DEPUTADO JALES MACHADO
U. D. N. DE GOIÁS

REINTEGRAÇÃO DO BRASIL NA EXATA ROTA DO SEU DESTINO

Discurso proferido na Câmara dos Deputados, em abono do projeto n. 776 — 48, no dia 21 de Julho e publicado no Diario do Congresso, de 27 do mesmo mês.

RIO DE JANEIRO — 1948

Ao Otavio, o Jayme

Jales

Rio 8/9/46

O SR. JALES MACHADO — Senhor Presidente, Srs. Deputados, o projeto em discussão é daqueles que dizem diretamenta com o interêsse nacional.

A história das ferrovias no mundo, principalmente em nosso país, está a indicar que aquêles que ainda quiserem persistir no desenvolvimento do seu parque ferroviário, sem dispensar-lhe maiores cuidados, cometem grave êrro, porque a locomoção a vapor vem sendo relegada para o plano das cousas do passado. As rodovias, nos Estados Unidos da América do Norte forçaram uma verdadeira revolução, no setor ferroviário, — impondo uma inversão total no modo de administrar as estradas, chegando mesmo ao ponto de exigir o arrancamento de trilhos que, antes da guerra de 1939, já atingia estensão superior — a, de tôdas as ferrovias brasileiras. As rodovias estão fazendo concorrência às ferrovias e colaborando eficientemente para o desenvolvimento econômico dos países. No Brasil, porém, a falta de um planejamento racional rodoviário tem se feito sentir no plano ferroviário. E, nesta oportunidade, quero aproveitar a tribuna para expôr um plano rodoviário que virá colaborar com o nosso parque ferroviário, no momento, realmente em crise alarmante.

A potencialidade de um organismo político depende do seu sistema circulatório

O sistema circulatório de um país é a chave do seu progresso e tem papel mais importante que o próprio sistema circulatório de um corpo humano. A deficiência de circulação, em um órgão qualquer, acarreta a diminuição de sua atividade quando não a paralisia completa, com imediato reflexo depressivo em todo o organismo, nas suas funções e na sua integridade. E' a perfeita similitude do que se passa num país com deficiência de circulação. A sua produção será cerceada não obstante as atividades normais de algumas de suas partes, cujas economias são consumidas no restabelecimento do equilíbrio econômico do todo. Esta imagem é patente no Brasil. Estados há que, à falta da seiva estimuladora da circulação, se tornam parasitas da União a despeito do seu potencial intrínseco.

A Amazônia, encerrando talvez o maior potencial econômico do mundo, apesar das suas imensas vias fluviais, não tem contribuido, positivamente, para o soerguimento econômico do país porque o seu sistema circulatório regional, descoordenado do sistema propulsor central, não pode alimentar e impulsionar harmoniosamente as suas fôrças produtoras. Como num corpo humano, um país só dá o máximo de produção e de eficiência quando a sua rede arterial estiver em condições de proporcionar a tôdas as regiões componentes, oportunidade para o desenvolvimento de sua potencialidade produtiva. Por isso, nos países novos, como o nosso, o lema *"Governar é construir estradas"*,

deveria ser sempre o traço predominante de sua política administrativa. A despeito dos exemplos de nossos vizinhos, no Brasil se tem olvidado essa verdade tão patente e, a ampliação das vias de transporte, não tem constituído o objetivo central dos nossos govêrnos quando, na realidade, só elas, nas suas diversas modalidades, terrestres, marítimas, fluviais e aéreas, formando o grande sistema circulatório da Nação, dariam automàticamente oportunidade à solução de todos os demais problemas: econômicos, financeiros, políticos, sociais e estratégicos. Tendo exercitado tôda a minha atividade no interior do Brasil, testemunha de verdadeiros milagres de ressurreição econômica, proporcionados por uma simples estrada de penetração, eu sou, e serei sempre, um apaixonado do desenvolvimento das nossas vias de transporte por estar convencido de que, só por elas, poderemos instituir a grandeza do Brasil.

Concepção do Plano

Fruto, dessa convicção e de profunda meditação sôbre os problemas fundamentais do país, que me vem empolgando o espírito desde que recebi do povo goiano o honroso cargo de seu mandatário nesta Casa, é a concepção do plano que, a meu ver, vai completar e proporcionar integral eficiência ao sistema circulatório nacional, e que entrego ao estudo do Congresso, consubstanciado num projeto de lei. Vejo nesse plano, talvez sob um exagerado sentimento de entusiasmo patriótico, a imagem do Brasil em marcha para a vanguarda do concerto mundial, de nações. Nêle presinto

o desencadeamento da extraordinária potencialidade que está palpitando em seu seio, através do mais perfeito e harmônico sistema circulatório nacional, servindo simultâneamente aos países vizinhos e amigos. Por meio dêle serão alcançados, seguramente, os objetivos do plano SALTE, sem maiores cogitações laterais, porque a saúde, a alimentação e a energia, tudo, em última análise, depende necessàriamente dos transportes, isto é, do sistema circulatório.

