

## EUCLIDES DA CUNHA E A RODOVIA TRANSAMAZÔNICA.

---

GERALDO JOFFILY

Brasília.

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, com o um a região praticamente inexplorada; porque nossa possibilidade tecnológica não permitia 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 a execução e aproveitamento da grande rodovia, que já vai penetrando na imensa floresta virgem.

Desde *O s Sertões* apega-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 a 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 com-

---

(1). — Euclides da Cunha, *O s Sertões*, p. 81 da 3a. edição.

(2). — *Ibidem*, p. 205.

pacto. Falta-lh e penetrabilidade " (3). "Nã o desejo a Europa (continua ele), desejo o sertão, a picada malgradada... A partida para o Purús é ainda o meu mais belo e arrojado ideal. Estou presente à primeira voz..." (4). "Para vingara Hilé a de todas as brutalidades da gente sadoidada s que a macula desde o século dezassete" (5).

"O Amazonia s é uma esperança, deixando as visinhanças do Pará penetra-se no deserto" (6). "A Amazôni a é, de toda a América, a paragem mais perlustrada dos sábios e é a menos conhecida. De Humboldt a Goeld, do alvorecer do século do passado aos nossos dias... Nenhum deles deixou a calha principal" (7).

No relatório sobre a Comissão Demarcatória, que chefiei, no alto Purús, Euclides da Cunha pôs o dedo na ferida para mostrar os efeitos do isolamento:

"O homem, em vez de senhorear a terra escravisa-se aos rios. O povoamento não se expande... A propriedade mal distribuída, a oposição que se dilata nos latifúndios das terras, que só se limitam de um lado pela beirada do rio, reduz-se economicamente nas mãos de um número restrito de possuidores. O rud e seringueiro é duramente explorado, vivendo despeado do pedaço de terra em que pis a longo tempo, exigindo urgente providência que lhe garanta melhor resultado sa tão grandes esforços. É um quase servo, à mercê do império discricionário dos patrões. A justiça é, naturalmente, seródia ou nula. Todos esses males provem, acima de tudo, do fato meramente físico da distância. Desaparecerão, desde que se incorpore a sociedade sequestrada ao resto do país" (8).

No combate ao isolamento, todos os esforços, mesmo empíricos, merecem a atenção de Euclides da Cunha. Vê a utilidade e prática da picada,

"varadouro, com o chamado vereda atalhador a que vai de uma vertente fluvia à outra"

---

(3). — Euclides da Cunha, *Contrastes e Confrontos*, (A alongo 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*. (Entrada e o Madeirã e o Javary, início).

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

(8). — Euclides da Cunha, *Antologia*. (Relatórios).

e lembra a construção de uma estrada de ferro, muito embora a precaríssima, cortando as cabeceiras do rio Juruá, Tarauacá, Purús, Iacó e Acre:

"A estrada crescerá com o povoamento (continua Euclides). E ainda que atinja àquela enorme desdobração de 726 km e se reduz a uma via singela, com os necessários desvios, comportando apenas uma velocidade de 20 km por hora, será percorrida em 36 horas, que podem subir a 48, adiantando-se-lhes a que emprega 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 três meses. E assim, desde que se ultime a Madeira-Mamoré... a Transacrea, modestíssima, de caráter local, se transformará em estrada de extraordinários destinos" (9).

Esta notável previsão acabou de ser relembrada por Leandro Tocantins:

"Nesta simples penada, Euclides da Cunha, através de um surpreendente geográfico e comunicações, discortinou o horizonte dos novos para o seu modesto projeto inicial, lançando as bases de um traçado rodoviário e sua realização, o seu pensamento, no dia de hoje. A rodovia Brasília-Acre, aberta pioneiramente, acompanha a direção prevista pelo autor de *À Margem da História*, e o *pica-dão* que existe entre Rio Branco e o Juruá, prenuncia a próxima transacrea, 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, um grande estrada internacional de aliança civilizadora e de paz" (10).

