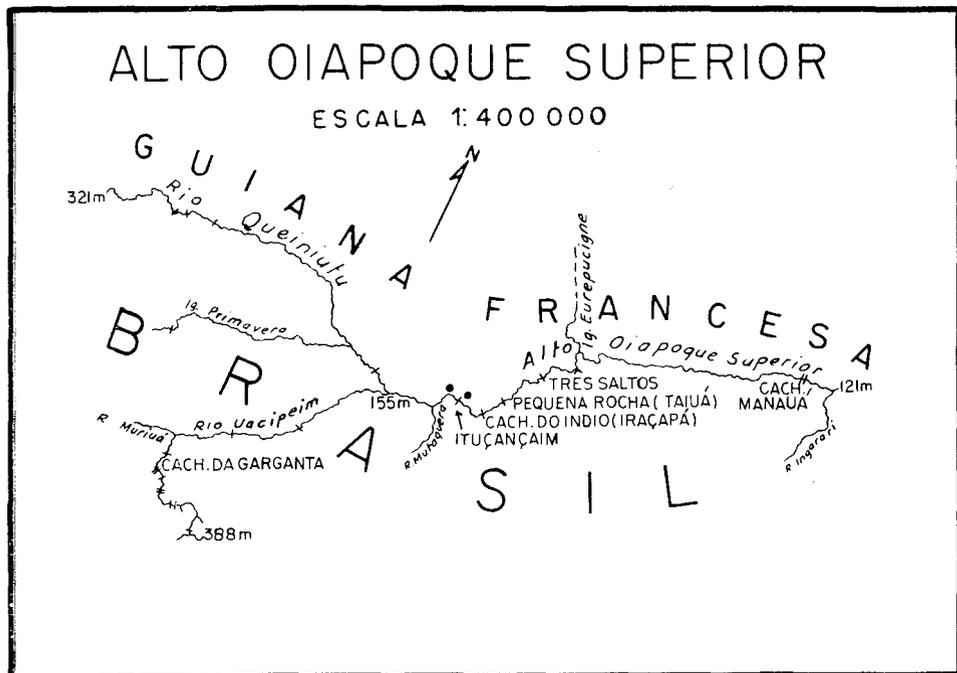
Esta seção, que fica compreendida entre a confluência dos formadores do rio Oiapoque e a barra do Ingarari, apresenta apenas duas pequenas ilhas, sem a menor expressão hidrográfica: uma, logo abaixo da cachoeira Três Saltos e outra junto à foz do Ingarari.

Da mencionada confluência até à cachoeira Ituçançaim, situada cêrca de 6 quilômetros a jusante da foz do Mutaquera, é o Oiapoque muito estreito, orlado de exuberante vegetação limnófila e até às corredeiras que precedem a referida cachoeira, troncos de árvores tom-

badas no rio, não o justificam como “rio das pedras”: é então o “rio dos paus”.

À guisa de arquipélagos se oferece a zona da cachoeira Ituçançaim que constitui o primeiro degrau no leito cristalino do Oiapoque.

Aí os afloramentos rochosos e a ocorrência de diáclases vão provocar derivações da torrente e formar ilhotas. Entretanto, o talvegue passa junto à margem brasileira, não passando o grande braço do rio junto à Guiana Francesa, de um simples traço da anastomose do rio, formado por ocasião de águas altas.



Alto Oiapoque Inferior

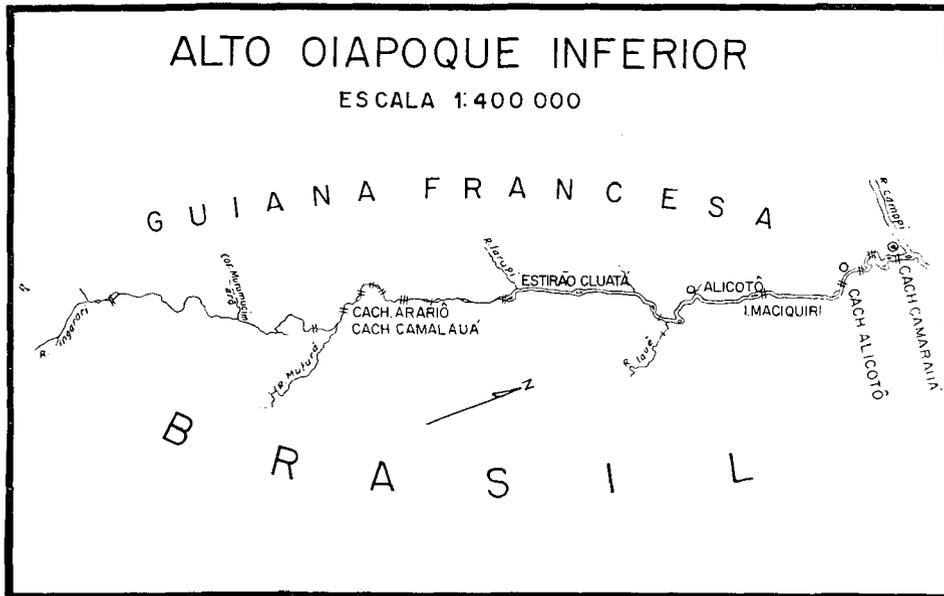
Entre as confluências dos rios Ingarari e Camopi desenvolve-se a mais longa secção do Oiapoque, a qual, contudo, não é a que oferece maior número de ilhas e arquipélagos.

Contam-se no alto Oiapoque cerca de 70 ilhas e ilhotas, algumas bem isoladas e outras reunidas em 7 arquipélagos.

O total de ilhas e ilhotas acima indicado, visa somente a dar uma idéia global, do vulto desses acidentes hidrográficos, revestindo-se de caráter aproximado, pois durante as secas rigorosas, alguns afloramentos rochosos se apresentarão como ilhotas, e por ocasião das cheias, muitos desaparecerão, e desvios da corrente em margens baixas poderão formar novas ilhas.

Das ilhas bem definidas uma das maiores denomina-se Maciquiri; de margens barrancosas, mede cerca de 1 100 metros de comprimento, ficando perto de 14 quilômetros a jusante da foz do Iauê, entre as duas malocas dos índios Oiampi do Alto Oiapoque Inferior.

Os afloramentos rochosos entre as extremidades dessa ilha e a margem brasileira determinam que a linha de maior correnteza e a navegação em águas baixas, se encontrem do lado da Guiana Francesa.



A primeira ilha a jusante da foz do Ingarari cuja extremidade montante se presta a acampamento, foi destacada da margem brasileira, e o canal aberto contrasta com o do talvegue no braço oposto, que se apresenta rochoso, tanto na margem da Guiana, quanto na ilha. Notam-se diáclases de direção N-S, coincidindo com a direção do trecho final do Ingarari.

Entre a foz do Maturá e o *crique* Murumucim-arô, depara-se-nos uma ilha de cerca de 300 metros de extensão, cujo canal primitivo também do lado da Guiana, oferece grandes exposições rochosas, obrigando a navegação pelo canal oposto, durante as águas baixas.

Caberia a esta ilha o nome de "ilha dos morcegos", pois foi o único acampamento infestado desse quiróptero, possivelmente de uma espécie hematófaga, dada a insistência com que à noite, investia contra o nosso mosquito.

Entre a ilha e a margem francesa há uma curiosa pequena árvore, imitando a configuração de um boneco-espantalho.

Descendo o Oiapoque a partir desta ilha, observa-se que as margens do rio se apresentam baixas e com vegetação de pequeno porte, e quanto a este último aspecto, notoriamente a partir de jusante da cachoeira Camalauá, havendo até margens revestidas de aninga.

A ilha que precede a foz do Maturá expõe em sua extremidade montante um escudo rochoso e na entrada do canal, bem como neste, situado no lado da Guiana Francesa, surgem afloramentos graníticos, que vão ditar a passagem do talvegue no braço do rio possivelmente menos antigo, junto ao Brasil.

O trecho mais rico de ilhas do Alto Oiapoque fica compreendido entre as confluências dos rios Maturá e Iarupi. É caracterizado pelo despontamento de numerosas rochas, que atingem maior expressão nas cachoeiras Arariô e Acô ou “Mata-Índio”. Praticamente na parte central desse trecho se encontra uma ilha bem comprida (1 100 metros) que oferece a curiosa configuração de uma bota.

Logo a jusante dessa ilha aparece uma bem menor que merece registro, porquanto ocorre um fato interessante: parte das águas que correm junto à extremidade montante da referida ilha, após penetrar cerca de 20 metros no canal oposto ao talvegue, volta contornando a ponta mencionada, em demanda do talvegue.



Foto 14 — Transposição da cachoeira Acaraïou ou Uacaretô, no Médio Oiapoque, 5 km a montante da foz do aurífero “Siquini”. Notem-se as canoas vazias e o trabalho da transposição: uma das canoas empurradas pelos homens dentro d’água e a outra, mais em baixo, sendo preparada para o arrasto, mediante cabo de proa. (Foto Cel. Mello Moraes).

Sucede a meio caminho desta ilha e a cachoeira Acô a pitoresca “Paantaperê” — ilha da maloca antiga — protegida a montante por magníficas exposições de granito, formando recantos aprazíveis: canais de areia e rocha e praia no verão.

A maior ilha do Alto Oiapoque encontra-se num dos mais notáveis trechos retilíneos do Oiapoque, que demora entre as confluências dos rios Iarupi e Yauê, contendo o estirão Cluatá.

Trata-se de uma alongada ilha, com 1 400 metros de comprimento, situada a 6 quilômetros a jusante da foz do Iarupi e que lembra a configuração da ilha do Bicho, por sua vez a maior ilha do rio Oiapoque.

Os arquipélagos do Alto Oiapoque não têm a magnitude dos que se encontram no curso médio, mas dois deles são bem interessantes, pois encerram magníficas expressões do álveo de gnaiss, despontando e formando a 2 quilômetros a montante da foz do Iarupi, a cachoeira Acô ou "Mata-Índio" e a cachoeira Camarauá, cêrca de 5 quilômetros a montante da foz do Camopi.

Contam que o cognome "Mata-Índio" provém do fato de terem perecido na cachoeira Acô, numerosos índios Oiampi embriagados, que superlotavam uma ubá.

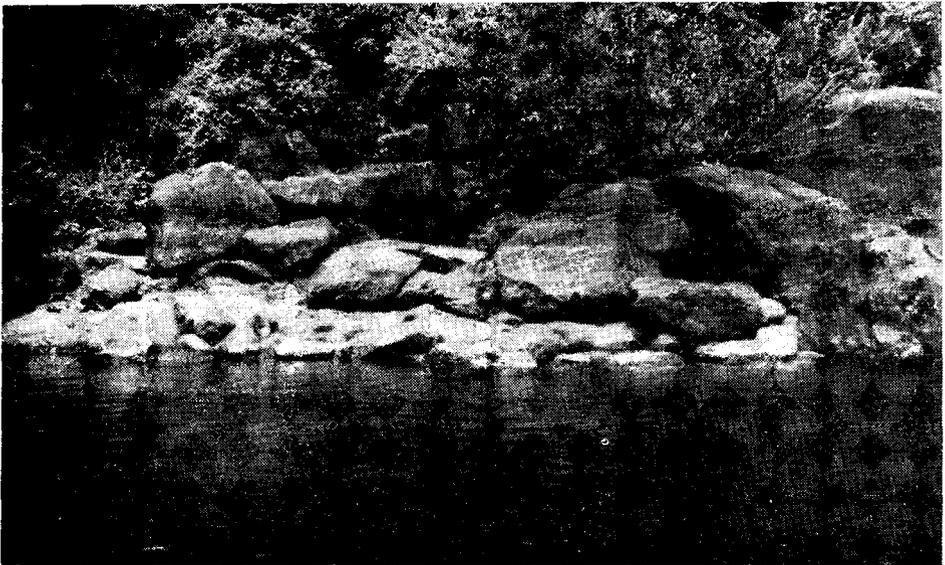


Foto 15 — Exposição de hornblenda granítico na margem guianense do tradicional estirão São Paulo. Observem-se as listas nas rochas, assinalando diferentes níveis de estabilização das águas do rio. (Foto Cel. Mello Moraes)

A propósito: assistimos, numa maloca de índios Oiampi, ao início de uma "festa", que iria ser regada, até o completo esgotamento de uma ubá, quase transbordando de "caxiri" (cachaça roxa produzida pela fermentação do suco de cará).

Afiguram-se-nos a cachoeira Camarauá e respectivo arquipélago, os acidentes mais notáveis do Alto Oiapoque Inferior, da mesma forma que a cachoeira dos Três Saltos é o mais importante acidente do Alto Oiapoque Superior.

A zona do Camarauá é bem uma síntese do Oiapoque das ilhas, ilhotas, rochedos, travessões, canais e corredeiras.

Há no mais conspícuo afloramento de gnaiss, que só enchentes excepcionais conseguem encobrir, duas raquíticas árvores frutíferas: um cajueiro e uma mangueira, vingados num irrisório depósito de areia.

Entretanto, o que sobreleva notar nesse magnífico saliente de rochas, são as clássicas dobras gnáissicas e as caneluras pré-históricas, produzidas pelo afiamento de machados de pedra, marcas que também observamos no granito junto à margem direita do Oiapoque, em Boa Esperança do Camopi e em Maripá, próximo da Grande Rocha.

É no Alto Oiapoque Inferior que vamos encontrar um exemplo eloqüente da função dos despontamentos rochosos, na determinação da maior correnteza do rio e na constituição do canal principal de navegação.

Trata-se da ilha Coempong ou Coempoã, situada aproximadamente a 2,5 quilômetros a montante da foz do Iauê.

Um travessão de gnaïsse, entre a margem da Guiana Francesa e a extremidade a montante da ilha, ergue-se como verdadeira barragem, durante o regime de águas baixas do rio, acarretando então a correnteza e a navegabilidade exclusivamente no canal oposto.

Durante o inverno, quando o nível das águas se levanta em média de 3 metros, desaparece o travessão rochoso e o lugar se transforma numa cachoeira.

Médio Oiapoque

Entre a foz do Camopi e a Grande Rocha, o Oiapoque desdobra-se mais volumoso, ladeado de margens mais altas, enameado de ilhas e formidáveis arquipélagos, por excelência rochosos.

A notável contribuição ao volume d'água que lhe traz o Camopi, bem como outros rios menores de jusante, entre os quais avulta o Anotaie, seu maior afluente da margem direita, pouco se traduz em aprofundamento do leito, pois à erosão do álveo se opõe a dureza das rochas do complexo cristalino.

Antes de tudo importa em espraiamento do rio e conseqüentemente na ampliação das ilhas, e, outras vèzes, como resultante da disposição caprichosa dos afloramentos rochosos que se antepõem às águas correntes, vai implicar também na formação de um verdadeiro dédalo de ilhas, rochedos e canais.

Por isso constitui-se o Médio Oiapoque na secção de maior número de ilhas e ilhotas que podem ser fixadas em 150, expressão que colima dar apenas uma idéia de grandeza, pois está sujeita às mesmas restrições, que fizemos a respeito da quantidade alusiva ao Alto Oiapoque.

A maior ilha, aliás uma das maiores do rio Oiapoque, faz parte de um arquipélago, situado entre as confluências dos rios Muchiri e Matabô.

É a ilha Iacarecim, medindo perto de 2 400 metros de extensão por 600 de largura máxima.

A influência decisiva da ocorrência de rochas entre a extremidade a montante da ilha e a Guiana, determina a passagem do talvegue junto à margem brasileira.

Esta ilha barrancosa em sua extremidade a jusante, oferece a montante pitoresco acidentado de rochas, praia e seixos miúdos.

O que mais particulariza o Médio Oiapoque é, sem contestação, a magnitude dos seus arquipélagos, os quais atingem as maiores proporções, entre as confluências dos rios Matabô e Cricu e nos grandes espriamentos do rio, logo a montante da Grande Rocha.



Foto 16 — Aspecto parcial da Grande Rocha, notável acidente no Oiapoque, pois define duas secções bem caracterizadas do rio limítrofe: Baixo e Médio Oiapoque, conforme o autor salienta no texto. (Foto Cel. Mello Moraes)

Em frente do Matabô, alarga-se o Oiapoque de perto de 700 metros, quando as suas águas esbarram com os primeiros travessões de granitito, surgindo as primeiras corredeiras e dando início ao mais notável arquipélago do rio limítrofe.

Para jusante, a corrente mais volumosa mantém-se próxima da margem brasileira, assinalando um talvegue torrentoso, através de granitos, gnaisses e diques de eruptivas básicas, ao passo que no lado oposto e na parte central do rio, águas serenas rendilham um aglomerado de ilhas e ilhotas.

Salienta-se também êsse trecho do Médio Oiapoque pelo seu alargamento, excedendo até 1 700 metros, pouco a jusante da foz do Matabô, para estreitar-se em 150, após o arquipélago, aos 900 a montante da confluência do Cricu.

Por outro lado, corredeiras impetuosas definem esta interessante porção do Oiapoque, sob o nome de cachoeiras Fourmi-Oiapoque, Caxiri e Papacoará.

Outra magnífica expressão do Médio Oiapoque, em matéria de travessões e afloramentos rochosos, condicionando o alargamento do rio, é a formação de numerosas ilhas, ilhotas e corredeiras, encontra-se logo

a montante da Grande Rocha que assinala a separação dos “dois rios Oiapoque” — a montante: despovoado, mal freqüentado de canoas, pedregoso, intercalado de rápidos, cachoeiras e ilhas florestadas; a jusante: um traço de união com o mundo civilizado, núcleos bem habitados em ambas as margens; sem o aspecto de “rio de pedras”; com o nível das águas oscilando sob o efeito da maré e com ilhas alagadiças, de monótono revestimento florístico.

Define-se o acidentado trecho final do Baixo Oiapoque, a montante pela cachoeira Anauá, na parte central pelo grupo de ilhas, em que avulta a de Maçacaitã ou Uaçaicatã e a jusante pelo acentuado desnível rochoso da Grande Rocha, cujo aproveitamento hidrelétrico, já foi estudado por técnicos do governo francês, mediante a construção de uma barragem de 700 metros de comprimento, por 10 de altura, entre Maripá e a margem brasileira, assentando-se em plena rocha.

Tal reprêsa permitiria um potencial estimado no mínimo em 50 000 kW.

Assim como acontece com a cachoeira dos Três Saltos e a cachoeira Tauíá (Pequena Rocha), a Grande Rocha apresenta sério empecilho à navegação, da mesma forma obrigando o descarregamento de canoas.

Na margem brasileira há um caminho de cerca de 600 metros de extensão que permite contornar o obstáculo e por onde é transportada a carga e vão os passageiros aguardar mais acima, as canoas, que com o mínimo de homens da tripulação, remontam o rio, com certa dificuldade, por uma passagem junto à Guiana.

O problema do contôrno da Grande Rocha por parte de passageiros e carga é muito facilitado naquela colônia francesa, em virtude da existência de um caminho de ferro, que vai da margem do Oiapoque, próxima da ilha do Forte, ao antigo pôsto de Maripá.

Baixo Oiapoque

Constitui esta secção, o remate transfigurado do Oiapoque, após 4/5 da extensão do seu percurso.

Medeando entre o ressalto da Grande Rocha, situado a cerca de 2 quilômetros a montante de Clevelândia do Norte e a baía do Oiapoque já não vemos mais aquilo que tanto impressiona no Médio e principalmente no Alto Oiapoque: a solidão das paisagens em que o homem aparece como um ser estranho e em que o rio tem sempre em si, nas margens ou nos acidentes do leito, algo de selvagem.

Encontram-se no Baixo Oiapoque 32 ilhas e ilhotas, sem levar em consideração o pictórico acidente de uns rochedos (entre os quais se erguem quatro curiosas palmeiras: três açais e um buriti), junto da margem da Guiana e a 200 metros a montante da ilhota ao sul da ilha Mathieu.

Sob o aspecto de arquipélago, apenas se depara o agrupamento de 12 ilhas e ilhotas, das imediações da foz do Taparabô, fronteiro ao povoado de São Luís, na Guiana Francesa.

Anotemos agora algumas observações sôbre as ilhas do Baixo Oiapoque, de montante para jusante:

1 Aproximadamente entre Clevelândia do Norte e a Grande Rocha, onde o rio Oiapoque tem 750 metros de largura, acha-se a 250 metros da margem da Guiana, uma pequena ilha, coberta de mato, com perto de 200 metros de comprimento por 50 de largura.

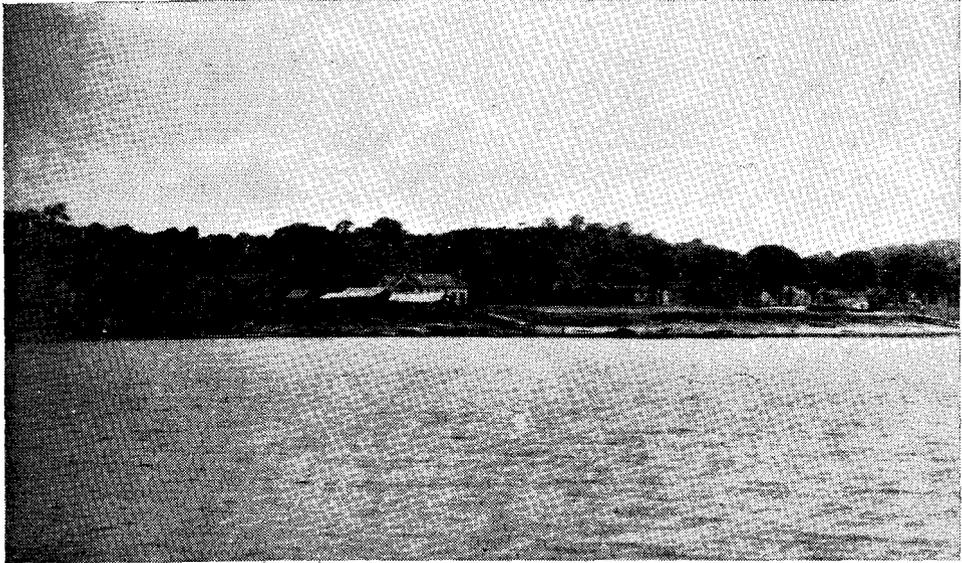


Foto 17 — Clevelândia do Norte, antiga sede da malograda "Colônia Agrícola Cleveland", hoje aquartelamento da dinâmica 1.ª Companhia do III Batalhão de Fronteiras, significando a presença mais setentrional do Exército, no território nacional. (Foto Cel. Mello Moraes)

O talvez encontra-se entre esta ilha, e a margem brasileira, aliás em consonância com a direção do maior volume d'água, que descamba dos canais da Grande Rocha.

No meio da ilha, que supomos ter sido destacada da margem guianense, há um pequeno saliente do terreno, onde se vêem as ruínas de um reduto circular, com cerca de 5 metros de diâmetro, construído em alicerces de pedras, parapeitos de tijolo, já em parte suspensos, tal como restos de vigamento, por árvores que surgiram no lugar.

Por isso é a ilha em consideração, conhecida por "ilha do Forte". (Cafesoca, de BOANERGES DE SOUSA).

2 — Ao banhar Clevelândia do Norte, estreita-se o Oiapoque em 625 metros, para se dilatar até 1 100, pouco antes de receber as águas do rio Pantanari.

Ocorrem então três ilhas: uma de 300 metros de comprimento por 100 de largura, junto à Guiana; outra na parte central do rio, com cerca de 800 metros de comprimento por 276 de largura máxima e finalmente a última, defrontando a foz do Pantanari, da qual dista 150

metros e com as dimensões aproximadas de 900 metros de comprimento por 360 de largura máxima.

Entre esta ilha e a ilha do centro passa o talvegue.

A ilha que defronta o Pantanari é conhecida por “ilha Barbosa”, nome tomado de um velho morador, agricultor, chamado TORQUATO BARBOSA, que nela reside com senhora e filho.

A ponta a montante desta ilha é revestida de vegetação típica de margens baixas, sujeita à alagação da maré: jaranduba, seguindo-se açaiçal e buritizal mais para jusante, notando-se margens mais altas frente ao Pantanari.

A ilha mais central denomina-se *Marécage*, mas é conhecida por “Ilha francesa”, em Clevelândia. Possui poucas árvores; predomina o buriti e é delimitada por margens baixas, cobertas de jaranduba, que atingem até 5 metros de altura, devendo ficar praticamente submersa durante o inverno ou durante as grandes enchentes.

3 — Alongando-se bem próxima da margem da Guiana, de que se afasta de 90 a 150 metros, no trecho compreendido entre o Pantanari e a cidade do Oiapoque, onde o rio homônimo se alarga além de 1 000 metros, distingue-se a ilha Sofia. É uma ilha baixa, cuja importância reside apenas em suas dimensões apreciáveis (1 800 x 500 metros aproximadamente), porquanto o canal que a separa da terra firme mais vizinha é inferior a 2 metros de profundidade e não exerce nenhuma influência na navegação.

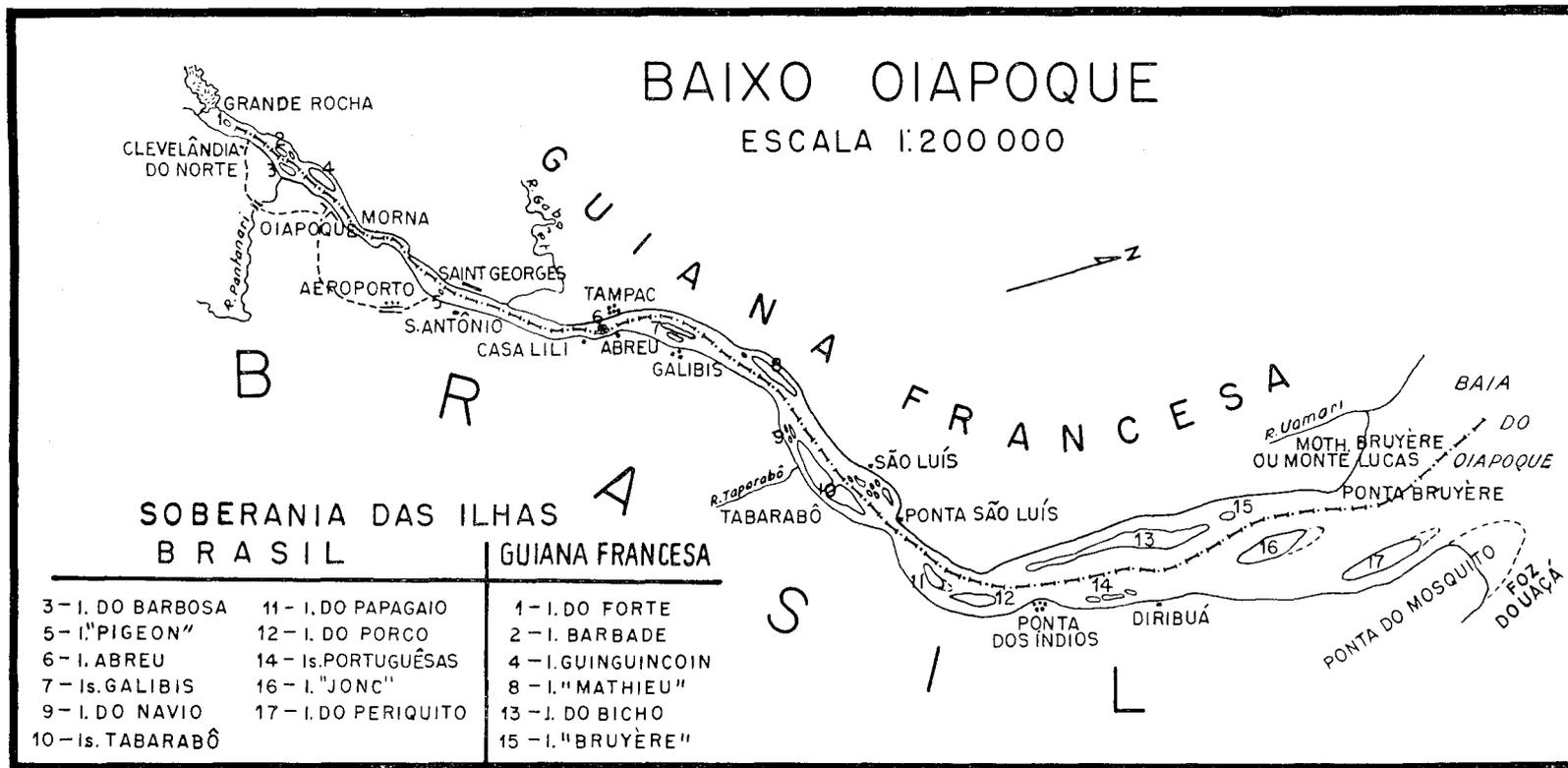
4 — Entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges, estreita-se muito o rio Oiapoque, a ponto de reduzir-se a perto de 200 metros de largura, no lugar denominado Morna, assinalado pela ocorrência de dique de diabásio, cujos afloramentos, a par da maior correnteza, tornam esse trecho muito respeitado entre os canoieiros, mormente nas enchentes.

A designação de Morna deve ser uma corruptela de *morne* termo usado na Guiana, para definir uma pequena elevação ou outeirinho, acidente que realmente se depara no referido ponto, aliás em ambas as margens do rio.

Ao atingir Saint Georges quando o Oiapoque se alarga perto de 700 metros, confrontando com o hospital daquela localidade, aparece no meio do rio uma ilhota, com a denominação francesa de *Pigeon* (“ilha do Pombo”).

Esta pequena ilha (100 x 30 metros aproximadamente) está muito afastada do talvegue que se acha bem junto da margem esquerda do rio, por sinal mais alta e com mata, ao contrário da margem oposta muito baixa, com aningas e buritis.

A extremidade montante da ilha do Pombo apresenta-se desbarancada, expondo na maré baixa, alguns matacões que permitem inferir ter sido a ilhota, formada por sedimentação em afloramentos rochosos, hipótese que encontra apoio no aspecto a jusante, onde aningas e gramíneas vão aos poucos fixando a vasa.



Parca vegetação limnófila reveste a minúscula ilha, em que se vêem alguns açáis e um exemplar de buriti.

5 — A cêrca de 4,5 quilômetros a jusante da foz do *crique* Gabaret surge outra ilhota análoga à do Pombo: também fica aproximadamente no meio do rio, largo de 600 metros e edificada sôbre matações de granito que desaparecem com a preamar. Trata-se da “ilha Abreu”, situada no trecho compreendido a montante pela “Casa Lili” e a jusante, também na margem brasileira por outro ponto habitado, chamado Abreu, que defronta o povoado guianense crioulo de Tampac, famoso pelos seus canoeiros, fabricantes de ubás, remos e chapéus de palha “caturi” e “panacu”.

Quanto ao talvegue sucede o contrário do que ocorre com a “ilha Pigeon”, desta vez aproxima-se da margem brasileira.

Segundo a secção transversal à ilha Abreu a margem esquerda do Oiapoque apresenta-se baixa, porém sem aningas, ao passo que a margem direita, também baixa é revestida de aningas e açáis. Observamos aí um buritizeiro já com 3 metros de altura, nascido na vasa, tal como verificamos em outros pontos marginais, quer quanto a esta palmeira, quanto em relação a açái.

Matações de granito formam o contôrno da ilhota, constituindo a jaranduba, a vegetação baixa circundante e coroando a vegetação alta salientam-se as palmeiras açáis na extremidade montante e buritis a jusante.

6 — É interessante notar que entre a cidade de Oiapoque e a ilha Abreu, numa extensão de cêrca de 15 quilômetros pouco ultrapassa o Oiapoque, em alguns trechos, a largura de 600 metros, oferecendo as margens algumas elevações: Morna, Santo Antônio, Casa Lili e Abreu; só se verificando os dois minúsculos acidentes já citados e por outro lado demonstrando a correlação existente entre a ocorrência de ilhas apreciáveis e maior alargamento do rio.

Tanto assim é que a partir de jusante de Tampac passa o Oiapoque a alargar-se gradativamente (abstração feita do estreito entre Taparabô e Ponta dos Índios) a ponto de atingir na foz, mais de 5 000 metros de espaçamento, acusando êsse trecho final, 2/3 de tôdas as ilhas do Baixo Oiapoque.

Aproximadamente a 2 quilômetros a jusante de Tampac, amplia-se o Oiapoque para perto de 1 500 metros de largura, aparecendo duas ilhas que por defrontarem o aldeamento de índios Galibi, na margem brasileira, tomam o nome de ilhas Galibis.

Essas ilhas, embora baixas, alagadiças, são cobertas de mata de altura mediana, algo espessa, com poucas palmeiras buritis e muitas açáis.

A maior ilha (1 800 x 300 metros aproximadamente) está mais próxima da margem da Guiana, junto da qual passa o talvegue e a 850 metros da sua extremidade montante, encontram-se no meio do rio, afloramentos graníticos, dos quais o mais volumoso se chama “Pão de Açúcar”.

Na menor ilha (800 x 150 metros aproximadamente) em cuja extremidade jusante aparecem taboca e buriti, ao passo que na ponta correspondente da ilha maior vê-se apenas açai, reside um casal de crioulos guianenses, cuja habitação à guisa de palafita, voltada para o Brasil, demonstra ser a ilha inundável com as enchentes do rio.



Foto 18 — Estilo interessante da palafita de um casal de crioulos guianenses, numa das duas ilhas brasileiras Galibis, do Baixo Oiapoque, confrontando com o aldeamento dessa tribo já assimilada à civilização. (Foto Cel. Mello Moraes)

7 — Perto de 2 quilômetros a jusante das ilhas Galibis, no início de uma curvatura do rio na direção NE, salienta-se junto da margem da Guiana a comprida ilha Mathieu, com mais de 2 500 metros de comprimento, por 400 aproximadamente de largura, notando-se logo a montante da mesma uma ilhota e os rochedos pictóricos a que fizemos alusão no intróito do Baixo Oiapoque.

Também junto e logo a jusante da ilha Mathieu depara-se um baixio formando outra ilhota.

Todos os acidentes em consideração ficam entre o talvegue e a margem esquerda do rio Oiapoque.

8 — A jusante da ilha Mathieu, segue-se um trecho do Oiapoque na direção SW-NE, com 7 quilômetros de extensão, que chega a ampliar-se até cerca de 2 300 metros, contendo o maior agrupamento de ilhas e ilhotas do Baixo Oiapoque.

Geograficamente cabe a êste arquipélago, o nome de Taparabô, em virtude de serem denominadas “ilhas Taparabô”, as duas maiores e importantes componentes.

Entretanto, como o talvegue separa o grupo formado dessas duas últimas ilhas e três ilhotas a montante, de um outro grupo constituído de sete ilhas e ilhotas, que se aproximam do povoado de São Luís, na

Guiana, pode-se admitir uma discriminação de caráter local, regional, isto é, dois pequenos arquipélagos: Taparabô e São Luís.

A maior ilha Taparabô defronta a confluência do rio do mesmo nome; mede 2 500 metros de extensão, por 750 aproximadamente de largura máxima.



Foto 19 — Furo entre as duas maiores ilhas brasileiras do arquipélago Taparabô. Note-se, no horizonte, um trecho do território da Guiana Francesa. (Foto Cel. Mello Moraes).

Como tôdas as ilhas do Baixo-Oiapoque é baixa, porém habitável, tanto que notamos na margem que defronta o Brasil, onde se erguem umas 10 palmeiras reais, quatro famílias de moradores, que se dedicam não só à pesca, como à roça, para isso abrindo áreas no tabocal, já se vendo muitas bananeiras.

No revestimento florístico observam-se muitas árvores, porém poucas de grande porte, mas a vegetação característica compõe-se de açáis, aliás predominantes, de buritis e tabocas.

Separada por um furo de 100 metros aproximadamente, de largura da ilha precedente, aparece outra ilha mais curta porém mais larga (1 700 m 800 metros aproximadamente) com revestimento florístico, que reproduz, em parte, a vegetação da margem brasileira: variedade de árvores, tabocal, açáis, buritis, injás, imbaúbas e maricazeiros.

A montante da principal ilha Taparabô encontra-se uma ilha menor (600 x 200 metros aproximadamente), denominada “ilha do Navio”, devido sugerir a configuração de uma embarcação. É uma ilha baixa, contendo árvores de certo porte na parte central, havendo mais açáis do que buritis. Na extremidade a jusante da mesma aparece tabocal e duas minguadas palmeiras açáis; na ponta montante aparece exclusivamente tabocal.

9 — Dilatado na zona do arquipélago Taparabô, o Oiapoque depois se estrangula de mais de 2 000 metros para 500, numa passagem em

que retoma a direção geral de seu curso (SSW-NNE) e vai ganhar a amplitude necessária à formação das suas maiores ilhas e submeter-se mais decisivamente aos efeitos da maré.

Antes de alcançar a Ponta dos Índios o Oiapoque descreve uma curva onde aparecem à direita do talvegue duas ilhas: “a ilha do Papagaio” e a “ilha do Porco”.

A “ilha do Papagaio” (1 000 x 300 metros aproximadamente) apresenta-se com buritis na ponta a montante e aningas a jusante, onde é mais larga, acusando aí deposição de vasa e portanto um processo de crescimento. Tal como na “ilha do Porco” que jaz a jusante, as tabocas orlam a margem voltada para o talvegue e arvoredado alto, com alguns buritis, levanta-se no centro.

A “ilha do Porco” (2 000 x 500 metros aproximadamente) é revestida de aningas na extremidade montante, indicando a presença de vasa, o que nos leva a conjecturar, em virtude do que se processa na extremidade jusante da “ilha do Papagaio”, a junção futura das duas ilhas.

Algumas árvores altas, esparsas e poucos buritis se vêem no centro da “ilha do Porco”, sendo a vegetação caracterizada pelo tabocal que orla a margem do talvegue.

A margem esquerda do Oiapoque, que defronta essas ilhas se caracteriza por extensa ocorrência de taboca, denunciando ser muito baixa, comprovando-o as aningas, as açais e os raros buritis.

10 — Ao alcançar a Ponta dos Índios que assinala o derradeiro local com terreno marginal relativamente elevado, na borda brasileira, depara-se a extremidade montante da “ilha do Bicho”, a maior ilha do Oiapoque, com cerca de 8 500 metros de comprimento por 800 de largura.

É uma ilha de aspecto geométrico muito característico, porquanto contrasta o afilamento da metade de montante com o alargamento da outra metade de jusante.

Esta ilha, mais próxima da Guiana, fica a oeste do talvegue, vizinho da Ponta dos Índios, que confronta a extremidade montante da mesma, onde aparece um buriti.

Quanto à vegetação possui algumas árvores altas, com muitas açais na parte a montante, desaparecendo a jusante, sendo dominantes os tabocais.

Por outro lado apresenta largos trechos alagadiços, com águas estagnadas e infestados de mosquitos.

11 — Próximo da margem brasileira, a cerca de 2 quilômetros a jusante da Ponta dos Índios, quando o Oiapoque já excede bem de 3 quilômetros de largura, aparece um grupo de três pequenas ilhas, enfileiradas, separadas, por furos e que são conhecidas por “Ilhas Portugêsas”.

Em nossa viagem de estudos desde os formadores do Oiapoque, até a foz do Uaçá (rio sujeito ao fenômeno da pororoca), passamos entre essas ilhas e a margem brasileira, verificando que a passagem de montante fica impraticável, no mínimo da vazante, devido à presença de baixios (vasa).

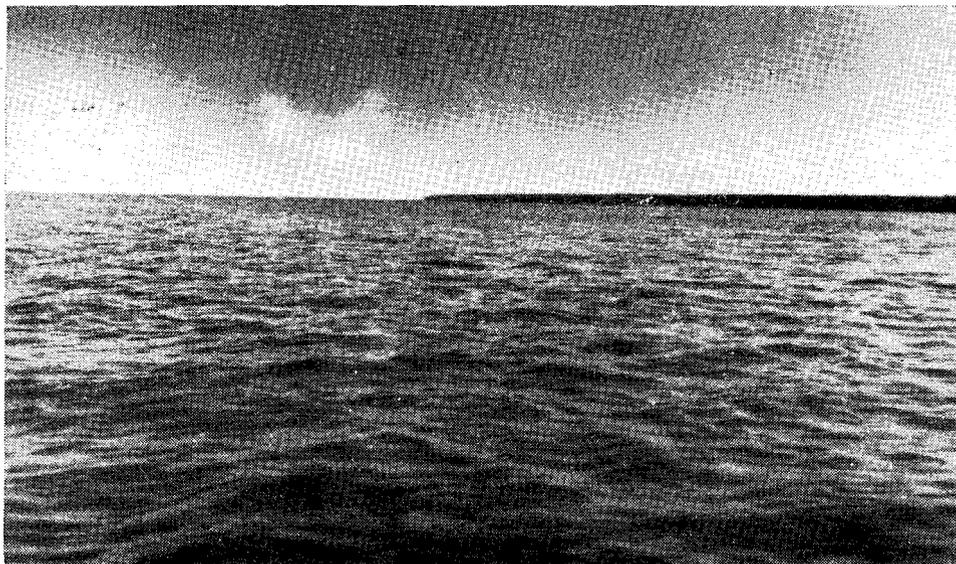


Foto 20 — Aspecto parcial da baía do Oiapoque, tomado da foz do rio Uaçá, em direção ao oceano. Aparece no horizonte, à direita, o famoso cabo Orange, cujo realce acima do nível do mar, é devido ao revestimento das vasas, por extenso siriúba. (Foto Cel. Mello Moraes)

A vegetação predominante dessas ilhas é a siriúba, notando-se que a ilha mais a montante possui alguns açais. A ilha do meio é a maior de tôdas (1 000 x 200 metros aproximadamente), conta com algumas árvores altas, açais e buritis em crescimento, já que os velhos espécimes foram há tempos derrubados para mastro de embarcações.

Finalmente, a ilha a jusante do grupo, não possui açais, sendo revestida de siriúba.

Assinalam estas ilhas do Oiapoque o fim da vegetação insular das palmeiras buritis e açais e o começo da vegetação monótona de siriúba.

12 — Antes de atingir a baía do Oiapoque, onde não se encontra nenhuma ilha, alcança o rio considerável largura, isto é, cêrca de 4 000 metros, encontrando-se as suas últimas três ilhas: uma de pequenas dimensões (500 x 300 metros aproximadamente) próxima da Guiana e logo a jusante da ilha do Bicho; a ilha “Jonc” ou “Bruyère” a que já nos referimos na parte geológica (baía do Oiapoque), entre a qual e a ilha anteriormente citada se encontra o talvegue e finalmente, ao lado da ponta Mosquito, a ilha do Periquito que representa a segunda em comprimento (4 000 x 600 metros aproximadamente) do rio Oiapoque.

Estas duas últimas ilhas que continuam crescendo em direção a noroeste, por deposição de vasa, são revestidas unicamente de uma vegetação alta: siriúba.

13 — Importa salientar, ao concluir êsses aspectos sumários das ilhas do Baixo Oiapoque, que o talvegue está longe de coincidir com os canais marginais, isto é, aquêles que se desenvolvem entre a margem do rio e ilhas que lhe ficam muito próximas, porquanto aquela linha que reúne os pontos de maior profundidade, se apresenta onde há maior volume d'água e maior correnteza, justamente condições contrárias às que se verificam naqueles canais: praticamente rasos e de águas mortas.

Haja vista os canais marginais junto às ilhas Sofia, Mathieu, Navio, Papagaio, Porco, Bicho, Portuguêsas e Periquito, que constituem exemplos bem significativos.

CONDIÇÕES GERAIS DE NAVEGABILIDADE

Baixo Oiapoque — Sem os percalços da navegação pelo Médio e Alto Oiapoque, aliás nessas secções só é possível a ubá ou pequena canoa, movida a remo, varejão, com ou sem motor de pôpa — o Baixo Oiapoque é navegável até Clevelândia do Norte, distando 60 quilômetros da foz; por embarcações que deslocam dezenas de toneladas, as quais freqüentam o rio, entre Belém e Clevelândia do Norte, bem como entre Caiena e St. Georges.

Todavia essa navegação pelo Baixo Oiapoque não é irrestritamente franca, pois exige conhecimento prático do rio, porquanto tem que obedecer aproximadamente à linha do “talvegue”, com uma outra variante, bem como atender nos perigosos abrolhos, entre as ilhas Galibis e Abreu, como na zona da Morna, a qual nas grandes enchentes de inverno, muitos práticos não ousam remontar.

Por outro lado, haja vista os baixios do rio e as condições da maré que não podem ser ignorados pelos práticos das canoas.

Ao longo do Baixo Oiapoque alguns pontos são dotados de cais ou pontes elevadas para atracação, em nível alto das águas: Ponta dos Índios, Abreu, Casa Lili, Saint Georges, Oiapoque e Clevelândia do Norte.