Não tenho dúvidas em afirmar que muito mais salutar seria, para a nação, se todos os recursos e meios que estão sendo destinados ao plano SALTE, convergissem para a realização dêsse sistema destinado a surpreender quantos, no país e no estrangeiro, observam a lentidão paradoxal do nosso progresso.

A sua divulgação nos mercados financeiros do mundo, seria meio seguro de atrair, para o nosso país, a atenção dos capitais estrangeiros de que tanta necessidade temos.

Êsse plano, em síntese, consiste na instituição de um sistema rodo-fluvial, abaixo descrito, que, desde logo, completa e íntegra todo o país e, até países vizinhos, no sistema circulatório nacional, fazendo do Brasil realmente uma unidade política e econômica, pelos genuinos laços que realmente prendem e aglutinam: os econômicos.

A capital do Brasil no planalto central como complemento do plano

A vitalidade de umo organismo, precìpuamente, depende do perfeito funcionamento do seu sistema circulatório e do seu centro propulsor.

Não se pode exigir o máximo de eficiência de um sistema, quando o centro propulsor se acha desviado de sua posição natural.

O conjunto dos panoramas orográfico, potomográfico e topográfico, do Brasil, impõe, imperativamente, que o seu sistema circulatório tenha por centro, o planalto central e, por artéria principal, a que daí segue pelo divisor das 2 maiores bacias sul-americanas, do Amazonas e do Prata, como coletora das radiais naturais, que são as rodo-aquavias pelos grandes vales, de uma e outra bacia, além das que se dirigem para os vales do São Francisco e do Parnaíba, tudo isto coordenado com as grandes vias já abertas ou projetadas nos planos, rodoviário e ferroviário, nacionais. Se não podemos recusar essa imposição da realidade, sem denunciar quebra do nosso equilíbrio e do nosso senso patriótico, devemos reconhecer que a capital do Brasil, no litoral, está deslocada da sua posição natural.

Só poderá desempenhar inteiramente o seu papel e dar o máximo da eficiência ao sistema arterial brasileiro, se se colocar na posição que a natureza, tão impositivamente, lhe determinou.

No Brasil, a capital no litoral, cercada e dominada pelo mais agressivo conjunto orográfico que se possa imaginar, é como se, num corpo humano, estivesse o coração encravado num quisto, à pele da barriga. Ao primeiro golpe seria desligado, deixando exangue todo o sistema nacional. E não se alude apenas a um golpe externo mas até aos provenientes de naturais fenômenos meteorológicos — quedas de barreiras, desmoronamentos de túneis, brumas constantes, etc.

Portanto, não só fatores de ordem social e política impõem a urgência da mudança, mas também os, de ordem econômica e financeira e, sobretudo, os de ordem estratégica. E' uma imposição até do próprio instinto de conservação da nacionalidade.

A consagração dêsse plano, que nada mais é que a interpretação do que a natureza prescreveu, inequivocamente, ao Brasil, coroado com a mudança da capital federal, rasgará a nebulosa que, até aqui, tem vedado ao govêrno aperceber e tomar rumos amplos, seguros e permanentes, que o País está aguardando, por falta de visão panorâmica que lhe ocultam os paredões da serra do mar e da mantiqueira ou lha obscurecem, os vacilantes problemas regionais de uma metrópole atropelada pelas trepidações de ordem social e, até, pelos problemas de abastecimento.

Novos e arejados horizontes, e até estímulo oriundo do próprio clima, darão aos três poderes da República, a posse de si mesmo, a liberdade e independência de ação para sentirem e meditarem no conjunto dos verdadeiros problemas nacionais e dar-lhes a solução adequada e natural.

E' alí, no planalto central, no entrelaçamento de tôdas as bacias hidrográficas brasileiras, e onde, por destino, a natureza colocou o centro de irradiação do nosso sistema natural de transporte, abrangendo e influenciando vários países amigos e limítrofes, que há de se situar o pôsto de comando dos nossos destinos, a capital da República.

O contrário será atentar contra as imposições da natureza, num verdadeiro crime de lesa pátria. Só alí, na convivência com a massa e com os problemas

genuinamente brasileiros, é que qualquer govêrno se poderá intitular *"govêrno de todos os brasileiros"*.

Aliás, o povo, por três de suas Constituintes, já reafirmou a sua determinação para que a capital da República, rendendo ao seu destino, vá ocupar o Coração do Brasil, afinando a sincronização dos órgãos propulsores do seu progresso.

