

## “Uma Estrada de Ferro do Nordeste”

MOACIR M. F. SILVA

Consultor-técnico do M. V. O. P. e do C. N. G.  
— (Secção de Geografia dos Transportes)

Acabamos de ler o substancioso estudo do Prof. ESTÊVÃO PINTO, *História de uma Estrada de Ferro do Nordeste*. Leitura feita com dobrado interesse, não só por se tratar de matéria a que espontaneamente nos conduziria o pendor de nosso espírito, como também por nossa condição pessoal de consultor-técnico do Ministério da Viação e do Conselho Nacional de Geografia (Secção de Geografia dos Transportes).

Não obstante o seu título de “História”, é trabalho este que assume evidentes feições de estudo antropogeográfico, no capítulo especializado dos transportes. Acentuá-lo desde logo, parece ter sido mesmo a intenção do próprio autor quando lhe após o subtítulo de “Contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa “The Great Western of Brazil Railway Company Limited” e das suas relações com a economia do Nordeste brasileiro”.

E o contexto da obra a enquadra perfeitamente nos domínios da geografia, pois se trata da expansão superficial de uma rede ferroviária, estudada sob o ponto de vista das influências recíprocas do meio ambiente.

O autor não se limitou a estudar, como diz no subtítulo do livro, a origem e a expansão da “Great Western”, pois fez mais do que isso: mostrou como, anteriormente, se vieram formando, desde os tempos coloniais, as linhas de viação interior do Nordeste, tanto vale dizer, seus velhos caminhos carroçáveis.

No primeiro capítulo, citando viajantes antigos, como SPIX, MARTIUS, BURTON e outros, e fundamentando-se também em autores modernos, o Prof. ESTÊVÃO PINTO faz considerações gerais sobre as penosas viagens de outrora, seus preparativos, e os meios de transporte de então, não apenas locais, do Nordeste, mas de todo o Brasil, referindo-se à tropa e à missão do tropeiro, ao pouso, ao rancho, à venda e à estalagem ou hotel. Impõe-se uma pequena transcrição:

“Observa BURTON que o pouso, nos meados do século XIX, marcava a primeira fase dos viajantes pelo interior do Brasil: consistia no acampamento onde os condutores promoviam o descanso dos animais, anarrando-os aos mourões e dando-lhes água.

A segunda etapa já era o “rancho” -- telheiro coberto de palha, tendo, às vezes uma varanda de madeira e repartimentos interiores de taipa, o qual LUCOCK considerava inferior aos barracões das fazendas inglesas. Nesse local os muares descarregam e pastam livremente, enquanto os tropeiros fazem a fogueira, penduram a chaleira, à moda cigana, no tripé de pau e estendem no chão, para nêle dormir, o couro protetor da carga.

Vem, em seguida, a terceira estação, a “venda”, que BURTON denomina a “pulpéria” das colônias hispano-americanas, com a sua balança tósca, com os seus tamboretas, com as suas canecas, com as suas caixas de sal, de milho, de toucinho, de carne seca, de fumo enrolado, com as suas ferramentas, os seus cinturões e chapéus de couro, com as suas garruchas e munições. As vendas serviam também de pousada para os viajantes.

A quarta e última pousada, finalmente, era a “estalagem” ou “hotel”.

Neste passo notamos que o autor fundiu em uma só as duas últimas fases admitidas por BURTON, pois este diz textualmente:

“A quarta fase é a “estalagem” ou “hospedaria”, onde nos hospedamos em Mariana, e a quinta, finalmente é, o “hotel”, ou melhor “ótel”, (sic), então mais pretensioso, com que o leitor já travou conhecimento em Barbacena”. (RICHARD F. BOURTON — *Viagens aos Planaltos do Brasil* — Trad. AMÉRICO JACOBINA LACOMBE, Col. Brasileira, n.º 197,

p. 179). O que importa, porém, é a observação final de ESTÊVÃO PINTO, que completa a transcrição acima interrompida:

“É interessante notar que, acompanhando a descrição das viagens de KOSTER através do interior de Pernambuco e demais regiões do Nordeste, por onde justamente se estende hoje grande parte da rede ferroviária inglesa, encontramos os mesmos elementos e condições primitivas peculiares ao sistema de transporte do Brasil em geral, ou seja, os caminhos intransitáveis, os muares, as tipóias, os carros-de-boi, as tropas, as pousadas, os ranchos, as vendas, etc.”.

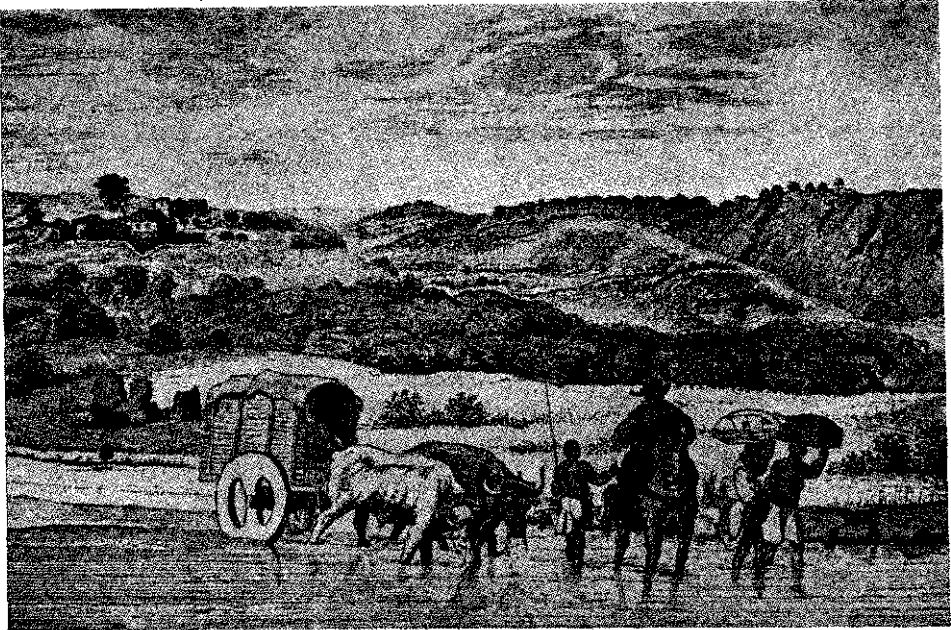


Fig. 1 — Viajantes atravessando o Serinhaém.

Neste primeiro capítulo, um pouco antes dessas passagens, há uma referência ligeira à viagem que BURTON fez em 1867, entre Petrópolis e Juiz de Fora, em uma diligência supomos, da Companhia União e Indústria, que explorava o tráfego rodoviário na estrada carroçável de mesmo nome. É um ponto, este, sem interesse para o assunto principal em foco, ou seja a História da Great Western, mas que o tem para nós, porque em nossa *Geografia dos Transportes no Brasil* mencionamos a “Mazeppa”, a única diligência da União e Indústria, ainda existente (no Museu Imperial de Petrópolis), que, além do cocheiro, conduzia quatorze passageiros, fora as bagagens, viajando com velocidade da ordem de 15 km/h. Mas vejamos o que diz BURTON (op. cit.) não transcrito integralmente por ESTÊVÃO PINTO:

“Às 6 horas da manhã de sábado, 15 de junho de 1867, a diligência, carregada até o tópo, com dezessete passageiros e vinte e oito fardos, pesando três toneladas, partiu do Hotel Inglês e me trouxe à mente muitas reminiscências de viagens. A carruagem era inglesa, mas estava atrelada “à la brésilienne”. No frontispício, em vez das armas reais estava um nome: “Celeridade”. Alguns campônios, escravos, de ambos os sexos, usavam blusas garibaldinas, como sinal de que estavam à venda. O guarda envergava um brilhante chapéu, à moda japonesa. O cocheiro era um jovem e forte alemão e éramos tirados por quatro pequenos e ferosos burros. São de se ver os seus saltos, corcovas, a fúria e o frenesi com que arremessam os arreios, quando o estribeiro os prende, especialmente no frio das manhãs de Petrópolis. Nenhum passageiro poderá então cantar o velho rifão inglês:

“Duras estradas, e cavalos fracos,  
Cocheiro bêbedo e guarda adormecido”.

Os grifos, por nós feitos, mostram que essa diligência “Celeridade” era maior que a “Mazeppa” e representava, assim, um peso total (veículo, pessoas e carga) muito maior que o da “Mazeppa”. Não sabemos se conseguiria alcançar a mesma velocidade de 15 km/h.

