



## A CONTINENTALIDADE DO BRASIL

**Carlos de Meira Mattos**

*General-de-Divisão R/1, autor de numerosos trabalhos no campo da Geopolítica, destacando-se "A Geopolítica e as Projeções do Poder" e "Projeção Mundial do Brasil". Ex-Vice-Diretor do Colégio Interamericano de Defesa, em Washington, EUA.*

**P**or força de nossa realidade geográfica, de país possuidor, em grau superlativo, de ambas as aptidões geopolíticas — compacta massa continental e extensa franja litorânea — as sucessivas elites brasileiras desde José Bonifácio, muitas vezes mesmo sem tomar consciência disto, têm vivido a dialética dessas tendências que estimulam a problemática nacional — a maritimidade e a continentalidade.

As atrações da maritimidade têm sido constantes. Os estímulos do mar ao nosso desenvolvimento manifestaram-se desde os primeiros dias de nossa história. Pelo mar transitou o nosso primeiro comércio de pau-brasil e, depois, de açúcar e do café. Pelo mar evadiu-se o ouro das minas gerais. À beira do mar se formaram as primeiras feitorias e através dele se comunicaram. Por quatrocentos anos foi o mar o nosso único pulmão, nossa primeira via de comunicação externa e interna.

Mas os apelos da continentalidade, embora menos permanentes, nunca deixariam de se manifestar ao longo da nossa história, numa demonstração eloqüente de que nunca faltou às nossas elites a consciência de que temos uma responsabilidade face à nossa enorme massa interior. Exemplo disto, a esteia as bandeiras, a viagem de reconhecimento e descobrimento de Pedro Teixeira pelos meandros do rio Amazonas até alcançar os contrafortes andinos, o projeto ferroviário esboçado nos primeiros decênios deste século e, finalmente, o projeto rodoviário atual, infelizmente comprimido, mas que teria a virtude de vertebrar o nosso interior, desperdiçando as forças de continentalidade.



Somos um país do tipo misto, continental-marítimo, com um contorno terrestre de 15.719 km, e esse indicador de uma fronteira terrestre duas vezes maior que a marítima, ressaltando a existência de imensa massa continental, sugere-nos a prioridade que devemos dar, nos próximos anos, à valorização de nosso interior, incorporando à fronteira econômica essas enormes glebas quase desconhecidas. Precisamos dar mais importância à nossa *continentalidade*. Isto não será possível sem uma eficaz política de transportes terrestres, única maneira de vertebrar esse corpo quase inerte, valorizando-o economicamente.

Os Estados Unidos alcançaram a potência que hoje desfrutam porque foram capazes de despertar a totalidade do potencial geográfico do país. Nenhuma polegada da imensa massa territorial norte-americana, por mais distante que esteja do mar, deixa de estar hoje incorporada ao sistema econômico dessa grande nação.

A interiorização, a nossa "marcha para o oeste", que o talento de Cassiano Ricardo apresentou em livro memorável, que os bandeirantes realizaram há mais de 200 anos, em termos de fronteiras políticas, e que as gerações que os sucederam não conseguiram até hoje concretizar em termos de fronteiras econômicas, deve ser levada avante utilizando-se uma estratégia adequada.

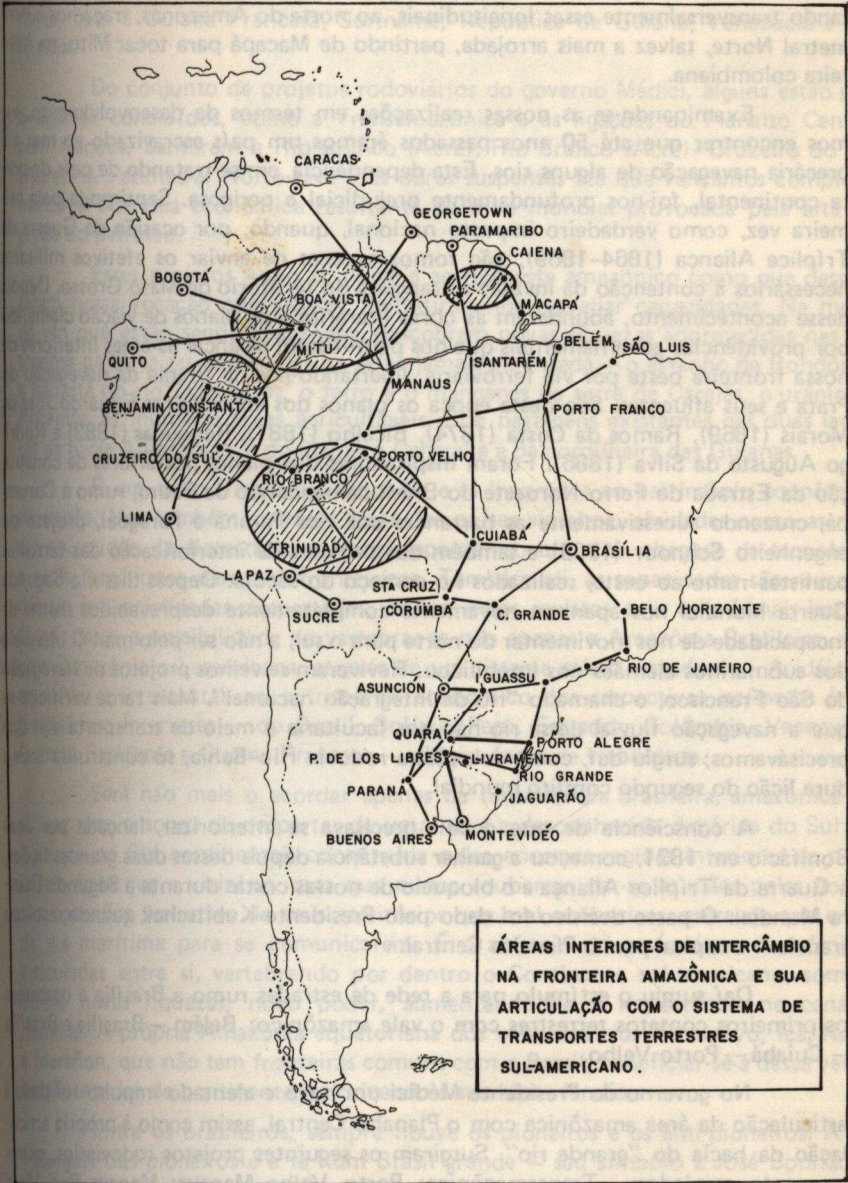
Esta estratégia deverá corresponder aos meios técnicos e científicos que atualmente estão à disposição dos projetos políticos e econômicos.