E' nosso dever, pois, desprezar os sofismas grosseiros dos interêsses contrariados e obedecer à vontade nacional.

O triângulo de vias de transporte ferro-rodovárias Rio-Anápolis--Santos, no qual colaboram tôdas as principais rodovias e ferrovias do País, será, a base do sistema, como o será para a mudança da capital.

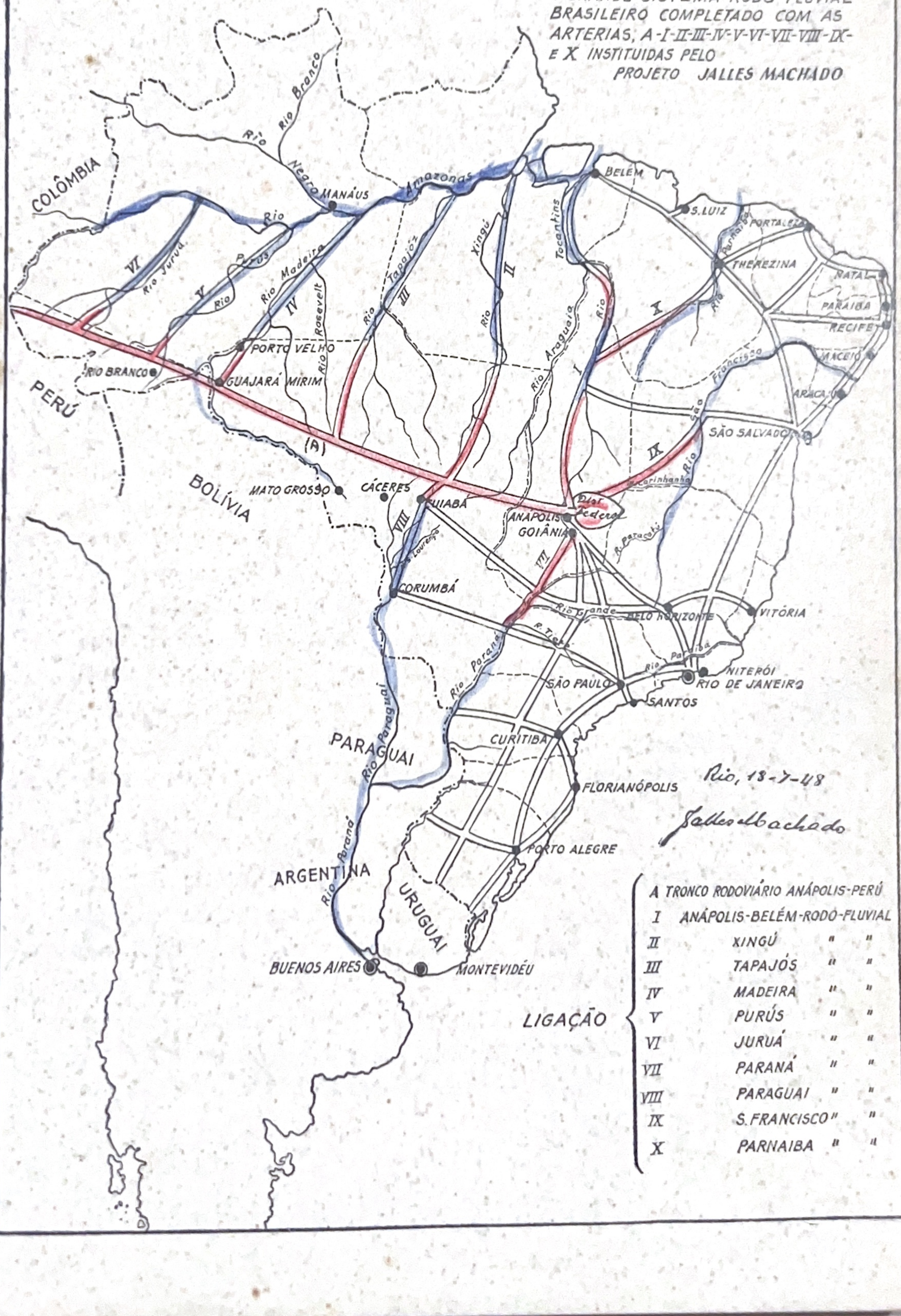
De Anápolis, seu vértice do interior, no planalto central, para oeste, nascerá a rodovia tronco que, pelo divisor das águas do Amazonas e do Prata, atingirá as lindes do Perú, tangenciando os limites da Bolívia. Dêsse tronco nascerão, para o norte, as rodo-aquavias pelos vales do Tocantins-Araguaia, Xingu, Tapajoz, Madeira, Purús e Juruá, todos desembocando no Amazonas; para o sul, pelos vales do Paraná e Paraguai; para nordeste pelos vales do São Francisco e Parnaiba, com aproveitamento integral da navegabilidade dêsses rios e seus afluentes. Êsse sistema ficará absolutamente coordenado com o plano rodoviário nacional, completando-o