Neste pôrto existe uma magnífica ponte com cêrca de 40 metros de comprimento por 4 de largura, levantada sôbre quatro lances duplos de pilares de concreto, em cuja extremidade foi erguido um marco de alvenaria, tronco de pirâmide regular, com dimensões aproximadas de 1,10 metros de altura, 1,00 e 0,40 respectivamente de base inferior e superior.

Neste marco está afixada uma placa de mármore, contendo os seguintes dizeres:

“CLEVELÂNDIA OFERECE
À COMISSÃO DE
FRONTEIRAS RONDON
22-6-27 a 21-7-27”

Médio e Alto Oiapoque — “Cesse tudo o que a antiga Musa canta que outro valor mais alto se alevanta”. CAMÕES.

O civilizado aprendeu com o índio, que só por meio de embarcação maneira — a ubá, é possível navegar pelos rios encachoeirados.

Todavia, introduziu-lhe alguns aperfeiçoamentos: ampliou-a um pouco; dotou-a de cabo de proa; muniu-se de varejões e principalmente deu-lhe velocidade, adicionando-lhe um motor de pópa, que vale por dezenas de remos.

Só assim é possível arrostar com os perigos e trabalhos nas cachoeiras e nos rápidos; infiltrar-se por entre estreitas passagens e navegar por águas baixas.

A navegação pelo Médio e Alto Oiapoque não se resume, como no Baixo Oiapoque, na observância das horas da maré e no desviar dos baixios e das raríssimas pedras.

É que naqueles trechos o Oiapoque se transforma numa sucessão de cachoeiras ou rápidos, muitas vêzes acompanhada de uma profusão de canais, que só ao prático experimentado no rio é dado discernir o certo.

Por outro lado, cada cachoeira tem suas características, no verão e inverno, de modo que a maneira de vencer o obstáculo é ditada pelas circunstâncias do momento, quando a decisão tem que ser rápida e a execução resolvida e hábil.

Cachoeiras há que só permitem a passagem da canoa descarregada: Grande Rocha, Três Saltos e Taiuá (Pequena Rocha), mesmo assim através de passagens fora da maior correnteza e já conhecidas dos práticos.

Subindo o Oiapoque, após a cachoeira da Grande Rocha, segue-se um trecho muito acidentado que culmina nas impetuosas corredeiras Anauá.

Sucedendo uma viagem tranqüila, até pouco a montante da confluência do Cricu, vindo então um trecho atribulado e que só a grande prática dos canoeiros vai orientando o trajeto labirintico e evitando as águas torrentosas do Fourmi-Oiapoque, Caxiri e Papacoará.

Atingida a foz do Matabô desenvolve-se um longo trecho do Oiapoque, sem obstáculos à navegação, exigindo apenas, como em todo o percurso do rio, a atenção do proeiro para desviar a canoa das pedras do leito. Ocorre nesse trecho a montante do “Cricu e Mouchiri”, o magnífico “Estirão São Paulo”, com 8 quilômetros de extensão, normalmente perlongado de matações angulosos e afloramentos rochosos de ambos os lados, bem como de margens barrancosas.

Ultrapassada a confluência do Anotaie, aparece em seguida o “Caminho do Inferno”, junto à margem da Guiana, o qual contudo pode ser desviado. Daí sucede longo percurso sem obstáculos de monta, até à foz do Camopi, porquanto a cachoeira Uauaru se apresenta como um rápido insignificante, e a cachoeira Caimã (entre o Marupi e o Sikini), — assim como as cachoeiras Acaraiu ou Uacaraiu e Camopiagu, não passam de pequenas corredeiras.

No Alto Oiapoque aponta-se uma série de cachoeiras, intervalando trechos de águas serenas, que exige na travessia, como sempre acon-

tece em acidentes de tal natureza no rio, cuidado e perícia dos canoeiros: Camarauá, Alicotô, Acô, Arariô (e 2.º arquipélago de jusante), trecho a montante da foz do Maturá, compreendendo a cachoeira Camalauá e Manauá.

Após a confluência do Eureupucigne ou Erepucim sobrevém o maior obstáculo do Alto Oiapoque: a cachoeira dos Três Saltos, que tal como a logo de montante (Taiuá) exige descarregamento de canoa.

A montante de Taiuá, surgem sucessivamente as cachoeiras Iracapá e Ituçançaim, das quais a primeira é a mais perigosa, pois tem sido teatro de alagamento de canoas carregadas.

Daí para a montante, o maior empecilho à navegação é constituído pelas árvores caídas no rio, exigindo muitas vêzes o emprêgo de machado ou serra, para a desobstrução da passagem.

TIPOS DE EMBARCAÇÃO

1 — O Baixo Oiapoque comporta a utilização de numerosos tipos de embarcação.

Na preamar é navegável por barcos que deslocam perto de 100 toneladas e embarcações denominadas canoas, embora movidas a vapor, atracam constantemente nos portos de Saint Georges e da cidade de Oiapoque, onde num dia vimos ao largo, quatro delas, ostentando os nomes de “Rainha de Maribatana”, “Nova Social”, “Sempre Feliz” e “Sorriso de Maria”.

Entretanto, são as pequenas embarcações, ubá a remo ou com motor de pôpa, que mais navegam pelo rio, constituindo o trecho entre Tampac e Clevelândia do Norte o mais freqüentado, pois nêle reside a maior concentração demográfica do Oiapoque.

A ubá, como meio de transporte individual, está para o morador ribeirinho, assim como o cavalo para o habitante da campanha gaúcha ou a bicicleta para a população catarinense de Joinville ou Blumenau.

Mas a ubá não é tão sòmente, meio de transporte: representa também um instrumento de subsistência, uma necessidade vital.

Graças à ubá muitas vêzes transformada em habitação fluvial, é possível manter o curral de peixe; lançar a tarrafa; estender o espinhel, o trapo ou catueiro, enfim, pescar o pacu, o filhote, o curimatã, o surubim, a traíra, a piramutuba ou o dourado liso.

Num contraste chocante com a rústica ubá, aparecem em Saint-Georges, botes de borracha e de matéria plástica, rasgando céleres as águas do Baixo Oiapoque, impelidos por modernos motores “Hudson”.

2 — Para enfrentar o Médio ou o Alto Oiapoque só resta o recurso da ubá.

Mas que seja uma ubá resistente e bem acabada, como soem fabricar os crioulos de Tampac, porquanto as batidas e arrastões nas pedras são inevitáveis.

Dotada de motor de pôpa e munida de varejões e remos, a ubá constitui a embarcação talhada para navegar a montante da Grande Rocha, podendo transportar em tipo avantajado, cêrca de uma tonelada de carga.

O motor Godille está hoje superado.

Realmente, o Godille está para o Hudson, assim como o velho teodolito Bamberg para o moderno Wild.

Em termos de navegação o Hudson significa, em confronto com o Godille, praticamente um pêso dez vêzes menor e uma velocidade dupla, sem levar em conta a maior facilidade de manejo.

Evidentemente são vantagens importantes, pois quanto à velocidade permite aproveitar bem os trechos do rio sem pedras ou os longos estirões, recuperando o tempo perdido na transposição das cachoeiras.

No que diz respeito à diminuição de pêso, importa em maior leveza da ubá e menor calagem da pôpa.

Por outro lado, um motor de pôpa moderno, desliga-se automaticamente ao contacto com uma pedra ou tronco submerso, ao passo que o motor Godille obriga a muitas paradas, para substituição do pino de hélice, quebrado.

Há cachoeiras como no caso da Pequena Rocha, que aconselham a retirada do motor, então carregado sôbre os braços, expondo-o com maior facilidade, durante o transporte em rochas escorregadias.

Se com a adição do motor de pôpa, deixa de ser a ubá, em parte, a navegação do índio, outros implementos podem ser introduzidos na mesma, visando à saúde e ao confôrto dos passageiros.

Efetivamente, a colocação de um pequeno tôlido impermeável ou de plástico, na parte central da ubá, não prejudicando a manobra da mesma, protege do sol causticante e dos aguaceiros em pleno rio.

Também a feitura de um encôsto no banco da ubá, poupa ao passageiro a incômoda e cansativa posição encurvada, quase de bruços, durante horas a fio.

A dureza do banco pode ser perfeitamente amenizada, com a ajuda de um assento portátil de borracha.

Convém realçar a necessidade de uma precaução, atinente à bagagem conduzida na ubá, isto é, a proteção dos instrumentos técnicos delicados, material de expediente, medicamentos, enfim de tudo o que se prejudique com o contacto d'água ou excessiva umidade.

É que nas travessias das cachoeiras ou corredeiras, a ubá se expõe freqüentemente ao risco das alagações totais, parciais e golfadas d'água.

Impõe-se, pois, que se encare sèriamente o problema de impermeabilização do conteúdo importante dos sacos de lona ou caixas transportadas na ubá, por meio de estojos de borracha ou de matéria plástica, hermêticamente fechados.

Por outro lado, devem ser aproveitados os recursos modernos visando à simplificação da bagagem, sua proteção contra as águas da chuva e do rio, e prevenção aos efeitos da umidade permanente aplicando a experiência do europeu nas regiões tropicais da Ásia e África: colchão, cama e travesseiro, de enchimento com o sôpro e que se resumem, vazios, num insignificante volume; borseguins impermeáveis de grande solado de borracha; fósforos à prova da umidade, como o sueco *The Palmtree*; capas individuais de matéria plástica, etc.

POPULAÇÕES RIBEIRINHAS

À localização de núcleos povoados no Baixo Oiapoque se opõem os longos trechos de margens baixas, lamacentas e alagadiças, ao passo que o povoamento do Médio e Alto Oiapoque, esbarra com as dificuldades do próprio rio, verdadeiro rosário de cachoeiras.

Basta dizer que se contam praticamente dois dias de viagem, entre a Grande Rocha e o Camopi, embora seja de 100 quilômetros aproximadamente o percurso.

Razão, pois, assiste aos nossos patrícios de Boa Esperança do Camopi, ao pleitearem uma ligação rodoviária com Clevelândia do Norte, que se traduziria não só em arrancá-los do prático isolamento, mediante uma viagem de perto de duas horas de jipe ou caminhão, como também lhes permitir que produzam para as localidades consumidoras do Baixo Oiapoque, visto que além de não contarem com transportes regulares, o frete de Cr\$ 600,00, pelo carregamento de uma ubá, lhes tira tôda a possibilidade de comércio e conseqüentemente o estímulo de produzir.



Foto 21 — Índios Oiapomi no acampamento da "Confluência" confraternizam-se com demarcadores da Comissão Brasileira. (Foto de Dilermando Mendes)

Baixo Oiapoque

a) *Margem direita* — Os primeiros habitantes brasileiros do rio Oiapoque encontram-se no lugar denominado Diribuá, situado pouco a jusante das ilhas Portugêsas.

É estranho que numa margem baixa, alagadiça, verdadeiro atolado, tenham levantado uma maloca, sustentada por palafita, onde residem pelo menos duas famílias, com muitas crianças.

Ponto de travessia de gado para as Guianas? O fato é que na manhã de 24-XI-956 vimos nesse ponto, uma canoa proveniente de Caiena.

Já a vila Ponta dos Índios, ex-vila do Oiapoque, porém muito conhecida por Demonti, que defronta a extremidade sul da ilha do Bicho, ergue-se em terreno firme, espécie de plataforma, constituída de concreções ferruginosas (manchas lateríticas).

Ponta dos Índios conta com um pôsto fiscal, cujo funcionário é pequeno criador de gado, nas proximidades; uma escola primária e cêrca de dez casas.

Está sendo construída na Ponta dos Índios, uma pequena usina destinada à industrialização da amêndoa de andiroba para obtenção de óleo saponífero e extração de cêra de vela de ucuuba branca.

Há ainda projeto de ser montado nesse local um curtume de couro de jacaré e um frigorífico para armazenar peixe, destinado ao consumo das localidades de Oiapoque e Clevelândia do Norte.

Continuando a subir o Oiapoque depara-se ainda na margem direita, um sítio denominado Santa Catarina, em frente das ilhas Taparabô, contendo árvores frutíferas — cajueiros e jaqueiras — e com roça retirada, cujo proprietário reside na Ponta dos Índios, mas que permanece algum tempo no lugar, tendo no mesmo uma palhoça.

Surge então a maior ilha Taparabô, habitada e com quatro famílias, que se dedicam à pesca e às roças.

O aldeamento de índios Galibi, defronta as ilhas do mesmo nome, cuja menor é habitada por um casal de crioulos guianenses.

As malocas dos Galibi erguem-se em terreno baixo, porém o terceiro dêsses índios, aliás praticamente civilizados, mais parecendo caboclos de feições delicadas, impressiona pela limpeza. São os Galibi, ativos, sem espírito de nomadismo e entre êles vimos uma mulher, dedicada à cerâmica, manufaturando pequenos vasos de argila.

Quando visitamos êste aldeamento não encontramos mais de vinte pessoas, das quais a metade se compunha de crianças.

Abreu e Casa Lili são duas propriedades, que se erguem em pontos elevados da margem direita do Oiapoque, constituindo a última um estabelecimento comercial bem provido de manufaturas brasileiras, em cujas imediações há um pequeno cafêzal.

A montante, num trecho bem proeminente do terreno marginal, encontra-se Santo Antônio, sede de um destacamento da 1.^a Cia. do III Batalhão de Fronteiras, aquartelada em Clevelândia do Norte.

Antes de atingir a cidade de Oiapoque dois moradores se vêem na zona de Morna, um dos quais num outeiro de diabásio decomposto, após o qual o rio alarga até cêrca de 700 metros defronte daquela cidade.



Foto 22 — Tipo de beleza Oiamni, no acampamento brasileiro da "Confluência".
(Foto de Dilermando Mendes)

A localidade de Oiapoque, ex-Espírito Santo que é comumente chamada de Martinica, constitui o maior centro comercial brasileiro do rio Oiapoque.

Por outro lado, é Oiapoque a sede municipal, mais setentrional do território nacional, contando com grupo escolar, pôsto médico, correio e uma agência dos "Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul".

O campo de aviação, localizado num extenso tabuleiro arenoso, a leste da cidade, dista da mesma perto de 7 quilômetros e nêle fazem escala semanalmente um avião do CAN da linha Rio-Caiena, e um avião comercial da Cruzeiro do Sul, da linha Belém-Caiena.

Em Clevelândia do Norte antecipada da ilha Barbosa, com três habitantes, termina o povoamento brasileiro do Baixo Oiapoque, que estimamos em 1 000 habitantes, dos quais 90% se encontram nas localidades de Oiapoque e Clevelândia do Norte.

Teve início o lugar, com uma colonização promovida pelo governo federal, conforme lembra a placa comemorativa fixada no antigo edifício do hospital:

Armas da República
 Centro Agrícola Cleveland
 Inaugurado a 5 de maio de 1922
 Sendo Presidente da República o
 Exmo. Sr. Dr. Epitácio da Silva Pessoa
 Governador do Estado o
 Exmo. Sr. Dr. Antônio Emílio de Sousa Castro
 Ministro da Agricultura o
 Dr. Ildefonso Simões Lopes
 Diretor do Serviço de Povoamento do Solo o
 Dr. Dulfe Pinheiro Machado
 e Chefe da Comissão Fundadora o
 Dr. Gentil Norberto.

Entretanto, tão feliz iniciativa em breve se encaminhou ao malôgro, visto que o remoto Oiapoque acudiu em verdadeiro estalo, quando o Governo da República, resolveu exilar um grupo de prisioneiros das insurreições de 1924 e 1926, acrescentado com criminosos comuns.

Então, triste memória ficou de Clevelândia.

É que o incipiente "Centro Agrícola Cleveland", desvirtuado em suas finalidades, transformou-se num verdadeiro "campo de concentração", onde o impaludismo e a disenteria bacilar não encontraram peias à tremenda ceifa dos desterrados.

Diante e depois disso, quem quis ser colono em Clevelândia?

A bem da verdade, cumpre afirmar que a crença tão arraigada no país, da insalubridade de Clevelândia, não corresponde à realidade.

Haja vista as boas condições de saúde da população local, onde avulta a 1.^a Cia. do III Batalhão de Fronteiras: casos de disenteria podem ocorrer, como aliás sucede em qualquer ponto do Brasil e a malária embora seja um problema endêmico, está praticamente solucionado, porquanto não há mais surtos epidêmicos.

b) *Margem esquerda* — Da mesma forma que acontece com relação à margem brasileira, a distribuição do povoamento ao longo da margem esquerda do Baixo Oiapoque, sofre no seu espaçamento, as injunções ditadas pelos trechos baixos e lamacentos.

Com o vulto da Ponta dos Índios, nenhuma, localidade, aparece a jusante das ilhas Galibis, mas raros pontos habitados, constituindo moradores isolados, como são Luís, na zona do arquipélago Taparabô.

Cêrca de 7 quilômetros a jusante da foz do Gabaret, distingue-se o povoado de Tampac, tipicamente organizado por crioulos de origem

saramacá, os quais se notabilizam numa perfeita identificação com o meio fluvial.

Realmente, Tampac a par de ser um centro de hábeis construtores de ubás e remos originais, constitui-se num núcleo de excelentes canoeiros, grandes práticos do rio Oiapoque e de conceituados transportadores de carga entre Saint Georges e Camopi.



Foto 23 — Índias Oiampi no aldeamento da Guiana Francesa, pouco a jusante da cachoeira Ituçançaim, situada no Alto Oiapoque Superior. (Foto Cel. Mello Moraes)

A metrópole guianense do Oiapoque é Saint Georges, levantada num terraço arenoso que mal se alteia sôbre as águas do rio.

Saint Georges defronta Santo Antônio e fica perto de 2 quilômetros a montante da confluência do Gabaret, que o separa de Tampac, da mesma forma que o rio Pantanari se interpõe entre a cidade de Oiapoque e Clevelândia do Norte.

Altaneiros buritis emprestam aspecto pitoresco a Saint Georges, o que também se denota em frente de Clevelândia do Norte, porém graças às frondosas mangueiras, atrativos que faltam à cidade de Oiapoque, onde na avenida ampla, central, não se vê uma única árvore e muito menos uma aléia de palmeiras, emoldurando a orla barrancosa do rio.

Por outro lado, oferece Saint Georges algo de exótico: ruas emplacadas, vários sobrados de madeira e casas comerciais, ostentando uma estranha variedade de produtos franceses e ingleses.

Entretanto, o que hoje mais distingue Saint Georges é o moderno hospital, com bonita casa de residência do médico, que vem prestando assinalados serviços à população ribeirinha.

Com uns moradores crioulos defronte de Clevelândia e da ilha do Forte, cessa o escasso povoamento do Baixo Oiapoque.



Foto 24 — Índios Oiapome do aldeamento de Alicotô, na margem esquerda do Alto Oiapoque Inferior, com os seus instrumentos sonoros, num dos dias seguidos de caxiri (festa que dura até o esvaziamento do recipiente, contendo dezenas de litros de bebida alcoólica). (Foto Cel. Mello Moraes).

Médio Oiapoque

Como já acentuamos, o Oiapoque a montante da Grande Rocha não se antoja absolutamente, como um convite à penetração.

Se alguns civilizados aparecem no Médio Oiapoque, deve-se principalmente à influência exercida pelas ocorrências auríferas, porquanto nada de prático resta das reduções jesuíticas do século XVIII e da efêmera industrialização do pau-rosa.

Parece-nos que a atual tentativa de colonização do trecho conhecido por Maria Flor, (a montante da cachoeira Anauá e jusante do Cricu), tem de ser reccnsiderada, pois colonizar não é isolar.

Se os habitantes do Baixo Oiapoque já têm atravessado durante o inverno situações críticas por falta de transporte, é muito fácil imaginar as privações a que estão sujeitos os raros moradores do Médio Oiapoque.

Logo abaixo da maior ilha a jusante da foz do Cricu, quatro famílias foram localizadas na margem direita do rio (Maria Flor), que logo roçaram a mata junto do rio. Mas só a falta de assistência médica a êsses colonos os levou dentro de dois meses, a descer o rio, à procura do hospital de Oiapoque, com manifestações de avitaminose.

Todavia alguns verdadeiros heróis, ainda se deparam, rio acima.

Assim é que na margem esquerda do Cricu junto do Oiapoque, levanta-se uma casa, com moradores e logo a montante, na margem esquerda do Oiapoque, em frente do estrangulamento do rio, mora a negra JOSEFA.

Sucedo longo trecho completamente despovoado, até que a cêrca de 3 quilômetros da confluência do Anotaié, na margem direita, surge o *carbet* (tapiri) e a roça de um casal de crioulos (negra MARTHY).

Em seguida, na ponta elevada entre a foz do Anotaié e o Oiapoque, aparecem umas goiabeiras e cajueiros, encontrando-se um pouco retirados os *carbets* de um casal de crioulos ingleses (José, mulher e filha).

Além da famosa "Roche Mon Père" e aproximadamente a 2 quilômetros a jusante da foz do Marupi, mora o velho cearense, JOAQUIM DE ANDRADE, que de Sobral veio ter na ilha de Marajó e aí, se juntou com uma mulher de Afuá, vivendo naquele êrmo, com 4 filhos (em vésperas de cinco).

Curioso é que a senhora não quer levar uma vida de índios, estando ansiosa para deixar o Oiapoque, ao passo que o marido, embora se queixe amarguradamente das privações que vê seus filhos sofrerem: mal alimentados, sem escola e muitas vêzes doentes — não fala em abandonar aquela existência duplamente marginal.

Nas proximidades da foz do Camopi, acima da cachoeira Camopiçu, é o Oiapoque de margens altas, habitado, notando-se desmatações para roças.

Finalmente aparecem os últimos núcleos povoados por civilizados: Camopi e Boa Esperança.

Boa Esperança, povoado brasileiro defronta o rio Camopi e o pôsto aduaneiro do mesmo nome.

O Serviço de Proteção aos Índios manteve ali um pôsto, do qual restam os apetrechos de uma casa de farinha, inclusive um motor a gasolina.

Vimos em Boa Esperança cêrca de vinte brasileiros, dos quais a maioria é composta de crianças, notando apenas da parte de assistência do território, uma escola primária, cujo professor, sob o critério de rodízio, ali permanece uma temporada do ano.

Está o lugar na esfera da influência do ouro, tanto que o dinheiro corrente é o "grama-ouro".

Todavia, Boa Esperança do Camopi significa um avanço da ocupação brasileira ao longo do Oiapoque, pois quando do estudo do rio pelo geólogo PEDRO DE MOURA, há um quartel de século, o último morador demorava na foz do Cricu.

No local da missão jesuítica Nossa Senhora da Fé, surgido em 1738, no saliente entre a foz do rio Camopi e o Oiapoque, está situado o pôsto aduaneiro do território de Inini, no rio Oiapoque — Camopi.

Oferece Camopi aspecto agradável, notando-se a construção moderna da enfermaria, com uma enfermeira francesa; a casa do *gendarme*, ocupada pelo mesmo, senhora e filha, além de *carbets* e notoriamente uma estação de rádio e um pôsto meteorológico, que vem prestando interessante contribuição ao conhecimento climatológico da região.

Índios Emerillon — Na margem esquerda do Camopi junto do Oiapoque, existe um aldeamento de índios Emerillon, os quais por ocasião dos nossos estacionamentos em Boa Esperança, cruzavam o Oiapoque, transportando cará, cana, abanadores, arcos e flechas, em troca de bolachas e biscoitos.

Recebemos as visitas de cerca de quinze índios Emerillon que vinham sempre em grupos: homens, mulheres e crianças.

Os índios Emerillon mantêm estreito contacto com os civilizados de Boa Esperança e Camopi, porém afiguram-se-nos num estágio de civilização intermediário entre os Oiampi e Galibi.

São de feições mais delicadas ou menos grosseiras que as do Oiampi; têm o ventre dilatado, salvo os homens velhos; alguns se pintam de urucu; usam colares de miçangas, tanto os homens, quanto as mulheres, que traem a idade e os partos na maior ou menor rigidez dos seios desnudos.

Todos aparentam ser observadores, curiosos, porém não tocam em nada, sem que se deixe.

Dos objetos dos civilizados seguem na aceitação, o sentido da utilidade ou da vaidade, preferindo armas de caça, anzóis, facas, terçados (facões de mato), panos vermelhos para camichá (tanga), espelhos, pentes e miçangas.

São ávidos de cigarros, biscoitos e farinha d'água, denotando sempre apetite voraz.

O "capitão" dos Emerillon é trígamo, chegando a esta condição gradativamente, isto é quando a primeira espôsa foi envelhecendo arranhou uma mulher nova, depois que esta atingiu perto de trinta anos e teve filhos, conseguiu outra bem jovem e bonita.

Informaram-nos que o sistema do índio velho, é tomar uma menina de 7 ou 8 anos, para criar, casando com a mesma, logo que ela alcance a puberdade, embora já tenha uma ou mais mulheres.

Importa ressaltar que as três mulheres do cacique vivem em plena harmonia, sem o menor constrangimento e lhe são fiéis, embora sobre a mais velha recaia o trabalho mais pesado, competindo à inter-

média a criação dos filhos e da mais nova êle é muito cioso: tudo muito natural, como não cobrir os seios.

Ouvindo um outro Emerillon trígamo, duas de suas mulheres e um jovem índio, organizamos um vocabulário, grafando tal como pronunçavam.



Foto 25 — Tuxaua dos "Emerillon", aldeados junto à foz do Camopi, na Guiana Francesa, com as duas espôsas mais jovens, das três que possui. Distingue-se na foto um tipo de beleza dos "Emerillon". (Foto Cel. Mello Moraes).

Quanto aos nomes dos animais, tínhamos à mão o livro de R. VON IHERING — *Da Vida dos Nossos Animais* — o qual fomos paginando e mostrando as figuras.

Portanto, se a grafia da pronúncia indígena não corresponder com fidelidade, culpe-se ao ouvido ou à dificuldade de registrar certos sons, porém o mérito de se verificar por um processo indireto, qual a maior parte dos bichos existentes, pelo menos no Médio e Alto Oiapoque.

a) *Mamíferos:*

Anta — maipuri; capivara — capivara; quati — coachi; cutia — zananuno; morcêgo — susuri; onça — janapeline; ouriço — cuim; preguiça — guariri; rato-do-mato — atonom; serelepe — cotipuru; tatu — tatu; veado — caiacu.

b) *Aves:*

Andorinha — xiroró; beija-flor — tocochi; coruja — cucu; picapau — pecu; papagaio — curé; tucano — tucano.

c) *Répteis:*

Cágado — tauru; camaleão — jamacá; cobra cipó — arabote; cobra nova — cutaura; jacaré — caimã; jibóia — dioi; lagarto — ucuraru; lagartixa — tamucuaré; sucuri — embodiú.

d) *Anfíbios:*

Cobra-cega — tatamoi; rã — critô; sapo — pureru.

e) *Peixes:*

Acará — acará; sunubim — pirapocu; traíra — traíra.

f) *Insetos:*

Gafanhoto — titi; louva-a-deus — averucá; grilídeo, paquinha ou macaco — cambucambu; besouros, passalidae e lucanidae — aramandai; besouro cicindelidae — pamu; borboleta — mapaná; borboleta *Hesperidae* — aruru; borboleta *Heliconiidae* — iogo; mosquito — botugo.

g) *Moluscos:*

Caracol (*Solaropsis feisthameli*) — cuerorô; caracol *Strophoecilus oblongus* — tamancinhã.

h) *Crustáceos:*

Caranguejo do rio — guararu.

i) *Aracnóides:*

Escorpião — sipiri; caranguejeira — zandê.

j) *Chilópodos e Díplodos:*

Centopéia — macupepé; piolho-de-cobra (*Leptodesmus*) — ambuá; piolho de cobra (*Rhinocricus*) — araracuaá.

Partes do corpo humano:

Bôca — erembé; bochecha — detuapê; braço — ejuá; cabeça — iacanga; cabelo — ecanará; cotovêlo — diupecrerã; dedo da mão — poã; dedo do pé — pracanhú; dente — enaine; joelho — ecataque; língua — ecu; mão — epuapu; nádegas — eraiquarte; nariz — etim; olhos — edeá; orelha — nami; peito de homem — cambopue; perna — eretuma; pescoço — iarupu; queixo — eraditá; sangue — teurcate; seios — ecame; testa — irapucangue; umbigo — epunuã; ventre — anhe.

Frutas:

Abacaxi — naná; banana — pacuá; caju — cadju.

Diversos:

Água — i (aliás um misto de *e* e *i*); cachaça — caxiri; cachaça de cará — ande mandioca; cuspe — erendeeuê; faca — mariá; fogo — tatá; lua — zaê; ôvo — upiá; sol — quaral; Terra — kiguá — carará; terra — enê.

Alto Oiapoque

Embora represente mais de 50% da extensão do rio Oiapoque, o estágio da civilização no Alto Oiapoque ainda é pré-cabraliano.

Apenas quatro aldeamentos de índios Oiampi, se vêem até os formadores do rio Oiapoque e todos situados em sua margem esquerda, reunindo cêrca de uma centena de indígenas, que ao contrário dos Galibi e Emerillon pouco contacto mantêm com os civilizados, máxime os que habitam a montante da cachoeira dos Três Saltos.

Êsses 4 aldeamentos estão distribuídos, os dois primeiros no Alto Oiapoque Inferior e os dois últimos no Alto Oiapoque Superior:

- 1) — Em Alicotô cêrca de 10 quilômetros a montante da confluência do Camopi, entre as cachoeiras Camarauá e Alicotô.
- 2) — A jusante da foz do Iauê, cêrca de 6 quilômetros.
- 3) — A jusante da cachoeira Ituçaçaim, perto de 1 quilômetro.
- 4) — Entre a foz do Mutaquera e a cachoeira Ituçaçaim.

Nota — Na margem direita do rio Uacipeim, um dos formadores do Oiapoque, está localizado um agrupamento de cêrca de duas dezenas de Oiampi que foi encontrado na margem esquerda daquele rio, abaixo da confluência do rio Mariuá pela expedição da Comissão Brasileira Demarcadora de Limites — 1.^a Divisão, em 1954, mas em 1956, já se tinham deslocado mais para baixo, instalando-se na margem direita.

Os Oiampi são os índios mais rústicos do Oiapoque; dotados de feições grosseiras, pele mais bronzada, estatura media, espadaúdos e musculosos.

Ao contrário dos Emerillon que penteiam e cortam os cabelos na altura das orelhas, os Oiampi apresentam-se com opulentas cabeleiras, descuidadas e caídas sobre os ombros.

Tanto as mulheres, quanto os homens têm o ventre dilatado; cobrem as partes genitais de camichá vermelho e enfeitam-se de miçangas, pintando-se de urucu, mais os homens que as mulheres.



Foto 26 — Tipo de beleza dos "Galibi", índios de origem caribe, em traje de festa.
(Foto Cel. Mello Moraes).

Periódicamente reúnem-se em festas, no aldeamento do Alicotô, dançando ao som de rudes instrumentos de sopro, até que caiam prostrados, entorpecidos com os repetidos tragos de caxiri de cará, com isso esvaziando uma ubá.

São os Oiampi hábeis tinguijadores do Alto Oiapoque, por meio do timbó.

Em suas longas viagens, carregam na ubá, bichos moqueados: macaco-prego, camaleão e peixe.

Dedicam-se os Oiampi a uma agricultura rotineira, abrindo roçados junto à margem do rio, onde se notam em certos pontos, clareiras de velhas tigueras.

As culturas mais comuns são a de cará, cana-de-açúcar, aipim, inhame, batata-doce, milho e banana.

CANOEIROS DO OIAPOQUE

Cumpre-nos realçar aqui o trabalho dos nossos canoeiros, sem esquecer da notável habilidade, resistência e conhecimento do rio que têm os negros *bosh's* e saramacás, da Guiana, alguns de compleição atlética, da qual destoam as pernas finas, atrofia que se atribui ao pouco exercício das mesmas, visto que todo o esforço na ubá, ao vencer rios e cachoeiras, apela para a musculatura dos braços e busto: remo, *takari*, arrastamento e cabo de proa.

Há entre as gentes do Brasil o herói do cavalo, do mar e das caatingas, mas também existe o herói dos rios.

O Sul tem os gaúchos; o Nordeste os jangadeiros e vaqueiros — o Norte tem os canoeiros.

Muito se tem exaltado a dextreza e o valor dos cavaleiros e domadores gaúchos; a coragem e estoicismo dos jangadeiros; a resistência e sobriedade dos caminhantes nordestinos; a bravura e agilidade dos vaqueiros das caatingas.

Mas tão grandes são os práticos dos rios da Amazônia, das cachoeiras, canais, furos, breves e igarapés e os canoeiros proeiros, remadores, varejadores e maquinistas.

Canoeiros! Ei-los no hábil manejar dos remos sôbre as ubás ou canoas, ao atracar ou desatracar das margens; aproveitando, conforme as circunstâncias, a correnteza ou o remanso; escolhendo as horas de viagem, de acôrdo com a observação da maré, muitas vêzes para evitar a surpresa da pororoca; escolhendo judiciosamente o canal de navegação: contornando baixios e desviando dos troncos flutuantes.

Mas isso é banal, nem tudo é planície...

Quando se torna necessário remontar ou descer os rios encachoeirados, que vêm das fronteiras ao norte do Brasil, então surge o herói.

Cada cachoeira, cada canal rochoso, é um obstáculo a vencer, revestido das suas peculiaridades, que se transmutam de aspecto, algumas vêzes, em poucas horas.

Audácia, decisão rápida, precisão e iniciativa sem vacilações, ante qualquer imprevisto, são os requisitos básicos aos canoeiros de tais emprêsas.

Motor de pôpa parado ou não? Subir a varejão e remo? Puxar pelo cabo de proa? Descer com a ajuda do cabo de pôpa? Homens dentro do rio dirigindo a canoa? Passar direto? Apelar para o varadouro marginal?

Então, muitas vêzes, se impõe a decisão de César, embora não se trate de nenhum plácido Rubicão: *Alea jacta est!*

Cachoeiras já conhecidas, excluem de antemão a veleidade de passá-las de canoa: só resta o recurso do varadouro e quando muito, a passagem, com ou sem motor, procurando um desvio d'água.

Nem sempre o conhecimento, dos práticos do rio, proeiros e maquinistas, é suficiente para evitar os baixios, as rochas escondidas ou a força da correnteza.

Por isso a tripulação da canoa não pode vacilar, ante certas situações inopinadas: é pular no rio, empurrar a canoa; usar varejão, remo ou cabo, enfim, resolver o problema de qualquer modo.

É quando se projeta o trabalho admirável dessa gente, correndo riscos de toda ordem: equilibrando-se nas rochas das corredeiras, nadando, empurrando ou sustentando a canoa, dentro d'água, não raro infestada de sucurijus e poraquês.

Concluindo este relatório, rendemos nossa homenagem à Comissão Brasileira Demarcadora de Limites — 1.^a Divisão, pela árdua, grandiosa missão que vem cumprindo, lutando contra toda sorte de obstáculos e saudamos os heróis das campanhas passadas, evocando o Jari, Majari, Bucajaí, Catrimâni e Demeni!

SUMMARY

In 1956, the author headed the Brazilian team of the Franco-Brazilian Joint Commission on Frontier Demarcation between Brazil and French Guiana, put in charge of determining the thalweg of the River Oyapock, known in Brazil as the Rio Oiapoque.

This mission led to the definition of sovereignty, Brazilian or Guianan, over hundreds of islands lining this border river from its mouth in Oyapock Bay up to the mouth of the River Ingarari on the right bank.

In his report upon conclusion of the mission, the author analyses the physical and human characteristics of the river, which is divided into three sections: the upper, middle and lower Oyapock.

The author assigns to the River Oyapock a watershed of 30,000 sq. km. (11,583 sq. miles) and a length of 352 km. (219 miles), of which 186 km. (116 miles) corresponds to the upper, 102 km. (63 miles) to the middle and 64 km (40 miles) to the lower course.

Furthermore, the present study shows that the width of the River Oyapock varies from 20 to 5,000 metres (65 to 16,500 feet) and the general gradient of its course is very gentle (0.04%).

The report itself is divided into chapters entitled, "Physiographic Observations", "Islands and Archipelagoes", "General Conditions of Navigability" and "Riverside Populations and boatmen of the Oyapock". In this last chapter, the author praises the skill, courage and endurance of the men that thrust their canoes up past the shoals, waterfalls and rapids that are strung out along the middle or upper courses of the rivers that rise in the mountains along the northern frontier of Brazil.

In the "Physiographic Observations", the author goes into a comprehensive explanation of the tectonic origin of the Oyapock basin and the formation of the falls, rapids and transverse reefs, due to intrusions or dykes, respectively of alkaline and magmatic rocks, that rejuvenate many stretches of the river in its middle and upper course, making navigation only possible in canoes or dugouts.

Moreover, the author examines the process of decomposition of the rocks in the bed of the Oyapock; the formation of potholes; "fluvio-metric" rocks; the conglomerate at Clevelandia do Norte; the Pleistocene formation of Oyapock Bay; and the rocks that are typical of the basin.

After evaluating the mineral resources, the author discusses the relief, climate, flora, forest products and fauna of the Oyapock basin, stressing the Amazonian aspect of the various manifestations of vegetable and animal life.

In the chapter on "Islands and Archipelagoes of the River Oyapock", the author proceeds to a detailed study of these features, describing the most important islands from the standpoint of their distribution in the higher upper, lower upper, middle and lower course of the river.

The author also presents a substantial contribution to a knowledge of the "General Conditions of Navigability of the River", reviewing each of the major sections into which the course of the Oyapock is divided; after alluding with admiration to the prowess of the boatmen in the more turbulent waters of the Amazon basin, the author concludes his report with practical observations on the "Riverside Populations", pointing out the unbroken nature of the forest along the banks of the Upper Oyapock, with only an occasional clearing for the communal hut of a tribe of Oyapi Indians; the difficulties in the way of settlement in the region of the Middle Oyapock; and the restrictions imposed on demographic occupation by the relief in the valley of the Lower Oyapock.

RÉSUMÉ

En 1956, l'auteur a dirigé le group de la commission mixte franco-brésilien de démarcation de la frontière entre le Brésil et la Guyane française, chargé de la détermination du thalweg du fleuve Oyapok, connu au Brésil sous le nome de Rio Oiapoque.

Cette mission a eu pour résultat la définition de la souveraineté brésilienne ou guyanaise sur des centaines d'îles qui se succèdent le long de ce fleuve frontalier depuis son embouchure dans la baie d'Oyapok jusqu'à l'embouchure de son affluent, le fleuve Ingarari, sur la rive droite.

Dans son rapport à la fin de sa mission, l'auteur a analysé les caractéristiques physiques et humaines de ce fleuve dont le cours est divisé en trois sections: haut, moyen et bas Oyapok.

L'auteur attribue à Oyapok un bassin de réception de 30 000 km² et une longueur de 352 km dont 186 correspondent au haut cours, 102 au moyen Oyapok et 64 au bas Oyapok.

D'un autre côté, l'étude actuelle montre que la largeur du fleuve varie de 20 à 5 000 mètres et que la déclivité générale de son cours est très douce (0,04%).

Les chapitres du rapport considèrent: "Observations physiographiques"; "Iles et archipels"; "Conditions générales de navigabilité"; "Populations riveraines et mariniers de l'Oyapok". Dans le dernier chapitre l'auteur fait l'éloge de l'adresse, du courage et de la résistance des hommes de l'Amazonie à vaincre les passages, chutes d'eau et rapides qui se répètent au long du cours moyen ou supérieur des fleuves dont les sources se trouvent dans les montagnes de la frontière septentrionale du Brésil.

Dans les "observations physiologiques" l'auteur explique en détail l'origine tectonique du bassin de l'Oyapok et de la formation des chutes d'eaux, rapides et bancs de rochers dus à des intrusions ou bien à des digues, respectivement de roches alcalines ou magmatiques, qui rajeunissent de nombreuses parties du fleuve dans son cours moyen et supérieur où la navigation est seulement possible en canots ou en pirogues.

D'autre part, l'auteur examine le processus de décomposition des roches du lit de l'Oyapok; la formation de marmites; des roches fluviométriques; le conglomérat de Clevelândia do Norte.

Après avoir évalué les ressources minérales, l'auteur considère le relief, le climat, la flore, les produits de la forêt et la faune du bassin de l'Oyapok, en soulignant l'aspect amazonique des manifestations de la vie végétale et animale.

Dans le chapitre sur les "Iles et archipels de l'Oyapok", l'auteur examine minutieusement ces accidents en étudiant les îles les plus intéressantes selon le critère de leur distribution dans l'Oyapok haut supérieur, bas inférieur, moyen et bas.

L'auteur apporte également une contribution substantielle aux "Conditions générales de navigabilité du fleuve" par son étude de chacune des grandes sections dans lesquelles il divise le cours de l'Oyapok et, après son éloge des indigènes des fleuves torrentiels du bassin amazonique, il clos son rapport par des observations objectives sur les populations riveraines en soulignant la continuité de la forêt sur les rives de l'Oyapok supérieur avec de rares huttes communautaires d'indiens Oyapis; les difficultés qui s'opposent au peuplement du moyen Oyapok; et les restrictions que le relief présente à l'occupation démographique du bas Oyapok.

O PÔRTO DE PARANAGUÁ

J. CEZAR DE MAGALHÃES *

Geógrafo do C.N.G.

Paranaguá ocupa situação importante entre os portos sulinos, encontrando-se à sua frente apenas Santos, Rio Grande e Pôrto Alegre **.

Êstes e outros numerosos portos sucedem-se no litoral sulino e a proximidade relativa que há entre êles tem constituído, de certo modo, um obstáculo para o desenvolvimento de cada um. No Paraná, Paranaguá e Antonina disputaram, por longo tempo, a primazia na função portuária, hoje concentrada no primeiro. Em Santa Catarina, São Francisco do Sul, Itajaí, Florianópolis e Imbituba, dividem um mesmo *hinterland*, apenas aparecendo êste último especializado na exportação de carvão para a Usina Presidente Vargas, em Volta Redonda.

A existência de portos tão próximos servindo, a rigor, a uma mesma área, cria dificuldades para o bom aparelhamento de um dêles, uma vez que as verbas federais que lhes são distribuídas para atender suas necessidades, não são suficientes para a realização de obras de dragagem, ampliações e reaparelhamento em geral.

Quanto às exportações de madeira, por exemplo, os portos sulinos ficam submetidos ao regime de cotas proporcionais a cada pôrto, para que todos possam servir-se do mesmo *hinterland*. É importante, neste caso, a influência política de cada estado para obter melhores posições para seus respectivos portos. Neste particular, Paranaguá além de sofrer a concorrência de Antonina, ainda concorre com São Francisco do Sul e Itajaí.

Aparentando-se aos portos catarinenses, até recentemente, pelo tipo de exportação realizada, e, pela semelhança econômica entre as suas áreas de influência, Paranaguá nos últimos vinte anos, graças em parte ao seu aparelhamento e à proteção oficial, transformou-se num pôrto essencialmente cafeeiro que já ultrapassa, neste particular, o do Rio de Janeiro.

A íntima interdependência de Paranaguá e Curitiba, reforçada pela nova importância da economia cafeeira, faz-nos lembrar, sem dúvida, a estreita vinculação entre São Paulo e Santos, na qual êste pôrto é hoje,

* Tese apresentada e aprovada na XVII assembléa Geral da Associação dos Geógrafos, em Penedo, Alagoas no ano de 1962. Agradecemos à professora LYSIA MARIA CAVALCANTI BERNARDES, as sugestões que nos ofereceu para a melhor elaboração dêste trabalho; também agradecemos o auxílio que recebemos nas ilustrações e demais correções das colegas, professoras: MARIA ADELAIDE BERTUCCI DE AZEVEDO, DULCE MARIA A. PINTO, ELISA MARIA JOSÉ MENDES DE ALMEIDA, MARIA ELIZABETH DE PAIVA CORREIA DE SÁ, FANY HAUS MARTINS, LÚCIA DE OLIVEIRA, MARIA LÚCIA DE ALMEIDA, OLGA MARIA BUARQUE DE LIMA e SULAMITA MACHADO HÄMMERLI.

** Quanto ao total de carga movimentada, a situação dêsses portos em 1957 era a seguinte e conforme o SEEF do Ministério da Fazenda: Santos (7 143 618 t), Rio Grande (1 029 233 t), Pôrto Alegre (421 408 t), Paranaguá (418 204 t), Itajaí (256 705 t) e São Francisco do Sul (187 918 t).

a rigor, um dos elementos da gigantesca metrópole paulistana. Mas, não vai mais longe a analogia como se pode apreciar pois, se Santos é além de pôrto uma grande cidade, Paranaguá mantém-se como um pequeno centro urbano, embora sua função portuária se agigante dia a dia.

