

"O aproveitamento econômico da Bacia Tocantins-Araguaia e o eixo de transporte fluvial-ferroviário do Brasil Central".

ASPECTO GERAL

A bacia Tocantins-Araguaia é uma vastíssima região de elevado potencial econômico, situada no coração do Brasil.

Ela é composta dos vales dos rios Tocantins e Araguaia e de seus principais afluentes tais sejam os rios Itacaiunas, Vermelho, das Mortes e outros.

Essa região é riquíssima em produtos de indústria extrativa como castanha, coco babassú, diamante, timbó, borracha, madeiras e fibras textis e apresenta terras férteis, cheias de amplas possibilidades para a indústria agrícola. Já possui também uma indústria pecuária, que, embora organizada em estágio rudimentar, poderá atingir facilmente apreciável grau de desenvolvimento e constituir uma parcela valiosa na economia regional.

Os rios dessa bacia são navegáveis por barcos motorizados e constituem ótimas vias de transporte para as mercadorias que forem produzidas.

As corredeiras e cachoeiras que cortam os vales, constituem excelentes reservas de potencial hidro-elétrico para a criação de indústrias regionais.

Até hoje os poderes públicos ainda não puderam voltar as vistas para essa região e tudo o que ali se tem feito é devido, exclusivamente, à iniciativa particular e às autoridades municipais.

A vida econômica regional gira unicamente em redor da indústria extrativa da castanha do Pará. Em segundo plano, aparecem a garimpage de diamantes, a indústria extrativa do coco babassú e a exportação de couros e peles silvestres.

A castanha do Pará, contudo, é o índice exclusivo da vitalidade econômica regional. Toda atividade social-econômica é orientada por esse fato e a evolução da bacia, mormente no médio Tocantins, se processa em redor desse produto único. Vive-se ali em pleno ciclo da castanha e o desenvolvimento político-econômico da bacia Tocantins-Araguaia está profundamente vincado pelas necessidades dessa indústria extrativa e de seu comércio.

O panorama econômico da bacia poderá ser esquematizado da seguinte forma: baixo Tocantins, abrangendo municípios de Cametá, Mocajuba e Baião; médio Tocantins abrangendo municípios de Baião, Marabá e Conceição de Araguaia e os municípios maranhenses; rio Araguaia, abrangendo o município de Conceição de Araguaia e os municípios goianos.

A primeira dessas regiões, constituída pelo baixo Tocantins, possui agricultura rudimentar e vive das indústrias extrativas da borracha e do cacau. É uma região de rios francamente navegáveis e não interessa propriamente, aos fins do presente estudo.

A segunda dessas regiões é que, na verdade, constitui o nosso objetivo principal. É uma região privilegiada e onde predomina a indústria da castanha, secundada pela extração do babassú, pela pecuária e pela exportação de couros. É, entretanto, uma região asfixiada pela deficiência de transportes e esse é o seu problema primordial. Indicar as linhas gerais desse problema, depois de pô-lo em equação, é o que pretendemos e, ao fazê-lo, queremos demonstrar que a sua importância transcende dos âmbitos regionais e o erige em um dos mais importantes e dos mais prementes problemas nacionais. Pretendemos indicar as linhas gerais do problema de transportes da bacia Tocantins-Araguaia, dentro da realidade nacional brasileira, de modo a construirmos um eixo de transporte fluvial-ferroviário, verdadeiro caminho interior que ligará Porto Alegre a Belém pelo coração do Brasil.

Afim de não perdemos tempo em divagações, deixamos de esclarecer os múltiplos aspectos da vida social-econômica da bacia e aconselhamos a leitura do folheto "O aproveitamento Económico da Bacia Tocantins-Araguaia", de autoria do sr. Antonio Borges Leal. É trabalho consciencioso, obra de um perfeito conhecedor das realidades locais e bastante elucidativo quanto aos aspectos gerais da região. A sua leitura é proveitosa e um inquerito minucioso pouco poderá acrescentar ao que já foi por ele escrito.

SITUAÇÃO ATUAL DOS TRANSPORTES FLUVIAIS

O vale do rio Tocantins é servido pela navegação a vapor e a navegação de barcos motorizados. A navegação a vapor liga o porto de Alcobaça à cidade de Belém e é feita por navios de 200 toneladas de capacidade. A navegabilidade do baixo Tocantins até Alcobaça, é perfeitamente franca para navios desse calado.