Sabemos estar na bacia Amazônica as nossas maiores possibilidades petrolíferas. Mas a verdade é que tôdas as operações necessárias para desvendar o ouro negro, porventura alí existente, vão depender da execução dêsse sistema. Sem êle será inóquo qualquer

estatuto do Petróleo. Sem êle tudo será utopia como utopia será o saneamento da Amazônia, se tentado, irracionalmente, de baixo para cima. Não posso conceber plano algum de valorização ou recuperação econômica da Amazônia, sem que tenha, por base, a instituição dêsse sistema. Êste, diretamente ligado ao centro nervoso do país, vai permitir a colonização imediata da região, pois será iniciada das cabeceiras salubres do divisor de águas, para descer os vales, precedida do saneamento automático. As partes menos salubres, isto é, as desembocaduras no Amazonas, enquanto não atingidas pelo saneamento natural descendente, serão inicialmente, apenas vias de passagem do comércio importador e exportador, não oferecendo, pois, maiores perigos. Simultâneamente, abrirá, possibilidades de um vasto intercâmbio interior com o Paraguai, Bolívia, Perú, Equador e Colômbia de repercussão incalculável não só de ordem política e econômica, que cimentam e estreitam os laços de amizade, mas de fortalecimento continental. Êsses países, desde, logo, poderiam nos abastecer de petróleo, no ponto onde mais necessário se torna e mais caro chegaria, se de outra procedência, criando as possibilidades de transporte barato e de desenvolvimento das nossas pesquisas e de execução do próprio sistema. Ao Paraguai e Bolívia seria aberta uma rota, para os Estados Unidos e Europa, quase reta, com encurtamento, sôbre as atuais, de, aproximadamente, 6.000 quilômetros. Um convênio desde logo poderia ser negociado entre o Brasil, Bolívia, Perú, Equador e Colômbia para a instalação de uma grande refinaria de petróleo na região. O alcance econômico e civilisador dessa iniciativa é tão colossal e

IMAGEM DA CAPITAL FEDERAL NO CORAÇÃO DO BRASIL PROPULSIONANDO O GRANDE SISTEMA RODO-FLUVIAL BRASILEIRO COMPLETADO COM AS ARTERIAS, A-I-II-III-IV-V-VI-VII-VIII-IX-E X INSTITUIDAS PELO

PROJETO JALLES MACHADO



Rio, 18-7-48

Jalles Machado

LIGAÇÃO

A	TRONCO RODOVIÁRIO ANÁPOLIS-PERÚ		
I	ANÁPOLIS-BELÉM-RODO-FLUVIAL		
II	XINGÚ	"	"
III	TAPAJÓS	"	"
IV	MADEIRA	"	"
V	PURÚS	"	"
VI	JURUÁ	"	"
VII	PARANÁ	"	"
VIII	PARAGUAI	"	"
IX	S. FRANCISCO	"	"
X	PARNAIBA	"	"

evidente que se impõe, aos mais leigos e descrentes.

A capital federal, no planalto central, seria como que os olhos da Pátria a descortinar, contemplar e coordenar os movimentos, dentro dêsse quadro maravilhoso e fenomenal.

Outros aspectos

A nossa marcha para oeste tem se caracterizado, essencialmente, pela caça aos núcleos florestais.

Por isso mesmo tem sido desorientada e dispersiva como dispersivos são êsses núcleos. Abrindo, o próprio colonizador, o seu caminho, é fácil imaginar a difusão que tem acentuado êsse movimento, no Brasil, e a inutilidade, a que o isolamento tem condenado vários potenciais agrícolas, impossibilitando-os de colaborar na produção nacional.

O estabelecimento dêste plano, em rêde circular, servirá como disciplina e orientação às massas colonizadoras que serão canalizadas, pelas vias abertas, às regiões produtivas, em condições tais que, embrenhando-se, cada vez mais, estão, na realidade, se aproximando do litoral e, portanto, dos grandes mercados do mundo. Seguindo rumos prèviamente estabelecidos, para regiões onde cresçe o interêsse nacional, a colonização, em lugar de se caracterizar pelo espraiamento, será de adensamento demográfico, com tôdas as vantagens de poder ser assistida pelo poder público, amparado pela legislação social e organizações diversas, inclusive as de cooperativismo.