Durante 200 anos tentamos a conquista do nosso interior e particularmente da imensa bacia Amazônica, apoiados em estratégia essencialmente fluvial. Fracassamos porque a navegação fluvial é caprichosa; não nos leva onde queremos; a navegação dos rios amazônicos sofre a influência das estações de águas altas e águas baixas; há inúmeras quedas e cachoeiras que interrompem a navegação da maioria dos cursos d'água.

Mudamos de estratégia nos anos 50, e começamos a implantá-la nos anos 60. A nova tentativa seria a conquista do Planalto Central, onde se encontra o "divortium aquarum" entre as três maiores bacias brasileiras — do Prata, do Amazonas e do São Francisco; montados nesse divisor (instalação de Brasília), tentaríamos chegar à planície amazônica pelos grandes espigões que separam as águas dos afluentes da margem sul do "grande rio". E assim o fizemos, descemos pelo divisor que separa o Tocantins do Araguaia para alcançar Belém na foz do Amazonas. Descemos pelo espigão que separa o Xingú do Tapajós, até Santarém, no baixo Amazonas. Baixamos pelo espigão separador das bacias do Madeira e do Tapajós para chegar a Manaus, no médio Amazonas. Aí está a ossatura da nossa estratégia de conquista da Amazônia. O êxito desse empreendimento animou-nos. Depois veio a grande transversal, cortando os espigões de leste para oeste e ligando entre si as artérias longitudinais que seguiram esses divisores — a Transamazônica.

Ao norte do "grande rio" estamos esboçando a continuação da mesma estratégia, buscando o espigão-mestre entre o Jari e o Trombetas para chegar a Tiriós, na fronteira com o Suriname; procurando pequenos divisores para alcançar Roraima e as fronteiras da Venezuela e República da Guiana e, futuramente, talvez







o divisor entre o Negro e o Solimões, para abordar a fronteira colombiana. Cortando transversalmente essas longitudinais, ao norte do Amazonas, traçamos a Perimetral Norte, talvez a mais arrojada, partindo de Macapá para tocar Mitu, na fronteira colombiana.

Examinando-se as nossas realizações em termos de desenvolvimento, vamos encontrar que até 50 anos passados éramos um país escravizado ao mar e à precária navegação de alguns rios. Esta dependência, em se tratando de país de porte continental, foi-nos profundamente prejudicial e perigosa. Sentimo-la pela primeira vez, como verdadeiro impacto nacional, quando, por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1869), não fomos capazes de enviar os efetivos militares necessários à contenção da invasão estrangeira do território de Mato Grosso. Depois desse acontecimento, abundaram as obras literárias e os planos de viação clamando por providências governamentais que nos permitissem alcançar as áreas interiores de nossa fronteira oeste por via ferroviária, libertando-nos da tirania da navegação do Prata e seus afluentes. São dessa época os planos dos engenheiros Eduardo José de Moraes (1869), Ramos da Costa (1874), Bicalho (1881), Rebouças (1882) e Rodrigo Augusto da Silva (1886). Foram inspiradores dos planos posteriores de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil demandando de Bauru, rumo a Corumbá, cruzando sucessivamente as barrancas dos rios Paraná e Paraguai, projeto do engenheiro Schnoor (1903) e também dos projetos de interiorização das ferrovias paulistas rumo ao oeste, realizados no começo do século. Depois disso, a Segunda Guerra Mundial nos apanhou novamente completamente desprevenidos diante da incapacidade de nos movimentar do norte para o sul, a não ser pelo mar. O bloqueio dos submarinos alemães nos imobilizou. Reviveram-se velhos projetos de navegação do São Francisco, o chamado "rio da integração nacional". Mais tarde verificou-se que a navegação fluvial desse rio não nos facultaria o meio de transporte ágil que precisávamos; surgiu daí, como solução, a rodovia Rio-Bahia, só construída após a dura lição do segundo conflito mundial.

