

JALES MACHADO DE SIQUEIRA
DEPUTADO PELA U. D. N. DE GOIÁS

SOLUÇÃO DO MAIOR PROBLEMA ECONÔMICO- SOCIAL DO HINTERLAND BRASILEIRO

RECUPERAÇÃO DAS BACIAS DO TOCANTINS
E DO ARAGUAIA, DENTRO DO PLANO DA
VALORIZAÇÃO DA AMAZÔNIA

Ligação Anápolis - Belém

*Discurso publicado no Diário do Congresso
em 11-9-47*

Em defesa do Projeto

*1121/47
★ 326/1948*

*A lei em anexo nº 1121/47 foi sancionada
em 13-8-48*

1947

IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — BRASIL

O SR. JALES MACHADO — Sr. Presidente, início, êste discurso, lastimando a minha deficiência oratória, a minha nenhuma projeção pessoal entre os principais condutores dos nossos trabalhos, (*não apoiados*) porque desejaria empolgar a atenção da Câmara, especialmente das Comissões de Finanças, da Valorização da Bacia Amazônica e das bancadas de Mato Grosso, Maranhão, Pará, Piauí e Bahia, para o assunto que me traz à tribuna.

Sem o sabor muito apreciado dos temas políticos partidários, êle se me afigura de tal significação patriótica, que não tenho dúvidas em afirmar, mereceria o sacrifício de alguns minutos de atenção. Estou absolutamente convencido de neste trabalho, versar o problema administrativo, mais objetivo e palpitante e da mais profunda repercussão econômica e social, da atualidade brasileira.

Na parte técnica, o trabalho está baseado nos estudos de vários especialistas, sobre os rios Araguaia e Tocantins, notadamente, os engenheiros Barbosa de Oliveira, Rubem Pereira e Comissão Gaffré, quanto à seleção dos trechos navegáveis, e dos técnicos da Colônia Agrícola de Goiás, quanto ao reconhecimento e orientação das rodovias.

Para sua solução já solicitamos recursos, através da emenda n.º 908, ao projeto de Orçamento para 1948, da verba da recuperação da Bacia Amazônica.

Começarei pelo que denominei:

O sentido racional da política econômica brasileira

Há em todo homem uma tendência ensopitável para o progresso em todas as suas manifestações. Mas o progresso, em qualquer das suas modalidades, só tem sentido em função de forças econômicas.

Não há individuo normal que, dispondo de meios, sob o impulso dessa

tendência natural não procure melhorar o nível de vida para si, para sua família, conseqüentemente para sua pátria. Proporciona-se força econômica e liberdade a um povo e êle marchará firme e constantemente na senda do progresso, suprimindo êle próprio as falhas do poder público, porque essa tendência é essência na centelha espiritual, com que Deus distinguiu o racional do irracional. Portanto, a política mais simples, lógica e eficiente de um governo será aproveitar essa força potencial para o progresso que lateja em cada individuo humano e, portanto, em cada povo, proporcionando os meios para que seja desencadeada. A falta desses meios responde pelo grande paradoxo brasileiro — *um povo paupérrimo, num dos mais ricos países do mundo*. Para êsse desencadeamento há uma condição fundamental da qual decorrerão as demais — *faculdade de circulação econômica*. Sem esta todas as riquezas, por vultosas que sejam, permanecerão eternamente em estado potencial, quer dizer inúteis para o seu povo e o seu progresso. Só a possibilidade de circulação, só ela será capaz de transformar reservas potenciais em energia dinâmica, em riqueza efetiva e operante, àquela que proporciona prosperidade econômica a homens e povos, fator da sua grandeza e civilização, porque dela dependem todos os meios de produção. Para o Brasil, na sua feição contemporânea, ainda se impõe fundamentalmente a plataforma — *Governar é Construir Estradas*.

Se a política dos transportes, na sua acepção mais lata, envolvendo as vias terrestres, marítimas, fluviais e aéreas, tem sido sempre legítima e constante aspiração do povo brasileiro, na hora presente, será, indubitavelmente, a política de salvação nacional. E' a mais segura, de resultados matemáticos, na remoção das dificuldades crescentes que simultaneamente se abateram sobre a nação: —

- 4 -

a ditadura e a guerra. Dominaremos todas as nossas crises — econômica, financeira, política e social — se mobilizarmos paulatina e firmemente, nosso colossal potencial econômico adormecido na fertilidade de nossas terras incultas, na riqueza mineral do nosso sub-solo, na colossal energia inaproveitada do nosso potencial hidráulico, na amenidade de um clima apto a todas as raças do mundo. As vias de transportes serão, não tenhamos dúvida, a varinha de condão com que operaremos o milagre de tornar o Brasil uma potência, pois com elas elevaremos a nossa produção e o nosso nível de vida à altura de nossa grandeza territorial e demográfica.

