

## ESTRADAS

No tempo em que a Madeira-Mamoré ainda não tinha sido construída, Euclides da Cunha já sonhava em ligá-la ao Acre, plantando trilhos entre Abuña e Rio Branco. Dali mandava sua pequena locomotiva atravessar o Território até Cruzeiro do Sul. É comovente ver hoje o carinho com que ele construiu, no papel, essa Transacreatana — com uma ternura tão minuciosa de engenheiro, escolhendo uma locomotiva bem leve, fazendo sobre os pequenos rios pontes provisórias de madeira, deixando os mais largos para atravessar depois, calculando, com economia, o custo de cada metro quadrado de seu sonho.

Hoje nem se fala mais nisso. Não há sequer um projeto para uma rodagem que ligue os extremos do Território e faça dêle uma superfície transitável, e não uma coleção de fitas de terra paralelas ao longo dos rios que descem para nordeste. O que se constrói no momento é uma rodagem de Rio Branco a Abuña. Algumas dezenas de quilômetros já estão prontas, e o governador do Acre se empenha junto ao governo da União para que essa obra tão necessária prosiga. A sua margem, do quilômetro 16 ao 37, a terra foi dividida em lotes de 500 metros de frente por 250 de fundo; são ao todo, 68 lotes para serem vendidos a pequenos lavradores a mil cruzeiros cada um. Já lá estão os homens trabalhando a terra e contribuindo para tornar a alimentação de Rio Branco mais abundante e barata. É inevitável, entretanto, pensar que êsses colonos não têm garantia efetiva de espécie alguma e amanhã podem ser convidados a ir passear. O governo do Território não tem autoridade para dar a êsses homens a propriedade dos pequenos lotes que — eu vi — eles estão trabalhando com sacrifício e esperança. Amanhã pode acontecer (estamos no Brasil) que afinal essa iniciativa de colonização modesta mas tão útil e simpática, sirva apenas para valorizar as imensas terras do proprietário de um e outro lado da faixa adquirida pelo governo.

Mas a estrada de Abuña não ligará a Madeira-Mamoré ao Território do Acre, e sim apenas ao vale do rio Acre. De Rio Branco a Cruzeiro do Sul não há caminho, mas apenas um outro varadouro ligando dois igarapés — estreita picada que o mato come outra vez quando é abandonada algum tempo. Estrada de ferro ou de rodagem, a Transacreatana é uma necessidade primária, tanto do ponto de vista estratégico como do ponto de vista econômico. Sem ela o Acre não pode funcionar como unidade econômica. Se a gente pode ir de Rio Grande a Xapuri subindo o rio em 2 dias, e a Brasília, na fronteira, em 4 dias, são precisos 8 para atingir Sena Madureira, à margem do Purus. E é necessário gastar pelo menos 2 meses para chegar a Feijó, Tarauacá ou Cruzeiro do Sul — pois, para atingir a qualquer dessas cidades é preciso navegar primeiro até Manaus...

Se o governo do Território consegue funcionar em todos êsses vales paralelos é apenas graças ao Correio Aéreo Nacional. Porque sem aviação o Brasil não existe mesmo: o avião é que permite mandar, em 3 horas, uma peça de máquina para consertar, de Cruzeiro do Sul a Rio Branco. O Correio Aéreo Nacional é o grande benfeitor do Acre — e até vacas e reprodutores ele promete transportar para o Território. O avião, entretanto, não pode fazer o que uma estrada faria. Podemos trocar a locomotiva de Euclides por um caminhão — mas já é tempo de realizar o sonho que sonhou, com seu coração e sua inteligência, o espantoso brasileiro.

R. B.

17/8/51

105