As Condições Naturais

O litoral paranaense apresenta-se constituído de uma faixa retilínea de praias estreitas, seccionada em dois pontos por onde penetram as águas do mar para formar as baías de Paranaguá e Guaratuba. A primeira, de maior extensão, é constituída, na realidade, pelas baías de Pinheiros, Paranaguá pròpriamente dita, Laranjeiras e baía de Antonina.

Duas ilhas logo na entrada da barra, dividem os canais de penetração nesta alongada baía, a ilha do Mel, de posição mais central e externa, e a ilha das Peças, mais para junto do litoral norte e mais interior. Entre esta e o continente forma-se o canal que conduz à baía de Pinheiros; a ilha do Mel e das Peças formam os canais do Norte e Sueste que conduzem os navios à baía de Laranjeiras. Entre a ilha do Mel e a ponta sul do continente há o canal Sul, de menor profundidade, que liga o oceano à baía de Paranaguá.

A forma característica desta baía, lembra sua origem ocorrida numa paisagem cretácico-terciária, resultante de uma transgressão marinha, responsável pelo afogamento dos baixos vales litorâneos, como nos ensina BIGARELLA *. A sedimentação conseqüente ocorrida no período quaternário ampliaria a baixada, hoje constituída de formações arenosas e manguezais.

Limitando esta planície, para o interior, ergue-se o abrupto paredão da serra do Mar, que se orienta na direção geral NNE-SSW, embora com algumas ramificações, como a serra da Prata, que se aproxima bastante da linha do litoral.

As características físicas dêsse trecho do litoral paranaense vão se refletir, naturalmente, sôbre as condições portuárias aparecendo vantagens e desvantagens.

De um lado, como vantagem temos o afogamento, ao qual se deve a existência dos portos de Paranaguá e Antonina graças ao abrigo que esta extensa e protegida ria dá aos ancoradouros. Nela, as profundidades permitem o ingresso dos navios até 50 quilômetros para o interior da linha da costa, abrindo, por exemplo, para a navegação marítima, o pôrto de Antonina situado quase ao sopé da serra do Mar. Por outro lado, das mesmas condições naturais decorrem dificuldades, tanto no que se refere à comunicação dos portos com o exterior, quanto em relação à sua ligação com o interior, isto é, com o seu *hinterland*.

Quanto à penetração pelo exterior, as dificuldades se encontram, principalmente, no rápido assoreamento do canal de acesso, pela ação

* JOÃO JOSÉ BIGARELLA — Contribuição do Estudo da Planície Litorânea do Estado do Paraná, *Boletim Geográfico*, ano V, n.º 55, p. 747.

48° 40'

48° 30'

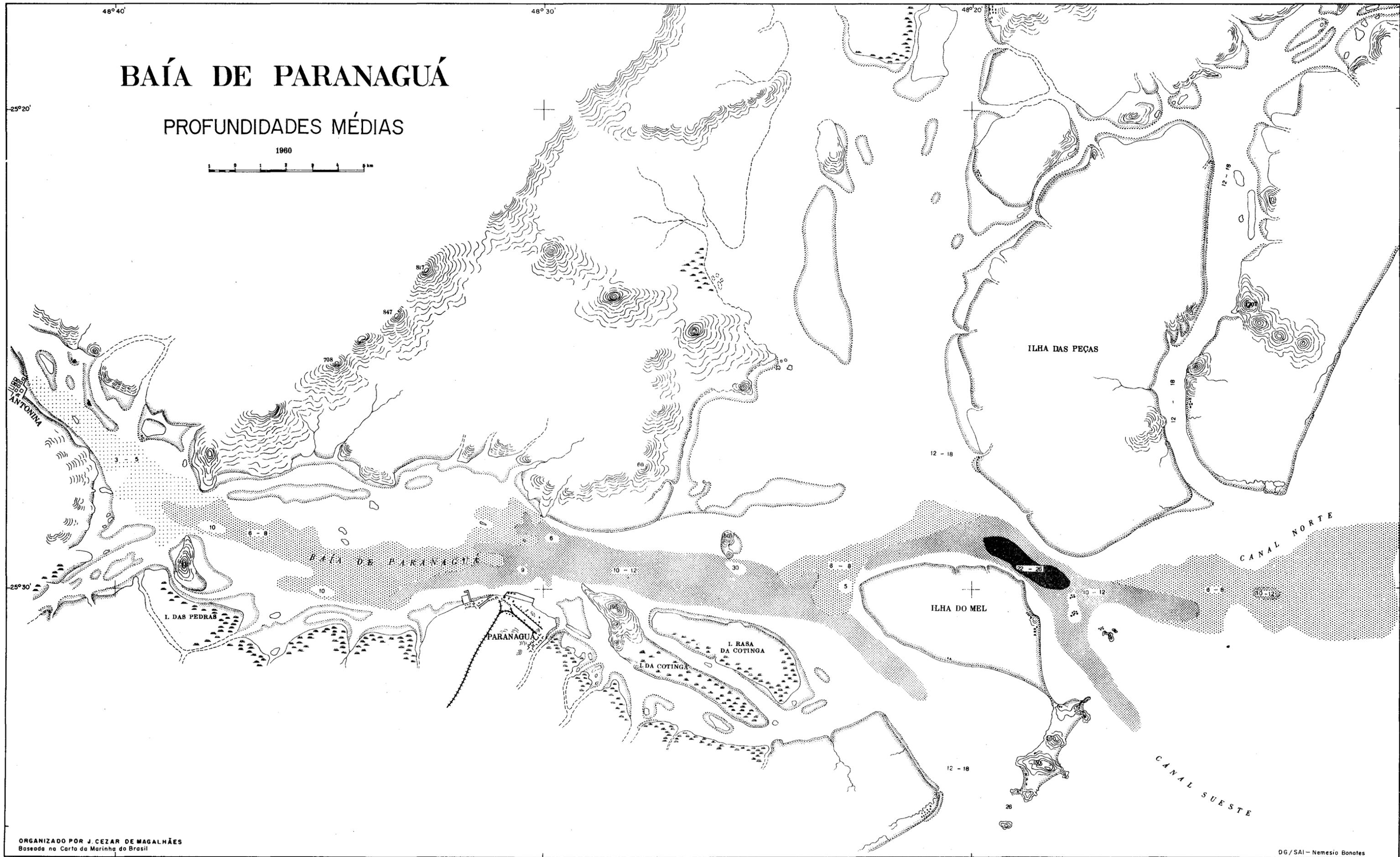
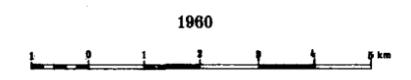
48° 20'

25° 20'

25° 30'

BAÍA DE PARANAGUÁ

PROFUNDIDADES MÉDIAS



das águas dos rios que, por leitos estreitos e de grande declive, descem da serra do Mar carregados de grande quantidade de sedimentos, indo espriaiar-se sôbre a baía que se estende até as proximidades do sopé da serra. Por êsse motivo, a baía de Antonina, a mais interior e, portanto, mais próxima do abrupto serrano é mais assoreada do que a de Paranaguá.

Contribuindo para o trabalho de colmatagem dos rios encontramos, nas barras de acesso da baía de Paranaguá, a deposição de sedimentos marinhos originados da ação da corrente equatorial brasileira que apresenta, "junto ao litoral, contra correntes e correntes secundárias, vindas do sul, produzidas pelos ventos dominantes do quadrante sul e leste" *. Formam-se junto às pontas da linha do litoral, como no Pontal, ou junto das bases das ilhas que coroam a entrada da baía, como a de Mel e das Peças, bancos de areia de grande extensão que chegam a impedir a penetração de navios como acontece no canal Sul (fig. 1).

Os sedimentos se depositam, então, nas áreas em que as correntes possuem menor fôrça, aparecendo as maiores profundidades nos locais em que a baía mais se estreita como, por exemplo, entre a margem norte, fronteira à cidade de Paranaguá e o sítio desta mesma cidade, ou ainda, no canal de acesso entre o lado norte da ilha do Mel e a costa sul da ilha das Peças.

O pôrto de Paranaguá situa-se, justamente, num dêsses pontos em que a baía apresenta um estrangulamento, portanto, ao norte da cidade do mesmo nome, aproveitando a circunstância de haver aí maiores profundidades em virtude de maior velocidade das correntes.

Embora a bacia de evolução e o canal de acesso ao pôrto de Paranaguá tenham sido dragados em 1935, por ocasião da organização do pôrto e redragados, posteriormente, em 1952, estão hoje em dia bastante colmatados obrigando os navios a penetrarem a baía pelo canal Norte, de menor profundidade que o canal Sueste, porém oferecendo menor perigo à navegação, pois não conta com tantos bancos de areia, quanto êste último. O canal Sueste que era, anteriormente, utilizado pelos navios, necessita de uma dragagem que remova 1 000 000 m³ de areia e lama para ficar com uma cota mínima de 10 metros, superando assim, as condições atuais do canal Norte que apresenta profundidades mínimas de 6 metros.

O problema do canal de acesso à baía de Paranaguá não reside portanto, pròpriamente, nas suas profundidades. As maiores dificuldades decorrem, em especial, do assoreamento da baía em geral, fazendo aparecer diversos bancos de areia que limitam a área de navegação dentro da mesma. Nestas circunstâncias a maré, apesar de só atingir menos de 2 metros de amplitude favorece, ainda assim, a penetração dos navios em determinadas horas, permitindo que os mesmos vençam alguns bancos de areia existentes no canal de acesso.

Outro obstáculo que encontramos na baía de Paranaguá é o impedimento dos navios penetrarem a barra por ocasião de fortes ven-

* JOÃO JOSÉ BIGARELLA, op. cit. p. 755.

tos e de tempestades, em virtude da grande arrebentação que se processa, em decorrência das baixas profundidades aí encontradas.

O assoreamento limita o calado dos navios que penetram a barra de Paranaguá, sendo que os de maior tonelage são obrigados a restringir a capacidade de carga, para evitar o encalhe nos baixios. Têm atracado no pórto de Paranaguá navios até com 7 metros de calado mas, a predominância, em 60%, é de barcos entre 3,3 a 6,6 metros, de 50 a 500 toneladas, seguindo-se os de 1 000, 2 000 até 7 000 toneladas de registro.

Quanto ao pórto de Antonina, além de possuir menores profundidades, recebe apenas navios entre 3 e 4 metros de calado; dificulta a entrada dos mesmos, a existência de lajes submersas que pontilham a área de acesso ao pórto.

Para o interior, o pórto de Paranaguá fica separado dos planaltos paranaenses, pelo abrupto paredão da serra do Mar. A existência de eruptivas básicas como o diabásio, responde pelo aparecimento, no mesmo, de gargantas onde o trabalho de erosão foi mais facilitado em virtude da menor resistência da rocha decomposta, como nos informa ORLANDO VALVERDE *. Esta circunstância permitiu a construção das estradas ligando a planície litorânea ao interior, como a rodovia da Graciosa, de Antonina a Curitiba, e a famosa estrada de ferro que assegura a ligação férrea de Paranaguá ao planalto paranaense.

Mas seus construtores encontrariam problemas, não só em relação à penetração pela pujante floresta atlântica que recobre as encostas da serra, como, também dificuldades para instalar o leito da ferrovia e da rodovia, nas encostas íngremes que se abrem para os vales apertados. A sinuosidade das vias e os numerosos túneis na estrada de ferro denotam estas limitações que se refletem na circulação, provocando a sobrecarga do tráfego na serra, e impedindo que se formem composições extensas no leito ferroviário.

A presença dessa escarpa íngreme vencida por uma só via férrea e uma só rodovia dá, portanto, ao sistema rodo-ferroviário do estado do Paraná o aspecto de um funil; as numerosas vias do planalto fundindo-se, numa só, descem a serra e alcançam o pórto, na baixada.

O hinterland de Paranaguá. Sua ampliação progressiva.

A forma pela qual foi colonizado o Paraná e o relativo isolamento do litoral em oposição ao resto do estado, provocado pela presença do abrupto da serra do Mar limitou, por muito tempo, à planície litorânea, a área de influência do pórto de Paranaguá. Sômente sôbre ela se exercia sua influência desde a fundação do povoado, no século XVI, até o estabelecimento de relações regulares com o planalto. O pórto tinha uma função local dentro da baía de Paranaguá, recebendo ou despachando, para as localidades próximas, os poucos produtos que a agricultura de baixada e da encosta permitia colhêr. Além desta função

* ORLANDO VALVERDE — Planalto Meridional do Brasil, p. 16.

local, o pôrto comerciava com a região de Cananéia, ao sul de São Paulo, de onde vieram, aliás, os seus primeiros povoadores, em busca dos filões de ouro encontrados no sopé da serra do Mar.

As ligações que se faziam, com o planalto, até a segunda metade do século XIX através de tropas de burro, beneficiavam mais à vila de Antonina, mais próxima da serra e não sujeita, como Paranaguá, à longa travessia da baixada, infestada pelo impaludismo.

De Antonina, um típico pôrto de cabeça de estuário é que partiram as primeiras trilhas, bem como, a velha estrada ou caminho da Graciosa; as comunicações entre Antonina e Paranaguá, faziam-se preferentemente pela baía.

Tais ligações, contudo, pouco representavam economicamente até então, pois a economia paranaense estava voltada para São Paulo do qual fazia parte, até meados do século XIX, a comarca de Curitiba. Era peça importante desta união econômica, o famoso caminho de gado ou do "Sertão do Viamão" que unia o Rio Grande do Sul à cidade de Sorocaba, ligando o planalto meridional de norte a sul, através da faixa dos campos gerais.

A criação de gado era o esteio da economia da comarca e o gado não precisava de pôrto para alcançar os seus mercados.

Maiores possibilidades de exportação e importação seriam abertas para o pôrto de Paranaguá depois de Curitiba passar a capital da nova província, criada em 1854, pois, juntamente com Antonina, veio a contar com a proteção oficial do governo paranaense.

A capital em Curitiba e a expansão do povoamento e da colonização a partir da mesma, em uma série de colônias, que se multiplicariam pelo planalto, nas últimas décadas do século, seriam fatores do desenvolvimento da economia da província e da primeira fase de expansão de seus dois portos, Paranaguá e Antonina, pois a capital em Curitiba significava o início da organização do sistema de comunicações, tendo como centro irradiador esta cidade e, não mais, a cidade de São Paulo. São desta primeira fase as famosas estradas carroçáveis que no planalto se completam com a navegação fluvial, no rio Iguacu, sobretudo, chamando para Curitiba o principal *cash-crop* das colônias remotas do segundo planalto, a erva-mate.

Se, por um lado, a cidade de Paranaguá pouco se desenvolvia como um centro regional, por ter Curitiba assumido essa função, seu pôrto atuava como o próprio pôrto da capital, dividindo esta função com Antonina.

A criação do sistema ferroviário, bem como a construção de novos caminhos carroçáveis abriria, para o pôrto de Paranaguá, novas possibilidades de ampliação de sua área de influência. Se por um lado os grandes troncos de rodovias conduziam à Curitiba, a circulação ferroviária estava apenas parcialmente voltada para esta capital, pois, o grande eixo da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que veio atravessar o segundo planalto paranaense, entre Sengés e União de Vitória, em direção a São Paulo, drenava, para este estado, a economia desta região.

Mas a economia ervateira tinha por centro Curitiba e, pelos ramais ferroviários que a ela iam ter, bem como pelos caminhos carroçáveis que se multiplicavam nas áreas coloniais, a capital fazia sentir sua influência em tôda a área centro-sul do estado, já povoada, e através dela, o pôrto de Paranaguá e Antonina.

Observando-se as datas de construção dos trechos rodoviários e ferroviários (fig. 2) e relacionando-as com o mapa de povoamento do estado do Paraná (fig. 3) verifica-se que, nesta primeira fase da expansão do *hinterland* do pôrto de Paranaguá, estão incluídas áreas comandadas pelas cidades de Curitiba, Lapa, Rio Negro e Tibaji, além de duas cunhas avançadas que já tinham sido abertas no terceiro planalto, em tôrno de Guarapuava e Palmas.

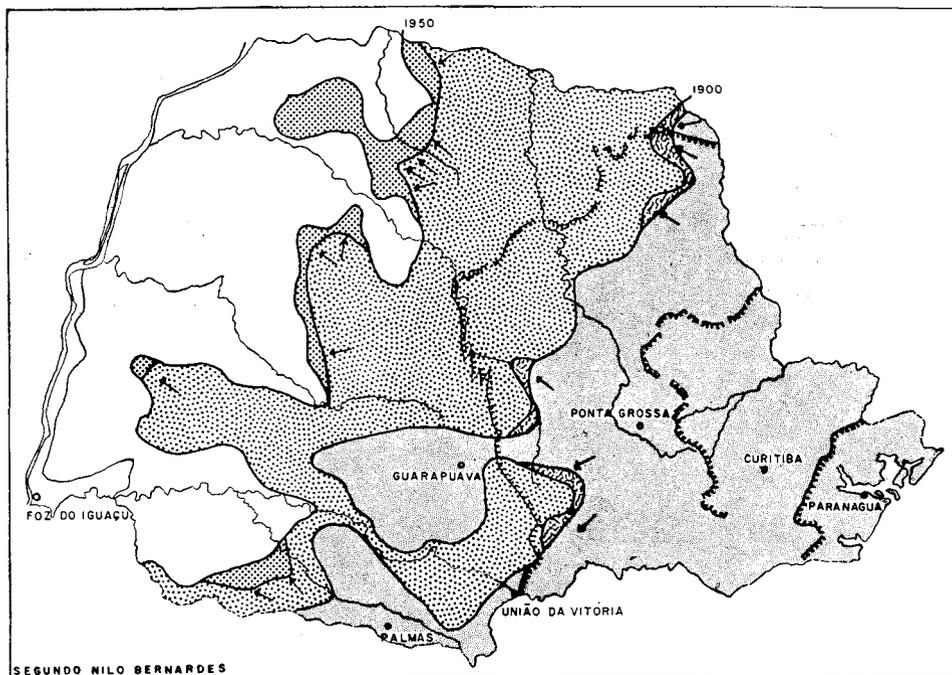


Fig. 3 — Expansão do povoamento no estado do Paraná.

De 1900 a 1950 as estradas de penetração se prolongariam ampliando, notavelmente, para oeste, até o rio Paraná a área de ação de Curitiba. Por outro lado, a penetração do povoamento a partir da fronteira paulista, nas últimas décadas do século XIX, já conquistara as áreas florestais do nordeste do estado. Do início do século XX e, mais especialmente, depois da penetração da via férrea e, mais tarde, da criação da CTNP todo o norte do estado passaria a ser comandado por São Paulo, de onde vinham os povoadores e os capitais.

Visando a combater essa captura econômica, o Paraná criaria, para essa região, um sistema rodoviário-ferroviário que tem como foco Curitiba. Duas ligações rodoviárias foram construídas com o Norte do estado, a primeira, a estrada do Cerne, alcançando a região por Jataizinho, e a segunda, por Ponta Grossa e Tibaji chegando até Apucarana.

Estas duas últimas ligações iam tornar a área cafeeira do norte do Paraná mais próxima de Paranaguá do que de Santos trazendo, como consequência, o café paranaense para o pôrto de Paranaguá.

A importância que o govêrno do estado do Paraná dá a estas duas estradas, principalmente à chamada "Estrada do Café" que vai de Apucarana a Ponta Grossa e daí a Paranaguá, via Curitiba, é atestado pela preferência que as mesmas estão merecendo para sua retificação e pavimentação, a fim de concorrerem, vantajosamente, com a estrada que de Londrina vai a Ourinhos e daí a São Paulo e Santos.

Quanto à circulação ferroviária está presente a mesma preocupação e assim se constrói, no momento, o nôvo trecho ferroviário entre Apucarana e Ponta Grossa, que encurtará o caminho para o norte do estado em 216 km. Assim a atual RVFPSC passa a exercer um papel de drenagem para Paranaguá oposto ao que, para São Paulo, foi desempenhado pela antiga estrada de ferro São Paulo-Rio Grande no século passado e, mais recentemente, pelo ramal ferroviário que de Ourinhos penetrou o Norte até Maringá.

Na atualidade abrem-se, ainda, novas possibilidades para a área de influência do pôrto de Paranaguá, com a ligação entre o sistema rodoviário do Paraná e o da República do Paraguai através da ponte internacional sôbre o rio Paraná em Guaíra, permitindo que as mercadorias da república vizinha cheguem até o pôrto brasileiro, considerado pôrto franco para aquêle país.

Mas, como se apreciará, as facilidades dos meios de transportes não são suficientes por si só para criarem a preferência da exportação pelo pôrto de Paranaguá pois, outros fatores anulam, em parte, a menor distância geográfica da nova área produtora de café ao pôrto de embarque da bebida.

A SOBREVIVÊNCIA DE ANTONINA

A grande proximidade entre Antonina e Paranaguá e a rivalidade entre êsses pôrtos, tem constituído problema para o estado paranaense e, durante muitos anos, discutiu-se a preferência para organização de um dêles.

Entre 1926 e 1930 a questão da preferência para embarque e desembarque de mercadorias por um dos portos geminados, alcançou grande repercussão no estado do Paraná, sendo chamadas autoridades federais conhecedoras de hidrografia, além de juriconsultos famosos como CLÓVIS BEVILÁQUA, para opinarem sôbre as condições de acesso ao pôrto de Antonina, e sôbre as diferenças de fretes cobrados pela estrada de ferro às mercadorias destinadas a um dos portos de embarque.

Antonina, situada no fundo da baía do mesmo nome gozou por longo tempo, das vantagens de estar mais próxima da serra do Mar e, portanto, dos planaltos paranaenses. As ligações entre a baixada e o planalto se faziam através de uma estrada carroçável melhorada posteriormente. Antonina beneficiava-se, nesse período, da situação comum a tantos portos do litoral brasileiro, isto é, portos de fundo de

baía ou de bôca de estuário. As tropas de burro conduzindo as mercadorias, serra acima ou serra abaixo, chegavam com muito mais rapidez a Antonina, enquanto Paranaguá situada 24 km mais além, estava separada da base da serra por uma baixada de travessia difícil, sujeita a freqüentes inundações que propiciavam a proliferação dos mosquitos que transmitiam a malária.



Fig. 4 — Antonina, situada no fundo da baía de Paranaguá, é uma pequena cidade estagnada. As condições difíceis de canal de acesso ao seu pôrto, levaram as autoridades federais e estaduais a preferir organizar o Pôrto de Paranaguá, prejudicando assim Antonina. Sua área portuária é constituída principalmente por trapiches particulares que embarcam, de preferência erva-mate e madeiras. A vista do final da enseada da baía de Paranaguá, mostra estes trapiches, fronteiros à cidade.

Por outro lado, como nesta fase os navios eram de menor calado e os progressos do assoreamento na baía não tinham sido tão notáveis, nada impedia que os mesmos atingissem um canal mais estreito e de menor profundidade como o de Antonina.

Alguns dados antigos revelam êste fato do pôrto de Antonina possuir maior importância que o de Paranaguá:

IMPORTAÇÃO EM 1857

Antonina	Cr\$ 478 000,00
Paranaguá	Cr\$ 256 346,00

IMPORTAÇÃO EM 1872

Antonina	Cr\$ 962 409,00
Paranaguá	Cr\$ 672 255,00

Essa preferência pelo pôrto de Antonina era especialmente marcada no que diz respeito à erva-mate. Ainda em 1926-27 (setembro de 1926 a abril de 1927), Antonina exportou 30 158 408 kg desse produto. Contudo, a situação começaria a mudar desfavoravelmente, para An-

tonina, quando se construiu a estrada de ferro em 1895, ligando Paranaguá a Curitiba. A construção dessa via férrea, terminando em Paranaguá e não em Antonina, marcaria o início de uma proteção oficial ao pôrto de Paranaguá que se vem mantendo até os dias atuais.

Perdendo a preferência para ponta de trilhos e só vindo a obter um ramal da estrada de ferro em 1892, o comércio de Antonina tentou o recurso da tarifa diferencial de frete a partir de Morretes para cada uma das cidades portuárias. O ministro da Viação em 1926, Dr. FRANCISCO SÁ, decretou que a estrada de ferro cobrasse os fretes de acordo com as distâncias realmente percorridas pelos trens, derrubando o critério que vigorava desde o Império que mandava cobrar as tarifas igualmente para as duas cidades. Mas o governo estadual não levou em consideração a lei federal baixada em benefício de Antonina, pelo contrário, baixou um decreto concedendo compensação tarifária para as mercadorias embarcadas por Paranaguá e pouco depois passou a conceder prêmios aos principais exportadores que se servissem, preferentemente, do pôrto de Paranaguá. Também deu preferência à ligação rodoviária Curitiba-Paranaguá, e a nova rodovia dotada de todos os melhoramentos técnicos, ligará diretamente o pôrto de Paranaguá à capital do estado, encurtando o atual trajeto em 30 km, desvinculando Paranaguá da antiga estrada de Graciosa que partia de Antonina.

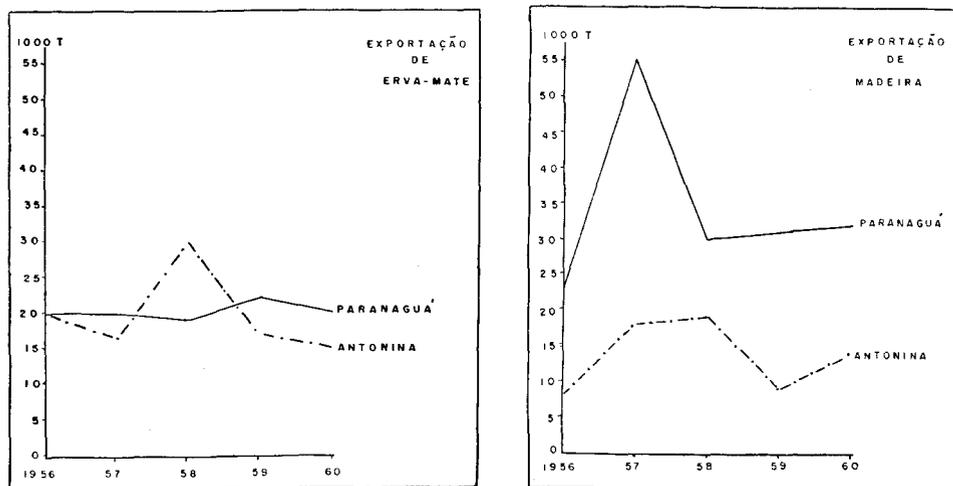


Fig. 5

Esta proteção oficial culminou em 1935, quando o governo do Paraná conseguiu, com a contribuição federal, organizar o pôrto de Paranaguá, colocando-o em situação privilegiada em relação à Antonina que permaneceu até hoje com seus antigos trapiches particulares, acrescidos apenas de pequeno cais das Indústrias Reunidas Matarazzo.

Hoje em dia, apesar das vantagens conseguidas pelo pôrto de Paranaguá, ainda são importantes as exportações de erva-mate pelo pôrto de Antonina. Ambos os portos (fig. 5) exportam aproximadamente as mesmas quantidades, sendo que, em 1958, a exportação de Antonina (30 591 t) foi bem maior que a de Paranaguá (19 207 t).

Quanto à exportação de madeira, Antonina já não é mais concorrente de Paranaguá, pois embarca apenas a metade do volume exportado pelo maior pôrto paranaense.

Esta situação de Antonina, conservando uma função exportadora apesar da concorrência de Paranaguá, deve-se ainda à tradição. Os maiores exportadores de mate e de madeira haviam-se instalado de início em Antonina, aí construindo seus trapiches.

Acresce que as firmas importadoras chilenas, argentinas e uruguaias dispõem de pequenos navios para o comércio de mate e de madeiras, o que permite que os mesmos alcancem o pôrto de Antonina, capacitado a receber navios de pequeno calado. Por outro lado, a circunstância da inalterabilidade dos fretes para pequenas distâncias (Antonina está a duas horas de navio de Paranaguá) aliada ao fato de serem privativos os trapiches (isentos portanto de taxas portuárias, pois o pôrto não é organizado), torna compensador para as firmas tradicionais, como para Leão Júnior (em relação ao mate) e para Valente e Whitters (em relação à madeira), permanecerem em Antonina, embora, pelas facilidades de Paranaguá, sejam também obrigadas a ter filiais neste pôrto.

Quanto às importações uma circunstância especial beneficia, sobremaneira, o pôrto de Antonina: as instalações de trigo e sal das Indústrias Reunidas Matarazzo estão localizadas no cais do Itapema, próximo à cidade de Antonina. Esta empresa dispõe de bem aparelhados sugadores de trigo, os quais descarregam um navio entre três a quatro dias, enquanto o pôrto de Paranaguá necessita de 15 a 20 dias para fazer o mesmo serviço, por não dispor de instalações apropriadas.

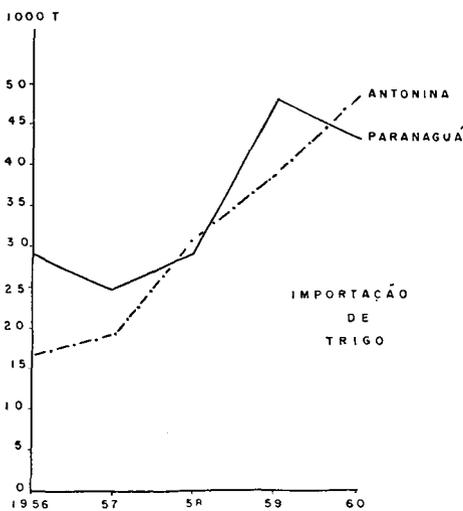


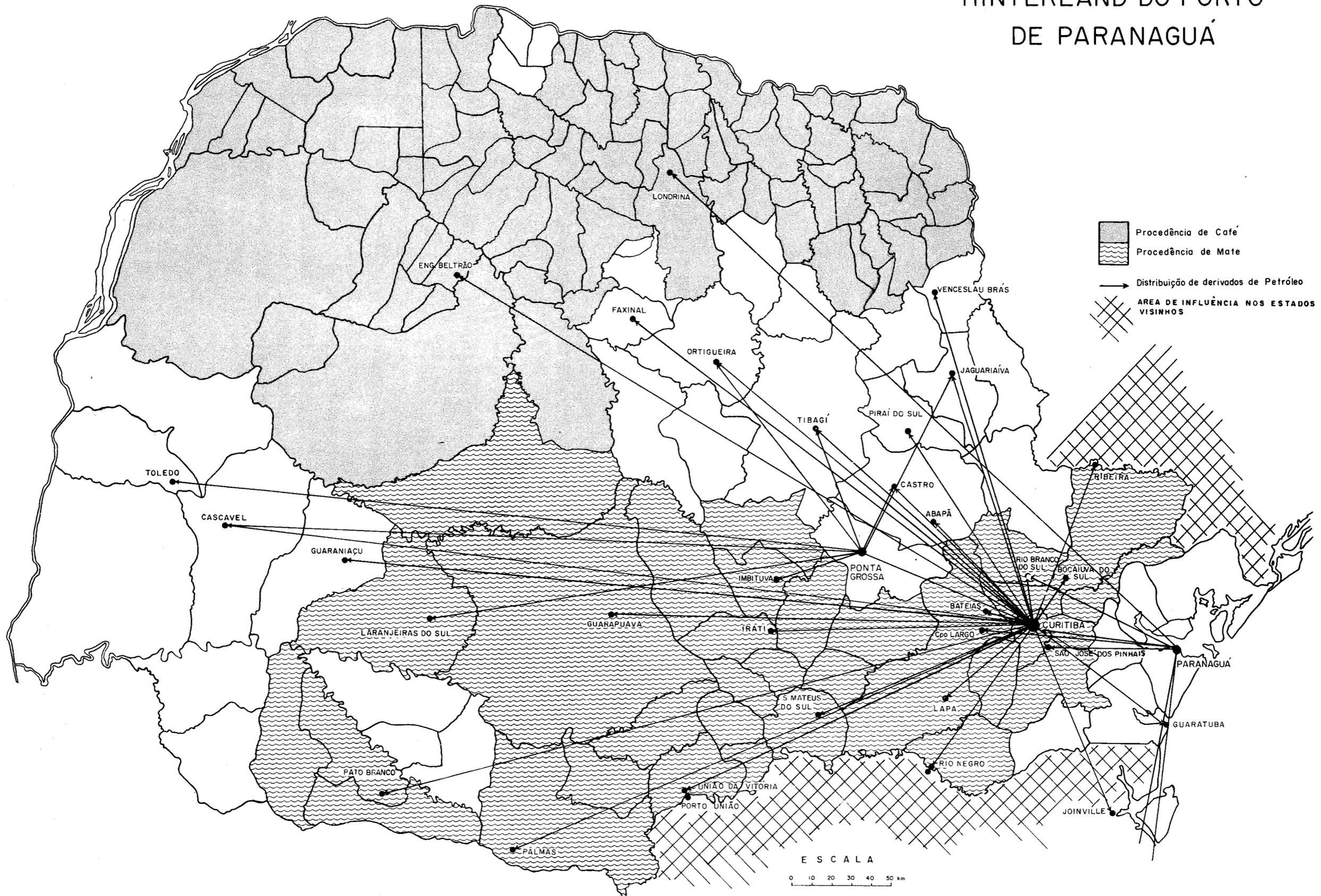
Fig. 6

Este fato explica as grandes quantidades (fig. 6) de trigo importadas pelo pôrto de Antonina, sobrepujando mesmo Paranaguá nos anos de 1958 e 1960. A situação se alterará profundamente, se forem levadas avante as obras quinquenais da Administração do Pôrto de Paranaguá, as quais prevêem a construção de sugadores e de silos de trigo, na área de seu cais.

O pôrto de Antonina sobrevive, mas não se pode negar sua estagnação e o melhor reflexo disso é a cidade que lhe serve de sítio, sem nenhuma construção nova, sem indústrias novas, vivendo quase exclusivamente da presença das Indústrias Reunidas Matarazzo e de uns poucos exportadores de mate e madeira.

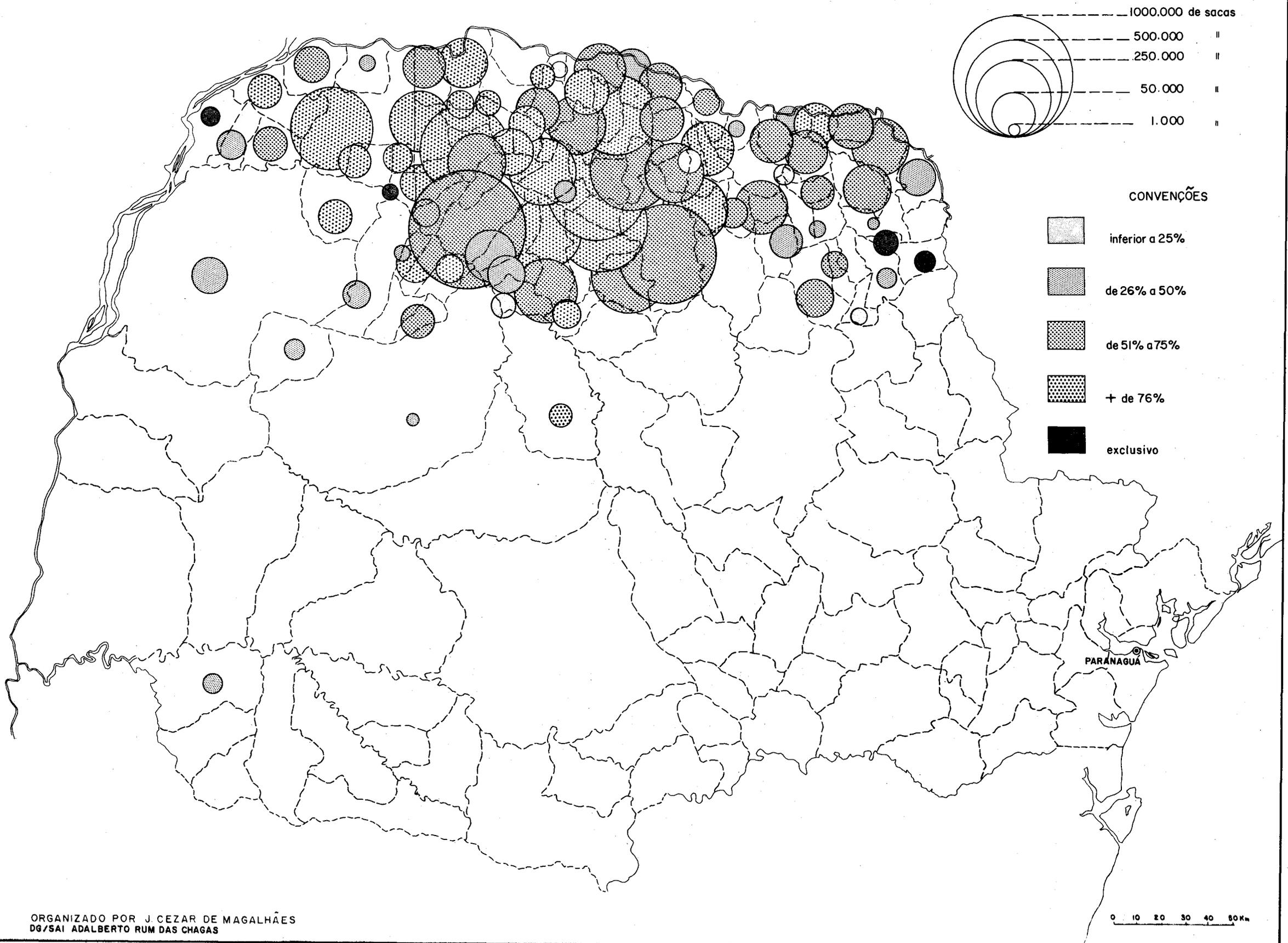
Possibilidades remotas de um melhor desenvolvimento existem, sem dúvida, devido às minas de ferro próximas que já exportaram, esporá-

HINTERLAND DO PÔRTO DE PARANAGUÁ



CAFÉ ENVIADO À PARANAGUÁ

SAFRA 1959/1960



dicamente, minério de ferro, pelo pôrto. Também poderá vir a funcionar, como um pôrto auxiliar de Paranaguá, caso êste venha a sofrer um processo de congestionamento.

A função portuária atual de Paranaguá. A delimitação de seu hinterland.

Pela procedência do café, do mate e da banana, enviados a Paranaguá pelos municípios produtores, bem como, pela distribuição dos derivados de petróleo, a partir dêste pôrto, podemos afirmar que o *hinterland* do pôrto de Paranaguá alcança *todo o estado do Paraná, pequena parte do sul de São Paulo, o centro-este e o extremo nordeste de Santa Catarina*. Vejamos, então, a sua delimitação através da procedência dos principais produtos de exportação.

Quanto ao café, verifica-se (fig. 8) que o pôrto exporta êste produto vindo de quase todo o norte do Paraná, retirando de Santos uma área de influência que êste manteve até a safra de 1946/1947.

O mapa representativo da remessa do café a Paranaguá, segundo a safra 1959/1960, demonstra a grande quantidade dêste produto destinada ao mesmo pelos municípios produtores e indica, ainda, que grande número de municípios enviou mais de 50% do seu café para êste destino.

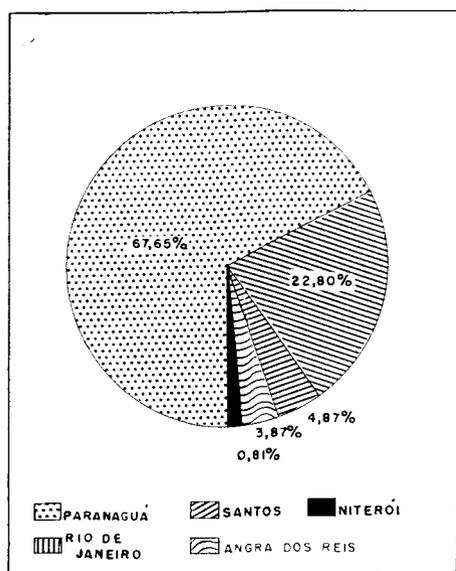


Fig. 9

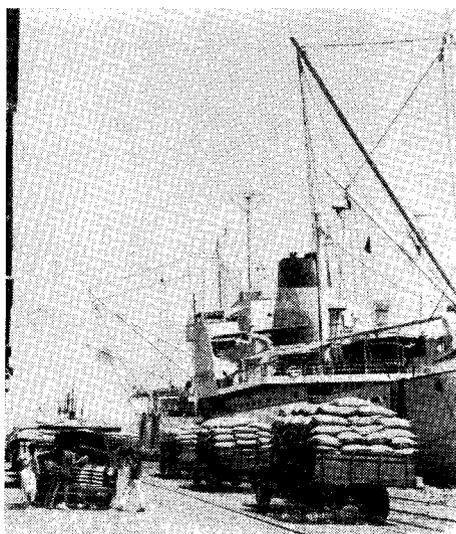


Fig. 10 — Aspecto do Cais D. Pedro II onde se notam os caminhões carregados de sacos de café para serem embarcados no moderno navio atracado. As sacas são colocadas nos porões dos navios por meio de guindastes, processo que requer intervenção manual para formar a "lingada", isto é o ato de amarrar os sacos para serem apanhados pelo gancho do guindaste.

Mandaguari, Nova Esperança, Paranaíba, Astorga, Açai e Borraçópolis expediram, para Paranaguá, quantidades superiores a 75% do café, saído das suas terras. Não só a produção, como as quantidades

despachadas foram elevadas. Assim, Maringá expediu mais de 1 000 000 de sacas; Londrina e Rolândia, mais de 600 000 sacas cada um.

Observando-se a quantidade total de café paranaense despachado na safra 59/60, verifica-se (fig. 9) que Paranaguá recebeu, para exportação, 8 223 710 sacas, correspondentes a 67,65%, Santos, 4,87%; Rio de Janeiro, 2 771 259 sacas, totalizando 22,80% do café saído do Paraná. Angra dos Reis e Niterói receberam o restante, com 471 066 e 98 387 sacas, respectivamente.

Com êstes dados, demonstra-se como o pôrto de Paranaguá conseguiu captar, para a exportação, o café que até a década de 1940 era enviado, prioritariamente, para Santos.

A evolução da exportação de café, pelos principais portos (fig. 11) mostra como, num pequeno período, Paranaguá se tornou um grande exportador de café, pois, se em 1923, apenas exportava 215 sacas, foi aumentando bastante sua exportação, a ponto de, nos dois últimos anos de 1960 a 1961, ultrapassar o próprio Rio de Janeiro, conquistando, assim, o 2.º lugar entre todos os portos exportadores de café do país (fig. 9).

Contudo, como se pode observar no gráfico de evolução, as exportações de Santos alcançam ainda o dôbro das exportações de Paranaguá. Êste pôrto, apesar da grande quantidade de café aí embarcada é na realidade, um depósito do pôrto de Santos, não se tendo constituído como uma grande praça que o comercialize, pois a função comercial mantém-se nas mãos das firmas de Santos e São Paulo. Ligações pelo rádio e serviços de táxis aéreos põem as duas praças em contacto. É portanto, em Santos e São Paulo, que se acham reunidos os escritórios das firmas exportadoras que atuam em Paranaguá, ficando nesta os armazéns gerais, muitos dos quais com denominações paulistas.

A melhor organização da rêde rodo-ferroviária do estado do Paraná, que aproxima ainda mais, a área cafeeira do Paraná de seu pôrto mais próximo, aliada às grandes safras cafeeiras do país e ao congestionamento do pôrto de Santos, explicam as maiores quantidades de café paranaense que chegam anualmente à Paranaguá.

As melhorias técnicas dêste pôrto, ainda, permitirão que o mesmo receba maiores quantidades de café, pois a produção paranaense cada vez se torna maior, estando estimada, para a safra 1961/1962, em 14 milhões de sacas.

O afluxo de café, no pôrto de Paranaguá, veio alterar a posição que a madeira ocupava na exportação pelo mesmo (fig. 12). Assim é que, até 1944, as exportações dêsse produto ocupavam o primeiro lugar, sendo secundadas pelas de mate. Êstes dois produtos, de antiga exportação pelo pôrto de Paranaguá, correspondem a continuação do comércio tradicional do século passado e das primeiras décadas do atual, quando o pôrto recebia produtos do centro do estado sofrendo, grandemente, ainda a concorrência de Antonina.