Tres linhas de navegação trafegam nesse trecho do rio: a SNAPP, a Empresa de Navegação Fluvial Araguaia-Tocantins e o armador Emilio Kleemann.

De Alcobaça para cima, o rio Tocantins apresenta o obstáculo de inúmeras corredeiras que lhe acidentam o curso. Esse trecho do médio Tocantins se estende em cerca de 120 quilômetros de comprimento e só permite a passagem de barcos de pequeno calado, dotados de força motriz suficiente para vencer o impeto das águas. Esses barcos oscilam entre 20 a 10 toneladas de capacidade e possuem uma tripulação de 18 homens para os serviços de sirga e estiva, pois a subida das corredeiras deve ser auxiliada com a força de guinchos e cabos de aço. Além disso, os serviços de baldeação de carga no porto de Jacundazinha exige a conjução desses homens para o trabalho de estiva.

O médio Tocantins apresenta corredeiras no seu leito até às proximidades de Carolina, onde se encontra a cachoeira de Santo Antonio. Entre Alcobaca e Jacundá, nos 120 quilômetros acima citados, é que se encontra o trecho de navegação mais difícil e, também, aquele que é mais trafegado pelos motoras. Esse trecho, que liga a cidade de Marabá ao porto de Alcobaca, é a via natural de todos os produtos regionais, sobressaindo, entre eles, a castanha do Pará.

Ele é inteiramente intransponível no período da estiagem, quando a cachoeira de Itaboca não permite a passagem de quaisquer embarcações.

Então, na estiagem, a navegação fluvial no rio Tocantins é subdividida nas seguintes secções: Belém-Alcobaca, Alcobaca-Jacundazinho e Jacundá-Marabá.

A secção Jacundazinho-Jacundá fica completamente inservível e é contornada pelo transporte terrestre, utilizando-se uma rodovia de pessimas condições técnicas, onde trafega um unico caminhão, pertencente à Prefeitura Municipal de Marabá. Verifica-se, aí, sensível estrangulamento do trafego fluvial já reduzido, naturalmente pela diminuição do nível das águas que torna assás dificultosa e perigosissima travessia da secção Alcobaca-Jacundazinho.

No período da estiagem essa baldeação terrestre é uma verdadeira tragedia porque existe uma lagoa quasi no termino da rodovia, forçando uma travessia de canoa que obriga mais duas baldeações: do caminhão à canoa e desta ao motor. Contam-se, assim, no percurso Marabá-Belém, cinco baldeações que encarecem, sobretudo, o custo do transporte.

De Marabá para o alto Tocantins existe o obstaculo intransponível, no período da estiagem, da cachoeira de Santo Antonio, também contornada por via terrestre. Entre Carolina e Pedro Afonso, trecho de 307 quilômetros, o rio Tocantins é ainda francamente navegavel.

No rio Araguaia, considerando o percurso Marabá-Santa Maria do Araguaia, existe o obstaculo natural da cachoeira de Santa Maria. Daí até Cachoeira Grande, a navegação é franca, num longo percurso de cerca de 1.300 quilômetros.

É essa a situação real, embora superficialmente estudada das condições de navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia. É dessa maneira que está sendo feito, presentemente, o transporte fluvial na bacia Tocantins-Araguaia. Observações acuradas, feitas por técnicos especializados, deverão corrigir alguns aspectos e, certamente, sugerir pequenas obras que venham a melhorar essa situação.

CONJUNÇÃO DOS TRANSPORTES FLUVIAIS E TERRESTRES

Esse exame perfunterio da bacia Tocantins-Araguaia comprova, imediatamente, que o seu desenvolvimento economico está intimamente ligado ao problema de transportes. Os problemas de produção, saúde e educação estão assim condicionados à solução rapida e economico do problema de transportes para o intercambio cultural e o escoamento das riquezas produzidas. A industria extractiva, agricola ou mineral, bem como o progresso da agricultura, dependem do transporte rapido e barato. O beneficiamento das materias primas colhidas ou produzidas, com o aproveitamento do potencial hidro-eletrico da região, prende-se estreitamente à solução do problema de transporte, que permitirá a condução de técnicos, de maquinismos e de todos os beneficios da cultura.