• • •

Já no segundo capítulo a explanação se refere ao Nordeste apenas. São os caminhos de DUARTE COELHO, os mapas de BARLEUS, a situação das povoações na época da ocupação holandesa, a conquista da Paraíba, etc. Mas que fale um pouco o autor:

“A referência mais antiga a respeito dos caminhos originais do Nordeste brasileiro encontra-se num foral de DUARTE COELHO datado de 1537. Nesse documento faz menção o donatário de vários caminhos, cujos nomes indica, sendo que a estrada entre a vila de Olinda e o povoado de Recife já aparece claramente na carta dos fins do século XVI, pertencente ao conhecido códice da Biblioteca da Ajuda, isto é, o *Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, batxos, alturas que há na costa do Brasil*.

Ao tempo da ocupação holandesa, os topônimos mais importantes, — (cita-os o autor, desde Penedo e algumas outras localidades ao norte do rio São Francisco, até Ponta dos Touros) — delimitam a área geográfica palmilhada pelos colonizadores, embora anteriormente já haja notícias de expedições à Paraíba (MARTIM LEITÃO), ao Rio Grande do Norte (MANUEL MASCARENHAS HOMEM) e ao Ceará (jesuítas, JERÔNIMO DE ALBUQUERQUE).

Um século e meio depois, a exploração do interior, sobretudo na parte relativa a Pernambuco, tinha sido quase nula”.

.....

“Em resumo, as principais povoações do Nordeste estavam tôdas, ao tempo da ocupação holandesa, situadas na faixa litorânea, bem à vista da praia, ou, segundo ADRIANO VERDONCK (1630), a duas, três, no máximo cinco milhas da costa, quase tôdas com engenhos, pau-brasil, farinha de mandioca, fumo, carne seca, milho, feijão, bom gado e boa pescaria. Povoações por cujos rios subiam os barcos, em busca dos carregamentos de açúcar. Ipojuca tinha mesmo o seu armazém”.

.....

“Os mapas de BARLEUS também indicam os principais caminhos dessa época, alguns até com os seus nomes tradicionais (o caminho de Camarão, o caminho do Conde). O mais importante — o do Recife a Penedo — consumia noventa horas de viagem (sem levar em conta, naturalmente, as paradas e descansos)”.

.....

“Decorridos perto de cento e cinqüenta anos, isto é, por volta de 1800, como já se viu, não se penetrava em Pernambuco além do meridiano W 35 (Greenwich). Cessara o perigo externo, já não existiam índios rebeldes; mas a falta de rios perenes e, talvez, o descuido ou inépcia dos governantes, continuava a influir no atraso da penetração”.

.....

“A penetração foi muito mais rápida na Paraíba... Aliás, o interior da Paraíba fôra, ao tempo dos holandeses, objeto de curiosidade dos invasores: ELIAS HERCKMANN, ao que parece, chegou a atingir a serra Cupaoba, isto é, os montes rochosos situados ao sul das nascentes do rio Araçari.

“No Rio Grande do Norte (por volta de 1600) as datas de terra outorgadas por RODRIGUES COLAÇO estendiam-se ao longo dos rios Potenji e Jundiá e, na época dos neerlandeses, os colonos já tinham ocupado o Macarangaue, o baixo Ceará-Mirim e a lagoa Cuageru (Entremós).

“Em resumo, só a partir de 1830 é que surgem, em Pernambuco, as vilas de Alagoa de Baixo, Santa Maria da Boa Vista, Brejo da Madre de Deus, Bonito, Buíque, Pesqueira,

Altinho, Papacaça (Bom Conselho), Vila Bela, Ouricuri, Exu, Cabrobó, Salgueiro, Granito, Caruaru, Panelas e Floresta”.

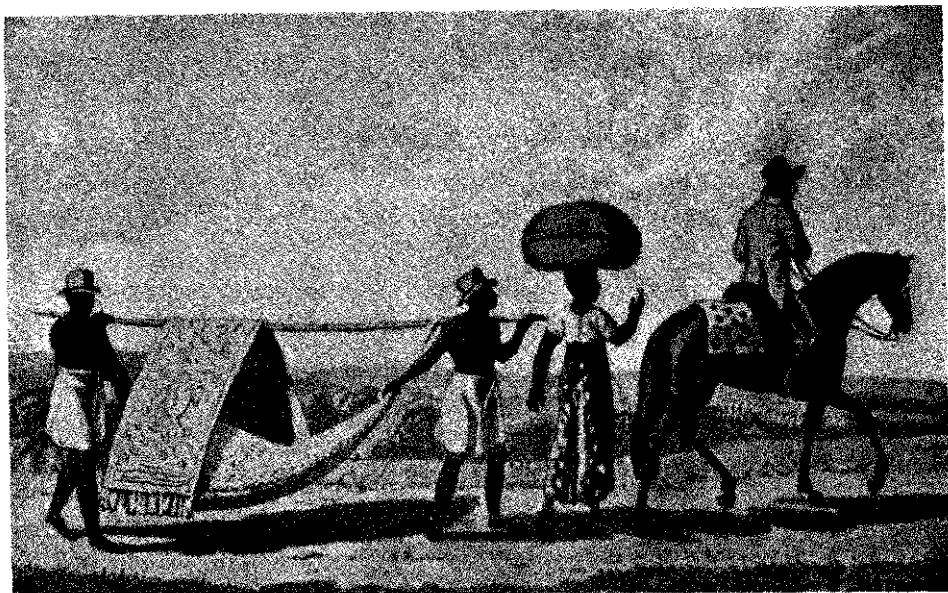


Fig. 2 — *Fazendeiro ou senhor de engenho do Nordeste*

• • •

No terceiro capítulo são referidas as zonas de penetração de Pernambuco nos começos do século XIX, a atuação do engenheiro VAUTHIER, o plano sistemático de estradas-tronco, os antigos caminhos da Paraíba, a ruína das povoações do litoral e, finalmente, as características da rede carroçável do Nordeste às vésperas da construção de seu primeiro caminho-de-ferro. Transcrevendo:

“Data de 1831 a resolução do Conselho Geral da Província de Pernambuco, no sentido da construção de quatro estradas: a do norte (Recife-Igarauçu), a do sul (Recife-Ponte dos Carvalhos, a cerca de 18 km.) e as duas do centro (Recife-Pau-d’Alho e Recife-Vitória)”.

“VAUTHIER pode considerar-se o verdadeiro executor das primeiras estradas do Nordeste dignas desse nome, servindo-se, para isso, de numerosos engenheiros auxiliares, quase todos franceses, tais como BOULITREAU, PORTIER, MOREL, BUSSARD e MILLET”.

“VAUTHIER procurou demonstrar a vantagem das estradas, por onde transitariam veículos puxados por três cavalos e um condutor (serviço êsse que, pelos processos antigos, teria de ser feito com muitos animais e outros tantos tropeiros)”.

“Cumpre dizer, todavia, que, apesar dos esforços de VAUTHIER e dos seus sucessores (o engenheiro JOSÉ MAMEDE ALVES FERREIRA, v. g.), era das mais precárias a situação das rodovias de Pernambuco às vésperas da instalação da primeira via férrea do Nordeste: a estrada do norte, com o seu empedramento parado em Igarauçu e em parte arruinada; a de Pau-d’Alho, em péssimo estado; a de Vitória, também nada boa, embora em melhor situação que a anterior; a do sul, intransitável durante o inverno, devido ao barro vermelho dos seus últimos lanços. Só a de Escada era a que se apresentava realmente em condições regulares.

“As primitivas e mais importantes estradas do Nordeste, a partir do Recife, tomavam os seguintes rumos:

**ESTRADA N.** — Recife, Olinda, Igarauçu, Tabatinga, Pasmado, Cajueiro, Goiana, Itambé, Mata Redonda, Santa Rita, Paraíba. A construção do trecho entre Olinda e Igarauçu foi concluída em 1861; em 1875 estava pronta a estrada para Goiana. O ramal de Itapiçuma a Nazaré chegou a Pasmado em 1871. O ramal de Araripe a Pau-d’Alho teve início em 1882.

**ESTRADA SW.** — Recife, Cabo, Escada, Freixeiras, Aripibu, Gameleira, Palmares (o caminho antigo seguiu a rota de Ilha, Ipojuca, Serinhaém, Rio Formoso, Una, Barra Grande, Ponta de Pedras, São Miguel dos Milagres, Maceió). Tinha essa estrada ramais, como sejam, o de Boa Viagem, o de Muribeca, etc. Da cidade de Palmares estendia-se a estrada em direção à Colônia Frei Caneca e do lugar Japaranduba partia outro ramal, que ia até a extinta Colônia Socorro, De Água Preta prolongava-se a estrada até o vale do Jacuípe.

