

# EUCLIDES DA CUNHA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA

DR. G. IRENÉO JOVENY

A construção da Rodovia Transamazônica vem despertando as atenções de todo o País e constitui, sem dúvida, um empreendimento que modificará o panorama político e econômico do Brasil.

Na verdade, a Amazônia tem permanecido, até hoje, como uma região praticamente inexplorada, porque nossas possibilidades tecnológicas não permitiam desbravar aquela imensa área, coberta pela maior floresta do mundo. Só agora temos condições para a realização desta obra, mas a idéia vem de longe e seria proveitoso recordar alguns planos de Euclides da Cunha sobre a integração da Amazônia, isso há mais de 65 anos, pois foi ele quem melhor viu o conjunto de problemas e interesses direta ou indiretamente ligados à Hiléia Amazônica.

Neste sentido juntamos os principais tópicos de Euclides da Cunha, referentes à integração da Amazônia, com o objetivo de facilitar uma maior percepção do pensamento euclidiano e a perfeita semelhança de suas agudas previsões com os atuais planejamentos para execução e aproveitamento da grande rodovia, que já vai penetrando na imensa floresta virgem.

Desde "Os Sertões" apegava-se Euclides da Cunha à questão básica da integração nacional, que se tornaria uma constante em todos os seus estudos e verificações:

"O velho agregado colonial tendia a chegar ao nosso tempo, imutável, sob o emperramento de uma centralização estúpida" (1). "Vivemos quatrocentos anos no litoral vastíssimo, deixando, na penumbra em que jaz, o âmago do País" (2). "O Brasil é compacto. Falta-lhe penetrabili-

---

(1) — Euclides da Cunha — "Os Sertões" — pág. 81 da 3ª edição.

(2) — Ibid., pág. 205.

dade" (3). "Não desejo a Europa (continua êle), desejo o sertão, a picada malgradada... A partida para o Purus é ainda o meu mais belo e arrojado ideal. Estou presente à primeira voz..." (4) "para vingar a Hiléia de tôdas as brutalidades das gentes adoidadas que a maculam desde o século dezessete" (5).

"O Amazonas é uma esperança, deixando as vizinhanças do Pará, penetra-se no deserto" (6). "A Amazônia é de tôda a América, a paragem mais perlustrada dos sábios e é a menos conhecida. De Humboldt a Goeld, do alvolar do século passado aos nossos dias... Nenhum dêles deixou a calha principal." (7)

No relatório sôbre a Comissão Demarcatória, que chefiou, no Alto Purus, Euclides da Cunha pôs o dedo na ferida para mostrar os efeitos do isolamento: "O homem, em vez de senhorear a terra, escraviza-se aos rios. O povoamento não se expande... A propriedade mal distribuída, ao passo que se dilata nos latifúndios das terras, que só se limitam de um lado pelas beiradas do rio, reduz-se econômicamente nas mãos de um número restrito de possuidores. O rude seringueiro é duramente explorado, vivendo despeado do pedaço de terra em que pisa longos anos, exigindo urgentes providências que lhe garantam melhores resultados a tão grandes esforços. É um quase-servo, à mercê do império discricionário dos patrões. A justiça é, naturalmente, seródia ou nula. Todos êsses males provêm, acima de tudo, do fato meramente físico da distância. Desaparecerão, desde que se incorpore a sociedade seqüestrada ao resto do País." (8)

No combate ao isolamento, todos os esforços, mesmo empíricos, merecem as atenções de Euclides da Cunha. Vê a utilidade prática da picada, "varadouro, como chamam a vereda atalhadora que vai de uma vertente fluvial à outra" e lembra a construção de uma estrada de ferro, muito embora precaríssima, cortando as cabeceiras dos rios Juruá, Tarauacá, Purus, Iaco e Acre:

"A estrada crescerá com o povoamento (continua Euclides). E ainda que atinja àquele enorme desdobramento de 726km e se reduza a uma

(3) — Euclides da Cunha — "Contrastes e Confrontos" — (Ao longo de uma estrada, 2ª parte).

(4) — Euclides da Cunha — "Carta a José Veríssimo — (Francisco Venâncio Filho. Euclides da Cunha a seus amigos).

(5) — Ob. cit. ("Carta a Coelho Neto").

(6) — Euclides da Cunha, citando Tavares Bastos — "Contrastes e Confrontos" —

(7) — Euclides da Cunha — "À Margem da História" — (Diante do Amazonas, 2ª parte).