E', em suma, a possibilidade da administração pública desempenhar cabalmente suas funções e da ins-

tituição de novos processos racionais de produção, inclusive a mecanização da lavoura. E' a solução natural e humana do problema do índio, a efetiva elevação do nível de vida dos nossos homens do campo, o descongestionamento dos centros urbanos, a fixação espontânea do homem à gleba, porque então, os núcleos rurais, ao lado da prosperidade econômica, poderão proporcionar confôrto, atrativo, assistência e escolas.

Centenas de outros aspectos, cada qual mais interessante, ressaltam da meditação sôbre as consequências do estabelecimento dêsse sistema de transporte, mas escapam aos limites de um discurso. Mas, um pequeno aspecto regional e ilustrativo, deve ser ressaltado.

Quem sobrevoar a região da Colônia Agrícola Federal de Goiás, donde efetivamente nascerá a linha tronco, verificará que, em 4 anos, extensas e, fertilíssimas matas já foram quase devoradas e transformadas em culturas que fizeram de Goiás uma exceção, no Brasil, com produção crescente de gêneros alimentícios. A ótima estrada que proporcionou êsse milagre, continua despejando gente de várias regiões do país, em tal proporção que a sua localização se transformou num sério problema e as reservas florestais se aniquilam ràpidamente. A ligação Anápolis-Belém e a construção imediata do tronco Anápolis-Perú, canalizariam de pronto, para as matas amazônicas, essa grande massa colonizadora nacional, derrubadora de florestas, onde sua atividade seria tão proveitosa quanto desastrosa, já está sendo aqui, pelo arrazamento inevitável das florestas onde são verdadeiras ilhas, dentro de imensas extensões de campos que as circun-

dam. O problema da nossa marcha para Oeste, o do índio, e o da exploração racional das riquezas extrativas da Amazônia, focalizados em discurso que aqui proferí, em 25 de Junho, teriam a sua solução natural e automática.

O mapa anexo dará uma visão da racionalidade e grandiosidade do sistema, cuja vias de I a VI deverão constituir a base do plano de valorização da Amazônia.

As Componentes do Sistema

Passemos, agora, ao quadro das componentes do sistema e à síntese das suas vantagens e objetivos.

PARA OESTE

A — Uma rodovia tronco, da Anápolis, Goiás, às lindes do Perú, Território do Acre, na direção geral do divisor das águas do Amazonas e do Prata.

PARA O NORTE — (*a partir da rodovia tronco*)

I — Uma rodo-aquavia, pelos vales do Araguaia e Tocantins (ligação Anápolis-Belém, já em construção) com aproveitamento total da navegabilidade dêsses dois rios.

II — Uma rodo-aquavia pelo vale do Xingú com aproveitamento total da navegabilidade dêsse rio e seus afluentes.

III — Idem, idem, pelo vale do rio Tapajóz;

IV — Idem, idem, pelo vale do rio Madeira;

V — Idem, idem, pelo vale do rio Purús;

VI — Idem, idem, pelo vale do rio Juruá;

Em coordenação com essas vias, base do plano de recuperação da região amazônica, integrarão o plano rodoviário nacional mais as seguintes:

PARA O SUL

VII — Idem, idem, pelo vale do Paraná — a partir de Goiânia.

VIII — Idem, idem, pelo vale do Paraguai.

PARA O NORDESTE

IX — Idem, idem, pelo vale do São Francisco — a partir de Anápolis.