O ciclo da castanha, em seu apogeu de aproveitamento da industria extractiva, resolveu o problema ao seu talante. Creou-se a flotilha de barcos motorizados, utilizando-se a calha do rio Tocantins. Venceram-se as corredeiras, estabelecendo-se as comunicações atravez o trecho de navegação mais dificultosa do medio Tocantins. Entretanto, essa solução é onerosa, carissima. O rio Tocantins tornou-se um rio navegavel, mas a sua navegabilidade só é possivel para castanha cotada a mais de 60\$000 o hectolitro. O custo elevado das embarcações, a pequenas de tonelagem util dos barcos, as tripulações numerosas e, sobretudo, as multiplas baldeações de mercadorias, oneram o preço da unidade de transporte e impossibilitam a concorrência da produção regional nos mercados consumidores. Só a castanha, o babassú e os couros encontram preços compensadores. Os generos de agricultura e de industria pastoril, as madeiras e outros produtos não encontram escoamento e as iniciativas minguem à falta de incentivo. Demais, o intercambio se apresenta difficilimo e os produtos importados chegam às localidades do vale por somas fabulosas.

As dificuldades de transporte são de tal monta que só pode trabalhar na região quem possui embarcação propria. A independencia de meios de transportes é a chave de sucesso de qualquer iniciativa no vale e isso originou o nascimento de uma aristocracia detentosa de todo poder economico na região. Essas grãos senhores observam toda produção e as demais vontade se estiolam diante do seu guante de ferro, esbocroam ante a resistencia dos proprietarios do transporte.

Tal situação é inevitavel, sem a resolução basica do problema de transporte fluvial. Julgamos imprescindivel solucioná-la desde já, no menor tempo possivel. O problema é importantissimo sob o angulo regional, mas transcende desses achanhados limites e se impõe como problema nacional da mais alta relevancia. O problema dos transportes da bacia Tocantins-Araguaia é utilissimo para o desenvolvimento do Brasil Central, mas, ao mesmo tempo, se criteriosamente resolvido, se encarando com decisão e coragem, representa o estabelecimento de uma das mais importantes

tes linhas de comunicações do interior brasileiro. É a solução que apresentamos estabelecerá a criação do eixo de transporte Tocantins-Araguaia que, com aproveitamento de duas seções de navegação fluvial, ligará Porto Alegre a Belém do Pará pela bitola de um metro.

Inicialmente, afastamos qualquer veleidade de grandes obras hidráulicas para melhoria da navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia. Julgamos tais obras assás dispendiosas e inoportunas. Acreditamos que o prolongamento imediato da Estrada de Ferro de Goiás e da Estrada de Ferro do Tocantins conjugados ao aproveitamento criterioso da flotilha de barcos motores já existentes, solucionará o problema de forma rápida e econômica.

Os técnicos em obras hidráulicas não são em grande número no nosso país e os estudos e orçamentos das obras a realizar nem sequer foram vislumbrados, ao menos no terreno de desvanecios econômicos. O próprio regime dos rios é ignorado e o levantamento dos leitos e margens, eramos, não foi ainda tentado.

- Enquanto isso, ao contrario, possuímos ótimos técnicos em materia ferroviária. O Plano Nacional da Viação do Brasil já foi aprovado pelo decreto nº 24.497, de 29/6/34 e está em franca execução. A Estrada de Ferro de Goiás possui, em trafego, uma quilometragem apreciavel e demonstra grande vitalidade economica. A E.F. do Tocantins está sendo objéto de cuidados e atenções do poder publico e dentro em breve, com a chegada dos seus trilhos a Jatobá, irá ter alguma importancia na vida do vale. Facil será, por conseguinte, acelerar o ritmo de crescimento das duas vias-ferreas e apressar a solução de uma das mais premente necessidades nacionais.

Não ha necessidade de debater a necessidade da união dos transportes fluviaes e terrestres. Ela se impõe com clareza insofismavel para contornar os trechos de navegabilidade difficil. É a solução mais rápida e mais economica. Demais, irá trazer maior valorização aos terrenos cortados pelas estrada.

