

A saga de um desbravador ximango.

No último dia 28 de setembro, Antonio Duarte Brito, o popular **Tote Brito** ou **Britão de Alenquer**, estaria completando 101 anos se o seu coração que tanto amou a Amazônia não tivesse parado em 1988. Alto, magro, lúcido, elétrico, ativo, incomum e profundo conhecedor da vida e dos problemas amazônicos. Assim ainda era Tote Brito aos 82 anos de idade, um homem que já fizera de quase tudo na região: agricultura, extrativismo, pecuária, comércio, sendo proprietário de frotas de barcos e aviões, e outras coisas mais, foi inclusive o maior produtor de semente de juta da região. Contudo, o grande sonho acalentado pelo velho pioneiro era mesmo explorar as riquezas naturais das Guianas Brasileiras e criar gado nos longínquos e fronteiriços Campos Gerais, não obstante a idade e a pobreza, depois de ter sido "O Homem dos Milhões". A saga deste velho desbravador dá continuidade à seção

Personalidade Amazônica, inaugurada com a vida e obra do ex-governador amazonense Eduardo Ribeiro, que a revista Amazon View inseriu em sua publicação para destacar aqueles que avançaram ou avançam no tempo e ajudaram ou ajudam a desenvolver a Amazônia. Na cidade paraense de Alenquer e em todo o Médio-Amazonas, Antonio Duarte Brito ainda é lembrado como Tote Brito, um dos pioneiros daquela região e velho sonhador que morreu com o firme propósito de colonizar as Guianas Brasileiras, conforme confidências que fazia aos poucos amigos que ainda lhe sobrava. Dizem que ele fora muito rico, mas passou seus últimos dias sem posses, porém cheio de sonhos e recordações. Aos amigos, fazia questão fechada de mostrar, orgulhosamente, as duas medalhas de puro ouro que lhe foram outorgadas pela Câmara Municipal e Prefeitura de Alenquer, concedendo-lhe os títulos de Cidadão Benemérito de Alenquer e de Bandeirante das Guianas Brasileiras. As honrarias representam um período de glória para ele, para a sua terra natal – Alenquer, e para todo o oeste paraense que viveu momentos de fastígio com as idéias do pioneiro para a exploração da balata.

Órfão aos 12 anos, vítima do brutal assassinato do pai, que lhe deixara a mãe viúva e nove irmãos para ajudar a criar, Tote Brito desde cedo trabalhou pesado na lavoura e na criação de gado na fazenda Santana, herança e motivo da emboscada assassina. O plantio na roça, a pesca do alimento e o longo transporte diário de mercadorias para a cidade o afastaram dos bancos de aula. Inteligente e vivaz, muito cedo aprendeu a lutar pelos seus objetivos, sonhando com um mundo melhor, tanto que serviu ao Exército em Óbidos, participou da tomada de Manaus (1924) e viajou para São Paulo, onde permaneceu até a década de 1930. Voltou renovado e cheio de idéias novas com o que viu e vivenciou na capital paulista, que fez maior sucesso entre os seus conterrâneos, inclusive para conseguir créditos. Reuniu os irmãos Ramiro, Gondelim e Beré, formando a firma Irmãos Britto, com sede em Alenquer, cujo primeiro negócio foi a inusitada importação de um carregamento inteiro. em navio fretado. de peças de

alumínio (panelas, pratos, copos, bacias, etc.), que foram novidades, as primeiras a serem comercializadas na região. Não tardou a construção da então imponente Casa Encarnada, espécie de supermercado interiorano, que se transformou em símbolo do comércio de secos e molhados do oeste paraense. O empreendimento dos irmãos Brito ganhou fama e prestígio, inclusive político, além de dinheiro. Sob o comando de Tote Brito, Ramiro era o exímio homem do balcão, Gondelim comandava o transporte fluvial, enquanto Beré cuidava da pecuária da firma. Na hora da briga, todos os irmãos se uniam, razão pela qual, além de respeitados, eram temidos. Mas o toque de Midas de Tote Brito deu uma parada no início da década de 50, quando a próspera sociedade se desfez e cada irmão tomou um rumo diferente sem perder, contudo, a legendária fraternidade entre eles. O velho pioneiro mudou-se para Santarém, onde comprou terras nas melhores locações da cidade que serviram de base para o comércio regatão que fazia com suas embarcações, tidas como as melhores da época. Mas não era com isso que sonhava. Seus ideais iam mais longe, penetravam fundo nos sertões da Amazônia.