A Bacia Amazônica

Inegavelmente, uma das nossas maiores reservas econômicas, em estado potencial, está enfeixada na Bacia Amazônica. Avisada e patrioticamente agiu a Constituinte Brasileira de 1946 instituindo, na sua Carta Magna, os meios para o estabelecimento dos planos de recuperação desse miraculoso potencial para a grandeza da nossa gente e da nossa Pátria.

Estamos, pois, a caminho de repetir no Brasil o milagre estadunidense porque, em verdade, a portentosa grandeza americana começou no dia em que resolveu penetrar o seu *hinterland* e a despertar as reservas nêle adormecidas.

A recuperação da bacia Amazônica, se conduzida racional e criteriosamente, assinalará, na certa, o início de uma nova etapa dos nossos destinos.

Os planos para sua efetivação deverão pois ser objeto do nosso melhor estudo e cuidado. Deverão ser orientados sob visão de conjunto.

Mas a execução deverá começar pelos que, atendendo aos objetivos fundamentais do plano, atendam simultaneamente a outras de necessidades palpitantes e que, além disso, concorram, pelas repercussões econômicas, para o fortalecimento dos meios que garantam a continuidade, cada vez mais intensa, da realização dos demais (*Muito bem*).

Via Anápolis-Belém

Dentro dessas três condições, há um problema que se enquadrará fatal e impressionantemente como parte essencial do plano geral. A necessidade de sua execução imediata

se apresenta com tal força de argumentos, com tal espontaneidade, que a sua prioridade se impõe de modo absoluto e insofismável tal a soma de vitais interesses nacionais que encerra. Trata-se da ligação, por uma via de transporte, de Anápolis, ponta de Estrada de Ferro Goiás, ao porto de Belém do Pará, interessando diretamente aos Estados de Goiás, Mato Grosso, Maranhão, Pará e, indiretamente, Minas, Bahia e Piauí. Quem quer que se debruce sobre o mapa do Brasil, há de ficar impressionado pelo chocante quadro de como transita, para mercados consumidores estrangeiros, a produção de uma larga zona de extraordinária fertilidade. Viajam em sentido inverso ao do destino, enquanto outras zonas, mais ao norte, na direção natural de exportação, jazem desertas, inexploradas à falta de meios de transporte, a despeito de enormes trechos de rios navegáveis, inaproveitados.

O Sr. Abilio Fernandes — E' verdade o que V. Excia. está trazendo ao conhecimento da Casa. Observei toda essa região, fértil e rica. Parece, entretanto que se encontra ainda no século XIX, tal o seu atraso quanto às estradas de ferro e outros meios de comunicação.

O SR. JALES MACHADO — Essa ligação se efetivará com a construção de dois trechos de estradas de rodagem; e aproveitamento de dois trechos francamente navegáveis, do rio Tocantins, da Estrada de Ferro de Alcobaça e da Estrada de Rodagem Anápolis-Uruaçu, já em tráfego, passando, esta, pela Colônia Agrícola Federal de Goiás. O primeiro trecho, partindo de Uruaçu, segue aproximadamente pelo divisor de águas dos rios Araguaia e Tocantins, vai alcançar este em Tocantínia, com 600 quilômetros. Entre este e o segundo trecho intercala-se o trecho de rio francamente navegável — Tocantínia-Tocantinópolis, com 405 quilômetros. O segundo trecho começa em Tocantinópolis, procurando o rio Araguaia, passa por Araguatins, São João, Marabá e, com 270 quilômetros, alcança Jatobá, ponto terminal da E. de Ferro de Alcobaça.