**ESTRADA WSW.** — Recife, Tejipiú, Jaboatão, Vitória, São João dos Pombos, Serra das Russas, Gravatá... Essa estrada foi iniciada em 1836, atingindo Jaboatão em 1842. De Vitória em diante, passava a estrada pelos povoados de Lagoa Comprida, Lagoa das Traíras, São João dos Pombos e Pé de Serra. Dois ramais partiam de Jaboatão, um para Luz e outro para Escada.

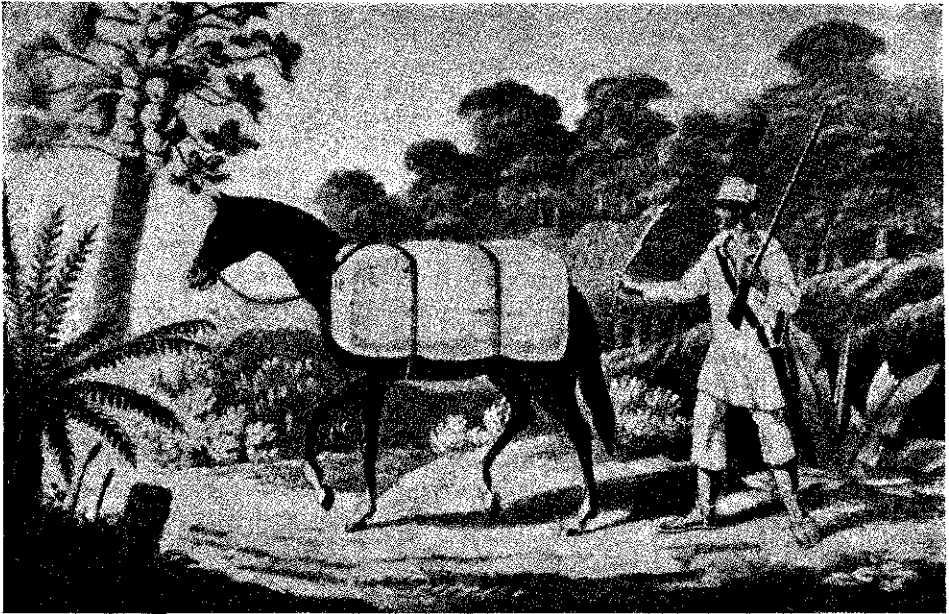


Fig. 3 — Tropeiro do Nordeste, com sua carga de algodão

**ESTRADA NW.** — Recife, Caxangá, Camarajibe, São Lourenço, Pau-d’Alho, Lagoa do Carro, Limoeiro... De Chã de Carpina saía um ramal para Nazaré. A construção dessa estrada teve começo em 1838 e em 1842 chegava a Caxangá”.

.....  
 “Quanto à Paraíba, ... três foram os “caminhos históricos abertos e trilhados pelos bandeirantes:

a) O *primeiro caminho* partia de Olinda passando por Igarauçu, Goiana, Taquara, Alhandra, Jacoca, indo terminar na Paraíba, sendo provável que, no território paraibano, seguisse em parte o atual traçado da estrada entre Pôrto de Pitimbu e Santa Rita.

b) o *segundo caminho*, partindo também de Olinda, ia alcançar o rio Paraíba, nos sertões dos Cariris Velhos. Seguia provavelmente o vale do Capibaribe (até Limoeiro), para alcançar Bom Jardim e Umbuzeiro. Ainda hoje parte do seu traçado se acha integrado na estrada que liga o vale do alto Paraíba ao sertão do estado de Pernambuco.

c) o *terceiro caminho*, enfim, subia o Pajeú e alcançava, depois de transposta a serra divisória, o vale do Bruscas, que descia até a confluência do mesmo com o Piancó”.

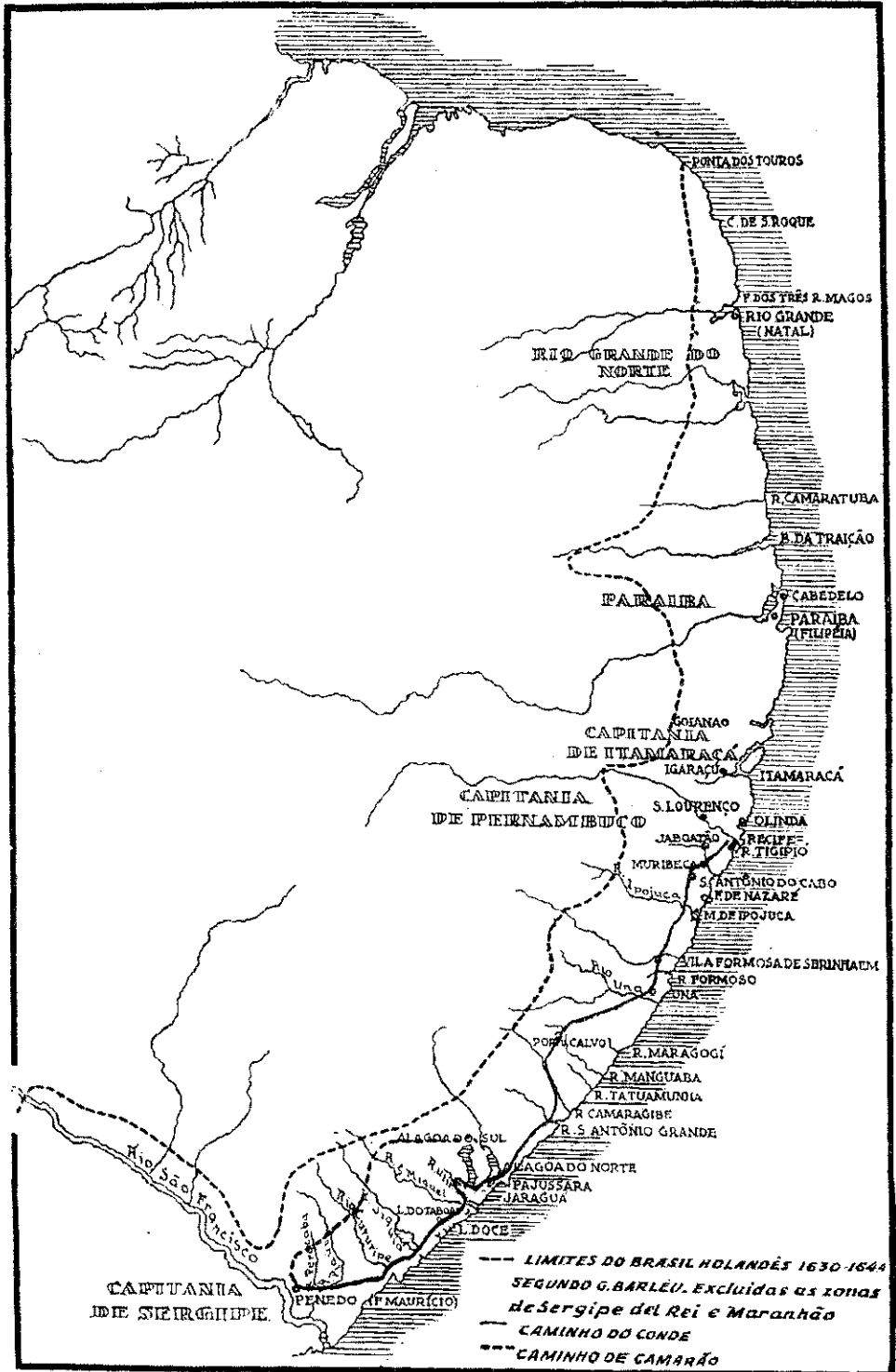


Fig. 4 — Região do Nordeste conhecida dos holandeses



“No Recife do tempo do inglês KOSTER (isto é, aí pelo comêço do século XIX, pois o seu livro *Travels in Brazil* foi editado em Londres, em 1816), as mulheres e as pessoas de posição só saíam à rua em palanquim. Nos arrabaldes, usavam-se de preferência as tipóias, que eram uma variante das serpentinas”. As carruagens quase não existiam. Em 1841 apareceu o primeiro ônibus, introduzido pelo inglês THOMAS SAYL. Era do tipo a que os franceses dão o nome de *impériale*, isto é, uma diligência puxada por quatro cavalos e às vèzes com dois andares. Em 1866 se inaugurou a *Brazilian Street Railway Limited*, cujos trens ficaram conhecidos pelo nome de “maxambombas”. Faziam o transporte dos ramais da Várzea, de Dois Irmãos e do Arraial. Em outro passo do livro, à página 118, já no capítulo IX, diz o autor:

“O mencionado carril, que tinha três ramificações, alcançou Caxangá em 1885 e a Várzea em 1886”. — E algumas linhas abaixo:

...“sendo os trens... popularmente designados de “maxambombas”, corruptela do inglês *machine-pump*” — (Fundamenta, em nota, essa afirmativa, mencionando escritos de JOSÉ PRAZERES COELHO e de MÁRIO SETTE).