(8) — Euclides da Cunha — "Antologia" — (relatórios).

via singela, com os necessários desvios, comportando apenas uma velocidade de 20km por hora, será percorrida em 36 horas, que podem subir a 48, adiantando-se-lhes as que empregam na travessia dos rios. Realizar-se-á em dois dias a viagem de Cruzeiro do Sul ao Acre (Capital), que hoje, nas quadras mais apropriadas, dura mais de mês... E assim, desde que se ultime a Madeira—Mamoré... a Transacreana, modestíssima, de caráter local, se transformará em estrada de extraordinários destinos". (9)

Esta notável previsão acaba de ser lembrada por Leandro Tocantins: "Nesta simples penada, Euclides da Cunha, através de uma surpreendente geografia de comunicações, descortinou horizontes novos para o seu modesto projeto inicial, lançando as bases de um traçado rodoviário em realização, ou em cogitação, nos dias de hoje. A Rodovia Brasília—Acre, aberta pioneiramente, acompanha a direção prevista pelo autor de "À Margem da História", e o **picadão** que existe entre Rio Branco e o Juruá, prenuncia a próxima Transacreana, destinada, conforme a predição euclidiana, a transformar-se na Rodovia Pan-Americana, que ligará o Canadá à República Argentina. Confirma-se, portanto, a atilada visão de Euclides: "O que se deve ver naquela via férrea é, sobretudo, uma grande estrada internacional de aliança civilizadora e de paz". (10)

Euclides da Cunha via no problema das estradas brasileiras de penetração, não apenas o aspecto nacional, mas também os seus efeitos nos países vizinhos: "Nenhuma de nossas rêdes busca o centro do País, visando a despertar as energias que o afastamento do litoral amortece... Felizmente (diz Euclides) a Estrada de Ferro do Noroeste, lançada vigorosamente para Mato Grosso (1906), revolucionará muito breve toda a situação econômica e política da América do Sul." (11)

Na verdade, esta operação só principiaria a objetivar-se mais de meio século depois.

"O Pacífico (continua Euclides), ainda que se rasgue o canal de Nicarágua (Panamá), parece que pouco influenciará no progresso do Peru. O seu verdadeiro mar é o Atlântico, a sua saída obrigatória o Purus. Desde 1879 os peruanos aquilatam bem a importância enorme que teriam as estradas, ligando os afluentes navegáveis do Amazonas e do Ucaíale às cidades do litoral." (12)

É interessante notar como Euclides da Cunha apresenta o mesmo problema, invertendo os pólos da questão, para salientar "a importância formidável desta estrada (Estrada de Ferro do Noroeste), que vai aproximar-nos do Pacífico, seguindo, paralelamente, o próprio deslocamento da civilização". (13)

(9) — Ibid.

(10) — Leandro Tocantins — "Euclides da Cunha e o Paraíso Perdido" — pág. 103.

(11) — Euclides da Cunha — "À Margem da História" — (Ferrovia e desenvolvimento).

(12) — Euclides da Cunha — "Contrastes e Confrontos" — (Conflito inevitável nº III).

(13) — Ibid. (Ao longo de uma estrada nº III, nota 1).

Essas glebas imensas, sem efetiva integração, correm o sério risco de uma ruptura política e territorial. O gravíssimo problema, como decorrência do isolamento, é igualmente apontado por Euclides da Cunha:

"As novas circunscrições do Alto Purus, do Alto Juruá e do Acre devem refletir a ação persistente do Governo em um trabalho de incorporação, que, na ordem prática, exige desde já a facilidade das comunicações e a aliança das idéias. Sem êste objetivo firme e permanente, aquela Amazônia, onde mais cedo ou mais tarde se há de concentrar a civilização do Globo (Humboldt), mais cedo ou mais tarde (continua Euclides) se destacará do Brasil, naturalmente, e irresistivelmente, como se despega um mundo de sua nebulosa, pela expansão centrífuga do seu próprio movimento." (14) "Na pressão atual da vida contemporânea, a expansão irresistível das nacionalidades deriva-se, como a de tôdas as fôrças naturais, segundo as linhas de menor resistência." (15)

Euclides da Cunha viveu numa época em que as estradas de ferro representavam a melhor solução para os transportes continentais, mas, desde o seu início, apercebeu-se do valor das estradas de rodagem. Desde 1906, quando a indústria automobilística ainda era um requinte, salientava Euclides da Cunha:

"Uma estrada de rodagem para Mato Grosso, digna de tal nome, principalmente agora que o automobilismo libertou a velocidade do trilho, não seria apenas o melhor meio de nos emanciparmos do Prata, nesta fase incandescente da política sul-americana, mas ainda, sob aspecto mais real, um belo laço de solidariedade, revigorando uma integração já consideravelmente comprometida." (16) "E a tarefa é relativamente fácil. Temos um têrmo de comparação expressivo na única estrada de rodagem de todo o Brasil — a da União Indústria —, desenvolvida de Juiz de Fora a Petrópolis, com um percurso de 147km, macadamizada, que outrora faria inveja às melhores ruas de nossas capitais. Surgiu da vontade de ferro de um Mariano Procópio e foi executada em condições desfavoráveis. Mas foi feita, larga de oito metros. Ora, uma estrada idênticamente modelada para Mato Grosso, seria apenas oito vêzes e meia maior". (17)

Muitos dêstes conceitos, analisados por Euclides da Cunha há mais de 65 anos, ainda são atualíssimos, justificando o empenho prioritário que vem merecendo a construção das nossas estradas de penetração, sem esquecer a delicada elaboração de normas e leis complementares, de cuja observância tanto depende o êxito da gigantesca obra de integração nacional.

---

(14) — Ibid. (Entre o Madeira e o Javari, final).

(15) — Ibid (Ideal americano).

(16) — Ibid. (Ao longo de uma estrada, 2ª parte).

(17) — Ibid. (3ª parte).