Com a construção desses dois trechos de estradas, isto é, Uruaçu-Tocantínia e Tocantinópolis-Jatobá, a ligação Uruaçu-Belém se fará com as seguintes vias e quilometragens:

RECUPERAÇÃO DA BACIA AMAZÔNICA

MELHORAMENTO DAS BACIAS DO ARAGUAIA E TOCANTINS

GOIÁS-BELEM (via Tocantins) 1700 Km

(via Rio) 5000
DIFERENÇA 3300

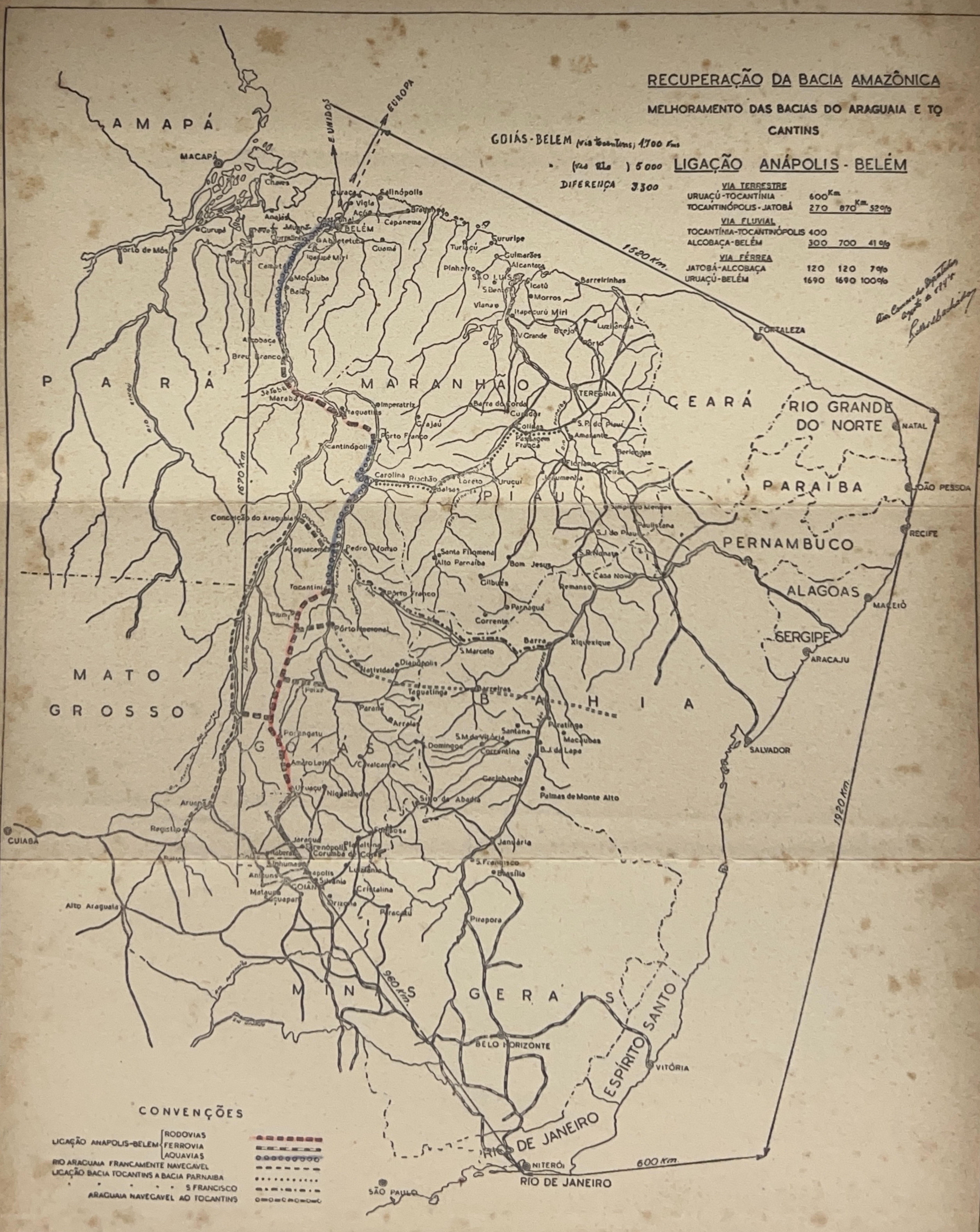
LIGAÇÃO ANÁPOLIS - BELEM

VIA TERRESTRE
URUAÇU-TOCANTINIA 600 Km