Durante mais de 30 anos, Tote Brito tentou em vão, por todos os meios de que dispunha, realizar seus objetivos de construir pistas de pouso em plena floresta para explorar seus recursos naturais. Achava que as asas do avião encurtariam as distâncias, poupariam vidas e facilitariam a exploração e o transporte das riquezas regionais. Procurou em vão sensibilizar as autoridades da época para o seu plano. Chegou até a falar com o presidente Getúlio Vargas sobre o assunto. Malhou com ferro frio durante décadas... e nada.

A persistência do velho pioneiro, contudo, o levou, em meados dos anos 50, a dois grandes investidores amazonenses: Isaac Sabbá e Isaac Benzecry, ambos voltados ao interesse da produção de balata, castanha-do-pará e outros produtos naturais da região. Eles logo vislumbraram a viabilidade do projeto de Tote Brito e o financiaram. Iniciou-se, então, a construção da pista de pouso Confusão, no Alto Rio Curuá, município de Alenquer.

O sucesso alcançado com esta pista, o levou a investir todos os recursos disponíveis na construção de sete outros campos de pouso em plena floresta, nos altos rios Paru, Jari, Maicuru, Curuá e Cuminá, todos no Estado do Pará, que serviriam de base para a colonização dos Campos Gerais, que era o plano principal do pioneiro, e para a exploração de balata, castanha-do-pará, óleos vegetais e outras coisas mais.

De certa maneira, a experiência deu bons resultados porque as pistas foram construídas, aumentando a produção de balata, tendo efeito do ovo de Colombo, já que novas perspectivas se abriram para a exploração dos recursos naturais da Amazônia.

Conseqüentemente, as pistas de pouso se multiplicaram pela região, atraindo uma revoada de aeronaves de todos os tipos e tamanhos, as quais, por sua vez, ajudaram a implantar garimpos, rodovias, fazendas e grandes projetos, dentre eles o Carajazão.

A eficácia da aeronave na Amazônia deve ser entendida pelo que ela representava para a produção da balata (látex natural produtor de

guta-percha e proveniente da secagem da seiva de certas sapotáceas), porque para se chegar à região dos balatais eram necessários meses de viagem através de perigosas cachoeiras, colocando vidas humanas e mercadorias perecíveis em constante perigo, o que contribuía sensivelmente para a queda da produção e para o encarecimento dos produtos.

Desde jovem, durante as suas andanças por todo o País, Tote Brito sempre viu na aviação a solução ideal para superar as distâncias e vencer a inóspita selva amazônica. Desta forma, com a construção de campos de pouso em plena floresta, encurtou longos espaços para minutos de vôo, transformando o Brasil, na época (década de 60), no maior produtor de balata do mundo.

Narrando as suas aventuras e desventuras, o velho e destemido pioneiro afirmava não lamentar ter jogado fora toda a sua fortuna no negócio da balata, na construção de campos de pouso no meio do jângal bruto, na aquisição de aviões e na prospecção das riquezas existentes no Planalto das Guianas, as quais jamais teve a chance de usufruir. Lastimava, sim, que a balata tenha seguido o irônico destino das demais riquezas naturais da região, que perdeu valor por desonestidade de certos produtores que obrigaram os países importadores a pesquisar o produto sintético, o que quebrou várias empresas brasileiras, inclusive a de Tote Brito. Na época, ele perdeu cerca de um milhão de dólares em um único ano com a queda do preço da balata. Britão lembrava que, na década de 70, enraivecido com a queda do preço, jogou no Rio Amazonas, em frente a Almerim, cerca de 270 toneladas de balata ressequida à espera de melhoria do mercado.

Sentia mágoa das autoridades de então, que não lhe deram ouvidos nem o apoio necessário, além de nada fazer em defesa da economia regional. No entanto, manteve fé inabalável nos projetos que acalentava para a região há anos, ainda quando ninguém acreditava que a aviação pudesse ajudar o desbravamento e a exploração das riquezas naturais da região, a exemplo do que se verificou nos garimpos de ouro de Serra Pelada, Tapajós, Cumaru, Caciporé, Surucucu, de cassiterita em Rondônia, de tantalita no Amapá e de cristal de rocha e pedras preciosas em Goiás e em Mato Grosso.