Ha quem propugne a construção de rodovias ao em vez dos prolongamentos aconselhados por nós, mas qualquer conhecedor da região compreenderá que a solução de transporte rodoviário é precaria e só admissivel em caráter provisório. Regiões desertas, assoladas por índios, com centro produtores assás distanciados um dos outros, não constituem ambiente propicio ao transporte rodoviário. O trafego de caminhões seria feito sem proteção suficiente. Além disso a rodovia não é tão prestatavel à concentração de nucleos de povoamento como a estrada de ferro, cujas malhas são progressivamente estreitadas pelas estradas vicinaes e de rodagem. E, no caso em foco, de regiões inhospitas, cobertas de mata virgens, o rigor das intemperies só permitirá boa conservação de rodovias pavimentadas e, por conseguinte, de alto custo quilometrico.

Essa luta do trilho contra o pneu não tem cabimento no exame de

problema de transportes da bacia Tocantins-Araguaia. Aqui, o meio de transporte terrestre a ser escolhido é a via-ferrea. Técnicos de renome mundial já determinaram que a estrada de ferro é o meio de transporte ideal para grandes massas de transportes a grandes velocidades. Desde que a distancia a vencer ultrapasse de cem quilômetros a ferrovia ganha a palma sobre a rodovia. Assim, não ha o que discutir: a estrada ferrea se impõe, mormente quando ela já existe no local e só falta prolongá-la.

PROLONGAMENTO DA E.F. DE GOIAS

Esse prolongamento não oferece quaisquer dificuldades e será facilimo atacá-lo com a maxima intensidade e rapidez. Trata-se certamente de apressar a construção do tronco TP 5 além de Anapolis até atingir Registro do Araguaia. (Veja Plano Geral de Viação Ferrea e floviaal do Brasil). Daí o pequeno trecho da ligação L 6 levará os trilhos a junção da Cachoeira Grande, alcançando ponto navegavel do rio Araguaia. Serão, por conseguinte, construidos 140 quilômetros na E.F. de Goiaz ao custo aproximado de 250 contos por quilômetros. Os serviços atingirão o total de 110.000 contos de reis

Esse prolongamento abrirá o vale do rio Araguaia ao espzaimento da onda demografica que se derrama do planalto paulista sobre o sul de Goiaz e os recursos empregados serão anualmente amortizados com o crescimento das receitas da ferrovia. Ligando-se a Goiaz à Rêde Mineira de Viação e à mogiana e esta à Sorocabana e S. Paulo-Rio Grande, estará assim assegurada com o prolongamento da primeira, a comunicabilidade do vale rio Araguaia ao Centro e Sul do país. Tal feito é de importancia indiscutivel sob os aspectos economicos e sociais, porque a chegada dos trilhos da E.F. de Goiaz às margens do rio Araguaia, possibilitará o povoamento da zona navegavel desse rio numa extensão de 1.300 quilômetros. Nesse trecho os motores poderão resolver batelões e alvarengas, multiplicando a sua capacidade util e a construção de embarcações apropriadas permitirá o transporte de cerca de 200 toneladas de mercadorias em cada viagem.

Comissões de técnicos ferroviários poderão ultimar os estudos do traçado do tronco TP5 e da ligação L 6 e grandes empreiteiros do Rio e S. Paulo podem rapidamente executar os projétos, maximo se considerarmos as facilidades topograficas do trecho, vencidos os contrafortes da Serra Dourada.

PROLONGAMENTO DA E.F. DO TOCANTINS

O Plano Geral de Viação despresou, por completo, a E.F. do Tocantins. Acreditamos que a Comissão que o organizou assim procedeu sob influencia do completo abandono em que jazia essa via-ferrea, como o seu trafego paralisado e os seus trilhos ocultos pela mataria. Entretanto, agora, que o Governo Federal resolveu voltar suas vistas para