TOCANTINÓPOLIS-JATOBÁ 270 870 Km 52%

VIA FLUVIAL
TOCANTINIA-TOCANTINÓPOLIS 400
ALCOBAÇA-BELEM 300 700 41%

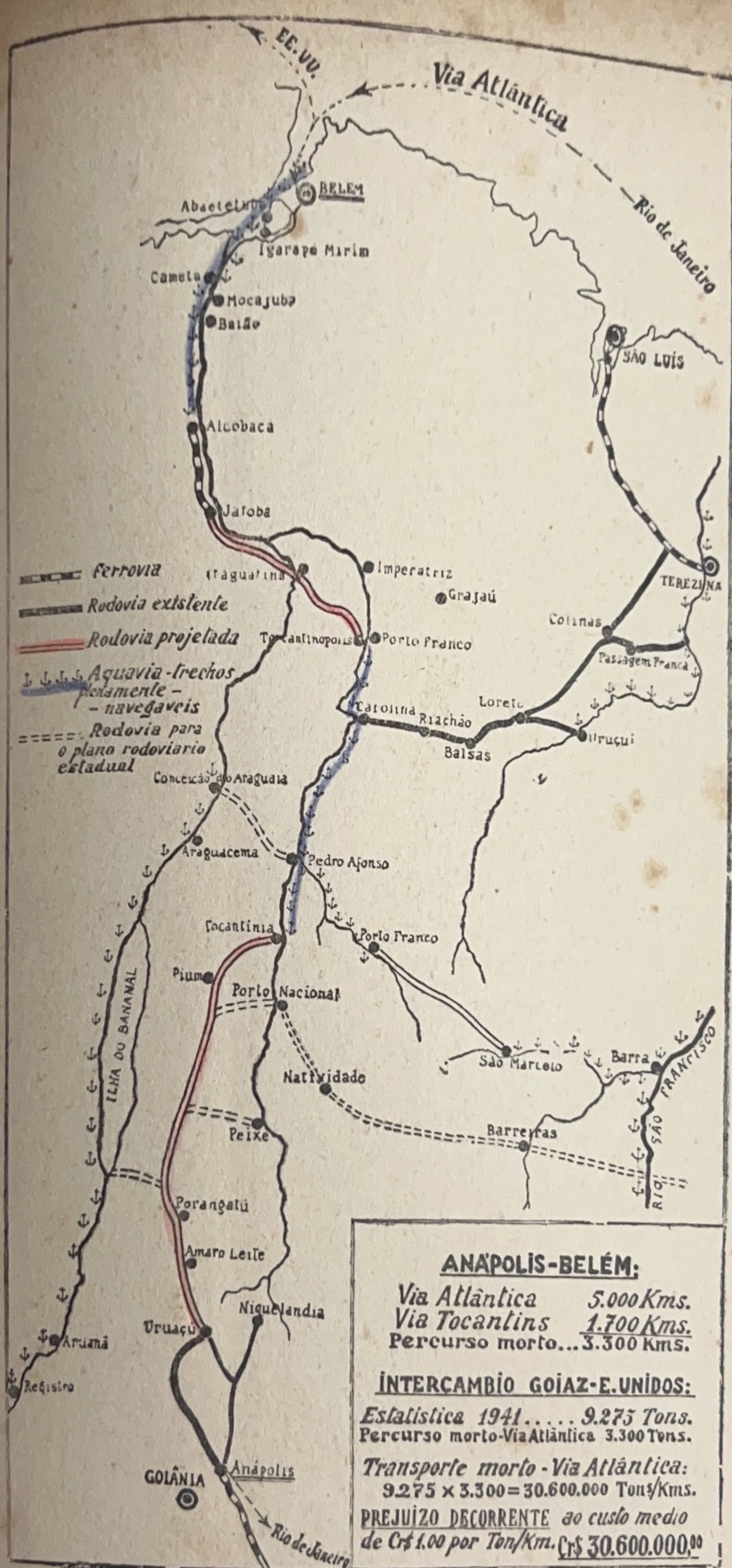
VIA FÉRREA
JATOBÁ-ALCOBAÇA 120 120 70%
URUAÇU-BELEM 1690 1690 100%

*As Comarcas de Tocantins e Goiás
após a 1794
Ribeiro de Sá*



CONVENÇÕES

- RODOVIAS
- FERROVIA
- AQUAVIAS
- RIO ARAGUAIA FRANCAMENTE NAVEGAVEL
- LIGAÇÃO BACIA TOCANTINS A BACIA PARAIBA
- S. FRANCISCO
- ARAGUAIA NAVEGAVEL AO TOCANTINS