A consciência de que o país precisava se interiorizar, lançada por José Bonifácio em 1821, começou a ganhar substância depois dessas duas grandes lições, a Guerra da Tríplice Aliança e o bloqueio de nossas costas durante a Segunda Guerra Mundial. O passo decisivo foi dado pelo Presidente Kubitschek quando resolveu transferir a capital para o Planalto Central.

Daí surgiu o estímulo para a rede de estradas rumo a Brasília e nasceram os primeiros contatos terrestres com o vale amazônico: Belém — Brasília e Brasília — Cuiabá — Porto Velho.

No governo do Presidente Médici um novo e alentado impulso foi dado à articulação da área amazônica com o Planalto Central, assim como à própria articulação da bacia do "grande rio". Surgiram os seguintes projetos rodoviários, extremamente arrojados: Transamazônica; Porto Velho-Manaus; Manaus-Boa Vista (Roraima) na região fronteira com a República de Guiana e Venezuela; Cuiabá-Santarém; Rio Branco (Acre)-Cruzeiro do Sul na região fronteira com o Peru e Perimetral Norte ligando no sentido este-oeste as áreas fronteiriças da fronteira



norte, com a Guiana Francesa, Suriname, República de Guiana, Venezuela e Colômbia.

Do conjunto de projetos rodoviários do governo Médici, alguns estão praticamente concluídos, como a Transamazônica e as ligações do Planalto Central com Manaus, Santarém e Rio Branco (Acre); Rio Branco (Acre)-Cruzeiro do Sul (Acre). A Perimetral Norte teve suas obras suspensas até que vençamos completamente a borrasca econômica resultante da crise mundial provocada pela alta do preço do petróleo.

Estes projetos rumo ao norte e ao noroeste amazônico como que despertaram nossa vocação continental. Permitiram-nos reavaliar capacidades. Na medida em que estão sendo realizados, descobrem novas riquezas adormecidas nas entranhas da terra ou esquecidas na selva jamais penetrada — o estanho de Rondônia, a bauxita do rio Trombetas, o ferro e o manganês da serra de Carajás, o urânio de Roraima, as inúmeras áreas agricultáveis e de pastagens existentes nas duas ladeiras da bacia Amazônica, a do Planalto Central e a da cordilheira das Guianas.

É um novo Brasil que desperta e se incorpora ao patrimônio econômico da nação. Mas também, imensas áreas dos países vizinhos, olvidadas como as nossas na solidão da floresta, começam a acordar ao toque de chegada da tecnologia a essas longínquas paragens fronteiriças. Também ali, as capacidades são reavaliadas, as potencialidades despertadas, os interesses revistos e, o que é mais importante, nasce a possibilidade de vertebrar-se não apenas a Amazônia Brasileira, mas uma Amazônia sul-americana, através de um sistema misto estrada-rio. A idéia de articular e acrescentar ao patrimônio econômico dos respectivos países as áreas fronteiriças interiores — do Brasil, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa — adquire força de viabilidade.

Será não mais o acordar apenas da hinterlândia brasileira, amazônica ou guiana mas o sopro de despertar de uma nova e desconhecida América do Sul: A América do Sul continental, constituída pelas enormes regiões interiores de nove países fraternos e vizinhos, mas que nunca souberam dar-se as mãos pelas portas das conexões terrestres de seus territórios que mal conheciam, escravos que eram da via marítima para se comunicarem. É o anúncio de novas áreas econômicas articuladas entre si, vertebrando por dentro o Continente sul-americano, somando-lhe novas riquezas, novo poder, aumentando-lhe a importância no cenário mundial. A própria Amazônia equatoriana dos vales dos rios Putumayo, Içá, Napo e Marañon, que não tem fronteiras comuns com o Brasil, beneficiar-se-á dessa vertebração interior do continente, valorizando a sua hinterlândia.

Entre os brasileiros, sempre houve os pioneiros e os anti-pioneiros. A estrela guia dos pioneiros é a fé num Brasil grande — seu símbolo é José Bonifácio, Raposo Tavares. Os segundos encarnaram e encarnam a vocação do anti-risco, preferem marchar devagar, cautelosamente. Os Bonifácios e os Tavares de ontem e de hoje expandiram o território, criaram uma economia de escala e almejam uma nação próspera e poderosa entre as maiores.