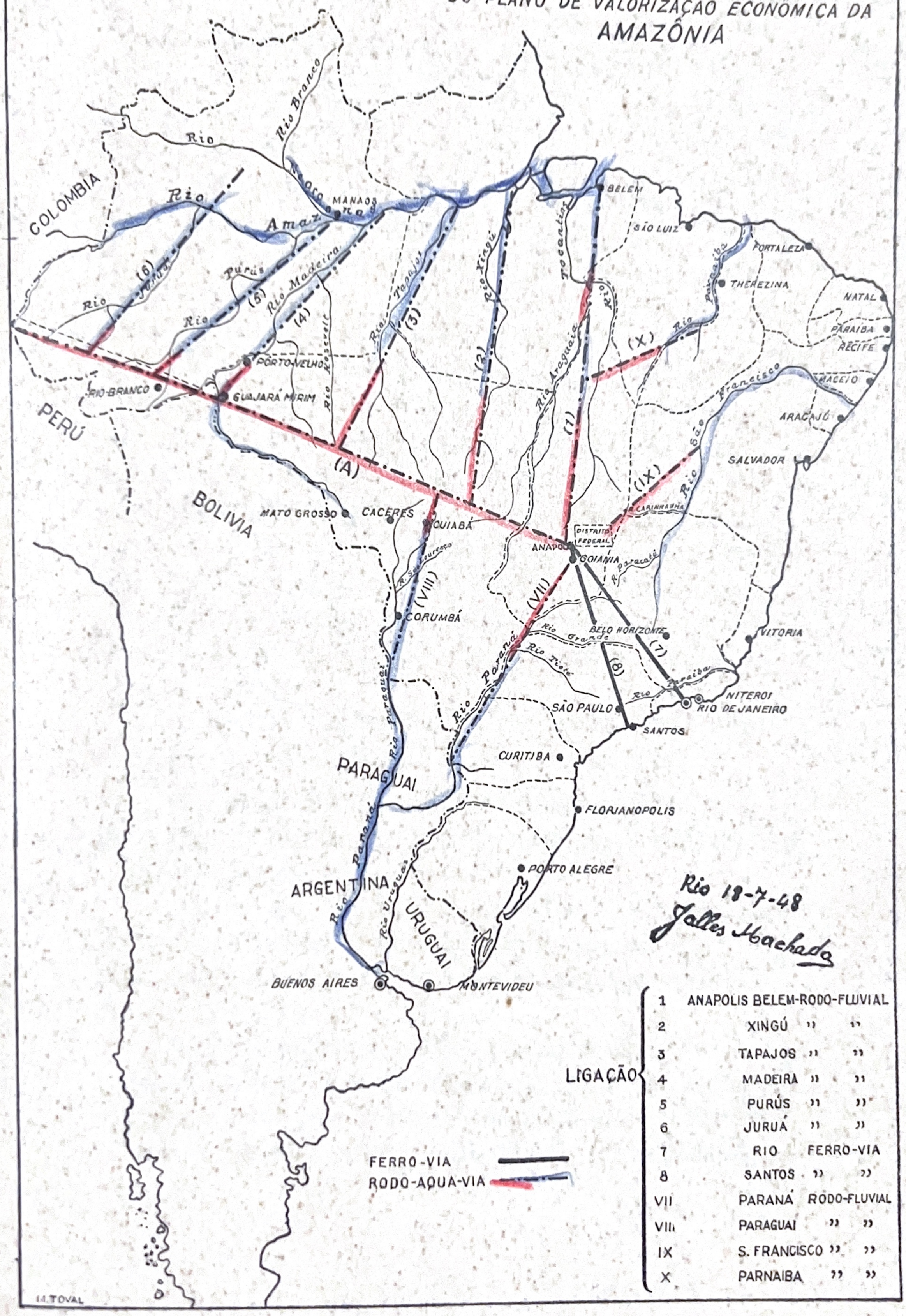
X — Idem, idem, pelo vale do Parnaíba — a partir da ligação Anápolis-Belém.

Síntese das vantagens e objetivos

De ordem Política — Colocação da futura capital da República no centro dêsse formidável sistema de transporte e comunicação, com o consequente estreitamento dos vínculos de coesão nacional; ligação direta com a Bolívia, Paraguai, Perú, Equador e Colômbia com as repercussões imediatas nas relações diplomáticas, de amizade e de intercâmbio comercial, e fortalecimento da política de boa vizinhança; — concretização do sonho de Cincinato Braga — Ligação Santos Bolívia. Possibilidade à Bolívia e ao Paraguai de saída direta para o norte.

MARCHA PARA OESTE

REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DO COLOSSAL SISTEMA RODO-FLUVIAL BASE FUNDAMENTAL DO PLANO DE VALORIZAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA



Rio 18-7-48
Jalles Machado

LIGAÇÃO			
1	ANAPOLIS BELEM	RODO-FLUVIAL	
2	XINGÚ	"	"
3	TAPAJOS	"	"
4	MADEIRA	"	"
5	PURÚS	"	"
6	JURUÁ	"	"
7	RIO	FERRO-VIA	
8	SANTOS	"	"
VII	PARANÁ	RODO-FLUVIAL	
VIII	PARAGUAI	"	"
IX	S. FRANCISCO	"	"
X	PARNAIBA	"	"

FERRO-VIA
RODO-AQUA-VIA

M. TOVAL

De Ordem Econômica — Estabelecimento de um sistema de transporte com aproveitamento total de tôdas as possibilidades de navegação da Amazônia, do Prata e do São Francisco, quer dizer de tôda a rêde fluvial brasileira, de repercussão tão evidente na economia nacional; possibilidade de pesquisas de petróleo na mais promissora das nossas bacias sedimentares; estabelecimento de intercâmbio comercial, direto e forçado, com a Bolívia, Perú e Paraguai; perspectivas extraordinárias para exportação de madeiras, castanha, babaçú, borracha e demais riquezas extrativas da Amazônia; oportunidade para o desenvolvimento da agricultura e pecuária, em escala jamais imaginada, pela facilidade de escoamento econômico para os principais centros consumidores do mundo; repercussão pela ligação efetiva da bacia do Prata à do Amazonas, realizando assim, na sua absoluta realidade, a ligação interna Norte-Sul do Brasil, pela via mais curta e econômica possível.

