

JOSÉ PIRES DO RIO

SEGUINDO o exemplo de vários dos seus colegas da Escola de Minas de Ouro Prêto, cujos trabalhos geográficos justificam o seu ingresso nesta galeria, onde já figuram EUSÉBIO DE OLIVEIRA, GONZAGA DE CAMPOS, ARROJADO LISBOA, CALÓGERAS, também JOSÉ PIRES DO RIO não se restringiu apenas a aplicar os conhecimentos especializados, adquiridos no tradicional viveiro de geólogos, donde saiu com o prêmio de viagem à Europa, que não se apressou em realizar.

Por essa época, estava o Brasil ansioso por emergir da depressão econômica, em que baqueou na arraiada alvissareira do século.

Manifestação das energias, que reagiam, empreendimentos simultâneos foram promovidos pelo governo federal, no quadriênio do presidente RODRIGUES ALVES, desde o litoral aos longínquos sertões.

O laureado engenheiro não titubeou em aceitar o cargo de ajudante da Comissão Fiscal das Obras do Porto do Rio de Janeiro, que F. BICALHO chefiava com reconhecida competência. Assim começou a trajetória ascendente, que o levaria, no âmbito profissional, do porto do Rio Grande à E.F. Madeira-Mamoré, além de outras, cuja construção examinou. Inspetor federal das estradas de ferro, também dirigiu a Inspetoria de Obras Contra as Secas e de tal maneira atuou que o escolheu o presidente EPITÁCIO PESSOA para ministro da Viação, ao assumir o governo do Brasil.

Prefeito de São Paulo, deputado federal, em seguida, deixou, após a transformação política de 1930, os cargos de maior realce, para se entregar aos estudos prediletos, acerca dos problemas brasileiros, que nunca lhe saíram das cogitações.

As diretrizes do pensamento espelharam-se-lhe em fórmulas precisas, que poderiam provocar restrições, mas se caracterizavam pela clareza.

"O determinismo econômico do clima, que a geografia regista e explica, alirrou em Realidades Econômicas do Brasil, é regulado muito mais pelas latitudes que pelas altitudes, condições naturais que o homem aproveita e pouco altera, sem embargo de tentativas repetidas e preconizadas".

Para completar o pensamento, ainda conceituou:

"Não valem as raças, porém a terra privilegiada. Povoada por brancos, pretos e amarelos, por ingleses, suecos, alemães, polacos, russos, italianos, chins e japoneses, tornou-se a República Norte-Americana o mais rico e poderoso país do mundo".

"Também o clima fez a riqueza agro-pecuária do Canadá, da Argentina, do sul-africano, do sul da Austrália e da Nova Zelândia". Clima e solo, queria naturalmente dizer.

O conceito saiu a lume em 1945, mas a idéia dominante lhe vinha dos primeiros ensaios, quando, por volta de 1907, empreendeu viagem de estudos pela Argentina, Europa e América do Norte, como lhe recomendara a Congregação de Ouro Prêto, premiadora dos seus esforços acadêmicos.

No relatório, que então elaborou, a respeito dos empórios europeus e americanos, examinados com minúcia, e nos artigos que a imprensa divulgou, não deixaria de apreciar as causas do surto recente dos maiores centros comerciais do mundo", e de "demonstrar a influência das circunstâncias geográficas profundamente influenciadas pelas condições geológicas dos hinterlands dos grandes portos", de que são exemplos os da Inglaterra, mantidos pela sua imensa riqueza hulheira, Hamburgo e Antuérpia, mercê das jazidas do carvão de pedra da Westfália. Outros como Buenos Aires, Santos, Rio, Manaus, Pará, Nova Orleães, Galveston, Montreal, têm o seu desenvolvimento ligado à exportação de matérias-primas necessárias aos povos industriais que exploram as regiões carboníferas do Velho e do Novo Mundo. Todos esses portos — os exportadores da matéria-prima e de alimentação, como os exportadores de máquinas e de objetos maquinofaturados — cresceram como efeito do desenvolvimento das indústrias dos seus hinterlands".

Ainda mais, "será estudando geologia e metalurgia, que compreenderemos o predomínio da Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos no mundo industrial, comercial e político do fim do século XIX".

Apologia do "determinismo geológico", locução de que se valeu, "por mera facilidade da expressão e por comodidade mnemônica", em O Combustível na Economia Universal, consagrou um dos seus capítulos à "Geografia do Carvão de Pedra", em que lhe analisa a distribuição pelos continentes.

Em primeiro lugar, tratou dos Estados Unidos, em cujas opulentas jazidas se encontram "2/3 do carvão de pedra existente no planeta".

A sua reserva total montava 3 225 394 300 000 de toneladas, ao passo que o consumo total até 1910 apenas alcançava 11 220 532 650 toneladas. Distribui-se por seis regiões, "de Leste, do Interior, do Golfo, do Grande Planalto do Norte, dos Montes Rochosos e da Costa do Pacífico". Semelhantemente, por seis distritos se repartem as minas carboníferas inglesas, "o de Bristol e Cardiff, de Birmingham, de Manchester e Liverpool, o de Sheffield e Leeds, o de Newcastle e o do sul da Escócia".

A estimativa, baseada na manutenção do consumo da época, indicava provável suprimento por cinco séculos.

A Alemanha possuía, entre os principais, os distritos hulheiros da "Westfália, Província Renana, Vale do Saar, Baixa Silésia, Alta Silésia e Saxônia".