ela e está reorganizando os seus serviços de modo a torná-la uma utilidade, quer com o prolongamento de suas linhas ao porto de Jatobal, quer com a criação de uma colônia agrícola nacional em sua zona, julgamos imperioso encará-la em sua realidade. E essa realidade é que a bacia Tocantins Araguaia de nada valerá sem o racional aproveitamento da E.F. do Tocantins. Ela representará no progresso do vale um papel importantíssimo e é inútil querer desconhecê-lo ou amesquinhá-lo. Presentemente ela está sendo prolongada até o porto de Jatobal e as terras por ela cortadas estão em véspera de colonização dirigida e intensa. Esses dois fatos implicam no seguinte: a colonização redundará no desenvolvimento agrícola de suas terras e na produção de uma corrente de tráfego nascida ao lado de seus trilhos; o prolongamento fará com que a via-ferrea contorne o trecho encachoeirado do médio Tocantins que é totalmente intransponível durante a estiagem e assim conduta mercadorias a Alcobaça com a eliminação de três baldeações. Esses dois fatos são de alta importância para a vida econômica do vale e de indiscutível influência no futuro da estrada de ferro. Ela surge na economia regional como uma utilidade insofismável e nada se fará de definitivo na bacia Tocantins-Araguaia se a ferrovia for despresada. O trecho encachoeirado que os trilhos contornam promoverá sempre o estrangulamento de qualquer corrente de tráfego que desça ou suba o rio Tocantins e encarecerá sobremodo a unidade de transporte. Só a E.F. do Tocantins poderá baratear o custo do transporte e a região só se desenvolverá se for acrescentada a eficiência da via-ferrea.

O prolongamento da E.F. do Tocantins, por conseguinte, se impõe para a solução do problema de transportes da bacia Tocantins-Araguaia. Esse prolongamento, demais, se conduzido até montante da cachoeira de Santa Maria, no rio Araguaia, numa extensão de 460 quilômetros, virá criar o eixo de transporte Porto Alegre-Belem, através das vias férreas já ligadas à E.F. de Goiás e do rio Araguaia e tendo de intermédio a seção navegável do rio Tocantins, de Alcobaça a Belem. O custo desses serviços, com o preço quilométrico um pouco superior ao alvitrado para E.F. de Goiás poderão alcançar 150.000 contos de réis. Assim, com o dispêndio de 260.000 contos de réis poderá ficar estabelecido o primeiro eixo de transporte pelo interior do Brasil, ligando a Planície Amazônica ao sul do Brasil e ao Brasil Central e ao Nordeste, pela rede rodoviária que já atinge a cidade de Carolina.

O exame do Plano Geral de Viação Fluvial do Brasil mostra que o prolongamento da E.F. do Tocantins a Santa Maria do Araguaia, colocará os seus trilhos em frente aos trilhos do tronco TP 3 que demanda o Nordeste Brasileiro.

Acreditamos que esse prolongamento merece especial atenção sob os seus aspectos sociais, econômicos e estratégicos. A despesa é vultosa.

sa, mas acreditamos que nenhuma das ligações interiores previstas são mais economicas. A ligação através do tronco TM 3 - Pirapora-Belém exige a construção de 2.240 quilômetros, havendo o mesmo inconveniente de aproveitamento de uma seção navegavel do rio Tocantins. A ligação TM 4 - Cuiabá-Santarem - ainda é um sonho distante e precisa de construção de 2.929 quilômetros de linhas ferreas. O eixo que preconizamos, além de já estar com suas bases firmemente assentadas, exige somente a construção de 900 quilômetros de estrada de ferro e aproveita 1.300 Km francamente navegaveis, do rio Araguaia. O tronco TM 3 ainda custará 560.000 contos de réis e o tronco TM 4 não ficará por menos de 715.000 contos de réis. Vê-se assim que é imensa a vantagem economica do plano que preconizamos. Demais, nenhum dos planos é tão fértil em soluções e possibilidades de natureza economica, social e cultural.

O problema de transportes da Bacia Tocantins-Araguaia com o prolongamento das E.F. de Goiás e do Tocantins e o aproveitamento de 1.800 quilômetros francamente navegaveis do rio Araguaia, entrelaçará o Centro, Sul e o Nordeste com a Planície Amazonica. É um problema, repetimos de alta relevancia nacional. A solução dele implicaria no imediato fortalecimento dos laços da unidade nacional e permitiria facil auxilio à Amazonia em caso de bloqueio da foz do rio ou do litoral nordestino do Brasil.