<i>Vias terrestres</i>			
Uruaçu-Tocantína	600		
Tocantinópolis-Jatobá	270	870	52%

<i>Via fluvial</i>			
			%
Tocantína - Tocan-			-
tinópolis	400		
Alcobaça-Belém	300	700	41

<i>Via férrea</i>			
			%
Jatobá-Alcobaça ...	120	120	7
Uruaçu-Belém		1.690	100

Portanto a ligação se completará com a construção apenas de 870 quilômetros, isto é, 52% da totalidade pois os restantes 41% (700 quilômetros) são trechos de rio navegáveis e 7% (120 quilômetros) de estradas de ferro.

Em síntese, o plano nada mais faz que aceitar uma solução que a própria natureza está impondo — a transposição, por rodovia, do plano inclinado que separa dois planos horizontais, que caracterizam a topografia regional das bacias dos rios Araguaia e Tocantins. Estes planos horizontais dão franca e constante navegabilidade a 700 quilômetros do Tocantins, e mais 1.300 quilômetros do Araguaia.

O Sr. *Abílio Fernandes* — Viajando em companhia de uma Comissão de Parlamentares, que visitou Goiás a convite do ilustre Ministro João Alberto, tive ensejo de verificar todas as observações que V. Ex.^a faz. Já os membros dirigentes de meu Partido — o Comunista — afirmavam o mesmo que V. Ex.^a. Dessa viagem guarço agradáveis recordações, tanto dos companheiros de comissão como das manifestações que recebemos por toda parte. Vi a boa vontade do povo goiano de trabalhar e progredir. O museu estadual é uma prova da grandeza e da riqueza daquela gente.

O SR. JALES MACHADO — Folgo em registrar seu aparte e verificar o interesse que V. Ex.^a tem pelo *hinterland* brasileiro, interesse que falta a muitos dos nossos parlamentares.

O Sr. *Abílio Fernandes* — E' obrigação que devo ao povo brasileiro.

O Sr. *Pereira da Silva* — Tive ocasião de assistir a brilhante exposição do Governador de seu Estado, declarando exatamente as vantagens da execução do plano a que V. Ex.^a se refere e que considero se entrosa perfeitamente no plano geral de recuperação da Amazônia.

C SR. JALES MACHADO — Obrigado a V. Ex.^a.

"Se não tivermos a capacidade já que temos a possibilidade, de aproveitar essa verdadeira dádiva da natureza, devemos ter a lealdade de confessar que a nossa geração está prejudicando a evolução natural do Brasil.

O Sr. *Abílio Fernandes* — Felicito V. Ex.^a pela segurança com que aborda os problemas fundamentais do Estado de Goiás.

O SR. JALES MACHADO — Obrigado a V. Ex.^a.

O Sr. *Abílio Fernandes* — É uma verdade. E posso adiantar que, durante a guerra, foi tal a importância dos produtos de Goiás, principalmente dos minerais, que os Estados Unidos estabeleceram linha aérea entre Goiás e Miami para o transporte desses produtos, tão necessários à vitória da democracia sobre as nações do eixo.

C SR. JALES MACHADO — Sendo de notar que caminhões atravessaram essas paragens de Anápolis a Plum, absolutamente sem estradas, tal a facilidade do terreno.

O Sr. *José Arnaud* — V. Ex.^a poderia fazer uma sugestão ao Serviço de Estradas de Rodagem, no sentido de que incluísse no Plano Rodoviário as que pleiteia em seu discurso.

O SR. JALES MACHADO — Já foi pedida verba no Orçamento para esse fim, estando o assunto em estudo.

O Sr. *Hugo Carneiro* — Pediria permissão para um aparte, que, aliás, traduz mais uma homenagem ao seu brilhante discurso. Entre essas regiões beneficiadas com a ligação proposta está o Território do Acre, cuja exportação se faz principalmente através das duas grandes praças de Belém e Manaus, por onde se escoam os seus dois principais produtos: a borracha e a castanha.

O SR. JALES MACHADO — Perfeitamente.

Analisemos as repercussões imediatas dessa ligação.