De Ordem Financeira — Defluirão, como conseqüência, das repercussões de ordem econômica.

De Ordem Social — Ilimitada capacidade de acolher grande massa imigratória nacional e estrangeira — Resolução do problema do índio.

Enorme atração, dadas as extraordinárias possibilidades econômicas que abre, pelo campo para desafogo dos centros urbanos e supressão das causas do desenvolvimento dos extremismos.

De Saneamento — Garantia de salubridade para o desenvolvimento da colonização e das atividades produtoras de vez que começará de cima para baixo, isto é, das nascentes altas, e marchará paulatinamente,

precedido do saneamento necessário, e só assim praticável, para os terrenos marginais, alagadiços e insalubres do Amaznoas.

Isto seria impossível num plano cujo desenvolvimento devesse começar pelos baixíos do Amazonas.

De Ordem Estratégica — Pondo em contato, pelo interior, a capital do País, esteja no litoral ou no Planalto Central, com tôdas as unidades federativas, êsse sistema, além da ordem interna, poderá acudir, com a máxima prontidão, a qualquer ameaça contra nossas fronteiras ou soberania.

Em caso de guerra externa, nos abrigará contra os principais efeitos de um bloqueio marítimo, pràticamente inevitável diante da extensão das nossas costas, garantindo-nos uma liberdade ilimitada de movimentos internos.

Sobretudo, assegurará a imediata utilização de todos os recursos nacionais, estejam onde estiverem, sem o que não haverá retaguarda, na nova significação do têrmo, imposta pela guerra moderna.

Êsse plano artirulará, dentro da mais perfeita coordenação, todo o sistema de transporte já existente no país. E mais: traça a orientação lógica e racional para o futuro, proporcionando unidade e continuidade de ação e objetivos certos e seguros sem que, a eficiência e a economia de realização, serão falhas em virtude da dispersão e descoordenação que até aqui vinham perturbando a nossa política de transporte e comunicação.

De Ordem Geral — A ligação Anápolis-Belém dará 700 quilômetros de aquavias. Atribuindo, a cada um dos grandes tributários da margem direita, uma exten-

são navegável, suscetível de aproveitamento de 500 quilômetros e mais 2.500 quilômetros para o próprio Amazonas, teremos 5.700 quilômetros. Atribuindo, pelo mínimo, 1.300 quilômetros navegáveis, aos afluentes dêsses tributários, teremos, na Amazônia, 7.000 quilômetros de aquavias que se incorporam, automàticamente, ao nosso sistema circulatório. Equiparada essa extensão à idêntica de rodovia, ao preço médio de 150.000 cruzeiros por quilômetro, baratíssimo para aquela região, o seu valor seria de Cr$ 1.050.000.000,00. As outras 3 bacias — do Prata, do São Francisco e do Parnaíba — nos proporcionarão, no mínimo, 5.000 quilômetros e, na mesma base, o valor de ..... Cr$ 750.000.000,00 ou seja um total de ..... Cr$ 1.800.000.000,00 para 12.000 quilômetros de aquavia.

Para entrelaçar essa enorme rêde fluvial, de 12.000 quilômetros, mister será construir apenas 6.000 quilômetros de rodovia ou sejam 50 % das aquavias ou menos de 35 % da totalidade do sistema rodo-fluvial, por elas constituído.

Eis aí uma perspectiva de ordem material. Mas qual seria o seu volar de recuperação econômica ? Seria aquele correspondente ao milagre de uma verdadeira ressurreição nacional, por todos os ângulos porque se quisesse apreciá-la.

Êste plano, sim, irá vivificar, de fato, nossa rêde ferroviária. Não podia, portanto, prestar melhor colaboração ao presente projeto do que oferecendo ao estudo da Câmara e referida sugestão.

Sr. Presidente, nossas ferrovias terão de se apoiar essencialmente na produção nacional e esta não atin-

girá o máximo de sua capacidade sem um sistema circulatório que irrigue todos os pontos do território pátrio.

Encerro, pois, esta exposição desde já hipotecando meu voto ao projeto em debate.

(Muito bem; muito bem. Palmas.)

Projeto de Lei N. 776 — 48

"Completa o plano rodoviário nacional, coordena-o com o aproveitamento integral da rede fluvial brasileira, estabelece normas para sua execução e dá outras providências".