Exemplo da Aviação – Tote Brito dizia que a aviação foi, sem sombra de dúvida, um dos mais importantes instrumentos de desenvolvimento regional. E explicava: “Como a Amazônia é uma região de tamanho continental, com densas florestas equatoriais e vastos espaços alagados, a conquista do seu território e a exploração de suas riquezas naturais são difíceis e demoradas”. Por outro lado, dizia também que influiu negativamente para o isolamento regional o preconceito difundido pela literatura, que fazia da Amazônia um inferno verde com todos os ingredientes para causticar os que ousassem conquistá-la. Afirmava que a idéia de inferno verde, paraíso da malária e das terças malignas, dos cruéis caçadores de cabeça, das terríveis boiúnas e dos curupiras que devoravam os incautos exploradores, se não isolou a Amazônia do resto do mundo e até mesmo do Brasil, pelo menos dificultou a sua integração à civilização.

Ele explicava, entretanto, que este isolamento só durou até o século XIX, quando o norte-americano Charles Goodvear e o inglês Thomas

Hancock desenvolveram técnicas de vulcanização da borracha (muito abundante na Amazônia, na época) que passou a ser industrializada e ganhou o mercado mundial.

Para Antonio Brito, o extrativismo foi um mal necessário, visto que determinou a história e a vida das populações amazônicas desde os primórdios da sua colonização, quando portugueses e espanhóis aqui buscavam as chamadas especiarias e escravizavam índios, com a extração de madeira, a garimpagem, a caça e a pesca.

Demonstrando extraordinária memória e muita lucidez, o velho lutador falava do passado: “Até a década de 40, eu me dava ao luxo de dizer que a Amazônia dormia em berço esplêndido, sonhando com os grandes projetos idealizados para ela por Henry Ford e Hermann Kahn. Planejou-se desviar as águas do Rio Amazonas para irrigar o Brasil Central, acabar com a seca do Nordeste e regular as enchentes da bacia amazônica, e até a construção de uma gigantesca barragem na altura de Óbidos, para a formação de um lago que inundaria as cidades até Manaus, além de resolver o problema da navegação fluvial para escoamento dos minérios do Tapajós e o problema energético com a construção de uma usina hidrelétrica que seria a maior do mundo”.

Novos tempos – A aviação mudou aquele quadro na medida em que ganhou os espaços e passou a desenhar uma nova realidade – a das rodovias e dos grandes projetos regionais. Foram os velhos patas-chocas, como carinhosamente os pilotos tratavam o PBY (catalinas), que alçaram vôos e ganharam os rios, igarapés e a confiança dos amazônidas, abrindo novas perspectivas para a integração regional, prestando assistência às suas populações e criando novas fronteiras para o progresso.

Segundo Tote Brito, o abastecimento aéreo das principais cidades (que era muito precário na ocasião, por falta de alimentos e combustíveis) foi outra fase importante da aviação. Dizia que, em Belém, Manaus, Porto Velho e Rio Branco, durante décadas, em certa época do ano faltava tudo (carne bovina, açúcar, café, hortigranjeiros), provocando longas filas e até casos de polícia. Para suprir as necessidades, surgiu a aviação como alternativa para o abastecimento do mercado regional. Mas o preço dessa façanha foi muito alto para uns, porque vários deles pagaram com a própria vida a glória de voar como os pássaros e realizar relevantes serviços à comunidade.

O velho Britão dizia com uma entonação de orgulho na já cansada voz: “Esta foto aqui foi tirada a 25 de maio de 1968, dia em que levei a FAB ao Anatum II (hoje Aldeia Bona), pista que construí no Alto Rio Paru do Oeste, para colonizar os campos gerais ali existentes e excelentes para a criação de gado. Também levei animais por via aérea, de uma só vez, 39 bacorinhos num avião Bonanza B-35, para fazer criação numa ilha no Rio Paru, localizada próxima à pista do Anatum I, a 30 minutos de vôo abaixo do Anatum II, também de minha propriedade.

Jamais se construiriam rodovias e se explorariam os garimpos na Amazônia se não fosse a viação. Dez ou 20 quilômetros de mata bruta representam horas e até dias de viagem com carga nas costas, subindo e descendo serras, com demanda de tempo e de dinheiro”.

Para ele, o apoio aéreo foi importantíssimo para superar as dificuldades existentes na região, com o lançamento de gêneros alimentícios, equipamentos e medicamentos em clareiras no seio da selva virgem e localizadas graças à perícia dos pilotos e fumaça acesa no interior delas, já que a Floresta Amazônica é praticamente uniforme e sem referências visuais.

“Assim foram construídas as minhas oito pistas de pouso, as rodovias, as hidrelétricas, as fazendas, os garimpos, os grandes projetos da Amazônia. Enfim, o progresso e o desenvolvimento vieram mesmo nas asas das aeronaves e na coragem desses desbravadores desta região continental”, lembrou o audaz Tote Brito.

Fonte: Matéria gentilmente cedida pelo Apolonildo Brito, filho de Tote Brito.