Repercussão de ordem econômica
São realmente ilimitadas. Está situada nas vertentes dos rios Uruhu Almas, Peixe e Patos uma larga área de terras fertilíssimas de origem diabásica, já em franca produção e onde as lavouras de café começam a surgir promissoramente. No seu desenvolvimento, a estrada apanhará as grandes jazidas de cristal, calcite, mica, rutilo, ouro, níquel, diamante e,

possivelmente, urânio. Estes produtos e mais outros da agricultura como café, etc. têm o seu principal mercado nos Estados Unidos. Por outro lado, todas as máquinas, agrícolas ou não, inclusive combustíveis líquidos, arame farpado, ferramentas para lavoura, etc., consumidos nessa região, são de importação americana e estão concorrendo para o congestionamento dos transportes terrestres e do porto de Santos. Toda essa massa passará, necessariamente, nas proximidades de Belém. Daí poderia, houvesse a ligação projetada, alcançar o ponto de consumo, com o percurso de 1.690 kms. e no entanto o fazem agora com o de 5.000. Percorre, pois, inutilmente, 3.310 quilômetros, utilizando de baldeações e intermediários caríssimos tais como os do Rio e Santos.

Em 1941, as estatísticas goianas, para os artigos de exportação para os Estados Unidos, registraram os seguintes números, em quilos:

Café	2.687,500
Couros e peles	1.790,600
Cristal de Rocha	396,100
Minerais diversos	910,800
	5.785,000

A estatísticas da E. F. Goiás indicam que, em média, a nossa importação é 60%, em relação ao peso, de nossa exportação. Aplicada essa percentagem para a importação de artigos norte-americanos teremos:

Exportação	5.785 toneladas
Importação	3.500 toneladas
Total	9.285 toneladas

Portanto, em 1941 (muito inferior à atual, evidentemente), com a produção de apenas um dos extremos da ligação, teríamos um intercâmbio, com a América do Norte de 9.285 toneladas. Sobre ela pesa atualmente um percurso inútil de 3.300 quilômetros ou sejam

$3.300 \times 9.285 = 30.530.500$ toneladas quilômetros, com transporte em rodovias, ferrovias diversas e baldeações caras. Se atribuirmos o custo de 1 cruzeiro para o transporte de uma tonelada quilômetro, só esse excesso de percurso custa à economia regional a soma de

Cr\$ 30.530.500,00

mais de 60% do custo provável da ligação.

Mas isto, no sentido econômico, seria uma gota d'água no oceano.

Perto de Uruaçu, está Niquelândia, sede de uma das mais ricas minas de níquel do mundo inteiramente segrada da nossa economia por não ter por onde escoar.

A exportação de seus minérios, brutos ou reduzidos, representará força econômica, suficiente, por si só, para justificar a ligação projetada.

Realmente, será difícil imaginar o desenvolvimento de toda essa região abrangendo Mato Grosso, Maranhão, Pará, etc. com as suas características de fertilidade, riquezas minerais e extrativas se, de chofre, se colocasse em situação mais vantajosa, de exportação, que o próprio Estado de São Paulo. Qual o brasileiro que não ficará logo emolgado diante desse quadro tão palpável e de realização tão ao alcance das nossas possibilidades? O que admira é que tenha escapado até aqui à visão dos nossos estadistas.

Repercussão de ordem financeira

As vantagens de ordem financeira serão uma consequência das econômicas evidentemente. Se aquelas como vimos são tão evidentes e transcendentes, estas também o serão. A incorporação à produção nacional desse enorme potencial de riquezas, em situação de verdadeiro privilégio, em relação à exportação para os mercados norte-americanos e europeus exercerá fatalmente direta e enorme repercussão sobre as finanças nacionais.

Seria de tal ordem que as importâncias investidas seriam rapidamente recuperadas. A receita nacional receberia tão relevante influxo que passaria a beneficiar, automaticamente, o próprio plano de vez que dela participará, através de percentagem estabelecida na Constituição.

Repercussão de ordem estratégica

As vantagens de ordem estratégica são tão evidentes que nem merecem maiores comentários. Basta apenas considerar que a abertura dessa via, significará a interconexão de todos os nossos sistemas rodoviários com apenas algumas ligeiras realizações suplementares. No trecho navegável Tocantina-Tocantinópolis está a cidade maranhense de Carolina donde parte

a estrada de rodagem que atravessando o sul do Maranhão, atinge o Piauí, e sua capital Teresina. Essa estrada toca em pontos navegáveis do Paranaíba, ligando assim as bacias desses dois rios.