Art. 1.º — Fica fazendo parte integrante do plano rodoviário nacional o sistema rodo-fluvial constante do seguinte quadro:

PARA OESTE

A — Uma rodovia tronco, de Anápolis, Goiás, aos limites do Perú, Território do Acre, seguindo a direção geral do divisor das águas do Amazonas e do Prata, tanto quanto o permitam as características técnicas a que se deva subordinar estrada de tal importância.

PARA O NORTE — (*a partir da rodovia tronco*)

I — Uma rodo-aquavia pelos vales do Araguaia e Tocantins (ligação Anápolis-Belém, já em constru-

ção) com aproveitamento total da navegabilidade dêsses dois rios.

II — Uma rodo-aquavia pelo vale do Xingú, com o aproveitamento total da navegabilidade dêsse rio e seus afluentes.

III — Idem, idem, pelo vale do Rio Tapajóz.

IV — Idem, idem pelo vale do rio Madeira;

V — Idem, idem, pelo vale do rio Purús;

VI — Idem, idem, pelo vale do rio Juruá.

PARA O SUL

VII — Idem, idem, pelo vale do Paraná — a partir de Goiânia.

VIII — Idem, idem, pelo vale do Paraguai.

PARA O NORDESTE

IX — Idem, idem, pelo vale do São Francisco, a partir de Anápolis.

X — Idem, idem, pelo vale do Parnaíba, a partir da ligação Anápolis-Belém.

Art. 2.º — Deixa de fazer parte do Plano Rodoviário Nacional o ramal Cuiabá-Cruzeiro do Sul, que se confunde com parte do tronco rodoviário da letra *A*, do artigo 1.º.

Art. 3.º — Por sistema rodo-fluvial se entendem as vias de transporte pelos vales dos rios que, não sendo francamente navegáveis, em tôda sua extensão, terão os trechos navegáveis inter-ligados por rodovia.

§ 1.º — Serão suscetíveis de aproveitamento apenas os trechos navegáveis de extensão mínima de 100

quilômetros e que comportem navegação de barcos a motor de tonelagem mínima de 20 toneladas.

§ 2.º — Não são considerados navegáveis os cursos que, pelo seu declive, em qualquer tempo, não permitam a navegação de barcos, sem auxílio de agente externo, ou aqueles que, para se tornarem navegáveis, exijam obras de custo superior três vezes o, da rodovia que o contornasse.

Art. 4.º — Na construção da rodovia tronco *A* (Anápolis-Perú) serão investidas, anualmente, a partir de Janeiro de 1950, importância correspondente a percentagens idênticas, nunca inferiores a 10%, da quota do fundo rodoviário, atribuída ao D.N.E.R. e da verba anual da Valorização da Amazônia. (art. 199 da Constituição)

§ único — A partir de 1951, 30 % da quota, correspondente à contribuição do fundo rodoviário, poderão ser investidos na execução das rodo-aquavias, VII, VIII e IX, que se dirigem aos vales do Paraná, Paraguai e São Francisco, respectivamente, se isso fôr julgado de maior interêsse nacional.

Art. 5.º — As rodo-aquavias de número I a VI, que do tronco partem percorrendo os vales até o Amazonas, e a de n.º X, entre os vales do Tocantins e Parnaíba, correrão por conta da Verba da Amazônia e nelas se investirão anualmente, no mínimo 50 % de seu montante.

§ 1.º — Terão prioridade na construção as que forem sendo alcançadas pela rodovia tronco e de modo que, as verbas destinadas as de número superior, não prejudiquem a rapidez da conclusão da anterior.

§ 2.º — Motivos relevantes, devidamente reconhecidos pelo Congresso, invocados pelo Poder Executivo, poderão atribuir prioridade a qualquer das componentes.

Art. 6.º — A rêde rodofluvial, constituída pela rodovia tronco *A* e pelas rodo-aquavias de I a VI, constituirão a base do plano de valorização da região amazônica a ser elaborado e executado pelo órgão especial a ser creado em lei.

Art. 7.º — Enquanto não fôr instalado o órgão a que se refere o art. anterior, serão atribuídos ao D.N.E.R. os estudos, trabalhos e recursos referentes às rodovias e, ao D.N.P.R.C., os referentes às aquavias.

Art. 8.º — No ano de 1949, o D.N.E.R. procederá aos estudos, à aquisição de maquinária e instalação de serviços necessários a execução do programa relativo a 1950, podendo para isso empregar até a importância de Cr$ 20.000,00, do fundo Rodoviário Nacional.

Art. 9.º — D.N.P.R.C. organizará o quadro dos cursos e trechos navegáveis, na conformidade desta lei, procedendo, se ainda os não tiver completos, aos estudos necessários ao perfeito conhecimento da navegabilidade de todos os rios especificados no quadro do art. 1.º.

Art. 10. — Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Salas das Sessões, 21/4/48.

JALES MACHADO.