Em que pèse à autoridade dos ilustres escritores pernambucanos (o autor e os dois outros por êle citados), temos dúvida sôbre essa etimologia. E isso pela razão de existir, de data muitíssimo anterior a 1866, o topônimo fluminense “maxambomba” (com X ou com CH), atual Nova Iguaçu, Km 35,349 da Linha do Centro da E. F. Central do Brasil, cuja estação, com aquêle nome, pré-existente aliás, de Maxambomba, foi inaugurada a 29-3-1858. (MAX VASCONCELOS, *Vias Brasileiras de Comunicação — Estrada de Ferro Central do Brasil*, 6.<sup>a</sup> ed., 1947, p. 8). É bem verdade que no *Dic.<sup>o</sup> Lello Universal* se encontra, além de referência a essa estação ferroviária brasileira, para a palavra “maxambomba”, (aliás com ch) a significação de “carruagem de caminho de ferro com mais de um pavimento”. Ainda assim, nossa dúvida subsiste, principalmente em face dêsse estranho veículo ferroviário de dois andares.

• • •

No quinto capítulo conta o autor a ação dos irmãos MORNAY e o plano para alcançar o vale do São Francisco; a “Recife and São Francisco Railway Company”; a epidemia de cólera-morbo; a opinião de MAUÁ e o término da linha de prolongamento.



Fig. 6 — Uma rua de Recife, vendo-se o ônibus de Thomas Saylor



Obtiveram os engenheiros MORNAY, isto é, os irmãos EDWARD e ALFRED MORNAY, a concessão para construir e explorar uma estrada de ferro entre a cidade do Recife e a povoação de Água Preta. Visavam os concessionários “terminar em um dos pontos da extensa navegação do rio São Francisco”. Organizada em Londres, em 1853, a “Recife and São Francisco Railway Company”, foi com essa empresa assinado contrato de construção. Lançada a pedra fundamental em 7-setembro-1855, a primeira secção da linha (31km,511), de Cinco Pontas, Afogados, Boa-Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo, só foi inaugurada em 1858. É que intercorrerá uma epidemia de cólera-morbo, (introduzida em Belém, do Pará, pela barca portuguesa “Defensora”), epidemia essa que só em Pernambuco, no ano de 1856, fez cerca de 38 mil vítimas! A cólera e a febre amarela, que, nessa ocasião, também grassava, de modo alarmante, dizimaram a maior parte dos engenheiros vindos da Inglaterra... A segunda secção, de 26km,160 (Ipojuca, Olinda, Timbó-Açu, Escada) foi aberta em 1860. E as últimas secções, até Una, foram ultimadas em 1862. Assim, a construção total (124km,739) durou mais de sete anos! Parece que não foi só a cólera a causa única das dificuldades iniciais dessa E. F. Outra causa, segundo MAUÁ, seria o fato de ter caído a Companhia em poder de “maus empreiteiros”. Mas, como quer que tenha sido, essa estrada de ferro foi a segunda inaugurada no Brasil, e a primeira companhia inglesa ferroviária que se estabeleceu em nosso país.

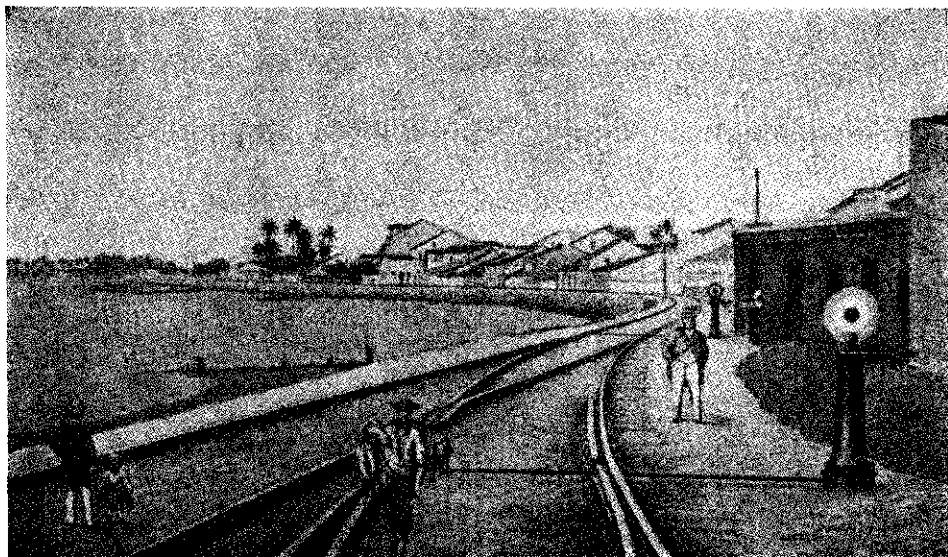


Fig. 7 — Estrada para a estação de Cinco Pontas

Posteriormente, em 1874, o Eng. J. M. DA SILVA COUTINHO estudou o prolongamento dessa ferrovia, de Una a Boa Vista. A execução desse prolongamento foi contratada, em 1876, com F. J. DE CASTRO REBÊLO. Em 1882 inaugurou-se o trecho Una (Palmares) a Cateunde; e em 1887 foi alcançado Garanhuns, no Km 146,420.

O sexto capítulo é como um complemento do quinto, pois continua a tratar da mesma E. F. do Recife ao São Francisco, fazendo outras considerações. A começar pela impropriedade de seu nome, pois tal via férrea “não logrou o seu fim, — o grande manancial brasileiro”. (Embora a tendência dos antigos povoadores fôsse o rio São Francisco, conforme documentos antigos; e essa diretriz fôsse, por tais fundamentos históricos, uma prova de que, em pleno século XIX, o ímpeto primitivo havia ressurgido). A seguir, enumera o autor diversas localidades que surgiram, ou prosperaram muitíssimo, com a presença da ferrovia. Faz algumas rápidas indicações geológicas e hipsométricas, passando às de natureza geográfica: a E. F. está quase tôda na zona da mata, a não ser um trecho, um pouco acima de Angelim, já ao terminar a estrada, onde começa o agreste. Refere, a seguir, a observação de SILVA COUTINHO sobre a fertilidade do vale do Piranji, onde, por isso mesmo, se concentrou grande população. É de transcrever-se:

“Os naturais em sua linguagem pitoresca (escreve o referido engenheiro) dizem que é “uma rua” a estrada do Piranji; e a classificação nada tem de hiperbólica, porque raros são os pontos em que o viajante perde de vista a última casa antes de avistar a seguinte. Em plena atividade encontram-se mais de cem engenhos até Canhotinho, e muitos outros em construção”.

Feita essa transcrição de SILVA COUTINHO, prossegue ESTÊVÃO PINTO:

“No inverno, a estrada do Piranji transformava-se em uma série de precipícios. As comunicações cessavam inteiramente e não havia viajantes bastante afoitos para enfrentar os perigos da rota. Os próprios moradores da maior parte do vale, dando uma grande volta, buscavam o caminho de Capoeiras”.

Menciona o autor as riquezas vegetais da zona da mata; salienta as “obras de sola de Garanhuns e outros pontos da zona sertaneja” que se recomendavam por sua “extrema perfeição”; cita inúmeras usinas dos princípios do século XX; alude, novamente, ao projeto SILVA COUTINHO, para observar que foi executado apenas em parte (até Garanhuns), tendo sido permutado, por acôrdo entre o govêrno e o empreiteiro das obras, o trecho projetado de Garanhuns a Águas Belas, por outro, de igual extensão, da estrada de ferro de Caruaru.

Conclui o autor êste capítulo lembrando que essa primeira ferrovia nordestina (a E. F. do Recife ao São Francisco) veio a ser, um pouco mais tarde, um dos grandes troncos da Great Western.