A ligação da bacia do Tocantins com a do São Francisco será facilmente alcançada com a ligação rodoviária do ponto mais alto navegável do rio Sono ao correspondente do rio Preto. Aliás essa ligação já existiu, precariamente, conforme se vê de relatórios do Deputado João de Abreu, e do engenheiro Barbosa de Oliveira. Será também alcançada com a construção da transversal Barreiras-Pôrto Nacional, do plano nacional. Fortalecida, outrossim, será com a já existente entre a vertente do Paraná e Januária, pôrto do São Francisco, ao norte de Minas.

Eis o desdobramento maravilhoso que adviria dessa obra. E a imagem do coração do Brasil com seu sistema arterial a impulsionar a seiva do seu engrandecimento, preservado de cobichas estranhas pelas garantias de ordem e estratégicas que, simultaneamente, passa a oferecer à defesa nacional. Com ela as comunicações da atual Capital Federal com os Estados Unidos, e repúblicas do norte, sofreriam um encurtamento, de via marítima, tão ameaçadora em caso de guerra e bloqueio, de mais de 4.000 quilômetros. Com a capital no planalto o encurtamento virtual de distância seria de mais de 3.000 quilômetros.

Repercussão no desenvolvimento dos planos da Bacia Amazônica

A realização dessa obra, podemos afirmar, será a base de todo o plano de valorização da bacia amazônica, como passamos a analisar.

a) Atende à marcha natural e paulatina da civilização e do povoamento brasileiros para oeste, o que se constata: a um simples golpe de vista sobre os nossos mapas, na análise do sentido de nossa expansão demográfica e do desenvolvimento dos nossos meios de comunicação. Atingiria uma zona, já relativamente povoada e em larga produção de produtos minerais que, pelo seu valor, têm suportado até o transporte aéreo;

b) Será a estrada base para o desenvolvimento de estudos, exploração e acesso de instrumentos e maquinaria necessários às obras destinadas a tornar navegáveis os demais trechos dos rios Tocantins e Araguaia ao mesmo tempo que dá escoamento às riquezas já em exploração, estimulando outras. Sem ela não se poderá mobilizar pessoal necessário à execução das obras a serem empreendidas. Essa estrada, longe de ser uma concorrente à navegação, será a sua principal tributária e portanto base de seu desenvolvimento;

c) Permitirá, por via de sua situação no divisor de águas entre o Araguaia e o Tocantins, atender também aos trabalhos a se desenvolverem no Araguaia, que já possui várias localidades ribeirinhas e onde já existiu navegação regular durante 26 anos, de 1870 à 1896. O surgimento de pequena navegação no rio Araguaia seria consequência imediata. E a influência dessa navegação se repercutiria por uma larga zona ribeirinha dos Estados de Mato Grosso e Pará e será a 1.^a etapa do avanço do povoamento e da civilização, para o vale do Xingu.

d) Criará, pela evolução acelerada, os elementos que justificarão a construção da Trans-Brasileira, projetada pela margem direita do Tocantins ou mesmo o prolongamento da E. de Ferro. Porque, é evidente, tão logo essa via adquira capacidade, uma inversão automática se dará na corrente de exportação atual desde o Triângulo Mineiro e, quiçá, de mais longe ainda. O pôrto de Belém passará a desempenhar o grande papel que lhe está destinado como entreposto de uma grande parte das nossas futuras trocas internacionais.

e) Proporcionará estímulo e imediato reforço à receita nacional, com reflexo automático nos recursos para a própria valorização da Bacia, em virtude da sua participação percentual, naquela receita. Por tudo isso, deverá ter absoluta prioridade de realização entre todos os projetos do plano, visto estar destinado a ser, em pouco tempo, base financeira do seu desenvolvimento.

Repercussão de ordem social

Analizamos, sob o ponto de vista econômico, a repercussão do estabelecimento dessa via em toda essa vasta bacia cheia de terras férteis, extensas campinas para pastagem e uma variedade de produtos minerais desde a mica, rutilo, cristais, calcite finíssimas, níquel, ouro, diamantes estes em franca produção e tantos outros que só o povoamento e o desbravamento viriam desvendar. O saneamento dessa vastíssima zona ribeirinha seria um fato. Só essa bacia poderia acolher uma boa percentagem da emigração européia selecionada que dentro em pouco seria uma escola de trabalho, de economia, de educação higiênica e alimentar. A colonização pois dessa bacia passaria, além de tudo, a ter sentido profundamente humano. Urge pois que seja levada a efeito, com toda a energia.