Se, quanto ao café, o pôrto de Paranaguá sofre a concorrência de outro pôrto não paranaense, quanto à madeira, sua área de influên-

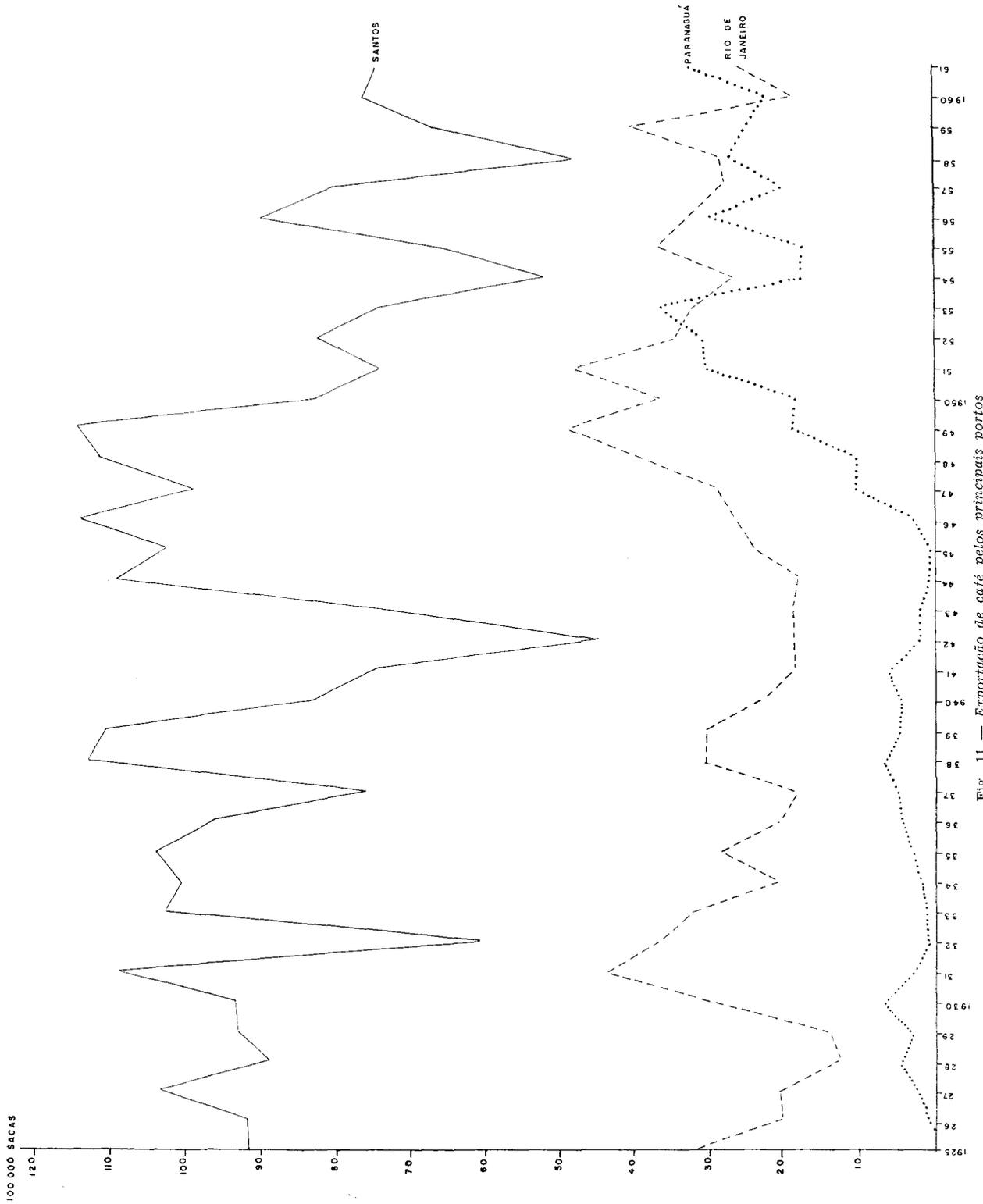


Fig. 11 — Exportação de café pelos principais portos

cia vai ser dividida com vários outros portos do próprio estado do Paraná e com os portos catarinenses.

Já que não há dados sobre exportação madeireira, por municípios, de acordo com os portos de destino, não podemos precisar, pormenorizadamente, a área de captação do porto de Paranaguá, porém, pelos inquéritos locais, chegamos à conclusão de que ela corresponde, não só ao estado do Paraná, como ainda, ao centro-oeste e nordeste de Santa Catarina.

A madeira não é mercadoria tão valorizada como o café que suporta fretes altos; a distância entre sua localização e os portos exportadores, tem grande importância; daí a volumosa exportação que o porto fluvial da Foz do Iguaçu apresenta com relação ao porto de Paranaguá, pois a madeira sai, em toras, para os mercados platinos, descendo, em balsas, o rio Paraná.

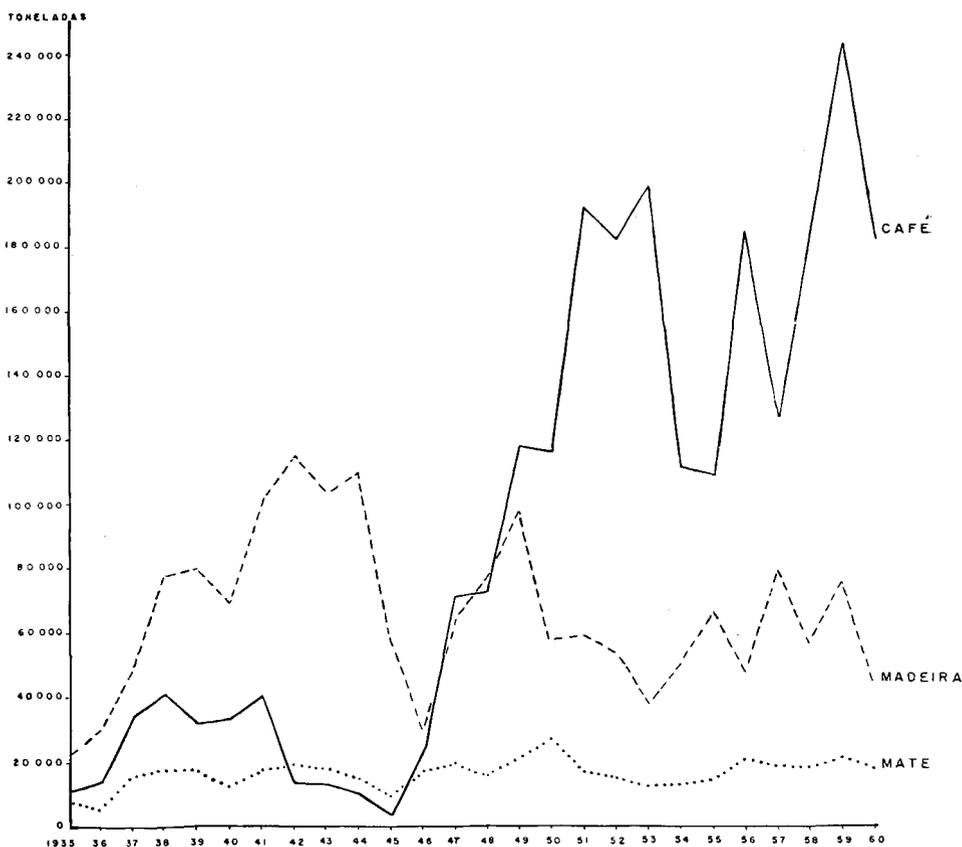


FIG.12 EVOLUÇÃO DA EXPORTAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS PELO PORTO DE PARANAGUÁ

Mas, quando os mercados compradores são os da Europa, África e América do Norte, a madeira tem que sair por Antonina e Paranaguá, quase sempre já beneficiada, na área de produção sobretudo, quando se trata do pinho, para compensar o transporte até os portos de embarque.

A maioria dos municípios paranaenses exporta madeira, via Atlântico, para vários mercados; daí podemos afirmar que a área de influência do pôrto compreende todo o estado do Paraná.

Paranaguá recebe, também, muita madeira dos municípios do centro-oeste e nordeste de Santa Catarina (Lajes, Curitiba, Porto União), em virtude das facilidades que a BR-2 oferece aos exportadores, com prejuízo dos portos de São Francisco do Sul e de Itajaí. Mas, a existência de vários portos madeireiros, impede que Paranaguá receba maiores quantidades de madeiras; pois prevalece, para esta mercadoria, o sistema de cotas que é determinado pelo Instituto Nacional do Pinho, cabendo a maior cota ao pôrto de Itajaí com 30 000 000 de pés quadrados e, ao pôrto de Paranaguá, de 8 a 10 000 000 de pés quadrados.

As maiores possibilidades do pôrto de Paranaguá neste setor madeireiro dependem, portanto, não só da obtenção de melhores cotas do INF, como da ampliação do mercado estrangeiro consumidor e da melhoria da cabotagem, para a exportação destinada ao norte do país.

Outro fator que diminui a exportação madeireira de Paranaguá é a localização do estado de São Paulo, imediatamente ao norte do Paraná, drenando, por via terrestre, para esta unidade da federação, quantidades de madeiras tão grandes, quanto às que são exportadas para os mercados platinos.

Quanto à procedência do mate, (fig. 7) exportado por Paranaguá, corresponde a toda a área produtora do Paraná, acrescida de municípios do planalto de Santa Catarina: Mafra, Rio Caçador, Curitiba, Xapencó, Quatis. Mas, como se pode apreciar pela evolução das exportações (fig. 12), a exportação de mate apresenta-se estacionária, o que se deve ao fato dos mercados platinos, em especial a Argentina e Uruguai estarem incrementando sua produção, não ampliando, por conseguinte, suas importações do Brasil.

A exportação do mate paranaense é quase toda feita pelo Atlântico, não aparecendo Pôrto Mendes, no rio Paraná com mais de um milhão de quilos, enquanto Paranaguá e Antonina exportam quantidades superiores a 21 000 000 e 19 000 000 de quilos respectivamente.

Como o mercado interno de mate é muito pequeno, assume importância a exportação por via marítima, sendo êste o único produto no qual Paranaguá mantém a liderança de exportação em todo o Brasil, conseguindo, assim, dominar de fato o seu *hinterland* para êste produto.

O pôrto de Paranaguá recebe ainda bananas da região do vale do Ribeira, no sul de São Paulo, para exportação, chegando o produto através de lanchões que navegam pela baía de Paranaguá em direção ao pôrto do mesmo nome, depois de descerem a serra. Por êste motivo podemos fazer chegar a área de influência do pôrto de Paranaguá, até o extremo sul de São Paulo.

Quanto às importações, somente os derivados de petróleo assumem grande expressão em Paranaguá, não só pelas grandes quantidades im-

portadas, como pela ampla distribuição que os mesmos alcançam no estado do Paraná.

A causa que levou o pôrto de Paranaguá a se aparelhar e tornar-se um grande importador de derivados de petróleo é a menor distância do mesmo em relação às regiões importadoras do estado, principalmente a área de Curitiba.

Os derivados de petróleo consumidos no estado do Paraná são procedentes da refinaria Artur Bernardes em Cubatão e da refinaria Duque de Caxias, no Rio de Janeiro, sendo enviados por cabotagem ao pôrto de Paranaguá.

A distribuição desses derivados por via terrestre não só sobrecarregava as estradas de ferro de São Paulo, como impedia que se conduzissem grandes partidas de uma só vez, como podem fazer os petroleiros; além da maior quantidade, acresce o fato do frete marítimo ser mais barato que o terrestre. Estes fatos fizeram com que as companhias de distribuição de petróleo desejassem instalar-se em Paranaguá, tendo elas próprias financiado o cais de inflamáveis existente no pôrto desta cidade desde o ano de 1946.

A observação da evolução das importações pelo pôrto de Paranaguá (fig. 13) atesta o que representou para a distribuição dos derivados de petróleo no Paraná, a construção de um cais apropriado. Entre 1935 a 1946 o pôrto apenas importava quantidades de derivados de petróleo que variavam entre 1 000 e 5 000 toneladas, passando a importar após as obras, 128 623 toneladas em 1950, 220 140 em 1952, até alcançar 376 411 toneladas em 1961.

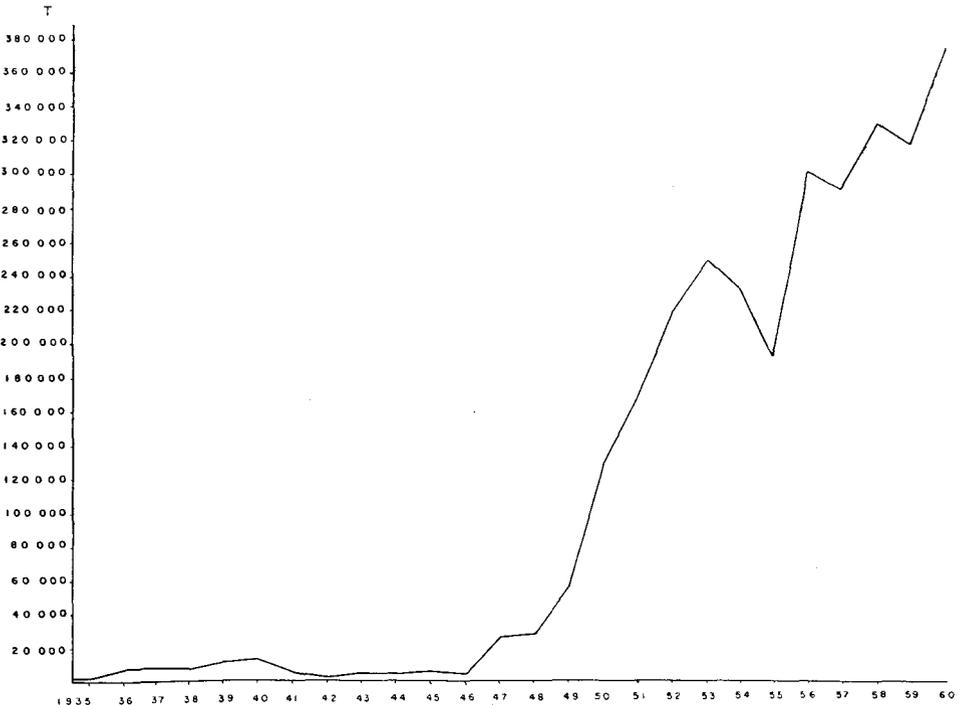


Fig. 13 — Importação de derivados de petróleo pelo pôrto de Paranaguá.

Os derivados destinados à distribuição no interior, seguem, geralmente, dos depósitos das companhias Texaco, Shell, Esso e Atlantic para Curitiba e Ponta Grossa, de onde são, então, redistribuídos por estas praças.

Embora não haja dados para outras companhias, para melhor se precisar a área de ação do pôrto de Paranaguá traçamos (fig. 7) a área de influência dêste para a companhia Shell, a única que nos forneceu os dados necessários a esta tarefa.

Observe-se que a área é a comandada por Curitiba e Ponta Grossa; no caso da gasolina de aviação, o pôrto de Paranaguá faz sentir sua distribuição ao norte, para Londrina e ao sul, para Florianópolis e Itajaí. Outras cidades servidas diretamente pelo pôrto de Paranaguá são: Ibiporã, Rio Branco do Sul, Campo Largo e São José dos Pinhais.

O nordeste de Santa Catarina, bem como seu litoral estão, neste particular, dentro da área de ação do pôrto de Paranaguá, pois as cidades de Caçador e Pôrto União recebem derivados de petróleo de Paranaguá, além de Joinville, Itajaí e Florianópolis.

O norte do estado, como se pode depreender do exposto, quase escapa à influência do pôrto de Paranaguá, pois é abastecido pelos depósitos paulistas de Ourinhos. Contudo, acreditamos que o novo ramal ferroviário entre Ponta Grossa e Apucarana, encurtando notavelmente o trajeto ferroviário, muito contribuirá para fazer chegar ao norte, em maiores quantidades, os derivados de petróleo desembarcados em Paranaguá.

A análise da área de influência do pôrto de Paranaguá, demonstrou-nos quais os produtos que chegam a êste pôrto, tanto no sentido da exportação como no da importação, explicando assim a movimentação geral do mesmo nos aspectos referentes ao tipo de navegação preferencial, à situação da cabotagem e à freqüência das nacionalidades dos navios, bem como, os destinos das mercadorias para os mercados consumidores.

Quanto ao tipo de navegação predomina a de longo curso, em virtude dos produtos exportados por Paranaguá serem embarcados, de preferência, para o estrangeiro.

Para o café, o mercado mais importante é o norte-americano, seguido do europeu. Êste fato reflete-se na nacionalidade dos navios que freqüentam Paranaguá. No período de 1953 a 1960, entraram neste Pôrto 937 navios norte-americanos, 529 suecos, 516 noruegueses, 264 ingleses. Há, também, uma porcentagem elevada para o número de navios platinos, em virtude da maioria do pinho e da erva-mate exportados serem destinados à Argentina e ao Uruguai (fig. 14).

Quanto à navegação de cabotagem, o pôrto de Paranaguá apresenta pequenos valores para a exportação e, neste aspecto particular, êle se encontra muito abaixo do pôrto do Rio Grande, importante exportador de cereais para o resto do Brasil. A proximidades de São Paulo, principal mercado interno da maior parte da produção paranaense, que lhe é enviada por via terrestre, explica esta pequena importância

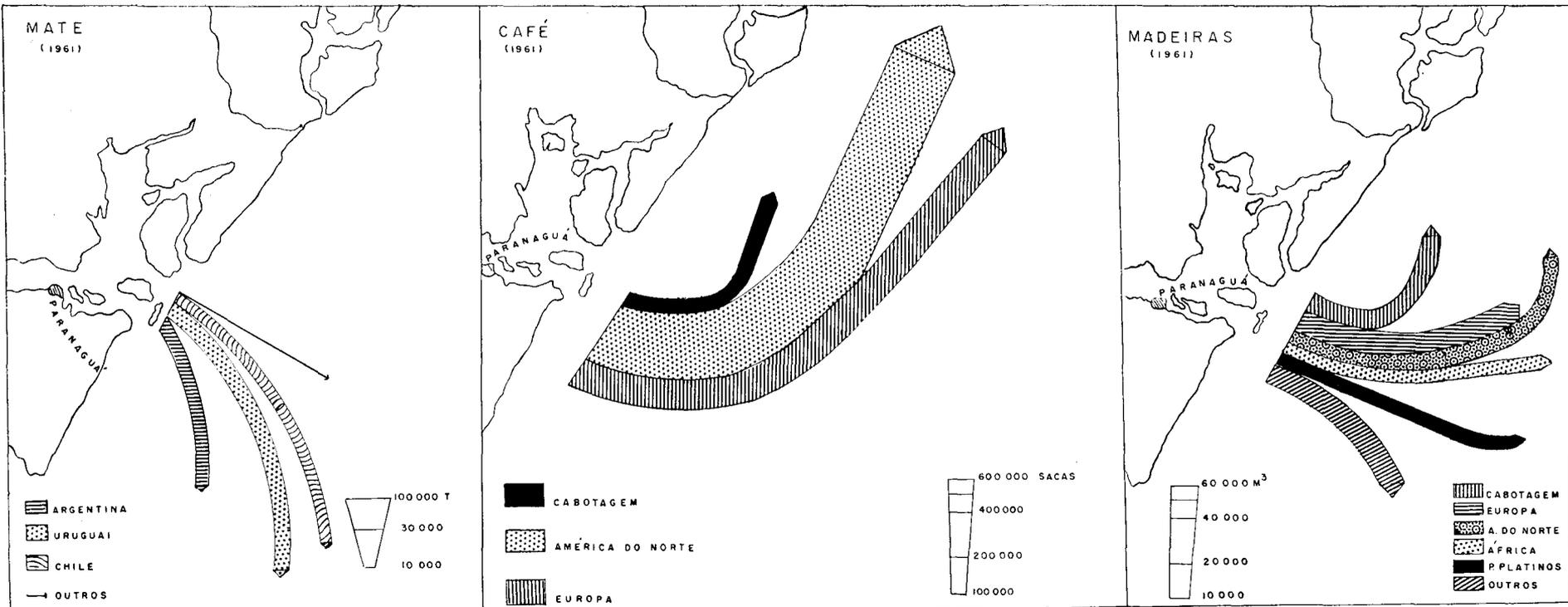


Fig. 14 — Exportação segundo os portos de destino

de cabotagem de exportação que só tem alguma importância para os estados da Guanabara e do Nordeste.

O verdadeiro abandono em que se encontra a navegação de cabotagem, em todo o país, explica, em parte, a preferência pelas vias internas, pois não há navios suficientes para atender às mercadorias que ficam nos armazéns. Além disso a situação é agravada pelo fato de os navios terem, em geral, a rota Rio Grande do Sul-Rio de Janeiro, passando cheios na costa do Paraná, por conseguinte não apanhando mercadorias no pôrto de Paranaguá. Os exportadores paranaenses preferem, então o frete rodoviário que, embora mais caro, é feito com rapidez.

Quanto à cabotagem de importação, apenas apresenta aspectos promissores a que está ligada aos combustíveis, pois a de carga geral perde cada vez mais importância: o cimento deixou de ser importado e a importação de açúcar vem diminuindo de intensidade. O produto que, ao lado dos derivados de petróleo sustenta a cabotagem de importação é o sal.

O exame do movimento das mercadorias, no pôrto de Paranaguá, dá a perceber a existência de um desequilíbrio visto que exportando tanto café, o pôrto não recebe em troca, nenhuma carga em tal quantidade, pois o grande produto importado, o combustível, é conduzido por navios especiais que não são os que transportam o grão vegetal. Há, portanto, um problema de frete que não se torna mais grave porque a proximidade do pôrto de Santos, cujas importações crescem dia a dia, garante o envio dos navios a Paranaguá para receber nova carga.

Quanto ao movimento geral de carga, o pôrto apresentou, em 1957, índices equivalentes a Cr\$ 5 805 791,00. O café foi o produto de maior valor com Cr\$ 4 375 347 786,00 seguindo-se a madeira com Cr\$ 542 201 632,00 e o mate, com Cr\$ 204 250 494,00.

Como se aprecia no quadro abaixo, verificamos que houve uma modificação na orientação das mercadorias comerciadas em Paranaguá, pois, sendo antes de 1945 mais exportador do que importador, passou, após 1952, a importar mais do que exportar.

QUADRO DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO

ESPECIFICAÇÃO	1938	1945	1952	1957	1958	1960
Exportação (t).....	115 005	58 026	216 892	273 293	273 504	383 227
Importação.....	8 517	15 731	298 149	364 207	413 979	468 771

FONTE — A.P.P.

Esta transformação se deve ao aparelhamento do pôrto de Paranaguá para receber combustíveis, refletindo-se fortemente na cabotagem de importação. Analisando-se o quadro abaixo, vamos encontrar uma grande alteração na importação por cabotagem e quedas ou estabilização na exportação por cabotagem. Isto porque a partir de 1954,

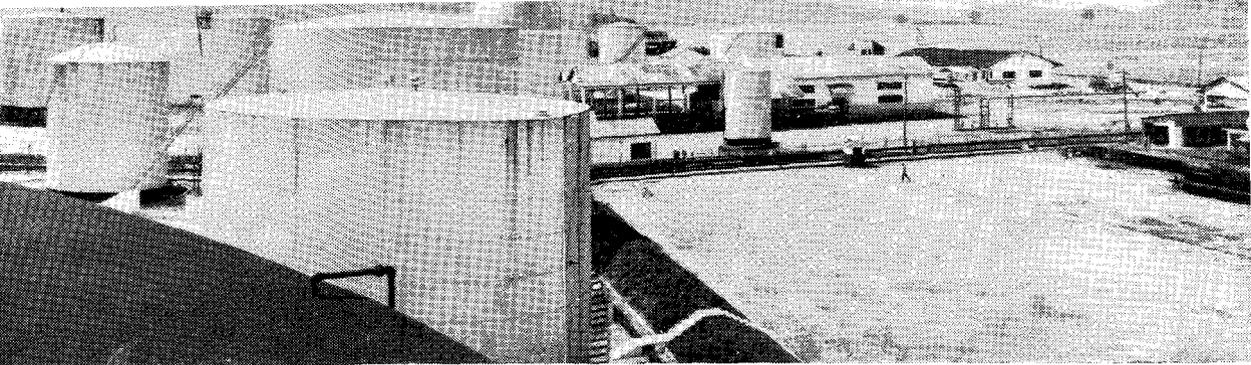


Fig. 15 — Cais de inflamáveis situado no Rocío, bairro ao norte da cidade. O navio petroleiro que se vê atracado, ao fundo, descarrega derivados de petróleo trazidos da Refinaria Artur Bernardes em Cubatão, pois o petróleo não é beneficiado em Paranaguá. Dêste cais de inflamáveis, os derivados são levados, através de rodovia e ferrovia, serra acima para os depósitos em Curitiba e Ponta Grossa, que os redistribuem para as praças do interior do Paraná. Estes derivados de petróleo, constituem a única mercadoria que transita, em grandes quantidade pelo pôrto de Paranaguá, no sentido da importação.

com a inauguração da refinaria Artur Bernardes, em Cubatão, os derivados de petróleo quase deixaram de ser importados do estrangeiro, em navegação de longo curso, para o serem através dos petroleiros da FRONAPE, portanto em navegação de cabotagem. No ano de 1962, encerrou-se o transporte de combustíveis em longo curso, pois com a entrada da refinaria de Duque de Caxias em atividade, todo o mercado paranaense está sendo abastecido pela Petrobrás, através de seus modernos petroleiros que atracam no cais de inflamáveis, em Paranaguá.

COMÉRCIO DE CABOTAGEM

ESPECIFICAÇÃO	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Exportação.....	45 048	39 567	43 373	48 969	43 693	51 021	41 230	37 817	59 364
Importação.....	64 439	48 235	48 527	123 295	194 066	146 230	140 324	212 973	168 753

FONTE — A. P. P.

A melhor organização da rede rodo-ferroviária do estado do Paraná, e mais o próprio crescimento econômico do estado, ampliaram, notavelmente, como se analisou, o comércio de mercadorias pelo pôrto de Paranaguá, mas apesar de as autoridades virem aumentando a capacidade do pôrto, êste se encontra ainda desaparelhado para atender as suas atuais necessidades.

Em 1935 êle foi organizado, apresentando então 500 metros de cais, sofrendo, posteriormente uma ampliação para 1 590 metros o que permite a atracação de 12 navios, em média.

Mas êste cais é atualmente insuficiente, sendo necessárias novas ampliações, já programadas.

Entre as deficiências técnicas do pôrto, destacam-se a ausência de instalações, como esteiras rolantes para a movimentação de granéis sólidos, de bombas de recalque para combustíveis, instalações para gás liquefeito, de rede telefônica interna; insuficiência de energia; inexistência de estaleiros e de draga própria para serviços no pôrto e de silos e sugadores para cereais.

Estas falhas provocam o baixo rendimento dos serviços do pôrto e, em decorrência, a excessiva permanência dos navios no mesmo. Para desembarcar em média 1 000 toneladas de mercadorias, o navio permanece no pôrto cêrca de 5 a 6 dias. No caso especial do desembarque de trigo, que é retirado de bordo pelo processo primitivo de caçambas e do "morcêgo" (uma lona prêsa pelas alças ao guindaste, formando uma cuia) os navios permanecem atracados de 15 a 20 dias. Não é estranho às deficiências do pôrto, a reação que o sindicato dos estivadores faz à maior mecanização a fim de evitar a redução da mão-de-obra a ser empregada nas atividades portuárias.

Problemas financeiros, como despesas com pessoal administrativo, retiram do pôrto maiores possibilidades de lucro e a administração, para realizar as obras de reaparelhamento, depende dos auxílios estaduais e do govêrno federal.

Repercussões da função portuária sôbre a cidade de Paranaguá:

A expansão do *hinterland* do pôrto de Paranaguá e a importância por êste assumida na exportação da produção cafeeira do estado, refletiu-se diretamente na evolução da cidade e na sua estrutura atual.

Duas fases de desenvolvimento devem ser identificadas na cidade: a primeira corresponde ao pequeno pôrto fluvial na margem esquerda do rio Itiberê, fronteiro à ilha Valadares.

Paranaguá vivia, então, das ligações com os povoados da baixada, comercializando os poucos produtos obtidos no litoral. Era, por isso, um pequeno aglomerado sob a influência do Cananéia e São Vicente, situadas no sul de São Paulo de onde procederam seus primeiros colonizadores dirigidos por DOMINGOS DE PENEDA. Êste instalou na ilha da Cotinha, fronteira ao litoral, o povoado de Paranaguá que passou a crescer bastante após a descoberta de ouro no sopé da serra Negra.

Em 1648, GABRIEL DE LARA, governador militar do povoado, obteve do rei de Portugal e elevação do lugarejo à categoria de vila.

As ligações com o planalto, através do caminho colonial que vencia a serra da Graciosa e posteriormente as ligações através da estrada carroçável, abririam para a cidade novas áreas de expansão e, já na



Fig. 16 — Igreja de São Francisco, construída em 1740, foi tombada pelo Patrimônio Histórico; assinala com sua localização, próxima ao rio Itiberê, a antigüidade da cidade de Paranaguá.

segunda metade do século IX, foram instalados ao norte da cidade os primeiros trapiches do pôrto de Paranaguá, quando cresceram as exportações, aproveitando as águas da baía, de maior profundidade que as do rio Itiberê, e de melhor acesso para os navios que vinham de alto mar.

Esta fase marca o período da tradicional exportação de erva-mate e de madeira e, deixou traços, na paisagem da cidade representada pela antiga área de urbanização junto ao rio Itiberê, onde encontramos velhos sobradões e igrejas coloniais, ocupando as ruas estreitas e tortuosas. No velho núcleo constituiu-se por essa época, o verdadeiro centro da cidade, instalando-se o comércio tradicional, ao qual vieram juntar-se, mais tardiamente, as agências bancárias e de navegação, ligadas ao maior desenvolvimento do pôrto.



Fig. 17 — Velha rua de Paranaguá, junto ao rio Itiberê, datando dos primórdios da cidade. Nela instalou-se o comércio local, que ainda hoje, ocupa os antigos casarões fronteiros ao cais do Itiberê. Este, que foi o primeiro pôrto da cidade, mantém nos dias atuais, um pequeno tráfego de canoas e lanchões para o desembarque de verduras e peixes para o mercado municipal, localizado nas proximidades.

Apesar desta expansão, não houve, na evolução de Paranaguá um desenvolvimento dinâmico como o verificado nas cidades do norte do Paraná. Isto porque, Paranaguá não conseguiu unir à sua função portuária, a função comercial, correspondente.

Este desequilíbrio existente em Paranaguá, entre a importante função portuária e a sua pequena função comercial pròpriamente dita, deve-se ao fato de que as funções econômicas que lhe dariam um crescimento mais dinâmico são exercidas pelas cidades de Santos e Curitiba.

A organização do pôrto de Santos, muito anterior à do pôrto de Paranaguá, e a melhor estruturação das vias terrestres paulistas em di-

reção ao litoral, prepararam a concentração do comércio e do crédito naquela cidade paulista, onde se localizaram as firmas exportadoras de café. Paranaguá, que surgiu muito posteriormente como pôrto exportador de café, já encontrou, organizado êste comércio cafeeiro que apenas lhe cedeu, até agora, a possibilidade de dispor de firmas armazenadoras de café, muitas delas assim mesmo pertencentes à capitais paulistas.



Fig. 18 — O antigo centro da cidade de Paranaguá se estende da margem esquerda do rio Itiberê para o interior. Foi construído no período ligado à exportação de erva-mate e madeiras. Os casarões que se vêem, mantêm em maioria suas fachadas originais, enquanto outros foram reformados, apresentando um ou dois andares. O edifício moderno que aparece no primeiro plano, abriga a sede da agência do Banco do Brasil. Esta área que aparece na foto, bem como a que lhe fica à esquerda, abrigam a zona comercial da cidade paranaguara. Ao fundo, aparece a ilha Valadares onde se estabeleceram colônias de pescadores que comerciam peixe com o velho cais do Itiberê.

As ligações, aéreas e telegráficas, com Santos e a presença das filiais bancárias paulistas em Paranaguá, revelam a subordinação das atividades cafeeiras ao centro do litoral paulista. Mas se a concentração da função comercial do café, na cidade de Santos, vem retardando um maior desenvolvimento da cidade de Paranaguá, por outro lado porém o simples trânsito de maiores quantidades de café pela praça de Paranaguá, permitiu que a cidade, a partir de 1950, experimentasse um maior desenvolvimento, para atender à sua função portuária.

Assim, o início da exportação do café e o incremento da mesma após a organização do pôrto em 1935, resultou na ampliação do espaço urbano e veio a modificar a estrutura do velho núcleo litorâneo. Êste, que ocupa a área da cidade situada entre a margem esquerda do rio Itiberê e a rua Júlia da Costa, perpendicular à estação ferroviária, foi ampliada, encontrando-se os limites atuais da cidade na margem direita do rio Imbogaçu que desemboca na baía de Paranaguá, a oeste do cais de inflamáveis.

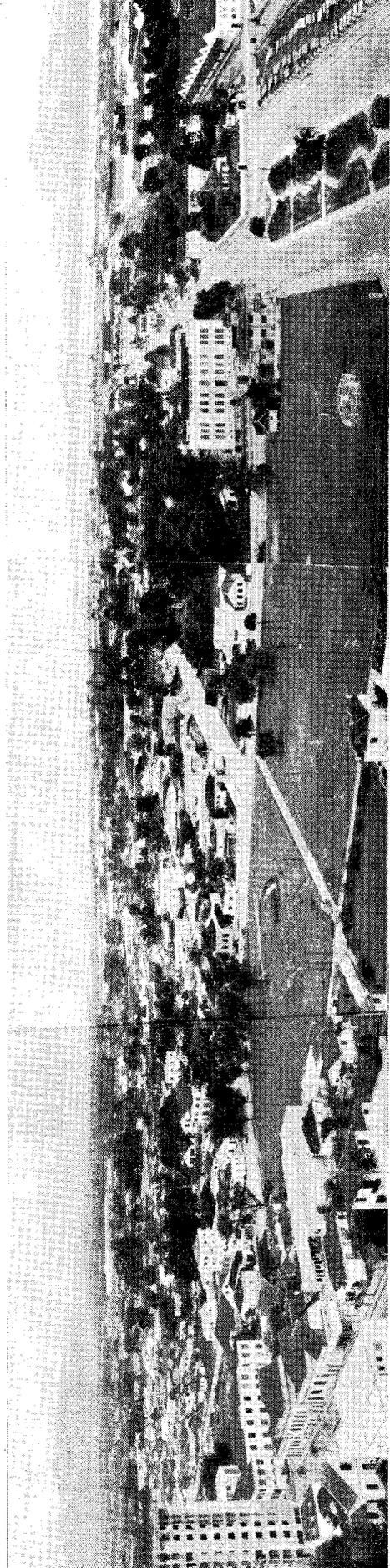


Fig. 19 — Vista panorâmica da região de Paranaguá, vendo-se ao fundo a alongada baía do mesmo nome, limitada ao norte pelos primeiros contrafortes da serra do Mar que separam a Baía da Litórnea do Primeiro Planalto.

A cidade de Paranaguá, estende-se desde a parte meridional da baía onde se encontra localizado o pôrto, até as margens do rio Itiberê, ao sul.

Os novos quarteirões que se vêem na foto e que constituem o Paranaguá-Novo, estão ocupados por residências modernas.

Os amplos armazéns de café, mais concentrados nas quadras próximas ao cais do pôrto, caracterizam a paisagem urbana da zona norte da cidade.

Esta parte do Paranaguá-Nôvo apresenta uma paisagem urbana inteiramente vinculada à função portuária cafeeira da cidade, pois os típicos armazéns de café que ocupam vários metros quadrados de área caracterizam os espaços laterais, ao longo da ferrovia e rodovia que ligam Paranaguá a Curitiba. Estas duas vias (fig. 20) atravessam a cidade dividindo-a em duas partes, no sentido leste-oeste, sendo que a ferrovia, na altura do cais do pôrto faz uma curva para se dirigir ao sul, na direção do velho centro da cidade. Esta disposição central dentro da cidade das duas vias de transporte, condiciona a localização dos armazéns ao longo dos seus respectivos leitos.

A maior concentração desses armazéns, encontra-se na curva da estrada de ferro, próxima ao cais do pôrto, porém, a falta de espaço para outros estabelecimentos, obrigou a localização dos armazéns recentemente construídos, mais para o interior do pôrto, isto é acompanhando a orientação das citadas vias. Como ambas correm paralelas, os armazéns se estabeleceram linearmente à ferrovia e à rodovia, afastando-se cada vez mais do centro portuário.

Em muito menor escala, caracterizando ain-

PLANTA DA CIDADE DE PARANAGUÁ

60 0 60 120m

-  ARMAZENS DO PÔRTO
-  ARMAZENS PARA CAFÉ
-  ARMAZENS PARA MADEIRA
-  ARMAZENS PARA SAL
-  AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO
-  DEP. INFLAMÁVEIS
-  GALPÕES
-  BAIRROS OPERÁRIOS

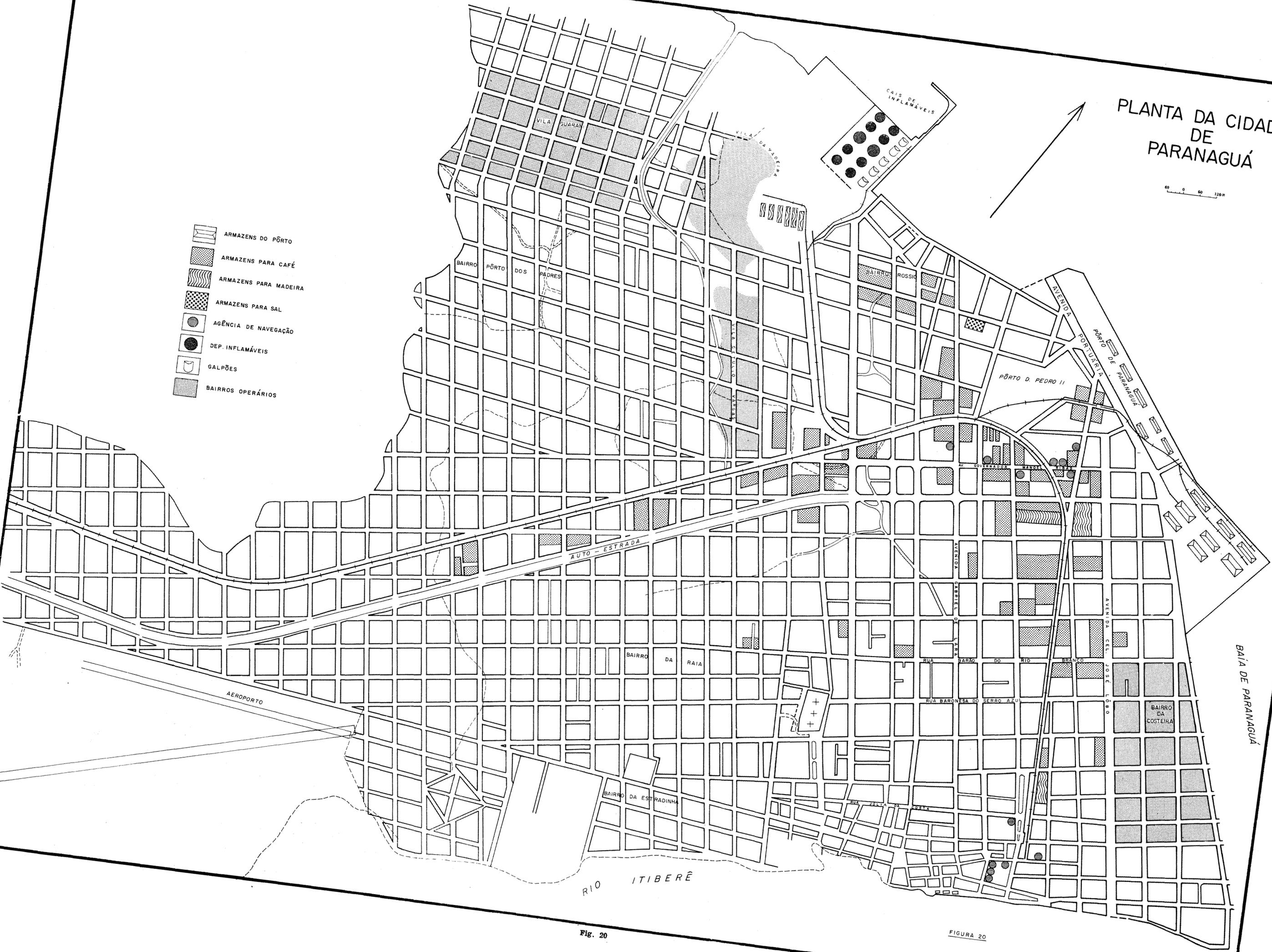


Fig. 20

FIGURA 20

da a função portuária da cidade, encontramos os armazéns para depósito de madeira localizados, não só no velho centro, perto da estação ferroviária, como também na vila da Madeira, no bairro do Rocío.

Estes armazéns de café e madeira traduzem não só a função portuária da cidade como revelam o tipo de comercialização dos principais produtos exportados pelo porto de Paranaguá .

No espaço urbano compreendido entre o velho centro e o leito da nova rodovia que sai da cidade para Curitiba, foram construídas numerosas residências modernas onde se instalaram gerentes de armazéns de café, funcionários graduados do governo estadual, do IBC e dos bancos da cidade.

Estes órgãos governamentais, ligados à exportação cafeeira, construíram novas sedes em edifícios altos os quais marcam os primeiros vestígios do crescimento vertical da cidade.



Fig. 21 — Os armazéns de café que ocupam quarteirões e ruas inteiras de Paranaguá, dão à paisagem urbana da cidade um aspecto típico, caracterizando-lhe a função portuária. Eles estão mais concentrados nas ruas próximas ao cais do porto, sendo intenso o tráfego de caminhões entre eles e o cais de embarque no porto. As exportações de café aumentam progressivamente pelo porto de Paranaguá, mas como são enormes as quantidades chegadas e os estoques são cada vez maiores, constroem-se novos armazéns que se ajustam desta área mais próxima, acompanhando então o leito da estrada de ferro e da rodovia, na direção da serra, alguns já se encontram a mais de 4 km, do cais do porto.

Na periferia desta área ocupada por novas residências, encontramos os bairros operários onde habitam, freqüentemente, os empregados que trabalham no cais do porto. Estes bairros localizam-se em terrenos menos propícios à urbanização, como os das Vila Guarani e Vila da Madeira que se encontram em áreas sujeitas a inundações, em virtude da presença do leito do rio Imboguauçu. Outro bairro operário, o da Costeira, o que mais se aproxima do velho centro urbano será, forçosamente deslocado quando o porto for ampliado para o sul da cidade.

O período de grande exportação de café pelo porto de Paranaguá, permitiu que a cidade aumentasse sua população e, conseqüentemente, se expandisse para o norte, através de ruas que, cruzando-se em ângulo reto, dão à cidade um aspecto geométrico em forma de malha. Como conseqüência, toda a área da cidade situada na península formada pelos

rios Itiberê e Imboguçu e pela baía de Paranaguá, foi ocupada, unindo-se assim a parte portuária da cidade, ao norte, ao velho centro urbano, ao sul.

Mas, trata-se de uma ocupação rarefeita, pois há várias quadras desocupadas, o que demonstra a pequena densidade demográfica da cidade, a qual não chega a ter 30 000 habitantes.

Assim como Santos retira de Paranaguá a sua função comercial nas transações de café, Curitiba comanda no seu lugar as demais funções comerciais na região, redistribuindo as mercadorias tanto para o interior quanto para Paranaguá.