Essa solução entregará ao trabalho dos brasileiros uma região vastissima, muito rica, cheia de possibilidades. As industrias incipientes que nela existem de pronto encontrariam incentivo e maiores capitais seriam empregados em seu desenvolvimento. As colonias agricolas creadas, ensinarão a agricultura e a riqueza desceria dos vales para o seu emporio natural, o porto de Belém, mais proximo dos mercados consumidores europeus e norte-americanos.

É um problema de facil solução e em cinco ou dez anos, no maximo, poderia ser uma realidade para segurança e grandeza do Brasil.

SITUAÇÃO ATUAL DA E.F. DO TOCANTINS

Como essa ferrovia é pouco conhecida e os espiritos daquelas que nela falam, sem ao menos tê-la avistado, estão imbuídos de preconceitos e abusões, julgamos util bosquejar as suas condições atuais de conservação.

Pelo decreto nº 862, de 16/10/1890, do Governo Provisorio da República, foi dada concessão ao General Moraes Jardim ou empresa por ele organizada, para construção de uma linha ferrea, paralela à margem esquerda do rio Tocantins, ligando o Porto de Cametá à Praia da Rainha, bem como para linhas de navegação fluvial a montante desse ultimo porto e a jusante do primeiro deles.

Organizada a Companhia de Estrada de Ferro Norte do Brasil, foi iniciada a construção, a partir do porto de Alcobaça, em direção à Praia

da Rainha e realizados os estudos para o prolongamento de Alcobça a Cametá. Foram também iniciadas as linhas de navegação fluvial com lanchas e navios.

A construção da ferrovia, em 1916, atingira o Km. 82, na metade do trecho Alcobça-Praia da Rainha, quando, por dificuldades financeiras, a Companhia concessionária entrou em liquidação.

Foi então suspenso o serviço de seus tráfegos terrestre e fluvial e começou a odisséia que havia de marcar, tão tristemente, os dias da desditosa ferrovia. Primeiramente, entregue a depositório judicial, foi essa estrada de ferro vítima de assaltos de quantos aventureiros acharam proveitoso o saque de seu material em acervo. Mais tarde, adquirida pelo Governo da União, sob a presidência Epitácio Pessoa, foi ela entregue, em forma de arrendamento ao Governo do Estado do Pará. Este, a braços com angustiante crise financeira, muito pouco pôde fazer pelo seu desenvolvimento e deixou-a quasi a mercê de exploradores inescrupulosos que a usavam como fazenda de sua propriedade. Assim se arrastou ela, com hiatos de paralisação de tráfego e períodos de alguma tentativa fracassada de restauração até o ano de 1932.

A tentativa mais seria de sua remodelação foi feita em 1927, no governo Dionísio Bentes, quando o arrendatário mandou abrir a rodovia que partiu do Km. 82 ao porto de Jatobal, visando, com isso, o estabelecimento do tráfego mixto todo-ferroviário. Infelizmente esse serviço não foi precedido dos indispensáveis trabalhos de reconstrução da via-ferrea, de modo que o desmoronamento da ponte de madeira existente no Km. 67, sobre o rio Pucuruf, seccionou a linha nesse ponto, interrompendo o tráfego entre Alcobça e a ponta dos trilhos.

Esse fracasso provocou desânimo geral para quaisquer outras iniciativa e fez com que, em 1932, o interventor Magalhães Barata solicitasse ao Governo Federal a rescisão do contrato de arrendamento da E.F. do Tocantins pelo Estado do Pará.

No período 1932-1938, o Governo Federal manteve a via ferrea tocantina com verba anual de 200:000\$000, quantia que mal bastava para as suas necessidades mais rudimentares. Com tão poucos recursos, nenhum empreendimento pôde ser objetivado e a administração da Estrada ficou reduzida à contingência de atender somente a imperiosas exigências de conservação de um e outro trecho da super-estrutura da linha e às necessidades de manutenção dos serviços da oficina da Locomoção, em Alcobça.

Somente em 1938, foi possível ao Governo Federal aumentar a verba de custeio da E.F. do Tocantins para 600:000\$000 e conceder um crédito especial de 2.000:000\$000 para sua reconstrução e prolongamento de suas linhas do Km. 82 ao porto de Jatobal.