O Sr. Aureliano Leite — Estamos todos acompanhando o discurso de V. Ex.^a com vivo interesse. Não ouvi, porém o seu começo. V. Ex.^a é naturalmente, conhecedor dos velhos estudos do General Couto de Magalhães, quanto à navegação do Araguaia até o Maranhão. V. Ex.^a fez referência a isso?

O SR. JALES MACHADO — Fiz-lhe referência.

O Sr. Aureliano Leite — Conheço V. Ex.^a o caso dos navios que êle trouxe do Amazonas e transportou em lombos de burros e bois, para a Bacia Platina, durante a Guerra do Paraguai?

O SR. JALES MACHADO — Informo a V. Ex.^a que, quando Secretário do Estado de Goiás, tive ocasião de iniciar estudos da navegação no Araguaia. Na primeira visita que fiz àquele rio, senti uma sensação que nem sei exprimir. Lá encontrei, em plena mata, uma oficina mecânica, uma caldeira vertical e três navios abandonados, cada um contendo em seu bojo uma árvore. Era uma espécie de "cache-pot". Transcrevi no meu relatório a Ata da Navegação, na qual se vê que o General Couto de Magalhães fez uma viagem de 1.200 quilômetros vindo de Cuiabá a Leopoldina, para inaugurar a navegação que instituiria. Hoje, entretanto, com estra-

das de automóvel, e campos de aviação naquele ponto nenhum dos nossos governantes se abalçou a esta tentativa fracassada, não por causa do rio, mas por causa do tipo de embarcações adotado, e a transposição do plano inclinado que divide as 2 seções do rio. V. Ex.^a sabe que a topografia do Norte apresenta dois planos horizontais: um de Belém a Alcobaca, e outro de Tocantins a Tocantinópolis, os quais estão ligados por um plano inclinado. Estas rodovias, cuja construção aconselho, são para transpor êsses dois planos inclinados, que ligam os planos horizontais.

Veja V. Ex.^a que, desde a Guerra do Paraguai já se cogitava dêste plano, o que até hoje não foi objeto de nova tentativa.

O Sr. Abilio Fernandes — Ainda agora tive ocasião de visitar a Fundação Brasil Central e ver, na margem do Araguaia, a obra realizada pelo Ministro João Alberto, de tão grandes possibilidades. Vemos ali um estaleiro, uma indústria de cerâmica, pequena serraria, mas tudo isso lutando com enormes dificuldades para estabelecer a navegação através do Araguaia, que não existe até o momento, embora já alguns passos tenham sido dados, nesse sentido. Se na lei do orçamento forem atendidos os legítimos reclamos de Goiás, toda aquela região, onde surgiram Xavantina e Aragarças, se transformará num grande centro produtor, num celeiro para o Brasil. Um transporte adequado através do Rio Araguaia imprimirá notável desenvolvimento à economia de Goiás e até de Mato Grosso, portanto, à economia nacional.

O SR. JALES MACHADO — Devo informar a V. Ex.^a que o segundo plano horizontal, no setor do Tocantins, apenas atinge 400 quilômetros: no Araguaia, que está mais para oeste, alcança 1.300 quilômetros e isso sem ligação com o resto da navegação, porque, de Conceição de Araguaia a Marabá, o rio está no plano inclinado, acima aludido.

O Sr. *Abilio Fernandes* — Con-
cordo com V. Ex.^a mas, na verdade,
já alguns passos foram dados nesse
sentido. Não podemos obscurecer a
obra do Ministro João Alberto, vi-
sando a grandeza do Estado de Goiás
e de nossa pátria. Procurando des-
bravar o sertão, ali foram instala-
das várias atividades, isto é, uma
indústria de cerâmica, uma serraria
e um estaleiro, abrindo grandes pos-
sibilidades econômicas para aquela
zona.

O SR. JALES MACHADO — Den-
tre os problemas fundamentais do
Brasil, nenhum sobrepujará, em
grandiosidade o presente, na sua
oportunidade, na sua necessidade e
nas suas repercussões de ordem eco-
nômica, financeira, social e estraté-
gica. Governo que o resolver mere-
cerá os louvores e gratidão da gera-
ção atual e passará a ser padrão de
glória para as gerações vindouras.
(*Muito bem; muito bem. Palmas* O
orador é vivamente cumprimentado.)