• • •

“Desde o comêço da segunda metade do século XIX era cogitação do govêrno provincial de Pernambuco estabelecer a ligação do Limoeiro ao litoral”.

Assim se inicia o capítulo VII. A seguir, há menção dos nomes de alguns “barões ferroviários”, isto é, diversos dêsses “fidalgos” pernambucanos, — “de sangue, na verdade, muito pouco euro-azul, que seus traços mais característicos denunciavam de modo a não deixar dúvidas”, — os quais “barões” pleiteavam a concessão da E. F. do Limoeiro. E de fato, esta foi dada, em 1870, ao barão DA SOLEDADE (JOSÉ PEREIRA VIANA, capitalista e comerciante pernambucano, presidente da Associação Comercial, de 1863-1865, e que teve o baronato em 1867).

Pouco depois de o barão DA SOLEDADE ter conseguido a concessão da E. F. do Limoeiro, fundava-se em Londres uma companhia destinada ao mesmo objetivo ferroviário, — *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*.

Observa ESTÊVÃO PINTO:

“Como a sua similar, *The Great Western Railway Company*, criada em 1835, para fazer a ligação de Londres com o oeste (Liverpool, Bristol), a empresa brasileira se destinava ao rumo ocidental (*Western, tending to the west*). Era a marcha ao agreste, como preliminar para a economia do oeste mais longínquo”.

A principal atração (apenas comercial, é claro) dos ingleses pelo Nordeste do Brasil estava, segundo o autor, nas:

“riquezas do país do açúcar, justamente como o haviam feito, duzentos anos antes, seus parentes os neerlandeses (*Suikerland! Suikerland!*)

E acrescenta ainda:

“O primeiro mapa da estrada de ferro do Limoeiro, publicado pelos ingleses, enumera os engenhos de açúcar dos distritos que poderiam ser favorecidos pela ferrovia”. (Indica

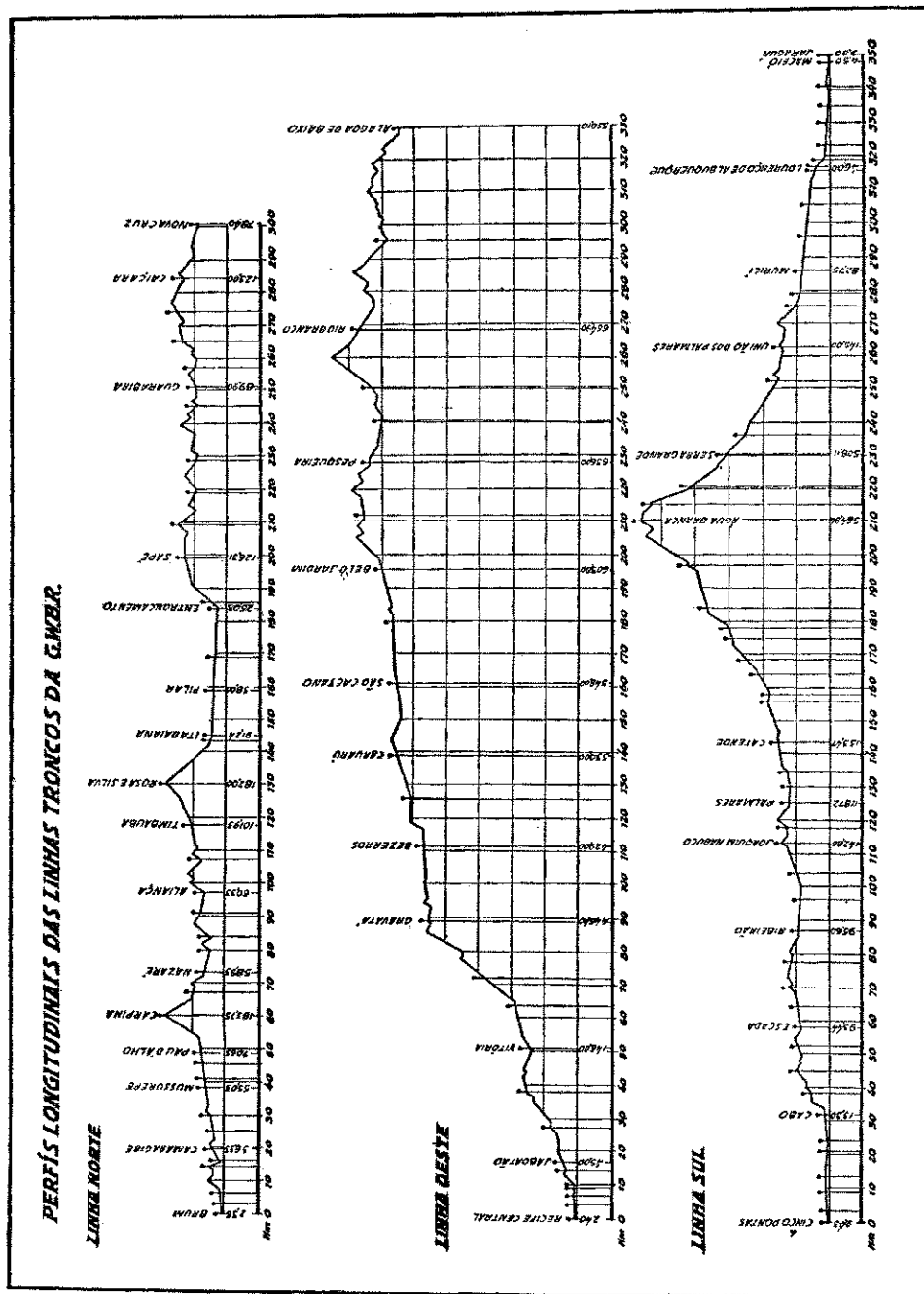


Fig. 8 — Perfis longitudinais das linhas-tronco

à seguir, em cada uma das localidades, quantos eram esses engenhos, salientando que Limoeiro, além de possuir 13 engenhos, cujos nomes arrola, contava 14 fazendas de gado, indicando-lhes também os nomes).

Autorizada a funcionar no Brasil, por decreto de 1873, a Great Western, dois anos depois obtinha que lhe fôsse transferida a concessão da E. F. do Limoeiro (1875).

“Em 1879 começaram os trabalhos da construção, mas só dois anos e meio depois se inaugurou o primeiro trecho, compreendido entre o Recife e Pau-d’Alho. Em 1882 abriu-se ao tráfego a linha entre Pau-d’Alho e Limoeiro, assim como o ramal de Nazaré”.

ESTÊVÃO PINTO faz referência às festividades da inauguração dos trabalhos, dizendo que a pá, usada na cerimônia, era de prata e continha longa inscrição; e finalmente que um dos oradores se aproveitou da ocasião para atacar seus adversários políticos, o que foi censurado pelo jornal *O Tempo*.

Prosseguindo, menciona os nomes dos primeiros diretores, com rápidos traços biográficos; descreve a linha férrea e por fim recorda que em 1882 o governo cogitou da ligação dessa E.F. do Limoeiro com a E.F. do Conde d'Eu, na província da Paraíba, mediante o prolongamento do ramal de Nazaré à vila de Timbaúba. Aprovados os planos e orçamentos respectivos, as obras começaram em 1886; dois anos depois eram inaugurados os trechos Nazaré-Aliança e Aliança-Timbaúba; e em julho de 1900 o trecho Timbaúba-Rosa e Silva.

Assinala depois o autor: o movimento de passageiros, o de mercadorias, as primeiras crises e o balanço financeiro, tratando de passagem outros aspectos, como o das *charges* e críticas feitas pelo povo, pela imprensa, aos serviços da Great Western. Alude a um VAN UFEL, que presume fôsse engenheiro, o qual teria escrito:

"Famílias inteiras de ingleses viajavam durante meses, sucessivamente, em carros de 1.<sup>a</sup> classe, entre Pau-d'Alho e o Recife, sem ao menos usarem dos competentes passes. Como se a estrada-de-ferro fôsse propriedade particular dessas famílias.

Ainda mais: os trens paravam nas portas das casas, onde residiam os súditos britânicos, com flagrante abuso dos regulamentos.

Ou acontecia ver-se obstruída a linha por algum trem especial, destinado a transportar as "notabilidades inglesas"!

\* \* \*

Uma linha férrea para o agreste... A Estrada de Ferro Central de Pernambuco... (Estamos já no capítulo VIII). A idéia de um caninho de ferro ligando Recife a Jaboatão fôra do governo da província e datava de 1866. Mas tendo caducado a concessão respectiva, o governo do Império declarou ser de "interêsse geral" a linha que ligasse Recife, não apenas a Jaboatão, mas a Caruaru, passando em Vitória, Gravatá e Bezerros.