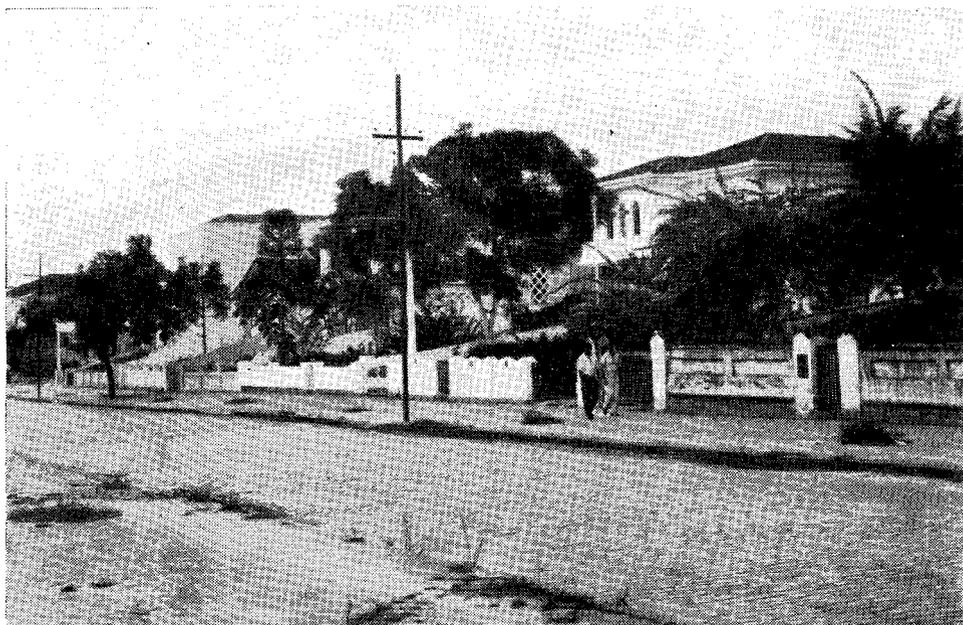


Fig. 22 — As novas ruas situadas no centro-norte da cidade, foram abertas nos últimos anos, quando Paranaguá, começava a se ampliar em virtude das atividades de exportação cafeeira. As modernas residências, que estas ruas abrigam, pertencem aos gerentes dos armazéns gerais, seus altos funcionários, bem como, a funcionários dos órgãos oficiais, estaduais e federais que possuem agências em Paranaguá. Em muitas ruas, onde a ação da prefeitura, praticamente, não se faz notar, encontramos estas modernas residências contrastando com o leito arenoso e coberto de capim das mesmas.

Para ela convergem, como já se apreciou, os grandes troncos rodoviários do estado, bem como, se procura interligá-la melhor com as outras regiões do mesmo, através de estrada de ferro. Constitui, como as cidades do norte do Paraná, uma cidade que se agiganta no planalto como resultado da expansão econômica do estado do Paraná e para onde convergem todos os benefícios oficiais do governo paranaense. Sendo um grande centro consumidor, já possui numerosas indústrias nos seus arredores, e seu comércio alcança uma grande influência regional.

A facilidade de ligações que possui com São Paulo, principalmente nos dias atuais, através da rodovia Régis Bittencourt (BR-2), permite que sua praça comercial seja intensamente abastecida pelas indústrias paulistas.

Em virtude desses fatos, Curitiba captou para si, a função comercial das cidades próximas e, no caso de Paranaguá, transformou-a no seu pôrto de exportação e importação.

Assim tôdas as transações comerciais de Paranaguá são feitas diretamente com a capital que abastece as lojas comerciais de Paranaguá em gêneros alimentícios, artigos de vestuário, aparelhos elétricos em geral.

A dependência do pequeno comércio parnanguara com Curitiba é tão estreita que não há em Paranaguá casas atacadistas, pois a proximidade das duas cidades permite que o abastecimento se faça porta a porta pelos caminhões que descem a serra.

Com uma função comercial tão pequena, Paranaguá atua apenas como redistribuidora das mercadorias procedentes de Curitiba para as demais cidades do litoral como Guaraqueçaba, Guaratuba, e para Morretes que, sem atividades econômicas importantes, vivem em função de sua pequena praça comercial.

Em virtude de sua localização no litoral, Paranaguá possui uma atividade pesqueira tradicional ligada ao velho rio Itiberê. Daí envia pescado para as peixarias curitibanas com prejuízo para o próprio consumidor parnanguara que às vêzes fica sem peixe.

Encontramos ainda em Paranaguá algumas funções secundárias como a de centro turístico, de fama nacional, pois ela é o ponto terminal da conhecida estrada de ferro que atravessa a serra da Graciosa, obra prima da engenharia nacional. Também é o ponto de chegada e saída dos banhistas que descendo a serra, vão utilizar as praias do litoral, em Caiobá e Matinhos.

A pequena população da cidade de Paranaguá, como já nos referimos, não constitui mercado consumidor capaz de atrair para seu sítio um maior interesse industrial. Ao lado da limitação demográfica, encontramos na cidade uma tradicional insuficiência de energia elétrica. Nestas circunstâncias, Curitiba de maior densidade populacional dispondo de mais eletricidade e mais fáceis ligações terrestres com as regiões por ela abastecidas, foi o local escolhido pelos industriais para a



Fig. 23 — Moderno edifício, de treze andares, inaugurado em 1961 para abrigar as dependências da agência do I.B.C. e demais órgãos ligados ao comércio cafeeiro. Constitui, juntamente com outros prédios particulares, em construção na cidade, as primeiras manifestações de crescimento vertical, marcando, também, a "grosso modo", o limite entre a área do velho centro da cidade de Paranaguá e o novo centro que se expande para o norte. (Foto do autor).

localização de suas fábricas. Em Paranaguá apenas encontramos, como indústria, algumas fábricas de conservas de palmitos, uma fábrica de caixetas e uma de cerâmica.

A importação de derivados de petróleo, cada vez em maiores quantidades, talvez abra para Paranaguá a possibilidade de construir uma refinaria, aparecendo conseqüentemente indústrias químicas ligadas ao tratamento do petróleo, da mesma forma que poderão aparecer indústrias alimentares ligadas ao beneficiamento do trigo quando se resolver o problema do descarregamento deste cereal no cais do pôrto, como apreciamos.

Quanto à crise crônica de energia elétrica, a situação melhorou um pouco graças aos novos abastecimentos de energia hidrelétrica provenientes da usina de Marumbi, na serra do Mar, que vieram minorar a falta de energia em Paranaguá, abastecida até ao ano de 1961 somente com energia térmica, produzida em pequena escala, por geradores da Prefeitura, do cais do pôrto e dos particulares. A cidade, que possui boa luz elétrica para as residências, não dispõe de força para iluminar os logradouros públicos e para fornecimento a novas indústrias. Contudo, a energia proveniente da usina de Marumbi não supre às atuais necessidades de Paranaguá, havendo ainda um *deficit* de 5 000 kW, para atender ao consumo da cidade. Melhores possibilidades no campo da energia elétrica só advirão para Paranaguá quando seu pequeno sistema hidrelétrico fôr ligado ao sistema que fornece energia à capital paranaense.

A conclusão que se chega estudando as repercussões da função portuária sobre a cidade é que Paranaguá depende para ter um desenvolvimento mais intenso, da melhor organização da economia paranaense até agora muito comandada pelo estado de São Paulo. A proteção oficial dispensada a seu pôrto desde sua organização em 1935, continua ainda sendo o grande elemento com que conta Paranaguá para conseguir abandonar a situação atual de "cidade-trânsito" de café, madeira e combustíveis. A melhor estruturação do sistema rodo-ferroviário do Paraná unificando as várias regiões do estado em função de Curitiba, foi o início promissor de crescimento mais dinâmico para a tricentenária cidade do litoral paranaense.

CONCLUSÕES

O pôrto de Paranaguá, servindo ao atual estado do Paraná desde os tempos coloniais, ocupou, até há poucos anos, uma posição muito inferior em relação aos portos de Santos e Rio de Janeiro, bem como em relação aos portos do Rio Grande do Sul. Sòmente a partir de 1950 começou a tomar maior vulto, graças ao progressivo aumento das exportações de café provenientes do norte do Paraná.

Como alguns portos sulinos, Paranaguá encontra-se em condições desfavoráveis para comunicar-se com o seu *hinterland*, pois a serra do Mar, muito elevada neste trecho, estrangula a passagem dos caminhões

com mercadorias que procedem das várias partes do interior paranaense. Outras limitações são encontradas no assoreamento do canal de acesso, da bacia de evolução e da própria faixa de atracação do pôrto D. Pedro II e do cais de inflamáveis.

A evolução da exportação dos produtos mais importantes do estado do Paraná demonstra, por outro lado, como Paranaguá deixou de ser um pôrto apenas exportador, de madeira e erva-mate até 1926, para transformar-se no grande pôrto de exportação de café que é hoje.

A expansão da área cafeeira, de São Paulo, para o norte do Paraná, conferiu a Paranaguá a condição de pôrto de exportação mais próximo da nova área produtora. Em consequência, antes mesmo de se interligar mais ordenadamente ao sistema rodo-ferroviário do estado, conseguiu Paranaguá captar, para o embarque em seu cais, a maior parte do café produzido nos municípios do estado, retirando de Santos um *hinterland* que este dominara até a safra 1946/47.

A proteção oficial dispensada pelo govêrno do estado, tem sido a causa do desenvolvimento do pôrto de Paranaguá, pois não só orienta para êle as novas estradas, como drena para as obras de sua ampliação tôdas as verbas estaduais e as que consegue obter do govêrno federal. Graças a estas circunstâncias, Paranaguá é, desde 1960 o segundo pôrto exportador de café do Brasil.

Contudo, verificou-se que Paranaguá não domina as transações comerciais do café, pois as mesmas são efetuadas pela praça de Santos, caracterizando-se o pôrto de Paranaguá por ser ainda somente o armazenador e o exportador de café de uma extensa área ainda sob o comando econômico-financeiro do estado de São Paulo.

Ao lado desta exportação, aparece a importação dos derivados de petróleo, cada vez em maiores quantidades, transformando o sentido geral da carga transitada pelo pôrto, pôsto que de exportador passou a ser mais importador de mercadorias.

O domínio de Santos no comércio de café, e a influência regional poderosa de Curitiba no planalto, são as causas que impediram mais extensa repercussão de importância crescente do pôrto de Paranaguá sôbre a cidade que o abriga, explicando-se, dêste modo, a disparidade entre a pequena cidade e a importância da sua função portuária.

BIBLIOGRAFIA

ARAÚJO FILHO, J. R. de

- 1956 — "O café: Riqueza Paulista", in *Boletim Paulista de Geografia* n.º 23 — pp. 78-135, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Regional de São Paulo.

BARROS, Haidine da Silva

....

- 1961 — "Fatores geo-econômicos do ressurgimento da cidade portuária de Angras dos Reis" — Série *Trabalhos Discentes*, publicação n.º I, 42 pp. Faculdade Nacional de Filosofia, Caderno de Geografia do Brasil, Rio de Janeiro, Gráfica Taveira.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti

- 1951 — “Crescimento da população do estado do Paraná” in *Revista Brasileira de Geografia*, ano XIII, n.º 2, pp. 265-271, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.
- 1953 — “O problema das frentes pioneiras do estado do Paraná”, in *Revista Brasileira de Geografia*, ano XV, n.º 2, pp. 335-384, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

BERNARDES, Nilo

- 1955 — “Produção e exportação de madeira na bacia Paraná-Uruguai in: *Condições Geográficas e Aspectos Geo-Econômicos da Bacia Paraná-Uruguai*, I volume, pp. 422-426, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros.

BIGARELLA, João José

- 1947 — “Contribuição ao Estudo da Planície Litorânea do Estado do Paraná”, in: *Boletim Geográfico*, ano V, n.º 55, pp. 747-779, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

CARVALHO, Maria Conceição Vicente de

- 1944 — “O pôrto de Santos” in: *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia*, vol. IV pp. 709-720, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.
- 1955 — “Os portos na Bacia Paraná-Uruguai”, in: *Condições Geográficas e Aspectos Geo-Econômicos da Bacia Paraná-Uruguai*, I volume, pp. 409-413, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros.

CÉLÉRIER, Pierre

- 1957 — “Les Ports Maritimes”, 127 pp., Paris *Coleção Que sais-je?* Presses Universitaires de France.

DENIS, Pierre

- 1951 — “A Colonização no Paraná”; in: *Boletim Geográfico*, ano IX, número 100, pp. 346-356, Rio de Janeiro. IBGE, CNG.

FRANÇA, Ary

- 1960 — “A Marcha do Café e as Frentes Pioneiras”, *Guia de Excursão* n.º 3, — XVIII Congresso Internacional de Geografia, 302, pp., Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

JAMES, Preston Edward

- 1945 — “As terras cafeeiras do Brasil sudeste” in: *Boletim Geográfico*, ano III, n.º 29, pp. 701-716, agosto, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

LISBOA, Alfredo

- 1926 — *Portos do Brasil*, 413 pp., Rio de Janeiro, Imprensa Nacional.

MARTINS, Romário

- 1938 — *História do Paraná*, 538 pp. 3.^a edição, Curitiba, São Paulo, Editôra Guaira Ltda.

MONBEIG, Pierre

- 1957 — *Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira*, 236 pp. São Paulo, Difusão Européia do Livro.

OLIVEIRA, Eusébio Paulo de

- 1912 — “Feições físicas e geológicas do Paraná”, in: *Boletim geográfico*, n.º 21, pp. 241-248, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

ROMARIZ, Dora do Amarante

- 1953 — “Mapa de vegetação original do estado do Paraná” in: *Revista Brasileira de Geografia*, ano XV, n.º 4, pp. 597-609, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

STRAUCH, Lourdes

- 1955 — “Produção de erva-mate na bacia Paraná-Uruguaí”, in: *Condições Geográficas e Aspectos Geo-Econômicos da Bacia Paraná-Uruguaí*, I volume, pp. 338-342, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros.

VALVERDE, Orlando

- 1950 — “Excursão ao Paraná”, in: *Revista Brasileira de Geografia*, ano XII, n.º 2, abril-junho, pp. 340-347, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.
- 1957 — “Planalto Meridional do Brasil”, *Guia de Excursão* n.º 9, XVIII Congresso Internacional de Geografia, 340 pp., Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

VIEIRA, Flávio

- 1949 — “Portos Brasileiros” in: *Boletim geográfico*, ano VI, n.º 73, pp. 5-24, Rio de Janeiro, IBGE, CNG.

Administração do Pôrto de Paranaguá

- 1953 — *Primeiro Centenário do Paraná*, relatório do exercício de 1953 e elementos estatísticos 1935-1953, XIII capítulo.

Album Documentário do Paraná

- 1948 — *Tricentenário do Município de Paranaguá*, 106 pp., Curitiba.

Câmara de Expansão Econômica do Paraná

- 1954 — *Paraná*, ano III, n.º 4, janeiro-março, 44 pp. Curitiba, Editora Guaira.

Comissão do Plano Portuário Nacional

- 1952 — *Album do Departamento Nacional de Pôrto, Rios e Canais*, Rio de Janeiro.

Editôra Carlos S/A

- 1960 — *Guia Turístico e Informativo de Paranaguá* 216 pp. Curitiba.

Estado do Paraná — Governo Ney Braga

- 1961 — *Pôrto de Paranaguá*, Plano de expansão e melhoramento para o período 1962-1966, 277 pp., Rio de Janeiro SPL — Serviços de Planejamento (Engenheiros e Economistas Associados).

Governo do Estado do Paraná

- 1951 — *Administração do Pôrto de Paranaguá*, relatório geral, 18 pp., — Paranaguá.

Instituto Brasileiro do Café

- 1961 — *Comercialização da safra cafeeira*, regulamento de embarque e instruções complementares, 34 pp. Rio de Janeiro.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

- 1950 — *Paranaguá*, 14 pp., Rio de Janeiro, CNE.

Ministério da Fazenda

- 1958 — *Comércio Exterior do Brasil, 1956-1957*, 54 pp., Rio de Janeiro, Serviço de Estatística Econômica e Financeira, Gráfica do IBGE.
- 1960 — *Comércio de Cabotagem do Brasil*, 195 pp. Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Brasil, Rio de Janeiro.

Serviço de Estatística Econômica e Financeira, Movimento marítimo e fluvial do Brasil, anos: 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960.

Prefeitura de Antonina

1927 — *Antonina*, Questões Portuária e Tarifária, 27 pp., Antonina, oficinas de J. Gonçalves.

Observador Econômico e Financeiro

1954 — *Paranaguá*, 2.º Pôrto Cafeeiro, separata n.º 215, 15 pp., Rio de Janeiro.

MAPAS

Govêrno do Estado do Paraná

1957 — “Mapa do estado do Paraná”, administração Moisés Lupion, escala 1:650 000, Curitiba.

1961 — “Mapa do estado do Paraná, administração do governador Ney Braga, escala 1:600 000, Curitiba.

Sociedade Comercial e Representações Gráficas Ltda.

1959 — “Planta da cidade e do pôrto de Paranaguá, escala aproximada, 1:10 000, Curitiba.

1961/62 — “Mapa rodoviário do estado do Paraná, escala 1:1 300 000, Curitiba.

ARTIGOS DE JORNAIS

Correio da Manhã

1962 — “O pôrto de Paranaguá vai ser recuperado com 905 milhões”, 7 de fevereiro, Rio de Janeiro.

O Jornal

1961 — “O pôrto de Paranaguá, deseja melhores condições para exportar o seu café”, 29 de outubro, Rio de Janeiro.

1961 — “Saturado o pôrto de Paranaguá enquanto os preços do café no Paraná, caem vertiginosamente, 1 de outubro, Rio de Janeiro.

SUMMARY

The author, begins by stressing the importance of the port of Paranaguá as compared with the other ports in the south of Brazil, noting that they are situated so close together that problems inevitably arise in connection with the improvement of port works and the sluggish flow of shipping.

The natural conditions for the construction of the port of Paranaguá are analysed and it is observed that the coastline of Paraná state is indented by a deep ria forming the long narrow bay of Paranaguá, ending in that of Antonina and having two northern offshoots, separated by islands, the bays of Pinheiros and Laranjeiras. The bay of Paranaguá is entered by a northern and a southern channel, and attention is drawn to the problems raised by the siting up of the bay, not only by the ocean currents, but also by the material carried down by the rivers which dissect the great wall of the Serra do Mar interposed between the Paraná littoral and the first plateau.

Proceeding to an examination of the hinterland and its progressive enlargement, the author points out the disadvantages encountered initially by the port and blocking its expansion, such as for instance the fact that the plateau was colonized via São Paulo and not from the sea coast, which meant that the mainlines of transportation were traced from north do south, i.e. from São Paulo to Rio Grande do Sul. Not until Curitiba was founded did they begin to converge towards this town, now the state capital; this led to the building of the road and railway over the Serra da Graciosa, as the Serra do Mar is called locally, and down to the sea. The organization of the transport system in function of Curitiba, channelling the traffic funnel-wise to the port of Paranaguá, abruptly extended its area of influence to the whole of the state of Paraná, the northeast of Santa Catarina and the south of São Paulo.

Antonina existed as a port long before Paranaguá, for it stood at the head of the bay and the mouth of an estuary, but the heyday of its prosperity was linked to the export of timber and mattee tea and therefore belongs to a past century. Even so, it never developed into an organized port, but remained a series of private wharves.

As the coffee plantations spread from São Paulo southwards to the state of Paraná, the distance to the port of Santos increased and it was found to be more direct to ship the product through the port of Paranaguá. This was the start of its vertiginous development into the chief port of Paraná, attracting the interest of the Federal Government which proceeded to its organization in 1935. By now, Paranaguá has risen to the position of second most active port in the coffee export trade from Brazil, surpassing Rio de Janeiro.

The construction of a quay for unloading inflammables at the Rocío also enhanced the value of Paranaguá to the import trade, and for the last few years all the supplies of these commodities for the state of Paraná have been routed through this port.

By means of a number of maps and graphs, the author brings out clearly the way in which the port began, evolved and reached its present state of development, showing finally the effects that this has had on the town of Paranaguá. The reason that the urban development has not kept pace with the expansion of the port is seen to lie in the retention of control over the coffee trade by the port of Santos, according no more than the status of "transit-town" to Paranaguá for shipments of this commodity. The other functions that might be performed by Paranaguá are taken over by Curitiba, which, by reason of its proximity to the seaboard, dominates all the trade in the lowlands.

RÉSUMÉ

L' auteur, commence son travail en montrant l'importance du port de Paranaguá parmi les ports du sud du Brésil, soulignant qu'ils sont situés si près les uns des autres que cela donne naissance à des problèmes se rapportant à l'amélioration de l'appareillage et au peu de mouvement de la navigation

Puis il analyse les conditions naturelles pour la construction d'un port important à Paranaguá, en observant que le littoral de l'Etat de Paraná est coupé par une ria profonde, occupée par la baie étroite et longue de Paranaguá qui se termine par celle d'Antonina et possède des ramifications au nord séparées par des îles et formant les baies de Pinheiros et Laranjeiras. L'entrée de la baie de Paranaguá proprement dite se fait par deux canaux, appelés nord et sud, et l'auteur montre les difficultés provoquées par le colmatage dû, non seulement à l'action des courants marins, mais aussi à l'apport des fleuves qui dissèquent le grand mur de la Serra do Mar, s'alignant entre le littoral et le premier haut plateau du Paraná.

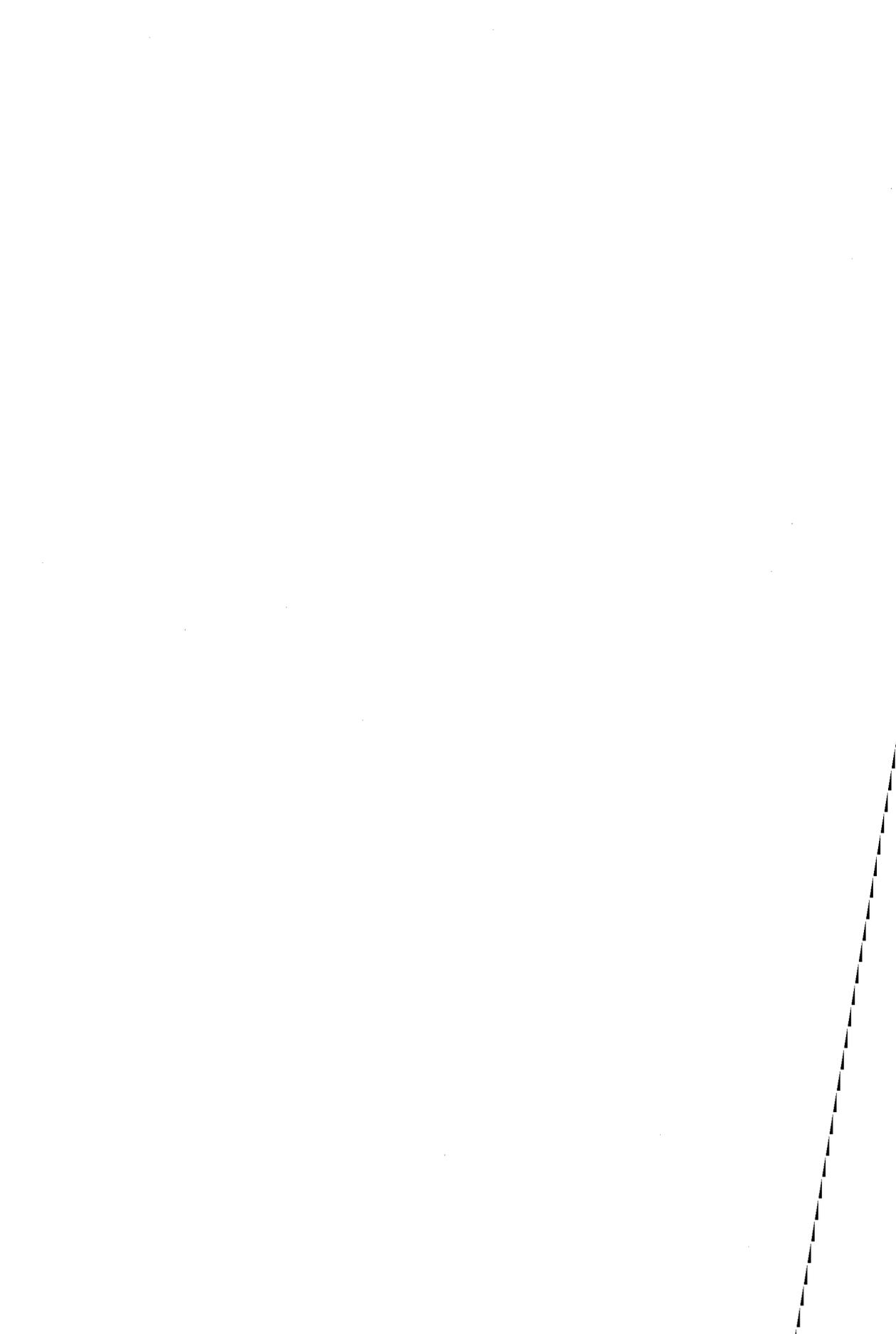
En abordant l'examen du hinterland, l'auteur étudie le développement progressif du port, en soulignant les désavantages que celui-ci a rencontré à ses débuts, comme par exemple la colonisation venue de São Paulo et non du littoral, ce qui entraîna les voies de transport à s'organiser du nord au sud, c'est-à-dire de São Paulo à Rio Grande do Sul. C'est seulement après la fondation de Curitiba que celles-ci commencèrent à converger vers cette ville, maintenant capitale de l'Etat, et c'est à cela qu'on doit la liaison ferroviaire et routière avec le littoral en passant par la Serra Graciosa, nom local de la Serra do Mar. L'organisation des systèmes de transport en fonction de Curitiba et l'écoulement de ceux-ci, comme dans un entonnoir vers fonction le port de Paranaguá ont ouvert à ce dernier, comme zone d'influence, tout l'Etat du Paraná, le nord-est de l'Etat de Santa Catarina et le sud de celui de São Paulo.

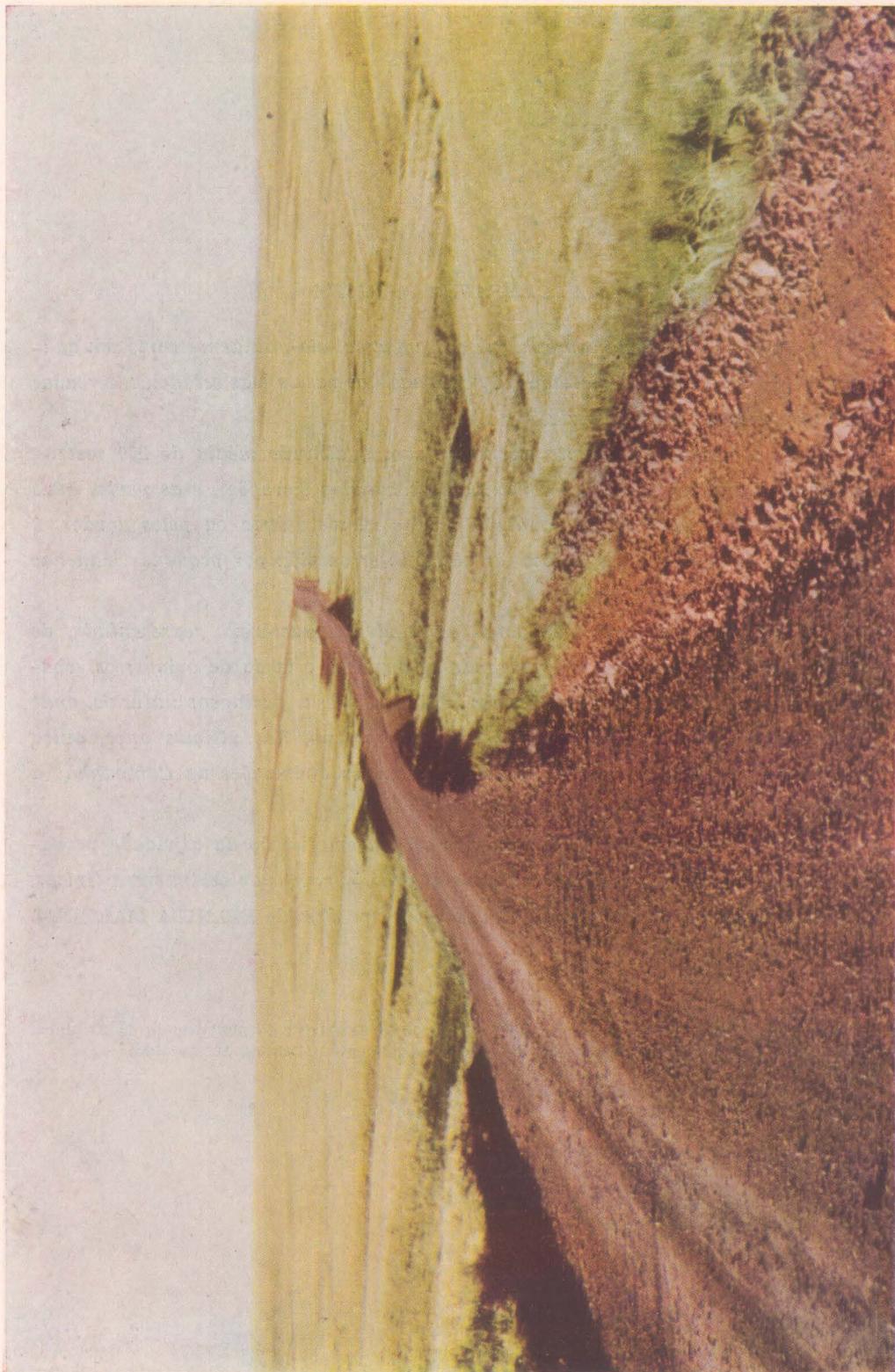
Antonina, au fond de la baie et à l'entrée d'un estuaire, était un port bien avant Paranaguá. Sa splendeur appartient à une époque passée et se rattachait à l'exportation du bois et du maté. Toutefois il n'a jamais été un port organisé et consistait seulement d'entrepôts particuliers.

A mesure que les plantations de café s'étendaient de São Paulo au nord de l'Etat du Paraná, la distance du port de Santos augmentait et on trouva plus facile d'embarquer le produit au port de Paranaguá. C'est alors que commença son ascension vertigineuse jusqu'à devenir le port principal du Paraná et le gouvernement fédéral s'occupa de son organisation en 1935. Actuellement, Paranaguá est le second port d'exportation du café du Brésil, dépassant pour ce produit celui de Rio de Janeiro.

La construction d'un quai pour inflammables sur le Rocío a également donné à Paranaguá de l'importance du point de vue du commerce d'importation, l'approvisionnement de l'Etat du Paraná en ces produits ayant été entièrement fait par ce port au cours de ces dernières années.

Au moyen d'une série de cartes et graphiques, l'auteur explique avec netteté comment le port de Paranaguá a commencé, évolué et atteint son état actuel, et il termine en démontrant les répercussions de cette mise en valeur sur la ville de Paranaguá. Celle-ci, cependant, n'est pas arrivée à se développer en harmonie avec l'expansion de son port en raison du contrôle du commerce caféier par le port de Santos; ainsi, la ville de Paranaguá est restée en quelque sorte une "ville-transit" pour le café. Les autres fonctions que Paranaguá pourrait exercer sont prises pour la plupart par Curitiba qui, très proche du littoral bien que située sur le plateau, domine tout le commerce de la plaine.





A CAMPANHA GAÚCHA

A CAMPANHA GAÚCHA

A Campanha Gaúcha sobressai na paisagem sul-rio-grandense como um quadro geográfico bem caracterizado: as “coxilhas”, os pastos e as estâncias, cercadas por pequenos bosques de mata.

É uma região suavemente ondulada, com a altitude média de 200 metros, onde as chamadas “coxilhas” constituem as maiores elevações, e as partes mais baixas são ocupadas pelos “banhados”, pelos cursos d’água ou pelos açudes. É recoberta de vegetação de campo, às vèzes, interrompida por pequenas manchas de mata ou pelos eucaliptais.

Aí encontramos uma tradicional atividade: o pastoreio, representado, de início, pelo gado bovino, incrementando-se depois a criação de ovinos; os rebanhos são criados à sôlta, sem grandes cuidados, nessas pastagens naturais, onde permanecem mesmo durante os rigores do inverno. Nos últimos anos, outra forma de economia se tem expandido nas suaves ondulações da Campanha: a triticultura.

O povoamento é ralo e disperso nessa área em função da atividade pecuarista, salientando-se um tipo humano — o peão — com suas vestimentas típicas, figura tradicional da Campanha Gaúcha. (Comentário de DELNIDA MARTINEZ CATALDO)

Errata:

Na RBG, ano XXV, n.º 4, no Comentário “Vinhedo de Caxias do Sul” leia-se na 3.ª linha, do último parágrafo, quatrienalmente, em vez de anualmente. (Delnida M. Cataldo)



BRASÍLIA

Em pleno hinterland brasileiro construiu-se a mais moderna das cidades — Brasília — para ser a capital do Brasil.

Parcialmente edificada, Brasília já apresenta belos aspectos, entre os quais se salientam a “Esplanada dos Ministérios”, onde se alinham os edifícios ministeriais e a Praça dos Três Podêres, que possui a forma de um triângulo equilátero, onde as casas do Poder Executivo e a do Judiciário ocupam os ângulos, sendo a base dominada pelo Congresso. Neste, o Senado localiza-se na cúpula menor enquanto a Câmara dos Deputados ocupa a maior, ficando a administração dos dois órgãos no edifício que se ergue ao lado, o mais alto da cidade. Este conjunto constitui a sede administrativa da União, função específica de Brasília.

Tendo como um dos objetivos dar aos seus moradores melhores condições de vida, o arquiteto LÚCIO COSTA, em seu projeto, não haveria de esquecer a vida espiritual da população que aí se estabeleceu, edificando-se a Catedral (localizada à frente dos ministérios) em linhas moderníssimas, idealizada pelo gênio de NIEMEYER.

A transferência da capital da República, em 21-4-1960, do litoral para o interior, foi a concretização de uma idéia proveniente do Império e que tem por fim a real integração de tôdas as unidades da Federação, além do povoamento do Centro-Oeste e Norte de nosso território. (Comentário de SÔNIA ALVES DE SOUSA)

Interpretação dos Interesses e Aspirações do povo Brasileiro. Análise Sociológica

ALCEU AMOROSO LIMA

INTRODUÇÃO

Uma nacionalidade é o conjunto de três elementos essenciais: a terra, o homem e as instituições. A ausência de qualquer deles implica a inexistência de uma nacionalidade. São, ao mesmo tempo, coexistentes e complementares. Atuam reciprocamente uns sobre os outros. Mas se dispõem segundo uma hierarquia de valores. O fator humano é o central, por ser a causa eficiente da nacionalidade. As instituições, segundo as quais se organiza a sua vida social, é uma condição essencial. A terra, como base geográfica, é uma condição instrumental. Da boa harmonia, hierarquicamente disposta, entre os três elementos, depende a qualidade e o desenvolvimento de uma civilização e de uma cultura.

Esse conjunto é atuado por forças positivas e negativas. São de três tipos as de caráter positivo:

- a) de conservação,
- b) de progresso,
- c) de equilíbrio.

As primeiras são de tipo estático. As segundas de tipo dinâmico. As terceiras de tipo orgânico. Como forças positivas devem ser mantidas e estimuladas.

São igualmente de três tipos as de caráter negativo:

- a) de inércia,
- b) de decadência,
- c) de opressão.

Como forças negativas devem ser evitadas preventivamente ou combatidas repressivamente, de modo terapêutico ou cirúrgico. O emprêgo desses três processos de atuar contra as forças sociais negativas obedece também a uma hierarquia de valores. O processo preventivo é superior ao terapêutico e este ao cirúrgico, tanto no plano biológico quanto no plano sociológico.

Procuremos, agora, aplicar esses princípios gerais aos interesses e às aspirações do povo brasileiro.

INTERESSES PERMANENTES DO POVO BRASILEIRO

A terra

A base territorial de nossa nacionalidade como condição instrumental de seu povo e de suas instituições, apresenta certas características que contribuem para a existência de uma civilização brasileira, na América, não só distinta da civilização norte-americana mas ainda da civilização hispano-americana.

Trata-se de um território *uno*, considerado por alguns geólogos como o planalto mais antigo do continente, o que explicaria a sua estabilidade, na consti-

tuição rochosa em profundidade, mas em contraste com uma relativa instabilidade na superfície.

Esse território apresenta, além disso, certas fronteiras naturais, que explicam até certo ponto a nota característica da nossa formação histórica, em contraste com o resto da América Latina, a *unidade*. Essas fronteiras são o Atlântico, os Andes, o Amazonas e o Prata. Oceano, montanha, floresta e rio formam como que uma moldura natural, dentro da qual se levanta o planalto mais sólido do continente, corrigindo, em grande parte, pela altura, a inclemência do clima tropical.

Trata-se, além disso, de um território vasto, que coloca o Brasil entre as nações marcadas pelo problema do espaço, não no sentido da exigüidade mas no da extensão, até agora escassamente povoado e criando problemas de comunicação extremamente importantes.

Apresenta-se, além disso, essa natureza física, sob aspectos variados, que, sem atentar contra a unidade fundamental, colocam o Brasil em zonas geográficas consideravelmente distintas umas das outras, como nação ao mesmo tempo tropical, subtropical e temperada, litorânea e sertaneja, de extrema fecundidade e extrema penúria, de territórios ainda não telúricamente formados, como tôda a região amazônica, de configuração geográfica tôda particular, onde domina a água; até vastas regiões onde a ausência desta é uma determinante das condições sociológicas.

Com tudo isso, representa essa base física uma natureza difícil, tanto em sua base geológica, quanto em sua flora e em sua fauna, exigindo do homem um esforço de adaptação considerável.

Esse conjunto de condições físicas naturais condiciona e explica, em grande parte, a unidade política de nossa história, seu espírito não-separatista, mas federativo, determinando as linhas gerais de sua política demográfica, imigratória, de transporte e de comunicações.

O homem

A miscigenação racial é um dado fundamental de todo o continente americano. Variam, porém, as modalidades de sua formação, que podemos reduzir a quatro: a euro-africana; a euro-indígena; a indo-européia; a euro-afro-indígena.

A primeira modalidade representa a mistura de sangue europeu e sangue africano. Apresenta-se sob duas modalidades principais: a do paralelismo, como nos Estados Unidos, e a da mestiçagem, como no Caribe.

A modalidade euro-indígena ocorre onde o hibridismo se processa entre ramos diferentes da raça branca, com poucos elementos africanos ou indígenas, como ocorre na Argentina, no Uruguai, no Chile, na Colômbia, na Venezuela.

A modalidade indo-européia é aquela em que o cruzamento com o homem branco se vem operando com predominância do elemento indígena, como no México, na Bolívia, no Paraguai, no Peru, na América Central.

Finalmente, temos o caso especial do Brasil, a que chamamos de triplice miscigenação, pois os três elementos — branco, negro e cobreado — ocorrem simultaneamente, embora em proporções diferentes, conforme as regiões do país. Temos, então, no Norte e no Nordeste a miscigenação indo-lusitana; no litoral e no Centro o domínio da combinação luso-africana, e no Sul o hibridismo luso-europeu ou luso-indígena, como no Uruguai ou na Argentina.

Se não há, portanto, uma raça brasileira, do ponto de vista biológico, existem, entretanto, certos elementos distintivos do homem brasileiro, dentro de uma variedade que corresponde às diferentes zonas de cultura em que se pode dividir a unidade nacional.

Psicologicamente também podemos registrar algumas características do homem brasileiro, que êle partilha em parte com a mentalidade latino-americana, em contraste com a da zona anglo-americana do continente.

Se quisermos resumir as características que nos parecem típicas da psicologia do povo brasileiro, fá-lo-íamos da seguinte maneira, em forma esquemática:

Primado do sentimento	sôbre a razão;
" "	teórico " o prático;
" "	geral " o particular;
" "	improvisado " o preparado;
" "	talento " o estudo;
" "	amadorismo " o profissionalismo.

Se quiséssemos, outrossim, aplicar um esquema de valores positivos e negativos, a certas características, fundamentais ou secundárias, do nosso povo, como elemento aferidor de uma orientação educativa, poderíamos igualmente traçar o seguinte esquema geral, no sentido naturalmente de incentivar as qualidades e corrigir os defeitos:

<i>Qualidades</i>	<i>Defeitos</i>
Espírito de conciliação	Superficialidade
Bondade	Imprevidência
Sentido doméstico	Inconstância
Amor da cultura	Amadorismo
Facilidade de aprender	Precocidade exagerada
Polidez	Sentimentalismo
Docilidade	Impaciência
Habilidade	Fragilidade orgânica

Dessas indicações relativas ao homem brasileiro em geral, podem ser tiradas algumas conclusões para uma política demográfica. A miscigenação não é um mal. O mal é o separatismo racial, o racismo e as discriminações econômico-raciais.

A desnutrição do nosso povo é um fato e mesmo um dado primacial de toda a política demográfica racional em nosso país. Daí uma política agrária e sanitária indissolúvelmente ligada à educação de base e à campanha contra o analfabetismo. Não é possível dissociar, no homem, a parte psíquica e a parte física. Não se educa um povo faminto.

A quantidade, por sua vez, é um fator de seleção. De modo que, para nos anteciparmos ao problema da superpopulação — embora os nossos ainda sejam os do subpovoamento —, impõe-se uma política de mecanização da lavoura, de crédito agrícola, de cooperativismo e comunitarismo rural, de habitação e de estradas, já que nos campos estão ainda concentrados mais de 50% de nossa população.

Sendo a imigração, outrossim, um enriquecimento, especialmente do ponto de vista técnico-profissional, representa ainda um fator positivo nessa política demográfica a longo prazo, que o futuro nos impõe.

As instituições

As instituições representam os diferentes grupos sociais através dos quais o homem procura atingir, pela sociedade, a expansão de sua personalidade.

Há civilizações de tipo predominantemente institucional. E outras de tipo predominantemente individual. Há mesmo regimes em que a hipertrofia das instituições oprime o surto livre do ser humano. E outras em que o abuso do individualismo prejudica o desenvolvimento normal e necessário das instituições.

Para ficarmos apenas no nosso caso nacional e para tomarmos, quando muito, como comparação outro tipo de civilização americana, a dos Estados Unidos,

podemos dizer que seguimos curvas de desenvolvimento exatamente opostas. Enquanto êles partiram da supremacia do elemento individual sôbre o elemento institucional e hoje, pelo contrário, subordinaram o seu individualismo tradicional a um crescente institucionalismo, conosco ocorre o oposto. Partimos de um tipo de colonização em que as instituições — o Estado, a Igreja, a Família, o Exército, a Escola, os Monopólios — tinham uma incontestável supremacia sôbre o indivíduo, para um tipo de independência nacional e individual, em que o impacto do privatismo forçou uma primazia oposta. A tendência libertária se veio impondo gradativamente e até se excedendo, contra a tendência autoritária primitiva. Tôdas as tentativas de restauração do autoritarismo têm malogrado.

Essa linha evolutiva de nossa história político-social merece tôda a atenção. Nela assenta a objetividade do humanismo brasileiro, como marca fundamental de nossa cultura e de nossa civilização. Mas ao mesmo tempo indica os pontos frágeis dessa evolução. É uma tendência a estimular, embora como sempre exigindo a ação das forças de equilíbrio para não se extrapolar. A própria virtude é uma proporção. Não é um extremo.

Essa humanização crescente de nossas instituições poderia ser estudada em cada um dos nossos grupos sociais fundamentais. A formação do espírito democrático, ao longo de nossa história, poderia bem ilustrar essa lei geral de nossa evolução sociológica.

De uma democracia colonial empírica, que surge timidamente nas cidades, entre a casa grande e a senzala, como tão bem o estudou NÉLSON OMEGNA no seu livro *A Cidade Colonial*, em um ambiente de autocracia dominante, passamos à democracia imperial, do poder concentrado mas constitucional e de censo alto. Daí evoluímos para a democracia republicana, que vem passando do tipo liberal ao tipo social, através do fenômeno atualíssimo da participação crescente do povo no govêrno, com o duplo fenômeno concomitante da ascensão das massas e da responsabilidade das elites.

São forças positivas, a serem estimuladas para a formação de um humanismo democrático brasileiro, ameaçadas, entretanto, pelas fôrças negativas de um antiinstitucionalismo ou de um institucionalismo exagerado (totalitarismo), contra as quais se impõe uma constante vigilância.

Extremamente esquematizadas são essas as linhas gerais do que poderíamos chamar os interêsses permanentes do povo brasileiro. Apliquemos a êsse quadro geral aquelas três fôrças de conservação, de progresso e de equilíbrio, que formam a organicidade dinâmica de uma nacionalidade.

Aspirações do povo brasileiro *Conservação*

Se estabelecermos uma rigorosa diferenciação entre tradição e rotina, vendo na primeira uma fôrça positiva e na segunda uma fôrça negativa, podemos dizer que é tão perigoso para um povo sacrificar o progresso à tradição, como será sacrificar esta àquele. Não há verdadeiro progresso sem continuidade com o passado. Mesmo as revoluções mais violentas, que pretendem romper radicalmente com o passado, acabam restaurando os laços de continuidade partidos e fazendo uma distinção entre o que deve ser conservado e o que merece ser eliminado.

Se aplicarmos êsse esquema ao nosso caso brasileiro, diríamos que os grandes valores nacionais a defender, como objetivos permanentes de uma política nacional e de uma cultura nacional realmente objetivas e sadias são as seguintes:

- 1 — a unidade nacional;
- 2 — a autonomia regional;
- 3 — as características psicológicas;
- 4 — a língua;

- 5 — o amor da cultura;
- 6 — a família;
- 7 — as virtudes morais;
- 8 — a fé cristã.