Euclides da Cunha viu no problema das estradas brasileiras de penetração, não apenas o aspecto nacional, mas também os seus efeitos nos países vizinhos:

"Nenhuma de nossas redes busca o centro do País, visando despertar a sua energia que o afastamento do litoral amortece... Felizmente (diz Euclides) a Estrada de Ferro do Noroeste, lan-

---

(9). — *Ibidem*.

(10). — Leandro Tocantins, *Euclides da Cunha e o Paraíso Perdido*, p. 103.

çada vigorosamente para Mat o Grosso (1906) revolucionar á muito breve tód a situaçaõ econõmica e polític a da América do Sul" (11).

Na verdade, est a operaçaõ o s ó principiari a a objetivar-s e mai s de meio século depois.

"O Pacífico (continu a Euclides) ainda que se rasgu e o cana l de Nicaragu a (Panamá) parece que pouc o influenciaria n o progresso do Perú. O se u verdadeir o mar é o Atlântico, a su a said a obrigatória o Purús. Desde 1879 o s peruano s aquilata m be m a importância enorme que teria m a s estradas, ligand o o s afluentes navegáveis do Amazona s e do Ucaiale às cidade s do litoral" (12).

É interessant e notar, com o Euclides da Cunha apresent a o mes - mo problema, invertend o o s polo s da questão, para salienta r

"a importânci a formidave l desta estrad a (Estrad a de Ferr o do Noroeste), que va i aproximar-no s do Pacífico, seguindo, para - lelamente, o próprio deslocament o da civilização" (13).

Essas glebas imensas, se m efetiv a integraçaõ, corre m o séri o risc o de uma rutura polític a e territorial. O gravíssim o problema, com o decorrência do isolamento, é igualmente apontado por Euclides da Cunha:

"As nova s circunscriçõe s do alt o Purús, do alt o Juru á e do Acre deve m refletir a açã o persistente do Govêrn o e m m traba - lho de incorporaçaõ, que, na orde m prática, exig e desde já a faci - lidade da s comunicaçõe s e a aliança da s idéias. Se m est e objeti - vo firme e permanente, aquela Amazõnia, onde mai s cedo o u mai s tarde (continua Euclides) se destacará do Brasil, naturalmente, e irresistivelmente, com pela expansã o centrífuga do se u próprio movimento" (14). "Na pressão atua l da vida contemporânea, a expansã o irresistíve l da s nacionalidades deriva-se, com o a d e toda s a s força s naturais, se - gundo a s linha s de meno r resistênci a" (15).

Euclides da Cunha vive u num a época e m que a s estrada s de fer - ro representava m a melho r soluçaõ para o s transporte s continentais, mas, desde o se u início, apercebeu-s e do valo r da s estrada s de roda -

---

(11). — Euclides da Cunha, *À Margem da História*. (Ferrovi a e desen - volvimento).

(12). — Euclides da Cunha, *Contrastes e Confrontos*. (Conflit o inevitavel nº III).

(13). — *Ibidem*. (A o long o de um a estrad a nº III, nota 1).

(14). — *Ibidem*. (Entr e o Madeir a e o Javary, final).

(15). — *Ibidem*. (Ideia l americano).

gem. Desde 1906 , quando a indústria automobilista 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 sulamericana , 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 termo de comparação expressivo na única estrada de rodagem de todo o Brasil , a da — União Industrial — , desenvolvida e Juiz de Fora a Petrópolis , com um percurso de 147 kms , macadamizada , que outrora faria inveja às melhores ruas de nossas capitais . Surgiu da vontade de ferro de um Mariano Procópio executada em condições desfavoráveis . Mas foi feita , larga e oitometros . Ora , uma estrada idênticamente modelada para Mato Grosso , seria apenas oito vezes e meia maior " (17) .

Muitos destes 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 .

---

(16). — *Ibidem*. (A longa estrada , 2a . parte) .

(17). — *Ibidem* . (3a . parte) .