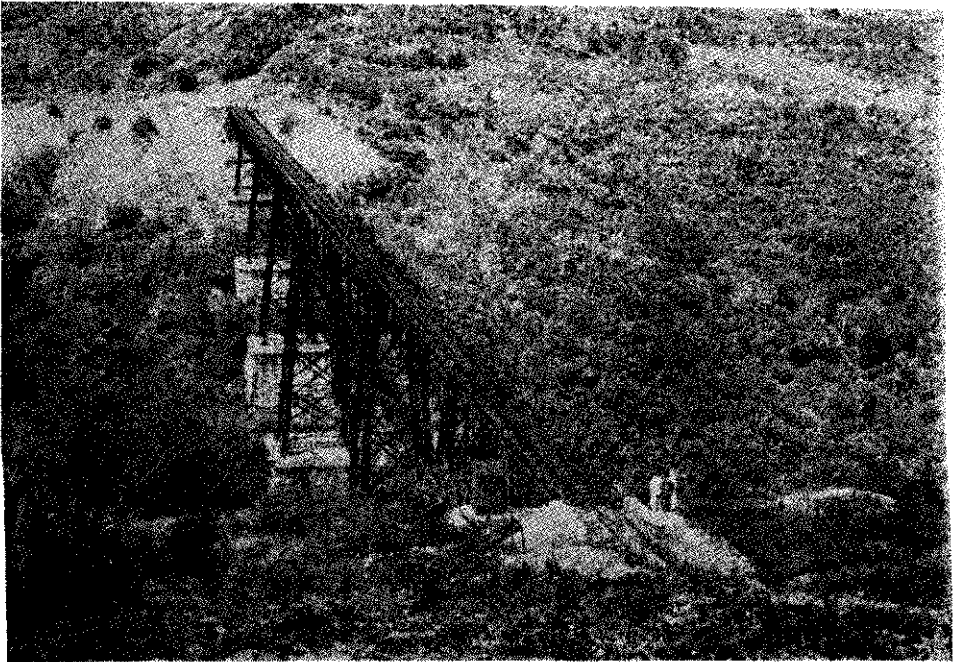


Fig. 9 — Viaduto da Grotta Funda

E assim nasceu a Estrada de Ferro Central de Pernambuco.

Por outro lado, tendo os agricultores representado ao governo imperial sôbre a conveniência de substituir-se o trecho ferroviário Garanhuns-Águas Belas, ainda não construído, por outro que "melhor atendesse aos interesses da lavoura, servindo regiões povoadas e produtivas" (aliás em harmonia com os estudos do Eng. J. EW BANK DA CÂMARA), — foi dada preferência ao traçado indicado, que é o da Central de Pernambuco.

A construção foi iniciada em 1885. A estrada atingiu Glicério em 1886; Rucinha em 1887; Gravatá em 1894; Caruaru e São Caetano em 1895 e Antônio Olinto (ant. Curralinho) em 1896.

A demora da inauguração entre Rucinha e Gravatá (7 anos!) foi devida a obras-de-arte, principalmente viadutos, alargamento e revestimento de túneis e regularização geral na serra das Ruças.

Descreve o autor a estrada e a geologia da faixa atravessada, salientando, entre outros aspectos geológicos, os "granitos escoceses" (granitos róseos) das proximidades de Caruaru, e as "rochas aleitadas" ou "calcários notavelmente puros" — os mármorees da região sul de São Caetano.

Mostra o que o agreste ou zona da caatinga exportava para o Recife, antes da linha férrea atingir Caruaru; e depois disso; mencionando o algodão e demais produtos regionais.

E conclui o capítulo esclarecendo que a linha férrea de Caruaru (ou E. F. Central de Pernambuco) foi também incorporada à Great Western.

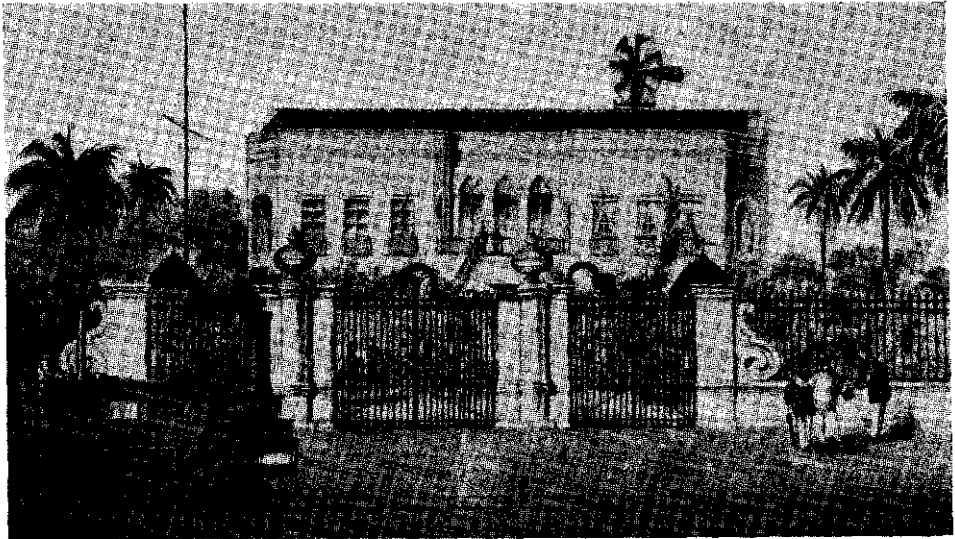


Fig. 10 — Palacete da Soledade e uma maxumbomba

• • •

O nono capítulo trata da rede ferroviária do Nordeste, na região entre o São Francisco e o Apodi, pelo começo do século XX, a qual assim se distribuía (em números redondos):

<i>Estados:</i>	<i>Km.:</i>
Rio Grande do Norte .....	121
Paraíba .....	141
Pernambuco .....	646
Alagoas .....	269
<b>Total .....</b>	<b>1 177</b>

Pormenorizemos a composição dessa quilometragem:

a) No *Rio Grande do Norte*: — A E. F. Natal a Nova Cruz foi concedida em 1873, mas, devido a demarches contratuais, que não rememoraremos aqui, a construção só se iniciou em 1880. O primeiro trecho (Natal-São José de Mipibu) foi entregue ao tráfego em 1881; o segundo (São José de Mipibu — Montanhas) em 1882 e o terceiro (Montanhas — Nova-Cruz) em 1883. Extensão total da ferrovia: 120 km, 600. Após seu resgate, foi essa estrada arrendada à Great Western, (1901), que se obrigou à construção do trecho Nova Cruz-Independência (hoje Guarabira), ponto terminal da E. F. Conde d'Eu. Esse trecho de cêrca de 40 km. inaugurou-se em 1904. Finalmente, em 1939 (decreto-lei 1 475) a linha Natal-Nova Cruz foi *desligada da Great Western* e incorporada à E. F. Central do Rio Grande do Norte.

b) Na *Paraíba*: — A concessão de 1871, para uma via férrea entre a capital da província da Paraíba e Alagoa Grande, foi transferida, mais tarde, à The Conde d'Eu Railway Co. Ltd., organizada em Londres, em 1875, desprezando-se, então, os primeiros objetivos (Alagoa Grande e Ingá), para limitá-los a Mulungu e Pilar. A construção começou em 1880. O trecho Paraíba (hoje João Pessoa) — Mulungu foi aberto ao tráfego em 1883 (a 7 de setembro) e o do ramal do Pilar, no mesmo ano (a 28 de dezembro). As estações de Cachoeira e Independência inauguraram-se em 1884. O trecho de Cabedelo só se concluiu em 1889. Também após seu resgate, foi essa ferrovia arrendada à Great Western, que concluiu o ramal de Alagoa Grande, passando o total das linhas a ser, em 1900, de 140km,618.

Referindo-se a Cabedelo, relembra ESTÊVÃO PINTO:

“Entendia o engenheiro ANDRÉ REBOUÇAS que o pôrto de Cabedelo, o mais oriental do Brasil, seria futuramente a “estação marítima do maior caminho-de-ferro interoceânico da América do Sul”.