Cada um desses tópicos mereceria naturalmente um estudo à parte. Ai estão apontados numa seqüência de ordem política (1 e 2), cultural (3 a 5) e moral (6 a 8). São valores tradicionais e positivos, que precisam ser conservados mas constantemente renovados e enriquecidos.

Progresso

Êsses elementos de continuidade social ficariam incertos e constituiriam um pêso morto, se não fôsem vitalizados pelos elementos de dinamismo social, que se projetam para o futuro. Entre êles podemos mencionar os seguintes:

- 1 — A efetivação crescente do regime democrático;
- 2 — A prosperidade econômica que se baseia, por sua vez, em algumas condições fundamentais, como sejam:
 - a) a justiça social com a realização das reformas básicas de tipo eleitoral, agrário, administrativo, bancário, fiscal;
 - b) a eficiência do trabalho e sua dignificação e participação crescente na vida econômica e política;
 - c) a moralidade pública e particular;
 - d) a luta contra a instabilidade monetária e o subdesenvolvimento.
- 3 — A organização do aparelhamento técnico industrial;
- 4 — A disseminação popular da cultura, de base técnica, média e superior.

Equilíbrio

Na elaboração e na prática de uma política nacional de longo alcance não basta pôr em prática as forças estáticas e dinâmicas, — de preservação do que há de bom em nosso passado, isto é, das linhas de força de nossa história, e de projeção para o futuro, nesta fase universal de transição de civilização em que o mundo se encontra. É necessário um fator intermediário e supereminente a essas duas tendências, para que suas direções contrárias — uma voltada para o passado e a outra para o futuro — não se dissociem ou entrem em choque. Essa terceira força é que chamamos de força de proporcionalidade ou de equilíbrio. E constitui a sabedoria prática dos homens de govêrno e das elites de todos os grupos sociais. É o conjunto de virtudes que os filósofos chamam de *prudenciais*, pois visam aplicar os princípios gerais aos casos particulares.

Acreditamos ser êsse espírito de equilíbrio uma das vigas mestras de nossa civilização. Manifesta-se ela na linha de força político-social dominante em nossa história, que é a evolução incruenta de nossas instituições. Essa nota distingue a nossa história entre a das nações latino-americanas e constitui o traço porventura mais típico do humanismo brasileiro. É um problema que afeta, simultaneamente, a personalidade do homem brasileiro e a natureza de nossas instituições nacionais.

Nos dias que correm, solicitado por polarizações cada vez mais agudas e contraditórias, êsse espírito de moderação e de sabedoria política é uma virtude cívica a cultivar cada vez mais e uma linha de evolução típica da nacionalidade a preservar.

Trata-se de uma inclinação natural de nossa gente e de nossa história, mas que exige uma luta constante contra tendências contrárias, agravadas últimamente pelas condições dominantes no momento histórico universal que estamos atravessando.

No plano político, por exemplo, a manutenção dessa linha de equilíbrio exige uma vigilância constante contra os extremismos e contra o cepticismo jurídico, tanto uns quanto outro provocados, igualmente, pela ação exagerada das forças estáticas que predominam em nossa vida política.

No plano da economia, essa linha moderadora deve ser mantida, contra três tendências contrárias — a da rotina, a da especulação, a do desperdício. Cada uma delas tem atuado em nossa história econômica, ou no sentido de uma estática exagerada ou de um dinamismo desarticulado.

No plano da cultura, essa força orgânica deve atuar para corrigir exageros do nacionalismo xenóforo e do cosmopolitismo mimetista.

No plano moral, sua ação é a de superar a tendência a perigosos atavismos, como por exemplo a condição inferior da mulher ou a inclinação contrária, da corrupção dos costumes pela falta de tenacidade e de consistência nos princípios éticos.

Mesmo no plano político internacional nossa posição tradicional é a de mediadores entre a América Latina e a América Inglesa. Assim como deve ser a da preservação da nossa tendência mais realista, contra o continentalismo e o imperialismo.

Fôrças negativas

Quanto às forças negativas de inércia, de decadência e de opressão, já se acham consideradas, de certo modo, naquelas tendências que acima examinamos e que entorpecem a ação das forças progressivas ou de conservação. Pois essas forças negativas derivam, geralmente, de uma hipertrofia das forças estáticas ou dinâmicas. O excesso de dinamismo descontrolado — como por exemplo o desenvolvimento de nossa industrialização, sem o correspondente desenvolvimento de nossa agricultura — redundando num falso progresso e, portanto, numa involução. A crise atual de nosso crescimento é produto, em grande parte, de um dinamismo descontrolado. Como o perigo de uma ruptura das relações de harmonia entre os poderes constituídos da República, com sacrifício da ordem constitucional democrática, resulta de uma hipertrofia do espírito estático ou conservador, opondo-se as reformas de base ou protelando-as indefinidamente. O progresso deve ser lento para ser seguro, mas não tão lento que provoque o desencadeamento de forças de transformação social violenta. É justamente para assegurar a complementariedade funcional entre dois tipos de forças positivas, e contra a ação das forças negativas, que se impõe no século um espírito moderador republicano e democrático, que combine a ascensão das massas com a responsabilidade das elites, no mundo em vias de transformação social acelerada, como aquele em que vive o século XX, como no século XIX o poder moderador da Coroa equilibrou as duas tendências, conservadora e liberal, representada pelos dois grandes partidos dominantes, que garantiu ao Brasil, no século passado, sua unidade e sua continuidade.

É o que temos de fazer, analogicamente, no século XX, com vistas ao Brasil do futuro.

Transportes no Brasil

Eng. HÉLIO DE ALMEIDA

1 — CONSIDERAÇÕES SÔBRE POLÍTICA DE INVESTIMENTOS

Transportes, comunicações e obras públicas são três atividades fundamentais na vida nacional de qualquer país. Mas, é particularmente nos países subdesenvolvidos ou em processo de desenvolvimento que assume importância maior a taxa de investimentos aplicados naqueles três ramos de atividade. Isto porque tais inversões constituem fator relevante no aceleração do desenvolvimento econômico nacional.

A análise dos dispêndios efetuados e daqueles a efetuar num determinado período à frente, permite aferir a política governamental relativa aos setores em causa. Ou, em determinados casos, conduz à comprovação da falta total de uma política, ou da inconveniência da política adotada.

Ao assumirmos, em julho de 1962, o cargo de ministro da Viação e Obras Públicas, pasta à qual estão afetos, dentro da presente estruturação administrativa brasileira, os problemas concernentes a transportes, comunicações e obras públicas, procuramos, desde logo, situar-nos em face do panorama que se apresentava para aquelas atividades, cuja responsabilidade então assumíamos.

O levantamento dos dados dispersos pelos vários departamentos, entidades e serviços do MVOP não se afigurava tarefa fácil, pela inexistência, na estrutura ministerial, de um órgão coordenador e disciplinador da variegada gama de atividades afetas ao Ministério. Daí têmos, como uma de nossas primeiras medidas administrativas, criado um órgão específico — o Núcleo de Planejamento — que se incumbiu, desde logo, do levantamento pormenorizado de todos os investimentos feitos nos últimos sete anos, como subsídio indispensável à elaboração de um plano subdividido em duas partes: um *programa a curto prazo*, que reunisse as obras e investimentos a serem feitos no último quadrimestre de 1962, e de um *programa a longo prazo*, abrangendo o quadriênio 1963-1967.

Custa-nos compreender — forçoso é dizê-lo, como terá sido gerido o Ministério da Viação e Obras Públicas, no passado, sem o assessoramento — que nos parecia dever ser valioso, e, assim, realmente se caracterizou — de um órgão com as finalidades que foram atribuídas ao Núcleo de Planejamento. O resultado imediato de seus primeiros labôres — o levantamento dos dados referentes ao setênio 1956/1962 — demonstrou, na frieza irretorquível dos números, quadros e gráficos integrados, distorções graves quanto à aplicação relativa de capitais no cômputo comparativo dos três setores de atividades mencionados.

Mais ainda: na análise setorial do ramo de transportes, evidenciada igualmente ficou a desproporcionalidade do tratamento que vinha sendo dado aos transportes ferroviários e hidroviários em face dos transportes rodoviários.

A tabela I mostra os dispêndios efetivos em investimentos, ano a ano, nos setores de transportes (ferrovias, marinha mercante, portos e rodovias), de comunicações (correios e telégrafos) e de obras públicas (saneamento e obras contra as secas) englobadas as atividades pertinentes a cada um dêles. Preços correntes e sua respectiva conversão a preços constantes de 1962 ali se acham representados.

A tabela II desdobra os valores de cada um daqueles setores por suas componentes principais.

DISPÊNDIOS EFETIVOS EM INVESTIMENTOS
SETÊNIO 1956/1962
POR SETOR DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

SETOR	Em Cr\$ 1 000 000	1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		Total 1956/1962	
		Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%
A. Transportes.....	Preços correntes	6 095,3		10 041,1		23 114,1		30 975,6		47 918,5		63 398,6		118 101,0		299 644,2	87%
			78,6		74,4		76,4		82,0		89,5		89,8		92,2		
	Preços de 1962	25 905,0		38 156,1		75 583,1		79 607,4		98 232,9		94 463,9		118 101,0		530 049,4	85,0
B. Comunicações.....	Preços correntes	82,5		320,8		192,4		237,4		374,4		626,6		721,0		2 555,1	0,9
			1,1		2,4		0,6		0,6		0,7		0,9		0,6		
	Preços de 1962	350,6		1 219,1		629,0		610,1		767,5		933,7		721,0		5 231,0	0,9
C. Obras Públicas.....	Preços correntes	1 579,4		3 136,0		6 955,0		6 568,0		5 269,2		6 568,8		9 287,4		39 363,8	11,5
			20,3		23,2		23,0		17,4		9,8		9,3		7,2		
	Preços de 1962	6 712,5		11 916,8		22 742,9		16 879,8		10 502,0		9 787,5		9 287,4		88 128,9	14,1
TOTAL.....	Preços correntes	7 757,2		13 497,9		30 261,5		37 781,0		53 562,1		70 594,0		128 109,4		341 563,1	100
			100		100		100		100		100		100		100		
	Preços de 1962	32 968,1		51 292,0		98 955,0		97 097,3		109 802,4		105 185,1		128 103,4		623 403,3	100

FONTE — Ministério da Viação e Obras Públicas — Núcleo de Planejamento

DISPÊNDIOS EFETIVOS EM INVESTIMENTOS
SETÊNIO 1956/1962
POR SETOR E ÓRGÃO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

ÓRGÃO DO MVOP		Em Cr\$ 1 000 000	1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		Total 1955/1962	
			Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%						
A. Setor de transportes	I. Ferrovias	1. Preços correntes	1 375,8	17,8	2 019,3	14,9	6 055,3	20,0	9,901 9	26,2	11 018,8	20,6	12 889,8	18,2	26 319,0	20,6	69 579,9	20,4
		2. Preços de 1962	5 847,2		7 673,3		19 800,8		25 447,9		22 588,5		19 205,8		26 319,0		126 882,5	20,3
	II. Marinha mercante	1. Preços correntes	692,1	8,9	737,5	5,5	1 409,2	4,6	2 374,1	6,3	6 945,9	13,0	8 276,0	11,9	16 315,5	12,7	36 850,3	10,8
		2. Preços de 1962	2 941,3		2 802,5		4 603,0		6 101,4		14 239,1		12 480,2		16 315,5		59 488,0	9,5
	III. Portos	1. Preços correntes	545,4	7,0	646,3	4,8	620,6	2,1	663,6	1,8	2 196,8	4,1	1 982,8	2,8	6 312,5	4,9	12 968,0	3,9
		2. Preços de 1962	2 317,9		2 455,9		2 029,4		1 705,5		4 503,4		2 954,4		6 312,5		22 279,0	3,6
	IV. Rodovias	1. Preços correntes	3 482,0	44,9	6 638,0	49,2	15 029,0	49,7	18 036,0	47,7	27 757,0	51,8	40 150,0	56,9	69 154,0	54,0	180 246,0	52,7
		2. Preços de 1962	14 798,6		25 224,4		49 144,9		46 352,6		56 901,0		59 823,5		69 154,0		321 399,9	51,6
	Subtotal	1. Preços correntes	6 095,3	78,6	10 041,1	74,4	23 114,1	76,4	30 975,6	82,0	47 918,5	89,5	63 398,6	89,8	118 101,0	92,2	299 644,2	87,8
		2. Preços de 1962	25 905,0		38 156,1		75 583,1		79 607,4		98 232,9		94 463,9		118 101,0		530 049,4	85,0
B. Setor de comunicações	V. Correios e telégrafos	1. Preços correntes	82,5	1,0	320,8	2,4	192,4	0,6	237,4	0,6	374,4	0,7	626,6	0,9	721,0	0,6	2 555,1	0,7
		2. Preços de 1962	350,6		1 219,1		629,0		610,1		767,5		933,7		721,0		5 231,0	0,9
	Subtotal	1. Preços correntes	82,5	1,0	320,8	2,4	192,4	0,6	237,4	0,6	374,4	0,7	626,6	0,9	721,0	0,6	2 555,1	0,7
		2. Preços de 1962	350,6		1 219,1		629,0		610,1		767,5		933,7		721,0		5 231,0	0,8
C. Setor de obras públicas	VI. Obras contra as secas	1. Preços correntes	1 027,0	13,3	2 464,0	18,3	6 126,0	20,3	5 625,0	14,9	3 978,0	7,4	3 727,0	5,3	5 151,0	4,0	28 098,0	8,2
		2. Preços de 1962	4 364,7		9 363,2		20 032,1		14 456,3		8 155,0		5 553,2		5 151,0		67 075,5	10,8
	VII. Obras de saneamento	1. Preços correntes	552,4	7,1	672,0	4,9	829,0	2,7	943,0	2,5	1 291,2	2,4	2 841,8	4,0	4 136,4	3,2	11 265,8	3,3
		2. Preços de 1962	2 347,8		2 553,6		2 710,8		2 423,5		2 647,0		4 234,3		4 136,4		21 053,4	3,4
	Subtotal	1. Preços correntes	1 579,4	20,4	3 136,0	23,2	6 955,0	23,0	6 568,0	17,4	5 269,2	9,8	6 568,8	9,3	9 287,4	7,2	39 363,8	11,5
		2. Preços de 1962	6 712,5		11 916,8		22 742,9		16 879,8		10 802,0		9 787,5		9 287,4		88 128,9	14,2
TOTAL	1. Preços correntes	7 737,2	100	13 497,9	100	30 261,3	100	37 781,0	100	53 562,1	100	70 594,0	100	128 109,4	100	341 563,1	100	
	2. Preços de 1962	32 968,1		51 292,0		98 955,0		97 077,3		109 802,4		105 185,1		128 109,4		623 403,3	100	

Fonte — Ministério da Viação e Obras Públicas — Núcleo de Planejamento.

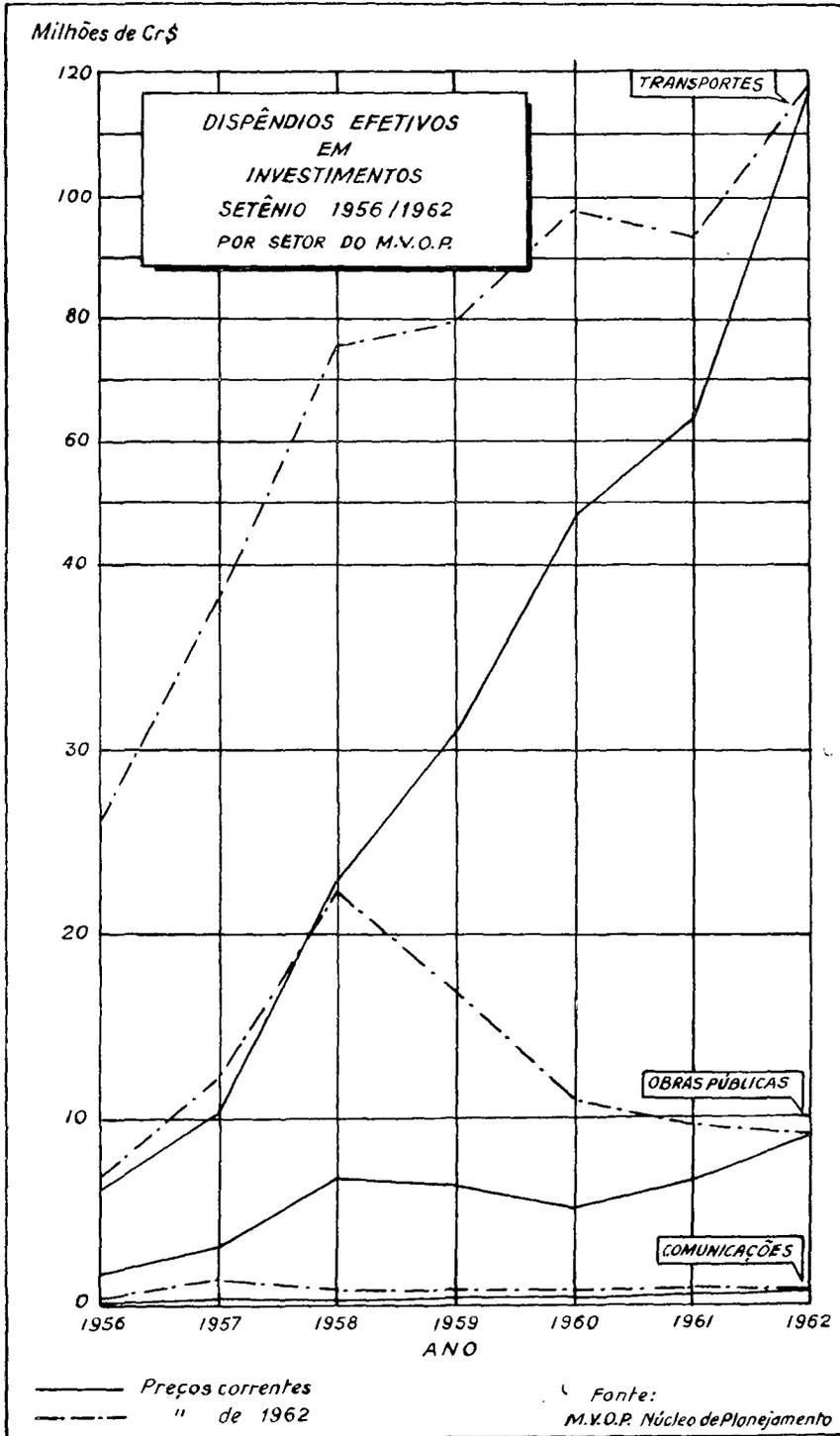


Fig. 1

A análise dos dois quadros mencionados, bem assim da figura 1 (que é a representação gráfica, em escala única, da tabela I indica que em 1956 o total de investimentos aplicados pelo MVOP nos três referidos setores básicos, se distribuiu, percentualmente, como se segue:

Transportes	78,6 %
Comunicações	1,1 %
Obras públicas	20,3 %

	100 %

Após 1957, ano em que parcelas proporcionalmente mais elevadas foram investidas em comunicações e obras públicas, relativamente ao setor de transportes, nota-se que parcelas percentuais cada vez menores foram aplicadas em comunicações e obras públicas, desviando-se, para o setor de transportes, recursos proporcionalmente cada vez mais elevados, atingindo-se, em 1962, às percentuais seguintes:

Transportes	92,2 %
Comunicações	0,6 %
Obras públicas	7,2 %

	100 %

Mesmo ao mais superficial observador, não passaria despercebido o absurdo de se atribuir ao ramo de comunicações — num país de 8,5 milhões de quilômetros quadrados e paupérrimo de facilidades nesse setor — Cr\$ 721 milhões num ano (1962) em que se destinavam mais de 118 bilhões de cruzeiros para o setor de transportes.

Esta, uma das razões que nos levaram a adotar, no programa do MVOP, posteriormente incorporado ao “Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social”, parcelas substanciais crescentes que venham a permitir a execução de uma política de comunicações para o Brasil mais consentânea com as suas reais necessidades: Cr\$ 10 bilhões em 1963, Cr\$ 15 bilhões em 1964 e Cr\$ 20 bilhões em 1965, a preços de 1962.

Fogem, entretanto, ao escopo do presente trabalho, considerações outras que não as atinentes ao tema do mesmo, que é o de *transportes*, ao qual nos ateremos, doravante.

A tabela III apresenta o quadro dos dispêndios efetivos em investimentos no setor de transportes, subdividida sua destinação a: ferrovias, marinha mercante, portos e rodovias.

A figura 2 é a representação gráfica do quadro acima citado.

A partir de 1956, em que os valores percentuais foram os seguintes:

Ferrovias	22,6 %
Marinha mercante	11,4 %
Portos	8,9 %
Rodovias	57,1 %

	100 %

nota-se, inequivocamente, uma tendência de aplicar mais, proporcionalmente, ao setor rodoviário, decaindo a partir de 1959, as inversões no setor ferroviário. Quanto ao setor hidroviário, os investimentos decrescem, até 1958, reagindo de

DISPÊNDIOS EFETIVOS EM INVESTIMENTOS
SETÊNIO 1956/1962
SETOR DE TRANSPORTES: POR ÓRGÃO DO MINISTÉRIO DA
VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

A. SETOR DE TRANSPORTES	Em Cr\$ 1 000 000	1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		Total 1956/1962	
		Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%
I. Ferrovias.....	1. Preços correntes	1 375,8	22,6	2 019,3	20,1	6 055,3	26,2	9 901,9	32,0	11 018,8	23,0	12 889,8	20,4	26 319,0	22,3	69 579,9	23,2
	2. Preços de 1962	5 847,2		7 673,3		19 800,8		25 447,9		22 588,5		19 205,8		26 319,0		126 882,5	23,9
II. Marinha mercante...	1. Preços correntes	629,1	11,4	737,5	7,3	1 409,2	6,1	2 374,1	7,7	6945,9	14,5	8 376,0	13,2	16 315,5	13,8	36 850,3	12,3
	2. Preços de 1962	2 941,3		2 802,5		4 608,0		6 101,4		14 239,0		12 480,2		16 315,5		59 488,0	11,2
III. Portos.....	1. Preços correntes	545,5	8,9	646,3	6,5	620,6	2,7	663,6	2,1	2 196,8	4,6	1 982,8	3,1	6 312,5	5,3	12 968,0	4,3
	2. Preços de 1962	2 317,9		2 455,9		2 029,4		1 705,5		4 503,4		2 954,4		6 312,5		22 279,0	4,2
IV. Rodovias.....	1. Preços correntes	3 482,0	57,1	6 638,0	66,1	15 029,0	65,0	18 036,0	58,2	27 757,0	57,9	40 150,0	63,3	69 154,0	58,3	180 246,0	60,2
	2. Preços de 1962	14 798,6		25 224,4		49 144,9		46 352,6		56 901,0		59 823,5		69 154,0		321 399,9	60,7
TOTAL.....	1. Preços correntes	6 095,3	100	10 041,1	100	23 114,1	100	30 975,6	100	47 918,5	100	63 398,6	100	118 101,0	100	299 644,2	100
	2. Preços de 1962	25 905,0		38 156,1		75 583,1		79 607,4		98 232,9		94 463,9		118 101,0		530 049,4	100

Fonte — Ministério da Viação e Obras Públicas — Núcleo de Planejamento.

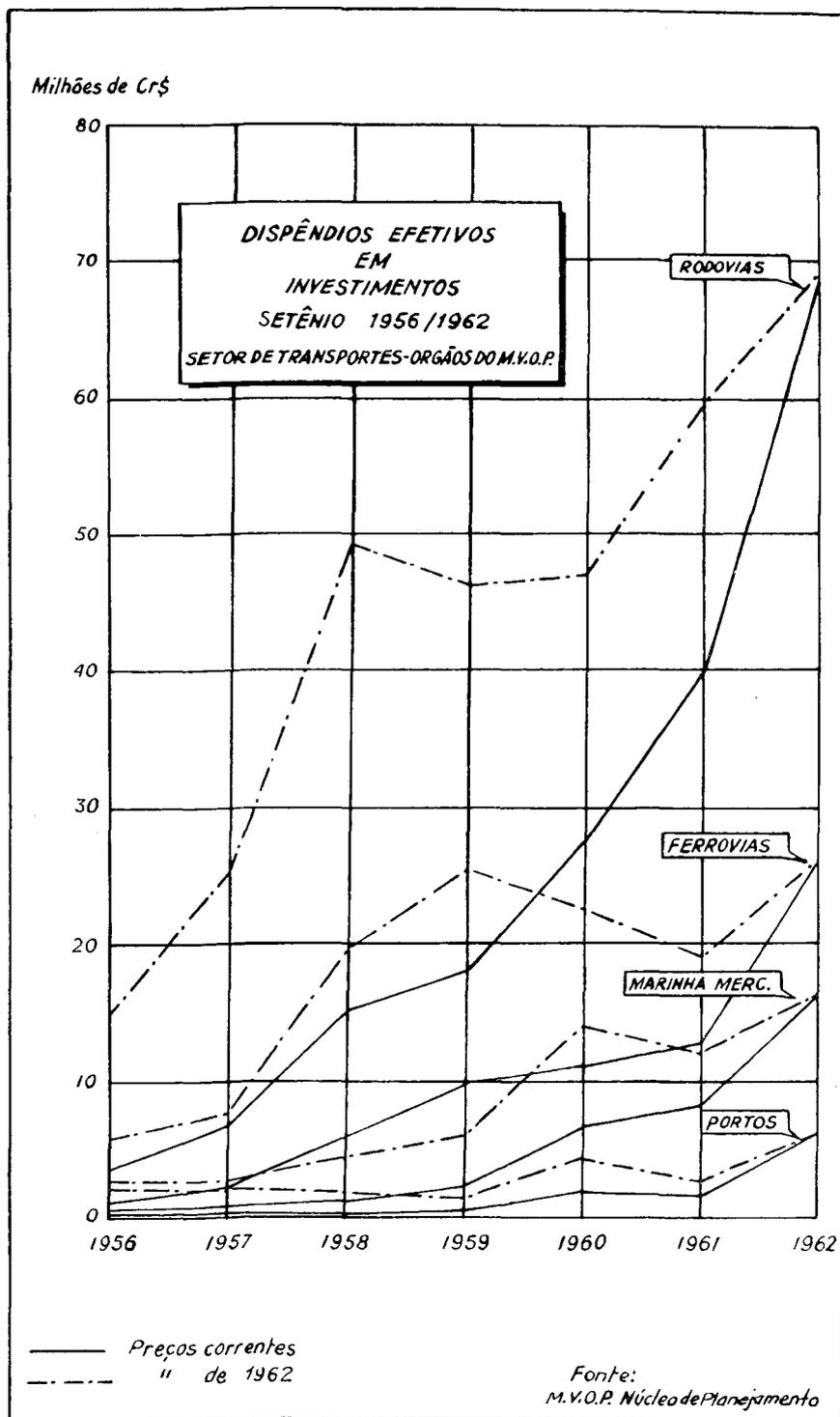


Fig. 2

1959 em diante, graças ao Fundo de Marinha Mercante; e quanto aos portos, nota-se tratamento traduzido por contínua descapitalização, atingindo-se em 1961, a valores irrisórios em face da magnitude do nosso problema portuário.

Os índices percentuais, em 1961, foram os seguintes:

Ferrovias	20,4 %
Marinha mercante	13,2 %
Portos	3,1 %
Rodovias	63,3 %
	<hr/>
	100 %
	<hr/>

Os dados referentes a 1962 interpretam já uma reação, a nosso ver salutar, contra a distorção que se vinha agravando nos anos anteriores. Isto porque tais resultados incluem já o que fôra resolvido para o "Programa a Curto Prazo", referente ao último quadrimestre daquele ano. Os valores são os seguintes:

Ferrovias	22,3 %
Marinha mercante	13,8 %
Portos	5,3 %
Rodovias	58,6 %
	<hr/>
	100 %
	<hr/>

Em termos absolutos, assim se distribuíram os investimentos de 1962:

	<i>Em milhares de cruzeiros</i>
Ferrovias	26 319,0
Marinha mercante	16 315,5
Portos	6 312,5
Rodovias	69 154,0
	<hr/>
	118 101,0
	<hr/>

Longe de nós pretender ignorar a importância do transporte rodoviário em nosso país. O progresso tecnológico representado pela máquina de combustão interna e as facilidades do gradativo aperfeiçoamento das condições técnicas de construção de estradas de rodagem permitiram ao Brasil, em período relativamente curto, incorporar ao seu sistema viário a importante contribuição representada pelo transporte rodoviário.

Forçoso é, entretanto, reconhecer que num país com a caracterização geográfica do Brasil, o transporte de grandes massas a grandes distâncias deve ser feito por trens e navios que podem oferecer, desde que estabelecida política operacional lógica, condições de maior economicidade do que o transporte rodoviário, que tem a sua faixa de influência perfeitamente definida dentro da qual presta, sem dúvida, serviços absolutamente essenciais ao nosso progresso.

Tais premissas fundamentaram a política nacional de transportes elaborada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas que foi incorporada, graças a um trabalho conjunto do MVOP com a COPLAN e o Ministério do Planejamento, ao "Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social" aprovado, em fins do ano passado, pelo governo federal.

Na elaboração do programa que, afinal, passou a integrar o Plano Trienal, era nosso intento destinar ao setor de transportes verbas de capital em maior

volume do que o que, afinal, foi consignado. Tal intento nosso se baseava na evidência de que um máximo disponível, dentro da capacidade de gastar dos órgãos subordinados ao MVOP, traria, inequivocamente, um aceleração do processo de desenvolvimento econômico nacional conforme anteriormente salientado.

Forçoso era, entretanto — nos termos da irrefutável necessidade de integração do programa do MVOP na homogeneidade indispensável a um programa global de governo — que nos ativéssemos aos limites estabelecidos pelo equacionamento do esforço financeiro da nação no triênio 1963/1965, o qual indicou, com relação ao setor transportes e abrangendo os recursos de origem pública e privada, que tão-somente 29% da formação bruta do capital fixo poderiam ser aplicados àquele setor.

Dentro dessa ordem estabelecida, foram locadas ao MVOP disponibilidades montando a 381 bilhões de cruzeiros, para investimentos no setor de transportes, entre 1963 e 1965.

Sua destinação em valores absolutos, e a preços de 1962, acha-se apresentada na tabela IV.

PLANO TRIENAL
INVESTIMENTOS NO MVOP
(Setor de Transportes)

DISCRIMINAÇÃO	EM BILHÕES DE CRUZEIROS A PREÇOS DE 1962			
	1963	1964	1965	Total
Ferrovias.....	36,0	40,0	44,0	120,0
Marinha mercante.....	20,0	22,0	25,0	67,0
Portos.....	12,0	13,0	16,0	41,0
Rodovias.....	50,0	51,0	52,0	153,0
TOTAL.....	118,0	126,0	137,0	381,0

Em valores percentuais, aquela destinação é a que se segue:

	1963	1964	1965
	%	%	%
Ferrovias	30,5	31,7	32,1
Marinha mercante	16,9	17,5	18,2
Portos	10,2	10,3	11,7
Rodovias	42,4	40,5	38,0
	100	100	100

Cumpra fazer notar que, embora os investimentos no setor rodoviário decresçam gradativamente no período, em termos percentuais sobre o total, o nível de investimentos nas obras de estradas de rodagem vigentes em 1962 (deduzido apenas o representativo referente à BR-4, rodovia Rio—Bahia, cujo fluxo de capitais a ela destinados chegava a seu término, pela próxima conclusão daquele importante tronco) não sofreria diminuição, crescendo, ligeiramente, em números absolutos, ano a ano.

Passando a ter os demais sistemas de transporte, no triênio, incremento de inversões maior do que o incremento referente a rodovias, seria corrigida a distorção relativa que se vinha verificando, possibilitando, pela melhoria das condições operacionais de nossos transportes ferroviários e hidroviários, encaminhar a estes as correntes de tráfego que, muitas delas, por anomalia reconhecida, estavam sendo absorvidas pelo transporte rodoviário, em detrimento das conveniências econômicas do país.

Releva, ainda, notar que o Plano Trienal, em sua aplicação, deve ser entendido de forma dinâmica e não estática. As condicionantes do crescimento do país, particularmente em seu aspecto econômico levariam, como aliás estão levando, a adaptar os programas estabelecidos às modificações de conjuntura verificada.

As dotações consignadas não devem, por isso, ser consideradas rígidas. São como que um ponto de partida, a serem continuamente aferidas e reajustadas. Indicam, entretanto — e isto é o importante — a tendência a ser seguida e como que o esquema estrutural da política de governo adotada no setor.

2 — CONSIDERAÇÕES GENÉRICAS

Os transportes não são, entretanto, um gênero de atividades que se medem exclusivamente pelo *quantum* de capitais nêles investidos. Suas condições operacionais são, também, fator de suma importância, traduzindo a efetividade de sua participação no esforço global pelo desenvolvimento nacional. Mister, portanto, se faz analisar, sucintamente embora, as condições em que se operam, no Brasil, os transportes ferroviários, hidroviários e rodoviários, as medidas que estão sendo aplicadas para o seu aperfeiçoamento e aquelas outras que merecem ser adotadas, corrigindo-se anomalias vigentes.

3 — CONSIDERAÇÕES SÔBRE OS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

A rêde ferroviária brasileira conta com uma extensão total de cêrca de 37 000 km, dos quais cêrca de 29 000 km se acham sob a jurisdição da Rêde Ferroviária Federal S/A., abrangendo 19 estradas (inclusive a E.F. Ilhéus e a E.F. Nazaré, de recente incorporação). Cêrca de 974 municípios brasileiros são servidos por ferrovias, o que representa cêrca de um têrço apenas do total de municípios do país. Sem embargo, tais municípios servidos por estradas de ferro contribuem com cêrca de metade da produção agrícola do Brasil e cêrca de 90% de tôda a sua produção extrativa e também industrial o que, por si só, evidencia o papel preponderante que o sistema ferroviário representa para o impulsionamento econômico do país.

Sob o aspecto de eficiência, muito deixa, entretanto, a desejar o nosso transporte ferroviário. E quanto aos resultados financeiros, sua análise vinha indicando, já há algum tempo, uma gravidade que, pela ponderável participação dos *deficits* crescentes no desequilíbrio orçamentário da União, estava a exigir uma série de providências de vulto, visando à sua gradativa correção.

De um lado, a obsolescência de instalações fixas e rodantes, dado que a insuficiência de recursos para investimentos não vinha permitindo modernização consentânea com os progressos tecnológicos dêsse tipo de transporte. De outro lado, a progressão continuada do *deficit* da RFFSA, que, a partir de 1960, passou, praticamente, a dobrar ao fim de cada exercício financeiro (fig. 3). A conjugação de tais fatos como que tornava urgente uma definição do governo, uma tomada de posição como ponto de partida para uma política enérgica visando, simultâneamente, à melhoria das condições de transportes efetuados pela RFFSA e a contenção da curva ascensional dos *deficits* ferroviários.

O assunto mereceu, em outubro de 1962, consideração em profundidade, tendo-se reunido, nesta cidade, com o ministro da Viação e a Diretoria da RFFSA, todos os diretores e superintendentes das várias estradas subordinadas a esta, além de dirigentes do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, da Contadoria Geral de Transportes e outros órgãos especializados do MVOP.

Uma nítida política foi, então, estabelecida a par de providências, visando a maior eficiência técnica dos transportes, pela melhoria de suas condições operacionais, incluindo remodelações de via permanente, substituição por tração elétrica ou diesel elétrica da tração a vapor ainda em serviço, aumento de capacidade e segurança de tráfego pela instalação de modernos equipamentos de sinalização, ampliação e melhor aproveitamento do parque de material rodante, etc.

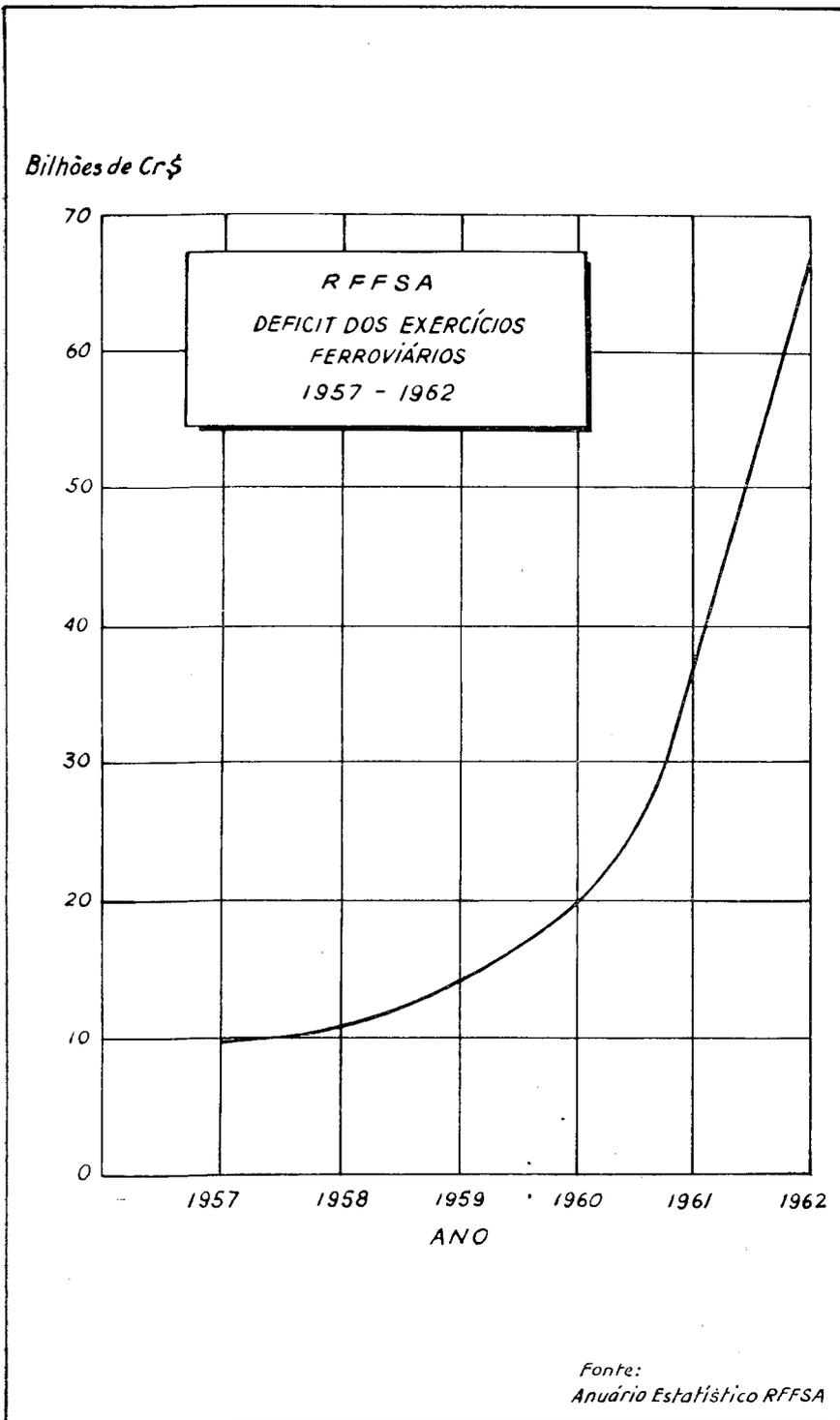


Fig. 3

Importantes decisões foram, também, tomadas visando ao saneamento financeiro da empresa. Muitas dessas providências, hoje em plena fase de execução, têm concorrido, preponderantemente, para melhoria sensível dos serviços em vários setores. Algumas ocasionaram apreciável redução de despesas e outras, ainda, possibilitaram aumentar substancialmente a arrecadação.

Merece realce a diretriz básica que então se traçou como definição de como deveriam ser entendidas as finalidades da Rêde Ferroviária Federal S/A. Nos termos dessa definição, não deveria a RFFSA cingir-se a atuar apenas como uma empresa de transportes sobre trilhos: mercadorias dentro de vagões, transportadas entre terminais ferroviários. Deveria, isto sim, transformar-se numa empresa versátil, utilizando quaisquer meios diferenciados de transporte, desconsiderando tabus limitativos de suas faixas tradicionais de operação, com agressiva mentalidade comercial, servindo o cliente de porta a porta e constituindo-se na verdadeira espinha dorsal do sistema nacional de transportes.

Como frutos dessa orientação, organizaram-se nas várias estradas subordinadas à Rêde, serviços rodoviários e rodo-ferroviários melhoraram-se as conexões ferroviárias com os principais portos do país; implantou-se um sistema de agenciamento de carga cobrindo tôdas as regiões servidas pela RFFSA e instituiu-se o serviço de autotrens, que consiste na formação de trens de horário transportando caminhões carregados.

Lucros obtidos com medidas que tais são animadores, não apenas para a economia da RFFSA, como também para a do país. O serviço de autotrens, por exemplo, abre para a ferrovia uma perspectiva inteiramente nova e lhe dá uma receita adicional a que ela, não fôra essa solução, não poderia aspirar, pois que conquista uma carga já acondicionada no caminhão, abrangendo ainda vantagens adicionais, de interesse nacional: retira da rodovia um certo número de veículos, promovendo o descongestionamento que já se verifica em alguns de nossos troncos rodoviários principais, e ocasiona sensível economia de combustível, com a conseqüente economia de divisas, por isso que o caminhão é transportado sobre o vagão ferroviário. Também lucra o proprietário do veículo, porque a tarifa que a estrada de ferro lhe cobra pode e deve ser inferior ao custo do combustível e do desgaste de material que se verificaria caso o caminhão optasse pela rodovia.

Outra medida de importância então adotada, refere-se ao arrendamento ou alienação de áreas de terra, urbanas ou rurais, de propriedade das ferrovias. O arrendamento ou a venda de terrenos para que se estabeleçam indústrias ao longo das linhas férreas, além do aumento de receita proveniente da operação, amplia o número de clientes permanentes para a estrada. E, nas cidades, possibilita a construção de habitações para os ferroviários ajudando a resolver, também, esse importante problema. Para a execução dessa nova política, criou-se, como subsidiária da RFFSA, a "Urbanizadora Ferroviária S/A".

A dinamização do processo de alienação de sucata e materiais inservíveis, como fonte adicional de receita, foi outra das medidas adotadas.

Mas em matéria de receita, sem dúvida relevante, foi a resolução de equacionar-se, em termos racionais e lógicos, o problema das tarifas. Resolvê-lo, tendo para a "verdade tarifária", foi a decisão. Estabeleceu-se um sistema flexível de reajuste periódico de tarifas, com autonomia às estradas para fixá-las, dentro de limites estabelecidos, considerando-se a oportunidade, a região e o suportável pelos diferentes tipos de mercadorias. Isto, no caso de cargas. No caso de passageiros, idêntico processo foi adotado, do que resultou, entre outras medidas, a elevação dos preços das passagens suburbanas que, por motivos principalmente demagógicos, vinham sendo mantidos a Cr\$ 2,00, há vários anos.

O apressamento dos processos de aposentadoria em trâmite, visando a desonerar a RFFSA de encargos financeiros com pessoal, diminuindo o número de empregados da empresa, foi outra das providências adotadas. Diga-se, de passagem,

que em 1962 diminuiu, sobre o ano anterior, o número de ferroviários, fato que se vem repetindo, aliás, desde a criação da Rêde, em 1957, conforme apresentado na tabela V.

**RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A.
NÚMERO DE EMPREGADOS**

1957	.....	162 295
1958	.....	157 311
1959	.....	154 173
1960	.....	153 539
1961	.....	153 007
1962	.....	152 575

Não cabe, no âmbito sumário dêste trabalho, enumerar muitas das demais providências adotadas pelo governo visando à recuperação dos transportes ferroviários. Citaremos apenas mais duas, de significativa importância: a decisão, traduzida por decreto do Conselho de Ministros, em janeiro de 1963, recomendando a tôdas as emprêsas estatais, paraestatais e de economia mista que dêem preferência ao transporte por estradas de ferro, sempre que a distância a transportar e as condições econômicas assim o indicarem. E, finalmente, o que se decidiu e vem sendo executado com referência à supressão ou construção de linhas ferroviárias.

