

JUSTIFICAÇÃO DO PLANO RODOVIÁRIO DO TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ

Eng. Civil HERMÓGENES DE LIMA FILHO,
Diretor da Divisão de Obras

1) Considerações gerais.

O Território Federal do Amapá e seus irmãos gêmeos, foram criados como medida de segurança das fronteiras, além de objetivar a recuperação da terra e do homem que integram as áreas limítrofes da Pátria. Todos eles, sem exceção, resultaram de sábia escolha, distinguindo-se porém, pela sua excepcional importância, o Território do Amapá.

Situado no extremo norte do Brasil, frente às Guianas, constitui a sentinela avançada do patrimônio nacional, com vastas lindes despoçadas pelo leito do rio Oiapoque de um lado e, de outro, possuindo extensa costa oceânica aberta à penetração estrangeira, indefesa e desguarnecida.

Célebre desde o século passado pelas suas riquezas, tendo testemunhado primeiro a grande invasão de povos de várias raças, ávidos ao seu ouro então abundante no Calçoene e havendo participado depois das lutas para expulsar os invasores, o Amapá representa uma região preciosíssima que reclama assistência imediata da União.

A localização em seu solo de ricas jazidas de ferro; a descoberta recente de formidáveis jazidas de manganês de alto teor, talvez as mais possantes do hemisfério ocidental; a exploração de ouro e de cassiterita que se processa e se amplia; a existência de cerca de cinquenta mil cabeças de gado bovino, impõem medidas urgentes que possibilitem a sua expansão econômica e social ao mesmo tempo que fa-

cilitem uma colonização mais rápida por elementos nacionais.

Além disso, cumpre ressaltar a necessidade premente, de ordem estratégica, de criar uma via de penetração terrestre na direção da fronteira, duplicando o único caminho hoje trilhado, a costa oceânica, desprotegida e perigosa.

A ligação rodoviária dos núcleos de habitantes isolados no interior do Território, virá fomentar nova vida e intenso surto de progresso e dela surgirão conseqüentemente outras fontes de riqueza.

Estes argumentos por si só, ditados e meditados no contacto permanente e no conhecimento da terra e dos seus elementos, bastariam para justificar a existência do Plano Rodoviário do Território Federal do Amapá, tomado como alicerce para a expansão brasileira no seu extremo norte, e sugere a sua inclusão no Plano Rodoviário Nacional.

2) Rodovia Macapá-Clevelandia.

Para justificá-la inteiramente basta citar o parecer emitido pelo saudoso General de Divisão Crisóstovão de Castro Barcelos, quando Chefe do Estado-Maior do Exército, o qual assim opinou:

"O Estado-Maior do Exército reconhece que ela é, histórica e politicamente, a espinha dorsal do Território, fator poderoso na manutenção dessa fronteira e auxiliar precioso na defesa dos acessos norte à bacia Amazônica".

a) 1º Trecho — Macapá-Araguari.

Foram descobertas recentemente magníficas jazidas de manganês avaliadas por técnico patricio como suficiente para vinte e cinco milhões de toneladas de ferro, apenas considerando os depósitos vistos à superfície do solo. Encontram-se no rio Amapari, afluente direito do Araguari, a cerca de cem quilômetros do seu desaguadouro neste mesmo rio. O Amapari tem a largura mínima de oitenta a cem metros e conta com inúmeras cabeceiras, sem significação no inverno, porém perigosas no verão. É possível dinamitar os seus canais e percorrê-los com lanchões de pequeno calado e grande carga.

O minério de manganês poderá ser transportado assim até Pôrto Grande, de onde seguirá ao pôrto de embarque, a ser construído no rio Amazonas, pela rodovia Pôrto Grande a Macapá, seção a do primeiro trecho da rodovia Macapá-Clevelândia, a rodovia tronco do Plano Rodoviário do Território.

É inútil salientar a importância dessa seção, que vem sendo preparada com uma lista de rolamento para duas faixas de tráfego, de acordo com as modernas normas de estradas federais.

Se fôr explorado esse minério de manganês, como tudo indica para muito breve, pois já foi considerado reserva nacional, poderá ser construída uma ferrovia que será necessária para a exportação de grandes toneladas. Vinda assim levará tempo e terá profunda dependência da rodovia Macapá-Pôrto Grande, quer para a sua construção, quer para o seu funcionamento. Não deve ser esquecida também a produção crescente de cassiterita, extraída em vários pontos dos rios Amapari e Araguari, cujo caminho de exportação é o mesmo.

Verifica-se pelo exposto, a importância primacial da seção a do primeiro trecho da rodovia tronco, em face da obrigatoriedade do tráfego entre Pôrto Grande e Macapá.

Uma pequena inspeção no mapa confirmará o que dizemos.

Coisa semelhante ocorre com a seção b do primeiro trecho, entre

Pôrto Grande e Colônia Ferreira Gomes.

O rio Araguari, nesse percurso, é inteiramente encachoeirado. A subida pelo rio é penosíssima e dura dois a três dias de viagem fatigante e perigosa. A baldeação constante da carga em cada cachoeira mais difícil, onera as mercadorias e impede a circulação natural.