De fato, essa afirmação, ou antes suposição, de ANDRÉ REBOUÇAS, encontra-se em sua obra *Garantia de Juros* (Rio, 1874), na parte em que imaginou um plano geral de viação terrestre (não apenas brasileiro, mas desbordando de nosso território para os países vizinhos do oeste e sul), quando tratou da “primeira paralela”, do vale do Paraíba, partindo de Cabedelo, atravessando o Brasil de leste a oeste, penetrando no Peru e atingindo o Pacífico, pelo vale do Jequetepec. (O livro de REBOUÇAS é, hoje, uma raridade, mas o leitor que se interesse em conhecer qual era esse plano “grandioso” de ferrovias transcontinentais, pode ter uma idéia sucinta do mesmo em nosso trabalho “Expansão dos Transportes Interiores”, publicado nesta mesma revista (ano IX, n.º 3), de que há separata.

c) Em *Pernambuco*: — Ao início do século suas ferrovias eram:

EE. FF.	Km.
Recife & São Francisco Ry. Co. (até Una) .....	124,739
E. F. Sul de Pernambuco (Una-Garanhuns) .....	157,801
E. F. Recife ao Limoeiro .....	152,631
E. F. Central de Pernambuco .....	179,900
E. F. Paulo Afonso (trecho pernambucano) .....	30,783
Total .....	645,854

Não foram computadas, nesse total, as linhas citadinas da Brazilian Street Ry. Co. Ltd. e da Companhia de Trilhos Urbanos, que somavam uns 38 km.

d) Nas *Alagoas*: — A primeira concessão de 1873 caducou em 1879, tendo sido construídos apenas 10 km. entre Jaraguá e Bebedouro. A concessão passou em 1881 à The Alagoas Ry. Co. Ltd. As obras foram iniciadas em 1882, terminando em 1884, com 88 km. construídos. Em 1891 era entregue ao tráfego o ramal de Assembléia (hoje Viçosa de Alagoas). Em 1894 os trilhos atingiam a Laje.

Assim, resultava, em 1900, a seguinte quilometragem:

EE. FF.	Km.
Central de Alagoas e ramal de União .....	88,000
Ramal de Glicério (até a fronteira de Pernambuco, entre as estações de Serra Grande e Água Vermelha) .....	35,847
Ramal de Assembléa (hoje Viçosa de Alagoas) .....	62,000
E. F. Paulo Afonso (trecho alagoano) .....	83,269
Total .....	269,116

Nesse total não se incluíram as linhas de bondes de Maceió (20 km.).

O autor, nesse mesmo capítulo, dedica três páginas à E. F. Paulo Afonso, concluindo, com o Eng. A. M. DE OLIVEIRA BULHÕES, que “a construção dessa estrada foi um erro econômico”. Indica, em nota, duas fontes: (a) EDUARDO JOSÉ DE MORAIS, *O Rio São Francisco e a Estrada de Ferro de Paulo Afonso* (Piranhas 1882); (b) JACINTO DE ANDRADE, “Vias de Transporte no Nordeste” (*Boletim de Engenharia*, VI, n.º 5, Pernambuco, 1934).

Não dispondo das fontes indicadas, mas desejando apender alguns informes sobre essa pequena ferrovia de finalidade talvez apenas “turística” e que em rigor não faz parte da “rede” da Great Western, pois se acha desta separada, socorremo-nos de outras fontes, conforme as transcrições a seguir:

“A sua construção foi precedida da acidentada excursão de D. PEDRO II às cachoeiras de Paulo Afonso, viajando por águas e por terras daquela zona do baixo São Francisco, então muito despovoada ainda e sem quaisquer recursos próprios de transporte, de modo que a realização desse melhoramento deve ter sido consequência mesmo da viagem imperial, pois o soberano viu com os seus olhos (*sic*) e sentiu por experiência própria, a necessidade econômica (*sic*) e civilizadora de tal estrada”. (*Estradas de Ferro do Brasil — 1945*, Suplemento da Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, 1946).

“Em março de 1868, foi nomeado pelo ministro da Agricultura o engenheiro KRAUSS para estudar e projetar a via férrea entre as cidades referidas (Piranhas e Jatobá). Este engenheiro apresentou seu trabalho em 24 de março de 1869. O projeto após o exame do ministro passou para o arquivo; irrompendo, porém, a terrível estiagem que é conhecida dos brasileiros por “Sêca de 77”, veio à mente do alagoano SINIMBU, conselheiro do Império, mandar construir a E. F. Paulo Afonso a fim de dar trabalho aos necessitados”. (Aos flagelados da sêca, como atualmente se diz).

“Autorizada a construção por decreto 6 941, de 19 de junho de 1878, foram iniciados em 7 de agosto estudos de exploração: a construção teve princípio em 23 de outubro.

“Em 25 de fevereiro de 1881, inaugurou-se o trecho de Piranhas a Ôlho de Água. Abriu-se o tráfego até Jatobá no dia 2 de agosto de 1883.

“O eixo do rio Moxotó é divisa Alagoas-Pernambuco; por consequência, a estrada de Piranhas a Moxotó desenvolve-se em território alagoano e de Moxotó a Jatobá, em território pernambucano.

.....

“O rodar na E. F. Paulo Afonso tem seus tropeços por haver rampas que sobem a 3% e raios que descem a 82 metros”. (EUCÊNIO DE SOUSA BRANDÃO, *Sinopse Concernente à Viação Férrea do Brasil*, 1932. Trabalho deixado pronto, dactilografado, mas que ainda não foi publicado).

Pelo exposto, conclui-se que se a E. F. Paulo Afonso pode ser considerada modernamente um “erro econômico” (por ser, como tantas outras, deficitária e atravessar uma zona pobre e árida, ou semi-árida), sua construção foi inspirada no sentimento de solidariedade humana de um nordestino pelos seus conterrâneos, padecentes, à época, dos terríveis efeitos de uma sêca que deixou triste memória. (*A sêca de 77!...*) Quantas vidas de nordestinos válidos, àquele tempo, terão sido poupadas com os trabalhos da construção da E. F. Paulo

Afonso!... A propósito, é de recordar-se o que escreveu o ministro José AMÉRICO, na pasta da Viação, relativamente às importâncias vultosas empregadas nas obras contra as secas, no triênio 1931-1933:

“O emprêgo desses avultados recursos justificar-se-ia, simplesmente, pelo capital humano, escapo ao cataclismo: seriam menos de duzentos mil réis para cada pessoa salva, em três anos de seca. E não morreu ninguém de fome”. (Ministro JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA, *O Ministério da Viação no Governo Provisório*”, Rio, 1933, p. 243).