No que concerne à supressão, deu-se especial ênfase ao programa de eliminação das linhas e ramais considerados antieconômicos. Dum total de cerca de 5 mil quilômetros de linhas nessas condições, relacionadas por Comissão Especial, suprimiram-se, no ano findo, cerca de 1 000 km. E quanto às construções, combateu-se a pulverização de verbas, evitando-se dispêndios com construções de ramais e ligações sem expressão econômica, concentrando-se os recursos em linhas como o Tronco Principal Sul, Linha do Trigo, ligações Dom Silvério-Nova Era e Ambaí-Campos Elisios, entre outras. No que se refere ao TPS, incorporou-se ao tráfego da RFFSA, recentemente, o trecho de 235 km entre Maíra e Ponte Alta do Norte. Até dezembro estará concluída sua continuação até Lajes. E, em março de 1964, será entregue o trecho Eng.º Bley-Ponta Grossa, possibilitando o tráfego, em trecho contínuo do TPS, desde Ponta Grossa até Lajes, fato de real significação para a economia nacional.

Tantas medidas de inegável caráter positivo, como vêm repercutindo na economia interna da RFFSA? Concorrem, sem dúvida, para a redução do seu *deficit* operacional que, como mencionamos anteriormente, a partir de 1960 vinha dobrando cada ano. De fato, e em números redondos, o *deficit* da Rêde fôra de Cr\$ 19 bilhões em 1960; Cr\$ 37 bilhões em 1961; Cr\$ 68 bilhões em 1962. E, embora o orçamento da União consignasse como *deficit* da RFFSA para 1963 importância da ordem de Cr\$ 110 bilhões, êle passou a ser estimado, em princípios do ano em curso, como da ordem de Cr\$ 140 bilhões, pela consideração do aumento geral do funcionalismo federal na base de 40%, que era o então estimado.

Em março dêste ano, ao serem elaborados os orçamentos do MVOP para 1964, para a devida submissão ao DASP e, posteriormente, ao Congresso Nacional, era lícito supor que um aumento substancial na receita da RFFSA, graças, particularmente, à enérgica aplicação da política consubstanciada nas medidas acima mencionadas (elevando-se a receita total da RFFSA de Cr\$ 33 bilhões em 1962 para cerca de Cr\$ 65 a 70 bilhões em 1963) permitiria reduzir o *deficit* previsto de Cr\$ 140 bilhões, no exercício, para Cr\$ 120 bilhões, ocasionando ligeira, mas saudável deflexão na curva ascensional do *deficit*, representada pela razão 2:1 nos últimos anos. E mais: essa deflexão dever-se-ia acentuar mais ainda em 1964, reduzindo-se nesse ano, pela primeira vez desde a criação da RFFSA, em

1957, o *deficit* da empresa sobre o resultado do ano anterior, prevendo-se, para 1964, um *deficit* de Cr\$ 110 bilhões, montante que passou a integrar a proposta orçamentária do MVOP para o próximo exercício.

O aumento do funcionalismo na base de 70%, entretanto, ao invés de 40% como originariamente considerado pelo governo, além de certas outras concessões que vêm sendo feitas ao pessoal da RFFSA — forçadas, principalmente, por fatores provenientes da diversidade dos diferentes regimes de trabalho a que estão sujeitos os diversos grupos de empregados da empresa — não permitirá, certamente, alcançar os animadores resultados que antes se previam.

Diga-se, de passagem, das dificuldades para a fixação de uma consentânea política salarial para o pessoal da RFFSA, oriundas do fato de que a incorporação das 19 estradas que a compõem trouxe para o seu quadro funcionários componentes de classificações as mais diversas: funcionários públicos federais, funcionários públicos estaduais, funcionários autárquicos, funcionários em regime especial (de antigas estradas particulares, encampadas pelo governo federal), empregados sujeitos à CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), etc. A inconveniência — e, mesmo, a injustiça — de se terem elementos executando um mesmo trabalho — muitas vezes numa mesma região e até lado a lado — percebendo remunerações diferentes, levou a RFFSA a uma política de gradativa uniformização de proventos a qual, entretanto, se, por um lado corrige distorções, por outro lado obriga a ônus adicionais que pesam em seus resultados. A tais fatores, de ordem interna, e cujas origens não são da responsabilidade dos administradores ferroviários, aliam-se fatores de ordem externa, dentre os quais avultam os efeitos da inflação reinante, com a conseqüente deterioração dos preços e a necessidade dos constantes reajustes salariais que não vinham sendo acompanhados, concomitantemente, com as medidas paralelas visando à sua compensação pelo aumento de receita.

Creemos poder afirmar que agora a RFFSA, firmada numa realística política tarifária e com o conjunto de providências em execução, quer no que concerne ao seu reequipamento como no do aumento de sua produtividade, tem elementos positivos para atuar na perseguição de substanciais e contínuos aumentos de sua receita como também na redução de algumas de suas despesas passíveis de serem reduzidas. A contenção de seus *deficits* operacionais, no entanto, não depende apenas desses elementos, sob seu controle. Depende, também, e muito, de uma ação conjunta de governo, no que se refere, principalmente, ao controle da inflação e ao estabelecimento de uma política salarial nacional.

4 — CONSIDERAÇÕES SOBRE OS TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS

A importância do transporte hidroviário para a nossa economia, abrangendo o marítimo, o fluvial e o lacustre, ressalta da simples consideração de nossa área geográfica, com cerca de 7 500 km de costas e extensão apreciável de rios navegáveis.

A exemplo do que foi dito em relação aos transportes ferroviários deve, malgrado nosso, ser assinalado que não é satisfatória a estrutura de nossa marinha mercante e de nossos portos, nem tampouco são satisfatórias as condições em que esse transporte é efetuado.

Realmente, o transporte hidroviário, do qual teria sido lícito esperar, nos últimos anos, substancial incremento na tonelage transportada, tem-na mantido, praticamente, estacionário. Os custos operacionais têm-se elevado a tal ponto que as tarifas, em muitos casos, não podem ser elevadas em bases proporcionais a eles, pela fuga de carga que, certamente, então ocorreria.

No binômio navio-pôrto, ambos os termos merecem acurada atenção. Por um lado, o obsoleitismo da nossa frota mercante e, por outro lado, as deficiências de nossos portos, somam-se como fatores preponderantes no agravamento dos custos operacionais.

Análises do problema têm sido feitas e várias medidas governamentais estão em curso, visando a enfrentar os aspectos negativos que cerceiam o necessário desenvolvimento desse meio de transporte.

4.1 — *Marinha mercante*

Possui, hoje, o Brasil uma frota mercante marítima, entre navios de propriedade de empresas governamentais e privadas, de 312 embarcações para carga geral, num total de 823 858 tdw. Destas, 107, num total de 225 356 tdw têm mais de 20 anos de uso, que constitui o limite aceitável para uma adequada exploração econômica. Cerca de 22 embarcações, num total de 44 764 tdw, foram construídas há mais de 50 anos.

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE

DISTRIBUIÇÃO DA FROTA MERCANTE NACIONAL - CARGA SÊCA - (cabotagem e longo curso) SEGUNDO A IDADE DOS NAVIOS (ano de construção)

EM 31-12-1962

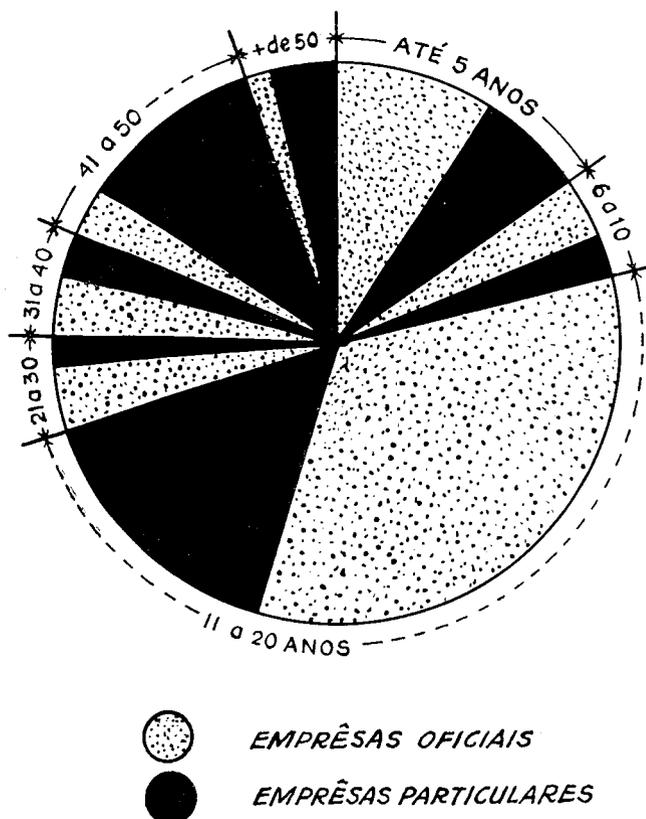


Fig. 4

É evidente que a obsolescência das embarcações, em razão tão acentuada, concorre decisivamente para o baixo rendimento de nossa frota e para o seu alto custo de operação.

O Fundo de Marinha Mercante, criado por lei em 1958, veio trazer condições, embora parciais, para que se processassem encomendas de novos navios, fazendo surgir, outrossim, pela ampliação de estaleiros existentes e pela criação de novos,

uma indústria de construção e reparos navais apta a responder aos reclamos de renovação de nossa frota mercante.

Acham-se, no momento, em construção nos estaleiros nacionais, 26 embarcações, totalizando 184 300 tdw para utilização nas linhas de longo curso, cabotagem e no transporte de granéis líquidos.

Sòmente no segundo semestre de 1962, foram encomendados, pela Comissão de Maria Mercante, a estaleiros nacionais:

- 3 navios cargueiros de 10 900 tdw;
- 3 navios cargueiros de 2 200/3.040 tdw;
- 2 barcas de carga para o transporte Rio—Niterói.

A partir de julho de 1962 até agora, foram entregues pela indústria brasileira de construção naval:

- 1 navio cargueiro de 10 500 tdw;
- 1 navio cargueiro de 6 175 tdw;
- 2 navios cargueiros de 5 600 tdw;
- 2 navios-curral para a bacia do Prata;
- 2 barcas de passageiros (2 000 passageiros) para o transporte entre Rio e Niterói.

Até o fim do ano corrente, acha-se programada a entrega de:

- 2 navios cargueiros de 10 500 tdw;
- 3 navios cargueiros de 6 175 tdw;
- 2 navios cargueiros de 5 600 tdw;
- 1 navio cargueiro de 2 200/3 040 tdw;
- 4 barcas para o transporte de passageiros Rio—Niterói;
- 1 navio-curral para a bacia do Prata;
- 2 barcas de carga para o transporte Rio—Niterói.

A tais dados, deve-se acrescentar a encomenda feita pela Petrobrás, de 6 navios-petroleiros, de 11 000 tdw cada.

As figuras 5 e 6 apresentam, respectivamente, as tonelagens encomendadas no período de 1959 a junho de 1963 e as entregas programadas para essas embarcações.

Sem dúvida que, a ser continuada a política de renovação de nossa frota mercante, com o refôrço necessário ao Fundo de Marinha Mercante para fazer face à continuidade operacional de nossos estaleiros, muito terá a lucrar o nosso transporte hidroviário, reduzindo-se substancialmente, pelas qualidades intrínsecas das novas embarcações, o custo operacional dêsse tipo de transporte hoje substituído, em muitos casos, e em detrimento absoluto da economia nacional, por transporte a longas distâncias através do sistema rodoviário.

A sobrevivência de nossos estaleiros — que sòmente se verificará través de fluxo continuado de novas encomendas — atende a uma dupla conveniência: à eliminação gradativa do obsoleto de nossa frota, com a conseqüente redução dos custos de operação e à manutenção de uma atividade industrial que emprega hoje mais de 22 mil operários e onde os 12 maiores estaleiros, com investimentos superiores a 9 bilhões de cruzeiros, têm capacidade potencial projetada de mais de 190 000 tdw. Acresce notar que tal indústria subsiste hoje com o resultado único de suas atividades, pôsto que no segundo semestre do ano findo, dando cumprimento a salutar política governamental, foram suprimidas tôdas as subvenções que a ela vinham sendo atribuídas, num anacronismo que concorria para o agravamento da situação inflacionária do país.

Note-se, ainda, que a continuidade de encomendas à indústria de construção naval, possibilitando trabalho em série, reduzirá naturalmente os custos de cons-

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE
ENCOMENDAS EFETIVAS DE NAVIOS
NO PERÍODO 1959 A 30 DE JUNHO DE 1963

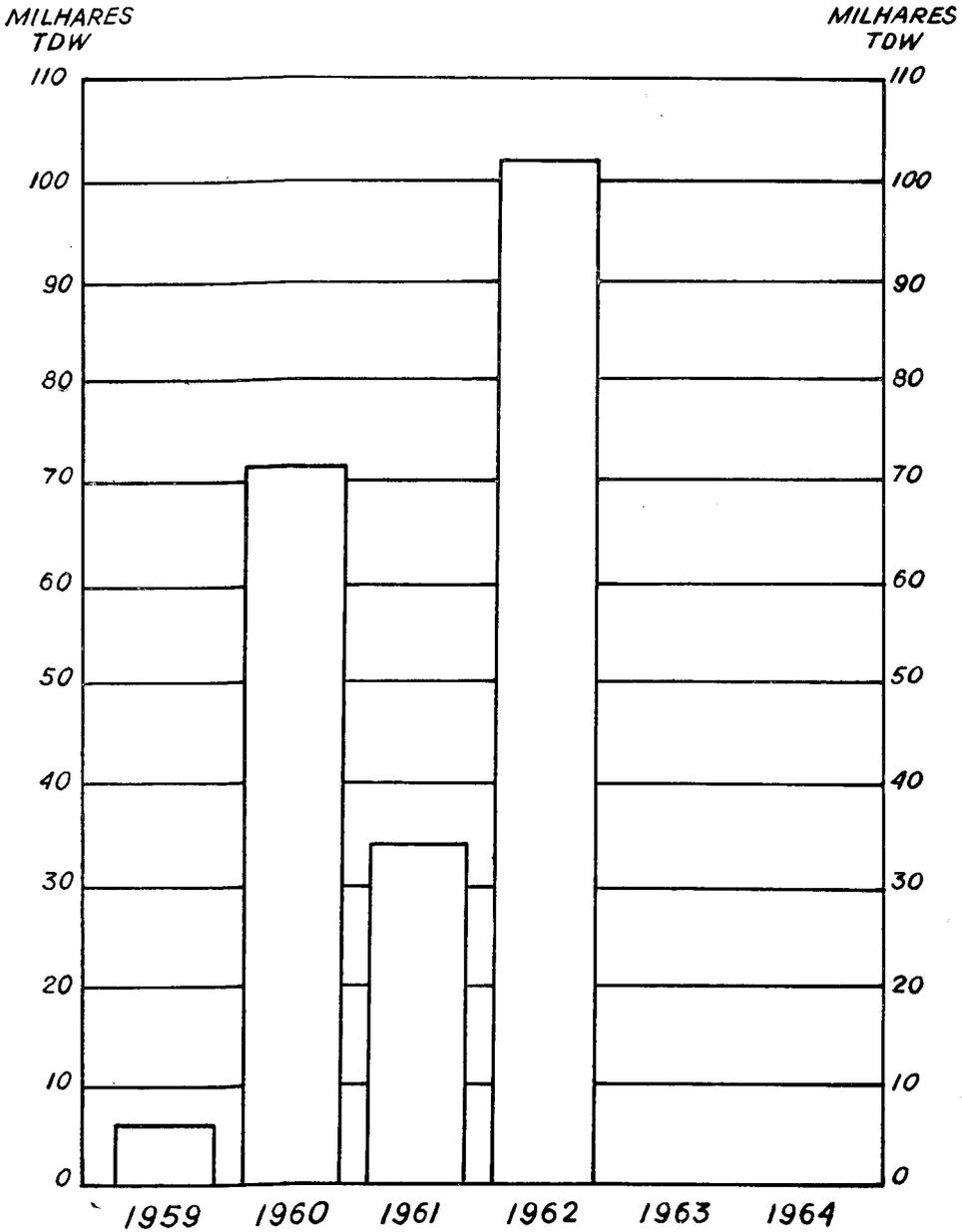


Fig. 5

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE
ENTREGA DOS NAVIOS ENCOMENDADOS NO
PERÍODO 1959 A 30 DE JUNHO DE 1963

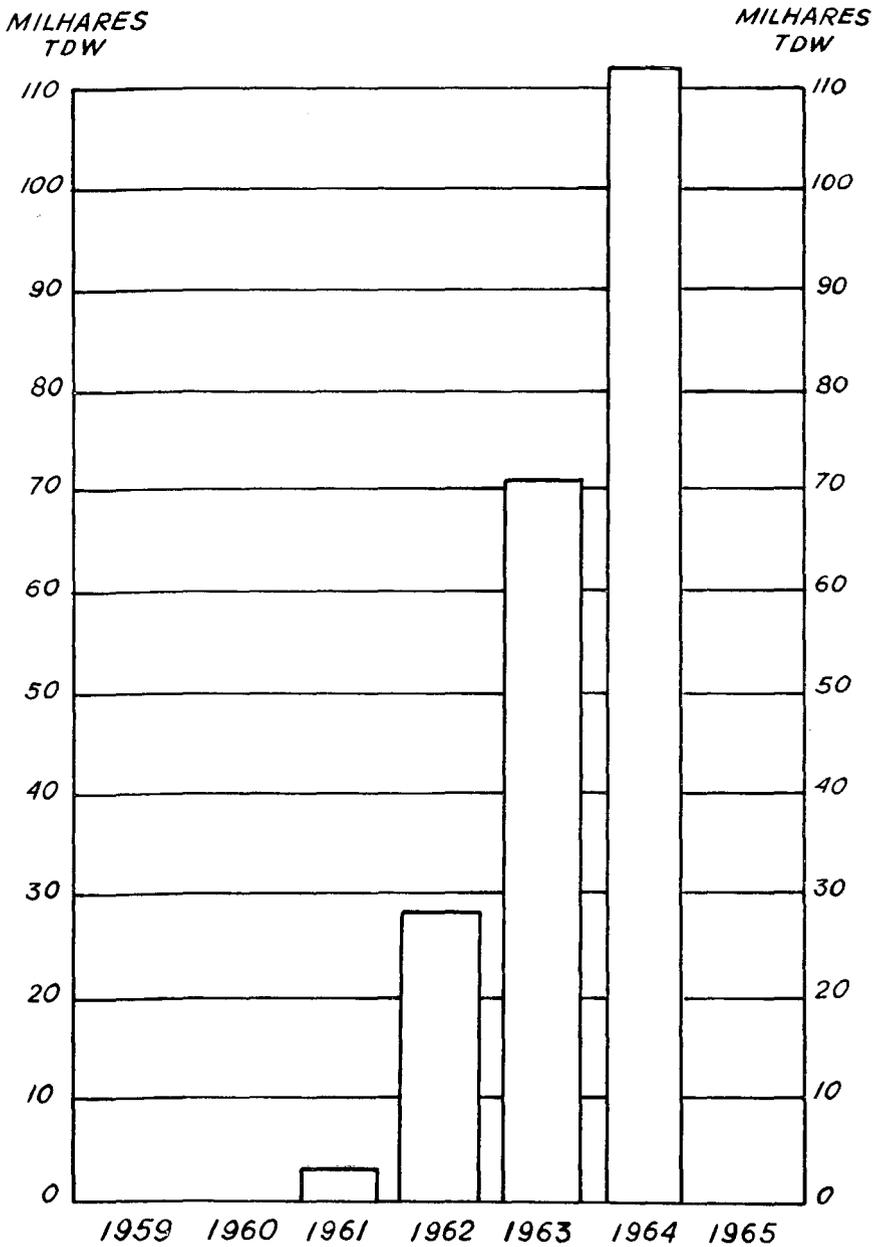


Fig. 6

trução, concorrendo, assim, para minorar os elevados preços ora vigentes, oriundos, principalmente, da capacidade ociosa de nossos estaleiros e das contingências salariais atinentes à categoria profissional dos operários navais.

A redução desses custos assume, por outro lado, caráter de essencialidade a fim de que, aproximando-nos dos preços internacionais, possamos firmar-nos como exportadores — principalmente na área da ALALC — abrindo nova fonte de divisas para o nosso país.

A par da renovação de frota, acima mencionada, outras providências na esfera governamental têm sido tomadas visando à correção de anomalias dentro do quadro operacional de nossa Marinha Mercante. Dentre elas, merece nota recente decisão alvitrada pelo Ministério da Viação e aprovada pelo então Conselho de Ministros. Trata-se da especialização das atividades do Lóide, Costeira e SNAAPP, que vinham fazendo danosa concorrência, entre si, na navegação de cabotagem. Já agora, cabe ao Lóide a exclusividade para o transporte de longo curso, ficando adstritos à Costeira os serviços de cabotagem e atuando o SNAAPP no transporte da bacia amazônica. A essa divisão de atribuições deve corresponder uma redução nas despesas administrativas das três empresas, com a conseqüente diminuição do seu *deficit* operacional.

Chega a ser inconcebível a comprovação de que os navios brasileiros navegam, apenas, uma quarta parte de seu tempo, restando parados, nos diques ou nos portos, três quartos de seu tempo. A modernização da frota, ora em curso, certamente reduzirá a necessidade de reparos. Quanto ao tempo gasto nas operações de carga e descarga, sua redução está na dependência direta da melhoria de nossas instalações portuárias.

4.2 — Portos

Temos, no Brasil, cerca de 21 portos organizados, que movimentaram em 1962, cerca de 50 milhões de toneladas. Outros 15 portos, ainda não organizados, mas cujos dados estatísticos são computados pelo DNPVN, movimentaram pouco mais de 2 milhões de toneladas.

Os portos brasileiros carecem, sem exceção, de reequipamento para maior rendimento das operações de carga e descarga. São deficientes, também, as áreas de armazenamento e silagem. A dragagem, quer dos canais de acesso, quer das bacias de evolução, constitui outro dos problemas graves. Finalmente, o sistema de escalas de trabalho do pessoal deve ser aperfeiçoado, a fim de que se aproveite, em trabalho efetivo, um maior número de horas por dia.

A criação do Fundo Portuário Nacional e do Fundo de Melhoramento dos Portos vem possibilitando, nos últimos anos, investimentos crescentes no setor, insuficientes, entretanto, a nosso ver, para atender ao vulto do problema. Esta a razão pela qual, ao ser elaborado recentemente o Plano Plurianual do MVOP, destinaram-se verbas mais substanciais para a construção e melhoramento dos portos, política que certamente concorrerá para aliviar os pontos de estrangulamento agora verificados.

Além das várias realizações em curso, — dentro das verbas disponíveis no exercício para atender ao reequipamento portuário e às obras diversas, inclusive de dragagem, — e da programação do que deverá ser efetivado em futuro próximo, aplicou-se, também neste setor, o princípio de atualização tarifária, de modo a eliminar *deficits* operacionais que se vinham agravando, principalmente no porto do Rio de Janeiro. Neste caso particular, é animadora a impressão de que conseguiu equilibrar as finanças da APRJ, de modo a tornar a autarquia auto-suficiente em matéria financeira, dispensando, a partir de princípios do corrente ano, qualquer subvenção de parte do Tesouro Nacional.

É de se esperar que a conjugação de medidas administrativas e operacionais façam aumentar gradativamente a produtividade de nossas instalações portuárias, sem o que nenhuma política de navegação poderá obter êxito.

5 — CONSIDERAÇÕES SOBRE OS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

O Brasil possui hoje, segundo dados do DNER uma rede rodoviária constituída de 40 419 km de estradas federais, 82 293 km de estradas estaduais e 386 838 km de estradas municipais.

Dessas rodovias, cerca de 20 000 km são pavimentados, sendo 14 600 km nas estradas federais e 5 400 km nas estradas estaduais.

São inegáveis os benefícios que, para o progresso pátrio, trouxe o extraordinário surto de construções rodoviárias assinalado em nosso país nos últimos anos. Sem embargo dessa comprovação, deve ser reconhecido que o dispêndio efetuado em nosso sistema rodoviário nem sempre obedeceu a uma política racional que estabelecesse uma ordem lógica de prioridades e evitasse uma inconveniente pulverização de recursos. Fato significativo de dispersão é o de que, presentemente, realizam-se trabalhos em 104 das 106 BR's existentes, além de obras em inúmeras outras rodovias.

Verificada tal evidência, adotou o MVOP, já para o ano corrente, uma política realística, calcada nos interesses verdadeiramente nacionais, embora em choque, muitas vezes, com interesses menores de âmbito regional e, mesmo, puramente local.

Deu-se, por isso, ênfase especial à implantação e pavimentação dos troncos de maior conteúdo econômico; adaptaram-se, por outro lado, as características técnicas de construção à densidade de tráfego previsível para as estradas em obras.

Dadas as suas condições peculiares — elo de ligação entre o Centro-Sul e o Nordeste, verdadeira estrada de unidade nacional — mereceu tratamento prioritário a pavimentação da BR-4, a Rio—Bahia, nos 1 275 km entre Leopoldina e Feira de Santana. Executada em ritmo notável, que chegou a atingir 5 km de faixa pavimentada por dia, foi a referida rodovia entregue ao tráfego, inteiramente pavimentada e em condições que a recomendam como a estrada de melhores condições técnicas do país, em 30 de maio último.

Foi retomada a duplicação da BR-2, entre Rio de Janeiro e São Paulo, desenvolvendo-se presentemente os trabalhos em trechos a partir de Jacareí, na direção do Rio e da Garganta de Viúva Graça, na direção de São Paulo.

Ativaram-se os trabalhos de implantação e pavimentação da BR-31, Vitória—Belo Horizonte—Araxá, importante eixo que ligará o sul de Goiás e o Triângulo Mineiro ao pórtio de Vitória.

A BR-35, entre Paranaguá—Curitiba—Foz do Iguaçu é um eixo transversal de importância não apenas nacional, mas também internacional. Seus trabalhos foram intensificados e tal estrada, conjugada com a melhoria e pavimentação da BR-104, entre Ponta Grossa e Paranavaí, facilitará em muito o escoamento da produção agrícola do norte do Paraná. Na Foz do Iguaçu, após longa paralisação, foram retomadas as obras de construção da Ponte Internacional, que deverá estar concluída até fins do corrente ano.

Estão sendo pavimentados 320 km da BR-37, entre Pôrto Alegre e São Gabriel e implantados 634 km entre seus pontos extremos, Pôrto Alegre e Uruguaiana. Para esse eixo transversal rio-grandense, convergem os principais troncos rodoviários do sistema viário estadual e, conseqüentemente, o grosso da produção agrícola.

Rica região mato-grossense será servida com os trabalhos que se desenvolvem na BR-34, entre Pôrto Epitácio e Rio Brilhante. Pôrto Epitácio será ligada a Pôrto XV de Novembro por importante ponte, monumental obra de engenharia, com 2 280 metros de extensão, que deverá ficar concluída também no ano em curso.

A BR-29, estrada de penetração ligando Cuiabá a Vilhena e Pôrto Velho, com 1 776 km de extensão, está sendo atacada de molde a ficar consolidada no pre-

sente exercício, especialmente no que concerne ao revestimento primário dos pontos faltantes.

A BR-11 e a BR-13, ligando Feira de Santana a Fortaleza, esta diretamente no rumo sul-norte e aquela passando por tôdas as capitais dos estados nordestinos, constituem o prolongamento natural da BR-4, e incorporarão a importante região nordestina no sistema viário nacional.

Merecem ainda ser salientados, nesta apreciação sumária, a pavimentação da BR-14, entre Frutal e o entroncamento com a BR-71, na extensão de cêrca de 150 km, possibilitando a ligação pavimentada entre Brasília e São Paulo; o aceleramento da pavimentação da BR-106, entre Uberaba e Uberlândia, também de extraordinária importância para a conexão de São Paulo com o Triângulo Mineiro e a Capital Federal; o prosseguimento da construção e pavimentação da BR-59, trecho Curitiba—Itajaí—Florianópolis; a implantação básica da BR-17, no norte do país, entre Manaus, Caracará e Boa Vista; e a intensificação das obras da BR-22, que ligará Belém do Pará com o Nordeste brasileiro.

Além da anomalia mencionada quanto ao programa de construções rodoviárias, ora corrigida pela sistematização das prioridades em face dos interesses nacionais, uma outra aberração se vinha verificando no que concerne aos dispendios em nossa rede rodoviária e mereceu, também, a atenção do governo.

Queremos referir-nos ao fato de que, embora maciças verbas viessem sendo destinadas ao setor de construções, dotações inteiramente insuficientes estavam sendo destinadas ao setor de conservação das nossas estradas de rodagem.

Medidas de importância foram tomadas visando à correção desse fato. De interesse é salientar que, já no corrente exercício de 1963, cêrca de 7 bilhões de cruzeiros estão sendo aplicados na conveniente conservação do nosso sistema rodoviário.

A manutenção de uma enérgica política que vise ao escalonamento prioritário na construção das estradas que melhor consultem aos interesses nacionais, aliada à necessária conservação de nossa rede rodoviária, constituirá penhor de suma importância para um harmônico desenvolvimento econômico nacional.

6 — CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procuramos focalizar com objetividade, no âmbito sintético do presente trabalho, questões atinentes às políticas de investimentos e operacionais que vêm dando corpo ao desenvolvimento recente das mais importantes questões que cercam o problema dos transportes (exceto o aeroviário) em nosso país.

Fizemo-lo, utilizando-nos, principalmente, da experiência adquirida nesse quase um ano (de 13 de julho de 1962 a 20 de junho de 1963) em que nos coube a responsabilidade de gerir a pasta da Viação e Obras Públicas, honrados que fomos com a confiança do presidente JOÃO GOULART e com a colaboração preciosa de uma equipe de jovens e competentes técnicos e administradores que tivemos a satisfação de reunir.

Algo de positivo foi feito, sem dúvida, nos últimos meses — se nem sempre, talvez, com acêrto, pelo menos sempre com boa vontade e desejo de acertar — visando à correção de distorções várias, algumas graves, e o estabelecimento de condicionantes que venham a possibilitar a melhoria que se faz mister ao sistema integrado de nossos transportes para atender aos reclamos impositivos do nosso acelerado processo de desenvolvimento.

Muito há, ainda, que fazer. Confiamos em que as autoridades da República, com a colaboração de todos os brasileiros, persigam o equacionamento de todos os problemas em pauta, dando-lhes a solução acertada, em cada caso, dentro da dinâmica da conjuntura econômica nacional.

O Mundo Afro-Asiático

JORGE MAIA DE OLIVEIRA

I — INTRODUÇÃO

Um dos fenômenos políticos mais importantes do pós-guerra foi, sem dúvida, a emancipação dos países da África e da Ásia do jugo europeu. Em menos de vinte anos, com raras exceções, dentre as quais os territórios colonizados por Portugal — surgiram Estados que vieram integrar a comunidade internacional, trazendo-lhe uma contribuição nova, mas criando, por outro lado, um desequilíbrio na conjuntura européia do qual, só agora, começa o Velho Mundo a recuperar-se.

O fim do colonialismo assiste, dêsse modo, ao nascimento de um fato nôvo no quadro das relações internacionais. A indiferença, ignorância e até desprezo que, por vêzes, as civilizações ocidentais haviam dedicado às orientais — e nesta expressão, incluímos a África — seriam substituídos por um sentimento de culpa e de súbito interesse. Compreendeu a Europa não ser um direito natural o que, até então, lhe parecera corriqueiro e corrente: o domínio sobre regiões menos civilizadas ou subdesenvolvidas. Daí sua pressa em rever a política em relação a êsses povos, a urgência de reintegrá-los em sua comunidade — a comunidade da Eurásia e da Euráfrica — para evitar-se a perda de mercados vitais para a exportação de seus bens de consumo e produtos manufaturados.

Não vamos aqui debater o problema. Na realidade, porém, o súbito impacto da civilização ocidental atual sobre o mundo subdesenvolvido teve o efeito de provocar um sentimento de nacionalismo exacerbado e dirigido contra os antigos dominadores. Em menos de dez anos, um a um, caíram por terra os castelos feudais do colonialismo, com êles ruindo uma estrutura político-econômico-social artificialmente alimentada pelas metrópoles européias nessas regiões. E é a consciência dêsse fenômeno, sobretudo por parte dos líderes mais esclarecidos, que dificulta o entendimento entre os dois mundos.

Por outro lado, o domínio europeu do mundo afro-asiático procurou desestimular seu contacto com os demais continentes, inclusive o nosso. Criou-se em tôrno a êsses povos uma legenda de misticismo, exotismo e selvageria que os isolaria do resto da humanidade. E o Brasil não fugiu à regra. Assim, o diálogo que, por intermédio dos portugueses, na fase colonial de nossa existência, com êles havíamos mantido, foi abandonado a partir da abolição do tráfico de escravos. Isolamo-nos totalmente do grupo afro-asiático e seus problemas. Passamos a conhecê-los apenas através de narrativas literárias quando, no passado, segundo conta a História, vivêramos na maior intimidade. Dêles herdamos qualidades e defeitos, com êles aprendemos hábitos e costumes hoje integrados na civilização brasileira. Tão integrados que nem sequer suspeitamos de suas verdadeiras origens. E é êsse o mundo que, após a segunda guerra mundial, vamos reencontrar. Não mais povoado por seres estranhos e misteriosos, mas por gente igual a nós, com problemas, não raro, idênticos aos nossos.

II — POSIÇÃO ATUAL DO GRUPO AFRO-ASIÁTICO NO CENÁRIO INTERNACIONAL

O término da segunda guerra mundial, como dissemos na "Introdução", ao promover a emancipação da maioria das nações da África e da Ásia do jugo

européu, rompeu um sistema político-econômico de quase três séculos e que havia sido um dos fatores do desenvolvimento industrial da Europa. Com efeito, sem o mercado dos subdesenvolvidos, não apenas da África e da Ásia, mas igualmente da América, Inglaterra, França, Alemanha, Itália, Holanda e outras potências industriais do Ocidente europeu, não teriam colocação para suas manufaturas e bens de consumo.

O rompimento desse sistema acarretaria, assim, um desequilíbrio de entendimento entre os dois mundos. E as reações dos Estados europeus em relação às antigas colônias se caracterizaram pela maior diversidade. A Inglaterra, mais hábil, cedo compreendeu a impossibilidade de manter intacta uma organização, cujo ápice havia sido atingido no século XIX, quando da chamada "era vitoriana". A marcha dos acontecimentos, a ascensão de forças relativamente novas no cenário internacional, como os Estados Unidos e a Rússia, iriam obrigá-la ao reexame da situação e à solução "política". Esta foi a constituição de "Comunidade Britânica" que, favorecendo a independência dos antigos domínios e colônias, ao mesmo tempo, através de tratados e acordos, estabelecia um importante sistema político-econômico.

A França, segunda potência "colonial" do ocidente europeu, não teve a mesma habilidade, no que foi imitada pela Holanda e Portugal. Ainda assim, há graduações na atitude dessas três potências, como veremos adiante. O traço comum às duas últimas, sobretudo, foi a relutância em discutir o problema. Quanto à França, já em 1940, o general DE GAULLE, numa conferência "colonial" em Brazzaville, preconizara a constituição de uma "França metropolitana e de ultramar", prelúdio da futura "União Francesa", e moldada no estilo da Comunidade Britânica. Sua voz não foi, porém, ouvida e, no tumulto dos acontecimentos, muitos erros foram cometidos, dentre os quais a tentativa de sufocar, pela força, movimentos nacionalistas de emancipação das antigas colônias. Política desastrosa, não apenas pelos imensos prejuízos causados, como também por ter facilitado a presença do Comunismo internacional que, a pretexto de auxiliar esses movimentos, acabaria por obter posições importantes. Assim foi, por exemplo, na Indochina, onde, após longa, sangrenta e dispendiosa luta, foi o país dividido em duas partes, tendo uma delas — o Viet-Min — caído nas mãos do líder comunista HO CHI-MINH. E, por pouco, o mesmo sucede na Argélia.

A Holanda, que detivera a Indonésia por mais de dois séculos, também não apresentou melhor solução. Logo após a guerra, ao começarem os primeiros movimentos de independência, tentou valer-se da força. O desenrolar dos acontecimentos, em breve, demonstraria a impossibilidade de fazê-lo. Em 1949, a Índia convocou, em Nova Delhi, uma conferência cujo objetivo seria, precisamente o apoio à Indonésia, pois após uma trégua de alguns anos, (em 1944 fora firmado um armistício entre a Holanda e a Colônia), o Governo holandês enviara tropas para a Ilha de Java. E a conferência de Nova Delhi foi exatamente para condenar essa decisão.

A Bélgica, em relação ao Congo, adotaria uma solução inesperada e de um radicalismo de conseqüências dramáticas. Sendo, possivelmente, de todos os territórios submetidos às potências européias, o menos preparado para uma auto-administração, pela falta de uma elite apta a assumir a direção do país, resolveu o governo de Bruxelas, abruptamente, conceder-lhe plena autonomia. O resultado foram as sangrentas lutas no interior do país, onde grupos, mais de caráter ditatorial que democrático, disputaram entre si o comando. E o drama do Congo ex-Belga é, na hora atual, dos que mais comovem o mundo.

Resta-nos, finalmente, a atitude da Espanha e de Portugal em relação às suas terras ultramarinas. Aquela, pela insignificância dos territórios sob seu controle, ainda não teve maiores problemas, embora seja conhecida sua intransigência em debater a questão. Posição seguida por Portugal na concernente

aos Estados africanos, especialmente Angola, onde o movimento de independência vem ganhando forças dia a dia, apesar da obsessão da metrópole em manter o *statu quo*.

A situação atual desse mundo, não somente em relação às antigas metrópoles, mas quanto ao Ocidente em geral, não pode ser facilmente analisada. Cumpre distinguir, preliminarmente, entre os Estados que sempre mantiveram autonomia e independência, e os que a obtiveram somente após a guerra. Os primeiros, tanto na Ásia quanto na África, embora constituindo flagrante minoria (Libéria, Etiópia, União Sul-Africana, Irã, Tailândia, Filipinas e outros de menos importância), em geral, caracterizam-se pela simpatia para com o Mundo Ocidental do qual, em virtude de suas estruturas político-administrativas, se consideram parte integrante. Alguns, como o Japão, chegariam a levar muito longe essa "ocidentalização", procurando dominar os menos desenvolvidos. No que se refere, porém, aos que obtiveram a liberdade após a guerra, a atitude quanto aos antigos senhores é em larga porcentagem, de desconfiança e temor por possível repetição da História.

Esses sentimentos os levariam à formulação de uma série de políticas, substanciadas em pactos, tratados e ligas, que constituem, na hora atual, as bases do sistema afro-asiático. É inútil pensarmos em termos genéricos ao analisar esses dois continentes, da mesma maneira que seria ridículo imaginar a América Latina como um bloco solidamente organizado. Tanto na Ásia como na África observam-se antagonismos, dissensões, rivalidades, todas elas, direta ou indiretamente ligadas à menor ou maior influência do Ocidente.

Na Ásia, dois agrupamentos imediatamente se destacam: o SEATO (South East Asia Treaty and Organization) e o CEMTO (antigo "Pacto de Bagdá"). Ambos foram de inspiração norte-americana, com o objetivo de fortificar a linha de defesa democrática, o primeiro no Extremo-Oriente, e o segundo, no Oriente Próximo. O SEATO foi fundado em Manilha, a 8 de setembro de 1954, reunindo: Estados Unidos da América, Reino Unido, França, Austrália, Paquistão, Filipinas, Tailândia e Nova Zelândia. O segundo foi firmado em Bagdá em 1955, pela Turquia, Reino Unido, Estados Unidos da América, Iraque, Irã e Paquistão. Posteriormente, em virtude da revolução que derrubou o rei e levou o coronel KASSEM ao poder, o Iraque retirou-se dessa organização.

Duas outras importantes associações são: a ANZUS e a ASA. A primeira, integrada pela Austrália, Nova Zelândia e Estados Unidos da América, tem objetivos puramente militares. A segunda, ao contrário, com finalidades mais culturais, compõe-se da Tailândia, Filipinas e Federação Malaia.

Existe ainda o chamado "Grupo de Colombo" (Índia, Paquistão, Ceilão, Birmânia e Indonésia), convocante da conferência que, em 1955, se realizou em Bandung e marca, na verdade, um novo capítulo na História dos povos africanos e asiáticos, tendo dado início a uma autêntica doutrina de Monroe nesses continentes: "A Ásia para os asiáticos, e a África para os africanos".

Cumpre mencionar, finalmente, organismos de caráter racial-religioso, como a "Liga Árabe" e o "Crescente Fértil". A "Liga Árabe", fundada em 1954, pelo Egito, Jordânia, Síria, Líbano, Iraque, Arábia Saudita, Iêmen, Líbia e Sudão, tem como objetivo a união dos povos árabes, desempenhando importante papel na vida do Oriente Médio e Norte da África. O "Crescente Fértil" é mais uma concepção filosófica do que uma realidade política, abrangendo o Líbano, Síria e Iraque.

Não vamos entrar nos pormenores dessas organizações, cuja análise é, por vezes, complicada e difícil. Ao enumerá-las, tivemos em mente apenas indicar dois pontos: 1) o esforço de quase todos por sair de um isolamento que lhes dificulta o progresso; 2) a preocupação do Ocidente, especialmente Reino Unido e Estados Unidos da América, em continuar presente na vida asiática.

Na África, ocorre fenômeno semelhante. A diferença é que a política africana, em linhas gerais, pode ser dividida em dois grupos principais, cada um com inú-

meras subdivisões: o de Casablanca, de um lado, e o de Monrovia e Brazzaville, do outro.

O grupo de Casablanca reúne os países chamados de “neutralistas”, de marcada tendência antiocidental. Sua meta é o combate ao colonialismo sob tôdas as suas formas. Constituído na cidade que lhe deu o nome, a 7 de janeiro de 1961, compreende: RAU, Marrocos, Guiné, Mali e Gana. A Líbia e o governo provisório da República Argelina (não havia sido proclamada a independência do país) também participaram da reunião, mas não firmaram a chamada “Carta Africana”. Alguns de seus membros são “neutralistas” (RAU), outros, francamente de esquerda (Gana, e sobretudo a Guiné). Uma das bases de sua política é o combate ao Mercado Comum Europeu, por êles considerado uma forma de neocolonialismo.

O grupo de Brazzaville (UAM — União Africana e Malgaxe) é um agrupamento dos antigos territórios coloniais franceses, sob inspiração direta da França. Compõe-se de: Camarões, República Centro-Africana, Congo (Brazzaville), Costa do Marfim, Daomé, Gabão, Alto-Volta, República Malgaxe, Mauritània, Niger, Senegal e Tchad. Reuniu-se em Tananarive, de 6 a 12 de setembro de 1961, tendo decidido aceitar a cooperação com a França (existe mesmo um pacto militar), além da participação no Mercado Comum Europeu.

O grupo de Monrovia, que se reuniu na capital da Libéria, de 8 a 12 de maio de 1961, compreende, além dos membros do grupo de Brazzaville, Togo, Líbia, Tunísia, Nigéria, Libéria, Serra Leoa, Etiópia e Somália. Embora não tenha sido firmado nenhum documento, foram estudadas as bases de uma Organização dos Estados Africanos (OEA) destinada a unir todos os países daquele continente num sistema político-econômico que prevê, inclusive, o estabelecimento de um mercado comum. O grupo de Monrovia, à semelhança, do de Brazzaville, conquanto de tendências neutralistas e anticolonialistas, não é antiocidental.

Sofrem todos, indistintamente, do mesmo mal: o subdesenvolvimento. Porque êsses povos, cuja independência surgiu com a guerra, já começam a compreender que a simples emancipação política não é uma solução para o imenso desnível existente entre êles e o Mundo Ocidental. Ao contrário, num certo sentido, a partida dos antigos senhores pode diminuir-lhes o ritmo de progresso material, retardando-lhes o possível desenvolvimento. Daí a diversidade de reação dos inúmeros grupos em face do auxílio estrangeiro que lhe é oferecido.

Se analisarmos um pouco mais detidamente êsse problema, chegaremos à conclusão de que a característica primordial das relações entre antigos dominadores e antigos dominados talvez seja a desconfiança. E é preciso não haver ilusões a respeito: relações, normais na aparência, não deixam entrever ressentimentos que se acentuam à proporção que aumenta a instrução entre os subdesenvolvidos e melhora seu nível de capacidade intelectual.

As novas gerações, sobretudo, são atormentadas por essa inquietação. E são dominadas por um justo anseio de progresso, venha êste de onde vier, desde que lhes permita alcançar, em prazo relativamente curto, os padrões ocidentais. E a acusação principal contra o europeu é ter, durante largo período de tempo — dois a três séculos — procurado mantê-los em baixo nível de civilização, sem transmitir-lhes os frutos de uma experiência responsável pelo seu próprio progresso.

