

A Tocantina

IGNÁCIO M. RANGEL

Cresci ouvindo falar na Estrada de Ferro Tocantina. Em parte, porque esse projeto integrava o programa do Partido Republicano Maranhense (o PRM), ao qual se filiava meu pai, assim como porque tocava muito de perto o coração deste, ex-juiz de direito de Imperatriz. Nossa viagem de São Luiz para esse então vilarejo que nem escola primária tinha tomou-nos quase um mês. A volta a São Luiz foi um pouco mais breve —cerca de 20 dias—, via rio Tocantins, por barco a remo, até Nazaré de Patos, e depois por gaiola, até Belém.

É com muita alegria que ouço agora a notícia de que, pelas ferrovias Norte-Sul e Carajás, uma composição com 1.500 toneladas de milho fez o percurso em 16 horas, sem tropeços. Não é, por certo, a Tocantina com a qual sonhava meu pai, que devia entroncar em Coroatá, com a Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, e não em Açailândia, com a Estrada de Ferro de Carajás. Estas não existiam ainda.

Mas, enquanto não é ainda a indispensável Norte-Sul passo obrigatório para que as ferrovias brasileiras se convertam realmente na Rede Ferroviária Brasileira, que deverá formar a economia nacional —sem o qual nossa industrialização não poderá ir muito longe—, enquanto isso não acontece, temos a Tocantina que embalou os sonhos de minha juventude, para não falarmos na adolescência.

Os modos como foram "tocados" e financiados estes primeiros 107 quilômetros podem ser objetáveis. Mas, num país como o Brasil, isso seria conversa de "lana caprina". Nossa história está cheia de casos assim. Entre outras coisas, para que nosso desenvolvimento, até aqui, se fizesse, praticamente nada sobrou da Mata Atlântica e, se não tomarmos cuidado, um novo Saara poderá surgir, deste lado do oceano, "ubi Amazonia fuit". Mas não devemos esquecer que o Saara nem sempre foi o areal estéril que é hoje. Nem o será sempre.

Sendo presidente da República Jânio Quadros, fui interpelado pelo chefe de Estado sobre a conveniência ou não de seguirmos em frente com a Comissão de Povoamento dos Eixos Rodoviários, criada por decreto de 1958, que, através do então ministro da Viação e Obras Públicas, Lúcio Meira, eu havia sugerido a Juscelino. Respondi que o objetivo imediato dessa medida —dar destinação, nas terras úmidas do nordeste ocidental e da Amazônia, aos lagelados da seca nordestina— havia passado, mas que a projeção, para o oeste, da rodovia BR-24, que

partia da Paraíba, continuava atual.

E concluía sugerindo que o presidente ordenasse aos engenheiros incumbidos da locação da estrada futura —que deveria "parar na fronteira do Peru, se parasse"— que estivessem atentos no cruzamento do divisor de águas entre o Tocantins e o Xingu, porque aí "poderíamos ter interessantes surpresas geológicas". Era da Transamazônica —que brevemente chegará a Callac— que se tratava. E também de Carajás. (A idéia não era minha, mas de Euclides da Cunha.)

Estou, pois, comprometido com esses projetos. Gostaria de vê-los "tocados" por novos métodos, com uma participação muito maior da iniciativa privada e com cautelas que preservem nossa Amazônia, enquanto for tempo. Mas sinto-me reivindicado pelo encaminhamento que os problemas estão tomando.

O Brasil está sendo redescoberto —peia terceira vez, se contarmos com a eponímia bandeirante. Os 200 mil hectares de cerrado são um dos penhores dessa redescoberta, que, pelo menos neste primeiro estágio, a soja potencializa. Trata-se de conciliar a grande exploração agrícola capitalista com a economia de auto-consumo do "bóia-fria", a única "reforma agrária" realmente amadurecida no Brasil.

Ainda nos anos 50, o cerrado era considerado uma "não-terra", do ponto de vista agrícola. Foi meu saudoso amigo, o engenheiro Vasconcelos, do então BNDE, que, aí por 1958, essa entidade enviara comigo ao Balsas, no alto sertão maranhense, que persuadiu-me de que o cerrado era, de fato, uma das áreas de maior futuro agropecuário do Brasil. Como não conseguisse interessar no problema o meu governador de então —Newton Belo, um homem da baixada maranhense—, passei a dica a Magalhães Pinto, alguns anos mais tarde, então governador de Minas Gerais. Este a passou a João Goulart, que mandou criar o Instituto do Cerrado, para presidir o qual me convidou. Convite que não pude aceitar, por motivos que não vêm ao caso.

Essa Tocantina, que, afinal, surgiu como a primeira "tranche" da Norte-Sul, está tendo uma significação imediata na qual meu pai não podia sequer pensar, quando, em 1922, em Imperatriz, e nas suas subsequentes comarcas, explicava aos tabaréus os méritos desse projeto. Simbolicamente, ela servirá para converter Itaquí na porta do cerrado brasileiro para o mundo.

Por vezes, o juiz tinha que explicar aos seus comarcãos o que era, em geral, uma estrada de ferro.

IGNÁCIO M. RANGEL, 75, economista, é membro do Conselho Federal de Economia, ex-presidente do Conselho Regional no Rio de Janeiro e autor do livro "A inflação brasileira".