A seção b compreende cerca de 40 quilômetros de rodovia, necessitando de pequenas obras de arte. Ela permitirá o abastecimento de Pôrto Grande, do Amapari, do Araguari e de Macapá, pelo escoamento dos produtos agrícolas e de criação do baixo Araguari. Possibilitará também melhor assistência às populações que ali vivem. Assim Colônia Ferreira Gomes será a sede coletora de toda a população do baixo Araguari, como Pôrto Grande o é do alto.

b) 2º Trecho — Araguari-Lourenço.

Sabemos que o Território do Amapá, nos vales dos rios Araguari, Frechal do Amapá, dispõe de grandes reservas de gado. Atualmente o transporte para as cidades é feito em barcos e canoas, de forma morosa, reduzida e cara.

Construído o segundo trecho entre o Araguari e Lourenço, ligando o Araguari às cabeceiras do Calçoene e do Cassiporé, atravessando os vales dos rios Tartarugal, Frechal e Amapá Grande, passando pela cidade de Amapá e pela Vila de Calçoene, abrangendo extensa zona central do Território, rica em pecuária e ouro, o transporte do gado e de mercadorias será feito facilmente, utilizando-se chassis gigantes.

A região do Amapá poderá vir a abastecer todo o Território, quer para o sul em direção a Macapá, quer para o norte no rumo do Oiapoque, como está delineado no Plano Rodoviário Territorial.

c) 3º Trecho — Lourenço-Clevelândia.

O último trecho da rodovia tronco, liga a cidade de Lourenço ao rio Oiapoque, extremo norte do Território e do Brasil.

Coberta de densas matas essa zona é riquíssima em madeiras de lei. A cidade de Oiapoque em frente a de Saint George na Guiana Francesa, é base de intercâmbio comercial.

Atualmente o Oiapoque só tem ligação regular com a capital e com o resto do país por avião semanal. Embarcações a motor e à vela frequentam-no sem data marcada. Seu progresso, com a execução da rodovia tronco, será imediatamente acelerado. Possivelmente, com a consecução do Plano Rodoviário, Oiapoque virá a ser o pósto de abastecimento de madeiras de lei, já estando o Governo com o projeto de dar facilidades à instalação de uma grande usina para extração e beneficiamento de madeira. Poderá ser aproveitada a energia da cachoeira *Grand Roche* de considerável potencial.

d) *Transversal para a cidade do Amapá e transversal Calçoene-Lourenço.*

No momento há toda conveniência em ligar os núcleos de população já existentes no interior. O trecho entre o rio Tartarugal e Lourenço, em rumo direto, está completamente despovoado. Por isso a transversal para a cidade de Amapá será atacada em primeiro lugar, bem como a ligação com Calçoene e a transversal Calçoene-Lourenço. Esta merece alto interesse. É tal o valor da região que, antes do Contestado, os franceses construíram em parte uma estrada ferroviária ligando esses dois pontos. O traçado da transversal aproxima-se muito do da antiga ferrovia, atualmente tomado pelo mato. A Vila de Calçoene está muito próximo do Oceano e suas cachoeiras, uma das quais fica defronte da Vila, dificultam a navegação até Lourenço.

A solução adequada e exata é então a rodovia.

* *

Quem observar o mapa notará que verdadeiramente a rodovia Macapá-Clevelândia é a espinha dorsal do progresso do Território

do Amapá. Nada se fará em conjunto, se não for realizada. Poderá haver desenvolvimento na capital, porém o interior, de onde vem a riqueza e virá o necessário para a auto-suficiência do Território, continuará vegetando, como sempre esteve, dependendo de barcos a motor e à vela, pois os navios não chegam à maioria dos seus núcleos de habitantes.

3) *Rodovias Macapá-Nascente do rio Jari e Macapá-Foz do rio Jari.*

Elas formam, com a Rodovia Macapá-Clevelândia, o arcabouço rodoviário do Território.

Se fizermos um pequeno estudo, ou verificarmos pelo mapa, notamos que o rio Jari, divisório com o Estado do Pará, é um dos de maior importância do Território e um dos maiores em extensão. Na sua bacia está situada a mais vasta exploração de borracha e de castanha.

Como sempre, agora o transporte se faz pelo rio, vencendo uma série de dificuldades que oneram o produto e desanimam o explorador. Não é mais possível, porém, com a expansão econômica do Território, continuar a depender disso. Torna-se de necessidade absoluta. Esse triângulo rodoviário, tendo Macapá como vértice principal.

Impõe-se a constuição desses trechos, um dos quais liga a capital à cidade da Mazagão, base importante como coletora das rendas da futura exploração das minas de ferro do rio Vila Nova.

Outro ramo, ligando Macapá às minas de ferro de Santa Maria, será a condição "sine-qua-non" para o transporte daquele minério e abastecimento industrial da região. A previsão da rodovia até as nascentes do Jari, indica a primeira fase da construção da grande rodovia, que deverá ligar o Território do Amapá ao Território do Rio Branco, rodovia essa, fazendo frente às fronteiras do Norte, das Guianas à Colômbia. Quem será capaz de negar a sua utilidade e necessidade estratégica, encarada sob qualquer ponto de vista?