Questão complexa, perceptível apenas após longa e minuciosa análise das relações entre êsses mundos. E difícil à compreensão da nossa mentalidade americana, de herdeiros diretos da civilização ocidental, da qual recebemos, não apenas ensinamentos práticos, mas a tecnologia e a própria filosofia. Não é possível, com efeito, imaginar-se o que foi a ação européia na África e na Ásia, se pensarmos em termos de colonização das Américas. O que sucedeu nesta parte do mundo, jamais se verificou naqueles continentes. Muito ao contrário, talvez tenha sido a própria experiência americana a grande responsável pelo tratamento “colonialista” dado às outras.

Com efeito, o europeu, ao transplantar-se para a América, talvez em virtude da ausência de civilizações autóctones sólidamente estabelecidas (mesmo os impérios do México, Peru e América Central, eram expressões locais, com pequena organização estatal, fator principal de sua incapacidade de resistência ao invasor), foi obrigado a criar em nosso continente uma civilização que seria modelada segundo sua própria concepção. E acresce a circunstância de que portugueses, espanhóis ou ingleses, ao virem para a América, faziam-no em caráter de permanência, o que não sucedia na Ásia, e menos ainda, na África.

Na verdade, os europeus que se dirigiam à Ásia, pelo menos ao princípio da aventura ultramarina, tinham como única missão o negociar com os nativos, trocando especiarias por produtos europeus. E iam encontrando pela frente civilizações bem estabelecidas, Estados organizados, não inferiores aos da Europa e, sob alguns aspectos, até superiores. Daí a sensação inicial da impossibilidade de dominar materialmente aquele mundo. No decorrer do século XVII, e até metade do XVIII, um europeu sorriria à idéia de que pudesse ser ocupada, em caráter definitivo, qualquer parte do território asiático. Os representantes das diversas "Companhias das Índias" limitavam suas aspirações ao direito de negociar livremente e, quando muito, à faculdade de estabelecer entrepostos. A conquista só se fazia gradualmente, e o estabelecimento do regime colonial só seria alcançado bem mais tarde, quando o sucesso da conquista do Nôvo Mundo permitisse ao europeu acariciar a idéia de fazer o mesmo em outras terras. Uma breve meditação nos indica que França e Inglaterra só começam a pensar sèriamente em se estabelecerem na Ásia, não mais como negociantes, porém como senhores, a partir da hora em que perigam suas colônias americanas. A perda do Canadá, para a França, e dos Estados Unidos, para a Inglaterra determinaram a urgência de uma compensação. E esta, obviamente, só poderia ser a Ásia.

No que se refere à África, o interêsse do europeu só desperta verdadeiramente, passada a fase do tráfico de escravos, quando da descoberta das minas de ouro e diamantes. O canal de Suez, as matérias-primas essenciais ao desenvolvimento da indústria européia, em breve, iriam provocar uma corrida "africana" entre os países do Velho Mundo. E o resultado seria a Conferência de Berlim (1884-85), onde a Inglaterra, França, Portugal, Espanha, Alemanha, Bélgica e outras potências, decidiram, sem qualquer espécie de consulta aos nativos — maiores interessados, repartir o continente, entregando a cada um o seu quinhão. Foi o início de um sistema que se veio arrastando, com modificações (transferências das colônias alemãs para a França e Inglaterra, após a primeira guerra mundial), até a segunda guerra mundial, que encerra êsse ciclo na História desses povos.

O problema é tanto mais complexo quando se atenta à divisão ideológica do mundo atual. A "guerra fria", ou seja, o antagonismo entre o bloco comunista e o Ocidente democrático não poderia deixar de repercutir em países jovens, sem maior experiência política, susceptíveis, portanto, de sedução fácil. Sobre tudo porque — é preciso não esquecer nunca êsse ponto — a Rússia, dos países europeus, foi a única que nunca teve compromissos de ordem colonial, isto é, jamais participou da aventura ultramarina. E, logo após a revolução de 1917, um dos primeiros atos do Governo Soviético foi abdicar dos direitos de extra-territorialidade em Xangai. Assim, quando se iniciam os movimentos de emancipação do mundo afro-asiático, ela, forçosamente, deveria aparecer-lhes como uma possível aliada. E o resultado é que, como o Dr. FAUSTO, da imortal obra de GOETHE, na ânsia de libertar-se, não poucos estariam dispostos a vender a alma a Mefistófeles...

Surge a Rússia, assim, como alternativa ao Ocidente democrático. E a balança pendeu para seu lado sempre que os movimentos de independência encontraram resistência maior por parte das metrópoles. Assim foi, como vimos antes, na Indochina, e na Indonésia. Até em Angola, sucede o mesmo. Com o

Império Britânico, porém, graças ao gênio político dos ingleses, tal não sucederia. Ao perceberem a impossibilidade de manutenção das posições ocupadas, entregaram a elites democráticas o governo dos países. Foi o que ocorreu na Índia, em Ceilão, na Birmânia e nos demais países da África e da Ásia. Em todos, a independência se realizou sem luta, pelo menos em sua fase final. Mas a História tem sido de exatidão matemática: mal surge a resistência colonialista e o Partido Comunista ganha em profundidade. Foi o que jogou nas mãos do Comunismo internacional, a China, parte da Coréia, o Viet-Minh e outros pontos da Ásia.

Na hora atual, o problema se apresenta do seguinte modo: como fazer compreender ao homem asiático ou ao africano que seu maior amigo é o inimigo de ontem, e que seu inimigo atual é, precisamente, aquele a quem sempre considerou amigo? E como assegurar-lhe que os erros do passado foram originados por condições históricas já ultrapassadas, que não mais se repetirão? Como transmitir-lhe o nosso conceito de democracia — expressão suprema do anseio do homem livre?

É preciso atentarmos às barreiras que se oferecem à realização desse programa. Porque, aos olhos desse homem asiático ou africano, o Ocidente não dispõe de força moral suficiente para convencê-lo. É extremamente difícil persuadi-lo de que o antigo dominador, que obrigou populações inteiras a trabalhos forçados, que o explorou economicamente, impondo-lhe, não raro, sistemas tributários duríssimos e salários ridículos, que lhes negou o direito a maior progresso material e intelectual, é o salvador de hoje. Que os “diabos brancos” são amigos sinceros e dedicados, preocupados apenas com o seu bem-estar. Pouco importa que, no passado, os tivessem escravizado. Tudo deve ser esquecido em troca de um interesse comum.

O trabalho principal dos agentes comunistas é, porém, impedir que esse passado seja esquecido. Sua ação consiste em recordar-lhes, a cada hora, esses fatos. E a abundância de meios de informação e propaganda atualmente existentes vem facilitar-lhes a tarefa.

Por outro lado, seria temeridade subestimar a importância política do mundo afro-asiático. De suas tendências vai depender, em larga escala, a própria estabilidade internacional. Ele constitui a maior parte da “Ilha” que o geógrafo escocês MACKINDER considera o próprio centro do domínio da Terra. Daí a luta em que se empenham democratas e comunistas para atraí-los em suas respectivas órbitas.

III — PANORAMA ECONÔMICO DA ÁSIA

Não é nossa intenção, nem seria possível num trabalho destas limitações, fornecer uma descrição minuciosa das condições econômicas atuais dos continentes asiático e africano.

Mesmo porque, os “Economic Surveys” das Nações Unidas — onde fomos colhêr estes dados — são de consulta fácil e, por sua excelente composição, anulariam qualquer esforço individual de nossa parte.

Procuramos, assim, fixar apenas um instantâneo “fotográfico” dos pontos que nos parecem mais importantes para apreensão dos problemas que afligem esse mundo.

O primeiro ponto é a diversidade econômica que apresenta uma região, não apenas em área, mas, sobretudo em população, a maior da Terra. Mais de metade da raça humana habita essa parte do mundo, em condições que vão da mais alta industrialização, como no Japão, ao mais baixo nível de vida do planeta, como em alguns trechos da Índia, Birmânia ou Paquistão.

A agricultura é a base principal da vida asiática. Seu progresso, nos últimos anos, não tem sido considerado satisfatório, tendo-se em vista o constante aumento das populações e um meritório esforço no setor industrial. Essas razões concorrem para acentuar-se um desequilíbrio econômico cujas causas devem ser

encontradas, além destes pontos, na pobreza das exportações e na tentativa de uma política nacionalista "independente". Esta conduz à chamada "auto-suficiência", que é a manutenção da economia dentro dos limites das possibilidades puramente nacionais, chegando, no setor industrial, à proibição até de bens de produção, além, é óbvio, dos bens de consumo.

Ainda assim, na década terminada em 1960, verificou-se um aumento de 15% na expansão industrial asiática, sobre a anterior. O primeiro lugar, como sempre, cabe ao Japão, mas as nações subdesenvolvidas oferecem melhoria nesse setor.

O desenvolvimento nacional ocorreu em circunstâncias que variaram de país a país. Onde havia condições para tal, o esforço foi concentrado no aumento da taxa de investimento. Assim sucedeu no Japão, em menor escala na Índia, e ainda menos nas Filipinas. A China continental, embora inicialmente sem condições para desenvolvimento, conseguiu alcançá-lo graças a um enorme esforço interno e ao apoio soviético, o que favoreceu a rápida melhoria de suas condições materiais. Na Camboja, Laos, Indonésia e Viet-Nam do Sul, o problema é ainda a criação de condições para uma política de investimentos, uma vez que não dispõem das técnicas necessárias e capacidade para organização de indústria, administração e outras fases da vida econômica. Suas necessidades imediatas não são, pois, investimentos, porém a integração nacional, planificação de metas e dos meios de alcançá-las, além de uma organização administrativa capaz de realizar efetivamente a planificação econômica. A Camboja, o Laos e o Viet-Nam do Sul têm recebido auxílio substancial do estrangeiro, sob a forma de empréstimos ou doações, não se podendo afirmar que não existe base financeira (interna ou externa) para a formação de capital. O caso da Indonésia é sobretudo importante, pois o país não começou sequer a explorar suas imensas reservas naturais. Nesses casos aqui citados, torna-se essencial a obtenção da paz interna para que possa ser considerado seriamente qualquer programa de desenvolvimento nacional.

No concernente à produção, arroz, trigo e milho são os itens principais da economia asiática, seguidos da cana-de-açúcar, chá e algodão. O arroz continua a ser o alimento básico do continente, sendo nêlo próprio consumida a quase totalidade da produção. O consumo anual tem sido da ordem de 3,3 milhões de toneladas, quase não havendo exportação para outros continentes. Na verdade, algumas vezes têm sido registradas importações. Em ascensão encontram-se igualmente as produções e consumo de milho e trigo. A Ásia — devemos dizer — é atualmente o maior importador de trigo do mundo, tendo tomado o lugar que ocupava a Europa Ocidental. Consome um têrço das importações mundiais. A quase totalidade dêsse trigo, de procedência americana, vem sendo fornecida, em têrmos excepcionais, pelo governo de Washington.

Dentre os outros produtos de origem vegetal, destaca-se o açúcar que, com o abandono do mercado cubano por parte dos Estados Unidos, apresentou grande incremento na Ásia. As Filipinas, sobretudo, foram largamente beneficiadas, tendo sido elevada em 40% sua cota de exportação. O chá continua a ser um grande item na vida continental, tendo sua exportação atingido 790 000 toneladas em 1961. Seguem-se, em ordem de importância: borracha, copra, óleos vegetais, algodão, juta e outras fibras.

No setor industrial, os maiores resultados, como dissemos antes, vêm sendo conseguidos pelo Japão, China continental e Índia. Esta última, sobretudo, vem realizando um esforço notável no sentido de desenvolver a siderurgia e a indústria pesada.

No concernente aos minérios, a China continental ocupa lugar de grande realce, sendo o maior produtor de minério de ferro. Quanto ao estanho, cabe essa primazia à Federação Malaia. A China continental é igualmente o maior produtor de carvão. O Irã produz 69% do petróleo cru asiático, excetuada a

China continental que, embora também produtora, importa largas quantidades da Rússia e da Romênia. Seu consumo *per capita* é ainda extremamente baixo, 40% inferior ao da Índia.

No setor de eletricidade, o maior progresso foi, proporcionalmente, realizado pela China continental, pois, enquanto na década 1950-60, o resto da Ásia dobrava a produção, ela a quadruplicava. Em termos absolutos, porém, os algarismos já não são tão impressionantes, se levarmos em conta os baixos índices ali registrados até 1949. O Japão, por seu turno, começou os estudos para a construção de uma usina termonuclear, a ficar pronta em 1970, e destinada a produzir 1 milhão de quilowatts. A Índia também se prepara a fim de construir uma, para a produção de 300 mil quilowatts.

A produção de aço concentra-se praticamente em três países: Japão (50% do continente), China continental (40%) e Índia (9%). Os demais não apresentam sequer perspectivas de melhoria no futuro. O Japão, por outro lado, é hoje o quarto produtor do mundo, já tendo ultrapassado o Reino Unido, havendo atingido, em 1961, 22 milhões de toneladas. E, segundo as estimativas, diante dos investimentos realizados, sua produção, em 1970, deverá atingir 48 milhões de toneladas. A China continental, em 1960, produziu 18,5 milhões, e a Índia, 3,6 milhões.

O comércio internacional da Ásia oferece dois aspectos perfeitamente distintos: o que se realiza entre a China continental e os países da "Cortina de Ferro", e a do resto do continente. Assim, em 1959, um terço das trocas foi efetuado entre os próprios países asiáticos, 1/4, com a América do Norte, 1/7 com a Europa Ocidental, 1/8 com o Reino Unido, ficando 1/7 para países fora dessas áreas. Nestas indicações, estão excluídas as exportações e importações da China Comunista, cujo intercâmbio é quase totalmente realizado com o Bloco Soviético.

Dêsse quadro, extremamente sucinto, verifica-se, como foi anteriormente acentuado, que a Ásia é ainda um continente subdesenvolvido, muito embora já apresente áreas de grande progresso industrial, como o Japão. É importante ressaltar que a China continental tem avançado rapidamente, o que, sob o ponto de vista de propaganda comunista, pode tornar-se um exemplo perigoso. Com efeito, sob o aspecto político, êsse avanço representa excelente material para os líderes comunistas que atuam nos diversos países do continente. Não se cansam êles de apresentar a China como exemplo, combatendo dêsse modo o grande sentido individualista que é a base do caráter asiático. Os exemplos da Índia e do Japão, até agora, têm sido suficientes para neutralizar a ação dêsses agentes, pois demonstram que o progresso pode ser alcançado por meios outros que não o trabalho escravo e a supressão da liberdade de pensamento e de ação.

IV — PANORAMA ECONÔMICO DA ÁFRICA

À semelhança do que ocorre com a Ásia, é a África um continente onde a distribuição do progresso não obedece a uma certa continuidade. Vemos áreas já bastante desenvolvidas ao lado de regiões ainda extremamente atrasadas. Mas, ao contrário do que sucede na Ásia, a diferença entre os dois extremos não é tão acentuada, isto é, não existe na África nenhum Estado que tenha atingido o grau de desenvolvimento do Japão, mas são proporcionalmente diminutas as zonas de miséria comparáveis às que se encontram na Índia ou no Paquistão.

Econômicamente, observou-se nos últimos anos um surto extraordinário de progresso. Fenômeno aliás, facilmente explicável, pois êsse progresso consistiu, sobretudo, na obtenção de nível mínimo de conforto e bem-estar que, embora infinitamente inferior aos padrões ocidentais, ainda assim representa avanço substancial e que existia.

As exportações, em 1960, somaram US\$ 5 735 milhões, enquanto as importações alcançaram US\$ 7 616 milhões, registrando-se assim um saldo negativo de

US\$ 1 881 milhões. É importante acentuar que o aumento progressivo das importações se deve ao incremento na compra de bens de produção, que figuram com mais de 60% do total.

Por outro lado, a própria evolução política da História africana iria influir em sua vida econômica. As lutas ao norte, na Argélia, Tunísia e Marrocos iriam reduzir a capacidade de produção e exportação daquelas áreas. O declínio dos preços do café e do cacau iria ferir as regiões da costa ocidental. Em compensação, o Egito, cuja balança comercial sempre se apresentara deficitária, em 1960, melhorava de posição, não apenas em virtude de uma política de restrição de importações, mas igualmente graças à ascensão dos preços de algodão. Outros países, como a Guiné e a Libéria, contudo, registaram importantes progressos em sua balança comercial, graças a substanciais exportações de bauxita e minério de ferro e borracha e minério de ferro, respectivamente.

No que se refere aos produtos principais da economia africana, deve ser mencionado inicialmente o cacau, de que é a África produtora de 65% do total mundial. Produção que está localizada, em quase totalidade, na costa ocidental, sendo principais produtores Gana e Nigéria, seguidos da Costa do Marfim e da República dos Camarões.

No concernente ao café, a produção africana vem subindo em impressionante progressão, já constituindo, na hora atual, 17% do total mundial. Para evitar o incremento dessa produção, responsável pela crise atualmente observada no mercado mundial, em 1961 foi realizada uma conferência em Tananarive dos países africanos produtores, tendo ficado assentada sua participação no Convênio Internacional do Café, onde lhes foi atribuída uma cota. E, assentando essa decisão, decidiram os Estados africanos produtores restringir o plantio, a fim de evitar agravamento da superprodução ora existente.

O algodão é um dos produtos básicos do norte do continente, onde a RAU e o Sudão somam 70% do total da exportação africana. São também produtores o Tchad, a República da África Central, Uganda, Moçambique e Tanganica. O êxito do algodão egípcio, como se sabe, é devido à sua excelente qualidade, de fibra longa, o que lhe assegura pôsto de realce no mercado mundial, tornando-se de vital importância na economia interna da RAU.

É a África a maior produtora internacional de sisal, com 68% do total mundial. O sisal é proveniente, sobretudo, das antigas colônias inglesas da África Oriental.

Os óleos vegetais constituem a terceira exportação, em importância, do continente africano, apesar da produção de azeite da Tunísia e Argélia terem sofrido queda sensível. Ainda assim, as exportações africanas têm aumentado constantemente nos últimos anos, ultrapassando as da China e Índia que, há alguns anos atrás, supriam, sozinhas, mais de 50% do mercado mundial. Hoje, a Nigéria e a antiga África Ocidental Francesa, juntas, representam mais de dois terços das exportações mundiais.

Os diamantes constituem outra grande fonte de riqueza da África, cuja produção cobre mais de 90% do total mundial.

Quem viajou pela África ou pela Ásia, quem participou das conferências internacionais, ou das Assembléias das Nações Unidas, sabe do interesse e amizade com que somos sempre procurados pelos representantes desses países. É o Brasil, por seu passado histórico, detentor de uma posição singular em face a esse mundo: povo que também sofreu, lutou, alcançou a independência, estabeleceu-se como nação de primeiro plano no cenário mundial depois de passar pelas mesmas vicissitudes e dificuldades que eles agora estão enfrentando. Torna-se, assim, o Brasil um magnífico exemplo do que, sob a forma democrática, pode ser conseguido, pois em certo momento de nossa vida, o progresso material não era superior ao de qualquer país da África ou da Ásia. E outro fator sumamente importante para o conceito que desfrutamos é a nossa liber-

dade de costumes em relação aos problemas religiosos e raciais, a ausência de preconceitos de qualquer espécie, a absoluta igualdade de direito entre todos os homens, sem distinção de raça, cor ou religião.

Acresce a circunstância de ser o Brasil, fundamentalmente, um amálgama de raças, para cuja formação a contribuição africana foi numericamente superior à autóctone ou à européia. E a entrada, neste século, de largas correntes asiáticas, do Japão, Síria e Líbano, veio aumentar a complexidade da raça brasileira, estabelecendo, por outro lado, vínculos mais profundos com aquele continente. Quem esteve no Líbano ou na Síria, por exemplo, sabe que facilmente encontrará uma família que não tenha parentes no Brasil, Argentina ou México — os três países da América Latina que receberam maior imigração sírio-libanesa. E são sem conta as lojas em Beirute, sobretudo, onde o patrão ou os empregados se expressam em português, sempre demonstrando a alegria em lidar com brasileiros. Sentem-se a nós irmanados por amizade profunda e sincera.

Com o Japão, sucede o mesmo. A imigração japonesa veio fixar laços de maior intimidade entre aquele país e o Brasil. Ao contrário do que sempre foi dito e escrito antes dessa imigração tornar-se realidade, a aclimação dos japoneses entre nós tem sido excelente, sendo notável sua contribuição para o desenvolvimento de nossa agricultura.

O quadro não estaria completo se não entrássemos na análise das nossas relações com os territórios portugueses ultramarinos — último resquício de uma era em vias de liquidação. Com efeito, tanto a União Francesa quanto a Comunidade Britânica são compostas de Estados livres e independentes, ligados entre si por tratados e compromissos, mas aceitando tácitamente a liderança, respectivamente, da França e da Grã-Bretanha. Com os portugueses, ao contrário, o sistema adotado apresenta-se totalmente diverso: os territórios da África e da Ásia são províncias, ligadas à metrópole por laços de estreita dependência política, uma vez que os governadores são escolhidos em Lisboa, cabendo ainda ao governo português dirigir-lhes a política externa, as finanças e demais atividades administrativas.

Sistema político idealizado e pôsto em prática, não apenas por Portugal, mas também pelas nações européias, após a primeira guerra mundial, quando o colonialismo iniciou seu período de agonia. Surgiu, como solução provisória, a nova doutrina segundo a qual territórios ultramarinos constituíam parte integrante do “território nacional”, muito embora dêle estivessem separados por centenas e milhares de milhas. Desaparecia, desse modo, uma velha figura de Direito Público, segundo a qual o território de um Estado deve ser “contínuo”. Nessa concepção, tão conveniente aos países do Velho Mundo, o que contava era, sobretudo, a “nacionalidade”. Outro ponto discutível, pois, em sã consciência, não se pode afirmar que amálgamas de raças, como sucedeu em quase toda as antigas colônias, fôssem nacionais da França, Inglaterra ou Portugal.

Deixemos de lado, contudo, o aspecto puramente filosófico e doutrinário da questão, para entrarmos na realidade. Enquanto a Grã-Bretanha, com sua agudeza política, cedo compreendia a falibilidade de um sistema que a própria marcha da História se encarregava de derrubar, a França e Portugal se obstinavam em manter o *statu quo* tradicional. Criaria a França os seus “departamentos de ultramar”, enquanto Portugal alterava a Constituição para inclusão dos antigos territórios, elevados da categoria de simples colônias à de “províncias ultramarinas”.

Portugal, no entanto, não parece admitir a hipótese de, cedo ou tarde, assistir à independência de suas “províncias ultramarinas”. Atitude que cria para o Brasil uma posição extremamente delicada e difícil, uma vez que ficamos presos entre dois fogos: a tradicional conduta anticolonialista do nosso povo, e a não menos tradicional simpatia sentimental por Portugal. Não podemos, na verdade, desprezar todo o passado, os grandes laços de amizade que os unem

à "Patria-Mãe", concretizados no Tratado de Amizade e Consulta firmado em 1953, o que seria, logicamente, o início de Comunidade ou Fraternidade Luso-Brasileira.

Essa Comunidade, infelizmente, até o presente, não se transformou em realidade. Não passou ainda de uma utopia política, muito embora, em seu nome, o Brasil, por mais de uma vez, tenha sido chamado a defender interesses portugueses, não raro em contradição com o nosso sentimento nacional anticolonialista.

Muito importantes foram no passado, nossos vínculos com Angola. Não seria exagero o afirmar-se que, a certo tempo, Angola foi mais brasileira do que portuguesa. Inclusive a renascença de Angola, em 1880, começou com um grupo de brasileiros que para lá se dirigiu.

Sob o ponto de vista filosófico, e mesmo prático, esses movimentos não podem deixar de contar com a simpatia do Brasil. Angola, na verdade, não está senão seguindo o nosso exemplo, cento e quarenta anos mais tarde. O Brasil também se separou de Portugal em circunstâncias teoricamente semelhantes (não éramos "província ultramarina", porém Reino Unido com Portugal e o Algarve), o que veio demonstrar o nosso desejo de auto determinação. Como, assim, dentro dessa ordem de idéias, rejeitar frontalmente o movimento nacionalista que ora se desenvolve naquele território africano? Seria uma contradição com a nossa própria lição histórica. Mas, por outro lado, a tradição política que nos une a Portugal, impede-nos de expressar claramente os nossos sentimentos, sobretudo pela intransigência do governo de Lisboa (a mesma existente em 1822 em relação a nós), que não deseja reconhecer a realidade dos fatos.

Cumpramos acrescentar que não somos movidos por qualquer interesse de ordem material, uma vez que o intercâmbio comercial entre o Brasil e Angola é inexistente. Nossa ação se reveste, dêsse modo, de um aspecto puramente moral, para não dizer sentimental.

Como vimos da exposição anterior, está o Brasil, filosófica e psicologicamente, preparado para o incremento de suas relações com o mundo afro-asiático. Dentre os fatores que concorrem para a excelência de nossa posição, dois, sobretudo, ressaltam ao primeiro exame: a ausência total de preconceito racial entre nós, fruto da própria formação étnica da realidade, e a falta de compromissos políticos com o grupo ocidental que participou ativamente do domínio desses dois continentes.

Pode o Brasil, assim, desempenhar papel de relêvo no auxílio aos subdesenvolvidos. Sofremos na própria carne a experiência de uma colonização européia, com suas vantagens, mas igualmente os inconvenientes, dentre os quais nem sempre a justa compreensão do ambiente e uma tentativa de forçar a civilização brasileira ou tropical a amoldar-se às suas próprias concepções. Criamos, com esforço e sacrifício, elementos genuínos de progresso e cultura que poderão ser de utilidade para outros que se acham em condições idênticas às que já passamos.

Daí, admitirmos a possibilidade de vir o Brasil a oferecer a esses países subdesenvolvidos uma assistência técnica, em certo sentido, tão útil e eficiente como a européia ou mesmo a americana. As civilizações mais adiantadas podem compreender, à força de estudos e de trabalhos de laboratório, as reações de povos ainda em baixo estado de progresso e de civilização, mas faltar-lhes-á um conhecimento de ordem prática de que nós, por certo, dispomos. Será assim, para a África e a Ásia, de maior utilidade, a experiência brasileira.

O mesmo pode ser dito no concernente ao intercâmbio comercial com esse mundo. Embora reconhecendo a dificuldade para a intensificação do comércio brasileiro com a Ásia, sobretudo em virtude do alto valor dos fretes, a África poderá vir a ser um bom cliente, desde que saibamos trabalhar aquele mercado, aproveitando a simpatia de que ali dispomos.

Com efeito, no momento em que nossa industrialização começa a atingir certo estado de progresso, devemos, obviamente, procurar mercados para a colocação de sua produção. Daí o interesse que, para nós, deve representar uma possível penetração no mundo afro-asiático. Há, indubitavelmente, inúmeros bens de consumo, já produzidos no Brasil, a serem exportados para essas regiões, competindo, em qualidade e preço, com os europeus, americanos e até japoneses.

V — CONCLUSÃO

Do exposto, ressalta que a aproximação com o grupo afro-asiático deve ser considerada um dos objetivos de nossa política externa. Essa aproximação não significa, porém, desinteresse pelas relações tradicionais com a América Latina ou a Europa. Estas são duas constantes em nossa vida internacional e que devem ser mantidas. A estatura e a projeção que o Brasil vem alcançando no cenário internacional já não nos permite, porém, uma abstenção ou desinteresse em face do grupo afro-asiático.

O presidente JÂNIO QUADROS teve uma visão realista do problema, ao incrementar nossas relações com o grupo afro-asiático. Teve o mérito de formular uma política, hoje de interesse nacional, que, em estado latente, já existia na inteligência e imaginação de todos os espíritos esclarecidos do país. É um erro imaginar que poderemos continuar a viver apenas na dependência de nossas relações com a Europa Ocidental e os Estados Unidos da América, sob a alegação de que são os nossos únicos interesses. Se pensamos em termos de industrialização, como dissemos antes, devemos pensar também em mercados. E estes, obviamente, só podem ser encontrados nas áreas subdesenvolvidas ou de progresso inferior ao nosso.

É necessário que não nos iludamos a respeito. A Europa jamais comprará um produto manufaturado, não só brasileiro, mas de qualquer procedência latino-americana. Mesmo a produção americana, tecnicamente perfeita, é encarada com ceticismo pelos europeus que, por questão de vaidade ou fôro íntimo, jamais admitiram ou admitirão que, fora do seu continente, seja produzido algo superior à sua indústria. Como, nessas condições, pensar em exportar para a Europa algo além do tradicional café, de alguns minérios e outras matérias-primas?

Podem parecer excessivamente otimistas estas conclusões. Não compartilhamos, contudo, da opinião dos que, vencidos de antemão, consideram impossível a nossa penetração em mercados tradicionalmente dominados pela Europa Ocidental. Será uma luta difícil sem dúvida, mas que teremos de enfrentar. E nossos maiores aliados serão, precisamente, esses povos que sofreram o domínio estrangeiro e enxergam no Brasil o exemplo a seguir. Esse respeito e essa simpatia representam, de saída, um saldo considerável em nosso favor. Torna-se necessário, apenas saber utilizá-lo.

CASSACOS

OSWALDO LAMARTINE DE FARIA

A aparência da grafia nada assemelha o nosso cassaco nordestino ao *guerreiro* das estepes russas. Falta-lhe a montaria, o colorido das vestes, a destreza e a belicosidade do eslavo. Cassaco é chamado, em todo aquele mundo, o simples sertanejo de rede-nas-costas¹ que vive no ciganismo do trabalho das construções públicas.

De quanto remonta a sua origem, não o sabemos. É de se imaginar ter aparecido após a criação do DNOCS (Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, antiga IFOCS), pelos idos de 1908.

Distingue-se do trabalhador ocasional cuja frustração das safras nos anos secos o faz caçar ganho² nas construções do governo — pela atividade permanente, de janeiro a janeiro — nas obras públicas. Indiferentes à pegada do inverno³, acodem de todos os cantos — isolados ou aos magotes, mais raramente com mulher e filhos, de caminhão ou a pé e quando donos de jumentos de trabalho, tangendo-os pelos caminhos — parecendo até mesmo que farejam o início da construção de um açude ou de uma estrada. Mais das vezes, não conduzem sequer a própria ferramenta de seu trabalho de vez que é obrigação do encarregado da obra fornecê-la.

No local, se arrancham ao abrigo de algum telheiro, à sombra de um pé-de-pau ou constroem latadas de ramos onde passam a viver. Todo o mobiliário dessa tósca e ocasional morada se resume na rede (que durante o dia permanece enrolada a um esteio), um malote onde trancam os guardados, alguns caixotes que também fazem a vez de cadeiras, um pote d'água de beber e a clássica panela de barro no fogão de trempe.

Quando donos de tropas de jumentos, para o serviço de movimentação de terra, especulam logo um cercado onde fazer sôlta dos animais no fim do dia de trabalho.

Nada cultivam. Adquirem para o sustento nas feiras sertanejas ou no próprio baraco que se instala nas imediações.

Pilhéricos e mais despreocupados, não se mostram taciturnos como os sertanejos que ali estão fazendo ganho à espera do inverno. A noitinha, quando largam o serviço, sempre estão prontos para uma reunião — cantoria, jôgo de cartas ou fobó⁴ — como indiferentes às canseiras do trabalho.

Piolho⁵ das construções públicas onde cedo aprendem a dar-de-mañar⁶ a enxada, são por isso habitualmente enfeitados como diaristas nas fazendas daquelas redondezas.

Muitos demonstram certa especialidade funcional. Alguns são paleadores de primeira e criam fama pela habilidade em sacudir a terra a grande altura, fazendo "foguetão" — a pá dá uma cambalhota no ar e volta às mãos do cassaco, enquanto a terra se destaca num bloco compacto.

Costumam trabalhar cantando, na cadência do côco puxado por um a que os outros respondem em côro. Na construção do açude Itãs (Caicó, RN) de 1932-6, paleavam ao som do "Tamanqueiro":

"Ôi tamanqueiro
eu quero um par,
quero um par.
Eu quero um par,
de tamanco prá dançá."

Os da pedra — que trabalham nas pedreiras — são ainda mais teatrais. Três marreiteiros malhando, às vezes no mesmo aço — fazem piruetas com a ferramenta que toge pelo sovaco e volta às mãos por cima do ombro — num assobio soprado que dá som à trajetória e no tinido da pancada, ritmo do côco "que faz a pedra mais maneira" (mais leve):

"Ôôôôô — malha
Seu maia,
Ôôô — malha malhadô
Vamos maia,
Seu maia,
Vamos maia,
Segundo a marcha do tempo:
É roda-pé, cama de vento,
É ferro nôvo de engomá..."

A permanência do cassaco no local se finda com o término da obra ou a notícia de uma outra frente de trabalho de remuneração mais vantajosa. Ai alcançam as estradas e recomeçam o ciganismo...

¹ De rede-nas-costas — dizem do trabalhador nômade que anda nas estradas à procura de serviço. Quando em viagem o sertanejo conduz sua muda de roupa enrolada na rede, a tiracolo; daí a designação.

² Caçar ganho — procurar trabalho.

³ Pegada do inverno — início das chuvas e do ano agrícola.

⁴ Fobó — o mesmo que forró, arrasta-pé, samba.

⁵ Piolho — indivíduo que sempre está presente a determinada ação; é, naturalmente, uma forma figurada do parasita.

⁶ Dar de mamar a enxada — folgar, malandrar em serviço; alusivo ao gesto de descansar com o cabo da enxada apoiado no sovaco.



Observatório Astrofísico no Brasil

Depois de vários estudos realizados uma equipe de especialistas situou Minas Gerais como o ponto mais indicado para a instalação de um grande observatório astrofísico no Brasil.

Os professores ABRAÃO DE MORAIS, diretor do Instituto Astronômico e Geográfico da Universidade de São Paulo, JEAN ROCH, diretor do Observatório do Pic du Midi, na França, LUÍS MUNIZ BARRETO, vice-diretor do Observatório Nacional do Brasil, e PAULO MARQUES, do IAG de São Paulo que integram a comissão incumbida de escolher, no país, o local para a montagem do observatório, foram as pessoas indicadas para fazer a comunicação ao governador MAGALHÃES PINTO.

Os técnicos agradecem ao governador do estado de Minas Gerais a amável acolhida que tiveram em Minas, ouvindo do governador, na oportunidade, a manifestação do seu inteiro apoio à iniciativa em que estão empenhados, por considerá-la de maior alcance para o estado e o país.

O vice-diretor do Observatório Nacional do Brasil, Prof. MUNIZ BARRETO, após o encontro com o governador, disse à imprensa que as possibilidades de instalação do observatório astrofísico em Minas são muito grandes,

“pois o estado reúne as melhores condições do Brasil para isto”. E que já foram cumpridas duas fases de estudo inicial: 1 — a análise dos dados meteorológicos para uma pré-seleção, procedida no Observatório Nacional; 2 — o reconhecimento aéreo que indicou como locais mais convenientes a serra da Piedade, Araxá, Patos de Minas, Itabirito, pico da Samambaia, serra do Caraça, Itambé e outros mais.

Declarou ainda o Sr. MUNIZ BARRETO que a comissão de estudos foi organizada pelo Conselho Nacional de Pesquisas e o trabalho entrosado com o Serviço de Cooperação Técnica do Ministério do Exterior da França.

Acrescentou que, numa terceira fase, será feita a instalação de um telescópio de grandes dimensões, para as comprovações de caráter definitivo, e que tudo será feito com o máximo cuidado para que o local da montagem do Observatório Astrofísico ofereça aos serviços de pesquisa o máximo de rendimento.

No final de suas declarações, o Prof. MUNIZ BARRETO falou da importância cultural da iniciativa para Minas Gerais e o Brasil, que atrairá cientistas e especialistas de todo o mundo.

Anteprojeto da Hidrelétrica de Paranaiana

O Departamento de Estudos e Projetos da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai-CIBPU, acabou de concluir o anteprojeto da usina hidrelétrica de Paranaiana, inicialmente conhecida como Caiuá, situada no rio Paraná, entre Urubupungá e Sete Quedas, com capacidade de 5 milhões de kW.

Um dos aspectos mais relevantes do projeto apresentado pela CIBPU, segundo o engenheiro PAULO MENDES DA ROCHA, principal orientador do projeto

e um dos autores dos estudos iniciais sobre a usina de Urubupungá, é permitir a criação imediata de uma via de navegação interior, com cerca de 2 700 quilômetros de extensão. Essa via navegável ligará Brasília e a região de Goiânia aos grandes portos marítimos do estuário da Prata.

A área a ser inundada dispersa-se pelo vale dos afluentes principais, de uma e de outra margem do Paraná, abrangendo principalmente grandes superfícies periodicamente inundadas

do estado de Mato Grosso. Subindo 390 quilômetros ao arrepio das águas do próprio Paraná para atingir a barragem de Jupuíá — primeira parte do Urubupungá em fase adiantada de construção; atingindo 250 quilômetros pelo leito do Ivai; penetrando o estado de Mato Grosso pelo vale do Ivinheima-Brilhante, até 240 quilômetros das barrancas do Paraná; avançando 74 quilômetros pelo rio Pardo e invadindo o curso interior de todos os rios que desembocam nesse estirão do Paraná, as águas do Paranaiana afogariam os obstáculos mais graves que se localizam sempre nesses cursos baixos, onde se acumulam bancos e barras que dificultam a navegação.

Os projetos do Jupuíá, ilha Solteira e canal de São Simão, acrescenta o Sr. MENDES DA ROCHA, foram orientados no mesmo sentido de assegurar, em cada um dos patamares interligados pelas eclusas, a navegação franca e a maior penetração ao longo dos afluentes. A barragem de Cachoeira Dourada, em cujo projeto não foi prevista a eclusa, poderá sofrer algumas alterações visando a permitir a navegabilidade até Brasília.

Ultrapassando o obstáculo principal das Sete Quedas onde também se pretende construir uma usina de 10 milhões de kW, inicialmente por uma estrada de rodagem entre Guaíra e Pôrto Mendes Gonçalves, o conjunto de obras projetadas e em fase de execução no Alto Paraná poderia assegurar uma grande linha de navegação direta desde os portos platinos de Montevideu e Buenos Aires até um grande pôrto fluvial em Cachoeira Dourada, a cerca de 350 quilômetros de Brasília e a menos de 200 de Goiânia. Segundo os estudos da CIBPU, em 1958, tendo em vista determinar as dimensões das obras de navegação do Alto Paraná, considerando desde logo a possibilidade dessa grande linha e a sua interligação com a bacia do Paraguai e do Amazonas, fixou como comboio — tipo de embarcações — um trem de seis chatas de 1 200 toneladas, conduzido por um empurrador de 1 200 cv. As eclusas foram projetadas para uma capacidade anual de 27 milhões de toneladas em onze horas diárias de trabalho, o que permite admi-

tir uma capacidade normal de transporte de ordem de 43 milhões de toneladas por ano, ou seja, um volume superior aos tráfegos somados dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Recife.

Dentro de esquema dessa natureza, a interrupção da via fluvial, em Sete Quedas, separando dois estirões de 1 500 e 1 200 quilômetros, entre os estuários do Prado e Pôrto Mendes Gonçalves e entre Sete Quedas e o nôvo pôrto de Itambiara, é perfeitamente admissível sob o ponto de vista da economia dos transportes fluviais.

Em seguida, que essa nova via fluvial permitirá exportar as riquezas minerais de Mato Grosso. Lembrou, a propósito, o exemplo do minério de manganês, extraído nas proximidades de Corumbá e que desce atualmente o rio Paraguai em trens de embarcações de 20 mil toneladas, conduzidos por um empurrador de 2 500 cv até o Pôrto de Nova Olimpia, nas proximidades de Montevideu. A distância desse transporte hoje é de 2 400 quilômetros. O mesmo transporte de 20 mil toneladas, se fôsse feito através de caminhões de 10 toneladas com motores de 130 cv, ou seja, de 26 000 cv — potência equivalente a duas usinas de Barra Bonita — consumia óleo em vez de água e ocupava 4 mil homens, sem considerar oficinas, postos intermediários, etc.

Além de criar essa extensa e importante via de navegação, segundo divulgou a revista *Visão*, a construção da barragem de Paranaiana permitirá a instalação de uma usina hidrelétrica cuja potência final seria de 5 milhões de kW, com 33 grupos geradores de 150 mil kW e dois de 25 mil. A produção média por ano seria de 22 bilhões de quilowatts-hora. Concretizando o projeto, entre Urubupungá — Jupuíá e Ilha Solteira — e Sete Quedas, inclusive, ter-se-ia uma potência instalada de 19 milhões de kW, quase quatro vezes a atual potência instalada no território nacional. Os dados a respeito da usina são os seguintes: comprimento da barragem de terra, 7 500 metros; altura máxima da barragem, 37 metros; comprimento da barragem de abobadilhas, 2 750 metros; diâmetro das abobadilhas, 25 metros; altura máxima, 40 metros; área inundada; volume de água acumu-

lado, 223,350 x 109 metros cúbicos; extensão inundada à cota de 256,50 metros: 390 quilômetros do rio Paraná; 250 quilômetros no rio Ivinheima; 210 quilômetros do rio Paranapanema e 74 quilômetros do rio Pardo.

Assegurados os Recursos para a Hidrelétrica do Amapá

Onze bilhões e meio de cruzeiros para concluir as obras civis em três anos — O equipamento electromecânico será de fabricação japonesa — A obra estará pronta no prazo previsto, declarou o governador do território do Amapá

Onze bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros, proporcionados pelo Tesouro Nacional, a Superintendência do Plano de Valorização da Amazonia, a renda dos *royalties* da exportação do manganês, a Electrobrás, a ICOMI e o BNDE asseguram a conclusão, no prazo de três anos, da Hidrelétrica do Paredão, sobre o rio Araguari, no território do Amapá.

A aplicação dos recursos a serem fornecidos pelo governo federal conforme convênio firmado entre o Ministério das Minas e Energia e a Electrobrás, e, mediante outro acôrdo, entre esta entidade e a Companhia de Electricidade do Amapá (CEA), será feita por esta última sob a supervisão da primeira. Firmaram o primeiro documento, pelo Ministério das Minas e Energia, o ministro OLIVEIRA BRITO, pela Electrobrás, o Sr. PAULO RICHER e, pela CEA, o coronel SILVA MOREIRA.

As obras da barragem, já iniciadas, devem estar concluídas dentro de três anos. A parte electromecânica, expli-

cou, foi confiada à empresa MARUBENI do Japão. Os recursos em divisas destinados a esta parte, inicialmente orçados em dois e meio milhões de dólares, já foram registrados na SUMOC e licenciados pela CACEX, restando apenas a concessão do aval do Tesouro, o que se dará dentro de poucos dias. O contrato com a firma japonesa foi assinado dia 14 próximo passado.

Prevê o convênio agora firmado a liberação do crédito de um bilhão e meio de cruzeiros, por antecipação, pelo presidente da República. A essa verba, soma-se idêntica importância a ser fornecida pelos recursos próprios da Electrobrás, dois bilhões e meio supridos pela SPVEA, um bilhão da ICOMI, três bilhões e meio a serem cobertos pelos *royalties* da exportação de manganês, e, finalmente, a contribuição do BNDE, no montante de um bilhão e meio de cruzeiros. O total dos recursos mobilizados para a construção das obras civis atinge, portanto, onze e meio bilhões.

Engenheiro da ONU Visita o Brasil

Veio tratar do questionário industrial das Nações Unidas

Encontra-se no Rio de Janeiro o assessor principal da Divisão Industrial das Nações Unidas, engenheiro WILFREDO PFLUCKER. Durante sua permanência no Brasil esse alto funcionário da ONU entrevistar-se-á com autoridades nacionais, com o propósito de solicitar uma estreita e eficaz colaboração na preparação de um questionário industrial que as Nações Unidas decidiram compilar.

O engenheiro PFLUCKER tem também como missão promover o interesse do governo brasileiro pelo Congresso Petroquímico a ser realizado em Teerã, no Irã, no próximo mês de novembro,

bem como pelo Simpósio Regional Latino-Americano de Indústrias. Esta última reunião será um preâmbulo do simpósio mundial que se realizará em 1966, conforme resolução da Assembléia Geral das Nações Unidas.

O engenheiro PFLUCKER conhece bastante o Brasil, de vez que aqui já esteve como conselheiro do Banco do Nordeste e da Sudene, cumprindo destacar-se que é o autor do projeto da siderurgia na Bahia, ora em fase de aprovação. Acompanha-o em sua missão o Sr. J. Izcúe, funcionário da Comissão Econômica para a América Latina.