

A rodovia Belém-Brasília

ORLANDO VALVERDE

Durante mais de quatro séculos e meio de povoamento luso-brasileiro, a região amazônica ficou praticamente isolada do restante do Brasil, por vias terrestres. O principal obstáculo a essa ligação foi a vasta e densa massa florestal da hiléia, mais difícil de transpor do que os mares e as altas montanhas.

Não seria correto dizer que a separação por terra era absoluta. Em 1662, Pedro Teixeira cruzou o divisor de águas Caeté-Guamá, para alcançar São Luís, vindo de Belém. Mas percorreria uma trilha de índios, não uma via de comércio.

No século XIX, o governo imperial fez derrubar uma faixa de mata junto à costa, entre São Luís e Belém, a fim de estender linhas telegráficas entre as duas capitais. A picada foi desde então aproveitada como caminho boiadeiro, para levar gado dos campos de São Bento para Belém.

A rodovia Belém-Brasília, construída de 1958 a 1960, foi resultado do plano de ligação da nova capital a todas as regiões brasileiras. Ela foi, assim, o primeiro vínculo entre o grande vale e o Brasil extra-amazônico, em estilo moderno, isto é, com importante significado econômico. Sua abertura e manutenção teve, porém, que vencer ódios políticos e oposições doutrinárias.

No século passado, a produção do Planalto Central, com exceção do gado, que marchava a pé, descia os rios em pequenos barcos, fazendo as mercadorias duas baldeações nos extremos dos segmentos ferroviários, que contornavam a linha de cachoeiras. Era assim a E.F. Madeira—Mamoré, na E. F. Tocantins, tal como, fora da região, na E.F. Piranhas—Jatobá (rio São Francisco) e E.F. Laranjeiras (no rio Paraná). Até em 1947, o plano SALTE, do governo federal, previa a combinação de transportes rodo-ferroviários com os fluviais, para ligar Anápolis a Belém.

Evidentemente, as estradas de ferro eram deficitárias e os serviços de transporte eram precários, ainda que para uma produção reduzida. Numa economia moderna, o transporte fluvial serve apenas para mercadorias pesadas, de baixo valor unitário e que possam, ademais, gastar

muito tempo de viagem sem causar prejuízos. Por isso, rios como o Mississippi e o Reno têm estradas de ferro e de rodagem paralelas a eles, competindo vantajosamente no deslocamento das mercadorias.

A crítica mais perversa à rodovia Belém-Brasília veio, no entanto, de políticos, que a apelidaram de “estrada das onças”, afirmando também que, em pouco tempo, a selva reocuparia o leito da estrada.

Embora tendo a rodovia apenas 12 anos de existência, sua história já provou o contrário: ela ampliou e diversificou o movimento comercial e a produção agropastoril no centro e norte de Goiás, no sul do Maranhão e no leste do Pará; melhorou qualitativamente a pecuária no médio Amazonas e na Guajarina, graças à introdução de reprodutores zebuínos do Triângulo Mineiro e do sul de Goiás. A economia quase fechada dos velhos latifúndios de criação do Planalto Central foi sacudida pela valorização das terras de mata. Novas franjas pioneiras se abriram no vale do Araguaia, em Tomé-Açu, em Capitão Poço, em Paragominas; nos vales do Santa Teresa e do Canabrava (bacia do Tocantins). Na primeira e nas duas últimas dessas regiões verificaram-se choques armados entre grileiros e posseiros.

Nas áreas amazônicas atingidas pelos ramais da Belém-Brasília, onde reinava o extrativismo vegetal, os barracões dos castanhais e seringueiros perderam o monopólio do comércio local. Os castanheiros e seringueiros passaram a fazer trocas com os “marreteiros” dos caminhões e, se não podem anular a dívida com o patrão, desaparecem um dia, deixando suas “colocações” abandonadas. A chegada da rodovia marcou o fim do servilismo econômico.

Ao longo da Belém-Brasília, uma cidade como Imperatriz, velha e estagnada, se compunha de três principais ruas, ligadas por transversais. Em 10 anos sua população quintuplicou e o comércio floresceu extraordinariamente.

Todo um colar de novas cidades pontilha no mapa a linha norte-sul da estrada: Gurupi, Paraíso, Miranorte, Araguaína, em Goiás. No Sudeste paraense, entre o Gurupi e o Guamá, nasceu Paragominas, e também uma quantidade de núcleos, muitos dos quais outro nome não têm senão o da quilometragem da rodovia: km 14, km 28, km 48, km 92...

O povoado representado na ilustração já adquiriu outro nome: era o km 106; hoje se chama Ipixuna. Como em todo o trajeto da estrada, onde havia mata ela recuou para longe da pista, cedendo lugar a campos de cultivo, pastagens, barracos e casas de comércio; à paisagem humanizada, enfim!...

Automóveis, utilitários, caminhões, carretas e ônibus transitam, se detêm ou mesmo pernoita, trazendo uma agitação espasmódica, em certas horas do dia, nas povoações.

Os núcleos incipientes são, em regra, lineares (*Strassendörfer*). Em breve começam, como o da ilustração, a lançar ruas transversais, esboçando o traçado em xadrez.

O progresso econômico condenou habitantes ao redor dos principais aglomerados dispersos ao longo da rodovia, criando pequenas manchas no novo mapa demográfico do Brasil, baseado no censo de 1970.

A rodovia Belém-Brasília é o símbolo máximo da integração da Amazônia à comunidade nacional.