"As reservas conhecidas da hulha na Áustria-Hungria são inferiores apenas às que se conhecem nos Estados Unidos, Canadá, China, Alemanha, Inglaterra e Rússia".

No tocante à França, repetiu as palavras de DÉFLINE para quem "é um país pobre de combustível", embora haja no seu território numerosas jazidas, inferiores, entretanto, pela qualidade do combustível ou pelas dificuldades de exploração.

Na Bélgica, "os depósitos carboníferos constituem uma zona estreita e comprida, ao longo de todo o vale do Mosa e do Sombre no território belga, e continuam, a partir de Charleroi, pelo vale do Haine, passando por Mons, até Condé, na fronteira da França, para constituir o importante distrito carbonífero do Hainaut. Além desta zona estreita e que vem do Visé, Liège até Namurge corre de Charleroi, por Mons até Condé, há dois outros distritos carboníferos, o de Dinant, ao sul, e o da Campina, ao norte".

Ainda resumiu as condições da Rússia, Japão, da China, da Índia, da Austrália, da Nova Zelândia, do Canadá e países americanos, antes de resumir: "as regiões privilegiadas acham-se na América do Norte, na Europa e na China, mais rigorosamente, nos Estados Unidos, Alemanha, Inglaterra e China propriamente dita. No hemisfério sul não existem formações carboníferas comparáveis em extensão e em quantidade de combustíveis às que se encontram no outro hemisfério".

E como, por meio da hulha, transformada em coque desde 1735, a siderurgia libertou-se do carvão vegetal, que já escasseava, especialmente na Inglaterra, cresceu-lhe o consumo, que teria no engenho de WATT, patenteado em 1769, imprevista aplicação.

"A máquina de vapor, inventada para servir às bombas das minas de carvão ao fim do século XVIII, lembra o autor, passou logo à navegação marítima no princípio do século XIX e pouco tempo mais tarde serviu à locomotiva".

O livro surgiu em 1916, nas edições ulteriores lhe repetem as conclusões, de que não se afastavam outros ensaios.

"A substituição do vegetal pelo combustível mineral, fato culminante da história da siderurgia, acentuou em Realidades Econômicas do Brasil, de 1945, acarretou modificação radical da geografia da indústria do ferro, forçando, lentamente embora, no correr da primeira parte do século XIX, a concentração da grande indústria nas regiões hulheiras".

E assim, as duas indústrias principais da civilização moderna, a do ferro e a de tecidos, servidas por marinha mercante sem rival, fizeram da Inglaterra, na primeira parte do século XIX, o centro comercial do mundo, com as suas fábricas e os seus bancos, tudo a prosperar sem concorrência de monta".

Não obstante, nenhuma prosperidade apreciável conseguiu na Guiana Inglesa, cuja "Fôrça econômica reside na exploração de engenhos de açúcar".

Entretanto, a "República de Cuba, cujo território é metade do da Guiana Inglesa em extensão, exporta vinte vezes mais", afirma no capítulo da "Geografia Econômica".

Aprazia-lhe o tema, bem como o confronto de regiões de aspectos variados ou semelhantes.

Para melhor definir-lhes as feições, comprazia-se em observá-las pessoalmente, como ocorreu em sua derradeira viagem de estudos, rematada inesperadamente na Índia, quando efetuava as suas indagações sagazes. Perlustrara, antes, a Bélgica, a Suíça, cujo paralelo traçou, à luz da geografia econômica. Uma, de terreno erçado por cristas e picos, em cuja contemplação se deliciam os forasteiros, com a área total de 16 mil hectares acessíveis à lavoura, especialmente dedicada aos vinhedos e pastagens para gado leiteiro.

A outra, aplanada, de menor superfície, 12 mil milhas quadradas, dispõe, ao revés, de 1 841 484 hectares de terras aráveis, que lhe fornecem trigo, aveia, centeio e cevada. Maior contraste rompe das riquezas minerais.

Opulenta de carvão, a Bélgica desenvolveu possante siderurgia, ao passo que a primeira, desprovida de combustível, vê-se obrigada a valer-se da hulha branca, fornecedora de dois e meio milhões de kw, para manter as suas indústrias, que não poderão obter, em volume, pujança comparável à parceira.

E sintetiza: "a impressão recebida, ao correr de uma viagem de poucos dias, na Bélgica e na Suíça, é de que, para manifestar o mesmo padrão de vida, o suíço recorre a indústrias menores e, entre elas, a de turismo, ao passo que o belga, com seu prestígio carvão de pedra, recorre à grande siderurgia, e a outras indústrias metalúrgicas, que o suíço procura desenvolver com carvão, importado da Alemanha, e com sua energia hidráulica".

Também a Índia começara a examinar em artigos expressivos, que formulariam ensaio, comparável aos que elaborou anteriormente, se não o fulminasse funesto colapso à noite de 23 de julho de 1950, eternizando-lhe o sono em Nova Delhi.

E assim se interrompeu a obra que vinha elaborando acerca da geografia, considerada por vários dos seus ramos, especialmente da economia, objeto principal das suas cogitações, como evidenciou em O Combustível na Economia Universal — Realidades Econômicas do Brasil — A moeda brasileira e o seu permanente caráter fiduciário.

Em todos se lhe espelha a peregrina inteligência, que se aprimorou pelo estudo perseverante dos magnos problemas brasileiros.

VIRGILIO CORRÊA FILHO



Flores do Rio