Foram, então, realizados os seguintes serviços:

Limpeza dos 82 quilômetros de linha inteiramente conquistados pela ma-
taria;

Reconstrução da rodovia Conto de Magalhães;

Construção da ponte de alvenaria, com estrutura metálica sobre o
rio Pucuruí;

Substituição de 30% da dormentação já totalmente apodrecida;

Construção de 82 quilômetros de linha telegráfica e instalação
de aparelhos telefônicos;

Reparação de partes do material rodante e que estava completa-
mente abandonado;

Restauração de todas as caixas d'água.

Realizados esses serviços básicos iniciou-se uma era de promiss-
ras esperanças para a E.F. do Tocantins. Os recursos de crédito aberto
pelo decreto nº 234, de 2/2/38, mal bastavam para atender as necessida-
des primárias de reconstrução da Estrada, como etapa fundamental para
qualquer trabalho de prolongamento, mas, assim mesmo, foram atacados
esses trabalhos e assentados os trilhos em cerca de dois quilômetros.
Entretanto, as condições de tráfego da Estrada melhoraram sensivelmen-
te e estando ela sob a mesma direção que a E.F. de Bragança, foram des-
locados desta última duas locomotivas de peso tres vezes maior que o
das locomotivas liliputianas que trafegam nas suas linhas despregadas
e vacilantes.

Assim, em 1940, a E.F. do Tocantins contava com 83 quilômetros
de linha e com 5 locomotivas, 2 carros de passageiros, 4 vagões fecha-
dos para mercadorias, 4 vagões para animais, 4 gondolas e 6 platafor-
mas. Além disso a ferrovia possuía chassis para construção de mais 12
veículos.

Reconhecida a importância de colonização das terras cortadas pe-
la Estrada, com o intuito de assegurar o seu povoamento e crear razoá-
vel corrente de tráfego, ao mesmo tempo que a sua administração solici-
tava o estabelecimento de uma colônia agrícola em sua zona, iniciava a
colocação de lavradores em suas terras patrimoniais, auxiliando-os na
medida do possível. Originou-se assim, uma colonização rudimentar e
incipiente que muito melhorou as condições de vida local e serviu como
documentação da excelência das terras e do êxito de qualquer empreendi-
mento agrícola na região. Tres anos dessa politica de auxilio vem re-
velando bons resultados e a colheita da safra de milho neste exercício
já somou a mais de 20:000:000.

A Colonia Agrícola Nacional do Pará, a ser instalada ainda este
ano, nacionalizando essas iniciativas, certamente alcançará resultados
surpreendentes.

No exercício de 1941, a E.F. do Tocantins foi incluída no Plano

Especial de Obras Públicas e dos recursos concedidos pelo decreto nº 3.103, de 12/3/41, recebeu 2.000 contos de reis o prolongamento de suas linhas ao porto de Jatobal.

Os trabalhos estão sendo executados de acordo com o programa aprovado pelo Exmº Sr. Presidente da Republica e de conformidade com as plantas anexas.

Contamos vê-los terminados até o fim do ano e, assim, estamos certos, as receitas da Estrada tornarão muito capaz de fazer volver para ela olhares mais atentos.

Alcançado o porto de Jatobal a E.F. do Tocantins será útil à região e essa utilidade muito crescerá com a instalação e o desenvolvimento da Colonia Agricola. Terá ela uma extensão de 116 quilometros e o povoamento das terras por ela cortadas, desenvolverá uma promissora corrente de trafego. Além disso, com a estiagem do rio, se tornará forçoso a descida e subida de mercadorias pelos seus trens, crescendo assim o afluxo de carga.

O seu futuro depende do seu prolongamento e nos julgamos ter demonstrado que esse problema transcende dos ambitos regionais para se tornar o problema nacional por excelencia. A atualidade exige que os nossos homens publicos o conheçam e o resolvam e o nosso futuro como nacionalidade exige o estabelecimento do eixo de transporte interior - E.F. de Goiaz - Rio Araguaia - E.F. do Tocantins - rio Tocantins. Se queremos defender a Amazonia de cobijas alienigenas, urge poder se corrê-la em caso de bloqueio.

(VIRGINIO SANTA ROSA)

Diretor das Estradas de Ferro de Bragança e Tocantins.