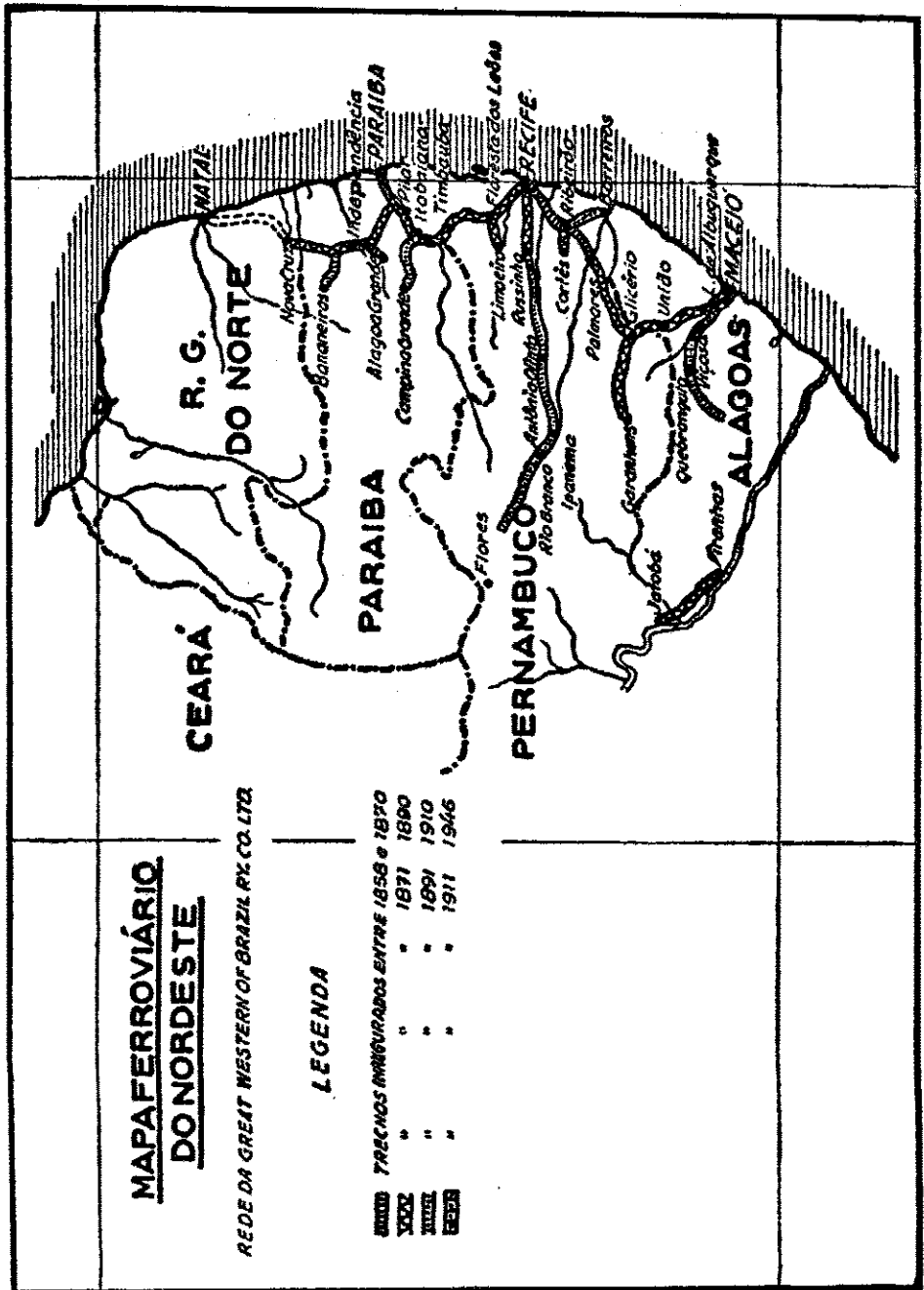


Fig. 11 — Mapa ferroviário do Nordeste



No capítulo X recorda o autor que, após o advento da República, houve, de parte do governo federal o pensamento de que fôsse constituída uma rede ferroviária no Nordeste, mediante a interligação das estradas já então existentes nos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

De fato, procurou o governo resgatar essas ferrovias, para depois arrendá-las a empresas particulares, mediante condições que por êle fôsem julgadas convenientes.

Assim se formou, em 1901, a rede ferroviária nordestina a cargo da companhia Great Western.

Por outro lado, normalizada a situação financeira do país, graças aos esforços do governo Campos Sales (e Joaquim Murinho), foi possível dar novo impulso às construções ferroviárias, pagando-as em títulos emitidos pelo governo, a juros de 5%, em moeda corrente, na forma autorizada pelo decreto legislativo n.º 1 126, de 1903.

A política de empreitadas, com pagamento, assim, em apólices, teve grande desenvolvimento, a partir de 1909, tendo sido construídas e arrendadas várias estradas. Foi nesse regime que se expandiu a Great Western, a qual, na revisão de contrato daquele mesmo ano (1909) se obrigou a construir os seguintes prolongamentos:

- de Independência a Picuí (na Paraíba);
- de Pesqueira a Flores (em Pernambuco); e
- de Viçosa a Palmeira dos Índios (em Alagoas).

E assim foi crescendo a rede ferroviária da Great Western, que, já naquele ano (1909), distribuída em linhas do norte, linhas do centro e linhas do sul, e mais a E. F. Paulo Afonso, totalizava 1 458km,698.

O autor faz, em seguida, referência à situação financeira dessas linhas e acompanha as considerações, de ordem econômica, feitas pelo ministro MIGUEL CALMON, na pasta da Viação (*Relatório* de 1909), sobre as zonas nordestinas atravessadas, respectivamente, pelas linhas do sul, do centro e do norte, dessa rede ferroviária.

\* \* \*

Do ponto de vista em que, de início, ficou entendido que seria feita a apreciação do livro, isto é, à luz da geografia, os quatro capítulos seguintes (XI a XIV) podem ser transpostos rapidamente, porquanto são, em rigor, de "história da companhia" (história administrativa, financeira e contratual): as sucessivas administrações, as dificuldades por elas encontradas, as realizações que empreenderam; considerações sobre tarifas, receitas, despesas, *deficits*, saldos, quadros estatísticos, comparações com outras estradas de ferro brasileiras, etc.

Apenas, para não deixar inteiramente "em branco" algum possível leitor interessado sobre o que contêm êses capítulos, indicaremos alguns dos sub-títulos marginais, que se nos afiguram mais expressivos da matéria tratada.

No capítulo XI: — Serviços principais — Aquisição do ramal de Barreiros — A *Alagoas and Northern Railway* — Os veranistas de Boa Viagem. Situação sanitária do Recife — A primeira grande guerra. — Decréscimo dos transportes — As obras do porto do Recife — A rede ferroviária em 1916 — Causas da deficiência da rede — Alguns dados estatísticos. (E quatro gráficos comparativos entre a Great Western e nove outras grandes estradas nossas, relativos ao percurso médio de um passageiro, de uma tonelada de mercadoria, à renda quilométrica anual e ao número de unidades de material rodante para cem km, no ano de 1918).

No capítulo XII: — O contrato de 1920 — O ramal de Borborema — A situação em 1922 — A intenção do governo — A questão das tarifas — Tráfego pobre e tráfego rico — O açúcar — Acusações — Estado do material — Progresso do Recife. LIMA CASTRO. AMAURY DE MEDEIROS, O governo Sérgio Loreto — Dados estatísticos — A lei Elói Chaves.

No capítulo XIII: — Um contrato *sui generis* — A questão das tarifas — Movimento financeiro — Causas do decréscimo — Mercadorias de baixo preço — Densidade do tráfego — Movimento de passageiros — Concorrência rodoviária — Obras — Alteração do contrato — Legislação social. Novas leis do trabalho — Um tráfico em benefício alheio e prejuízo da companhia.

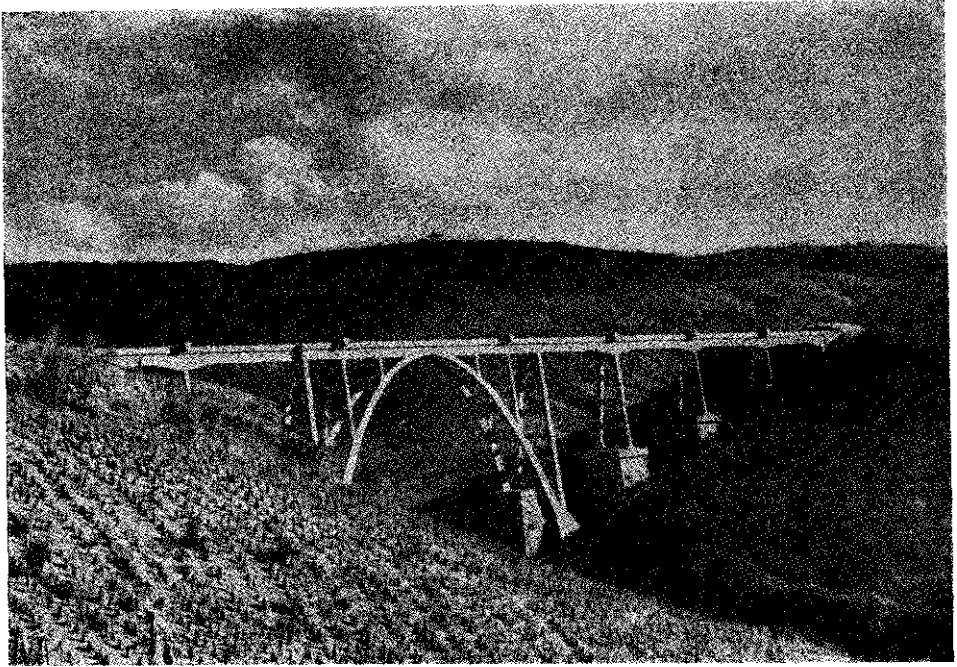


Fig. 12 — Viaduto n.º 4, da serra das Ruças

No capítulo XIV: — Enchentes — Iniciativas — A ponte de Cobé — Estações. Vila operária. Escolas. O refeitório de Jaboatão — Reflorestamento — As obras dos prolongamentos — O lastramento do leito — A segunda conflagração mundial e a Great Western — Programa de obras — Os viadutos da serra das Ruças — Movimento financeiro — Movimento de passageiros — A indústria açucareira — O algodão — O caroço de mamona — A linha Natal a Nova Cruz — Continuidade das obras.

E desses capítulos respigaremos alguma coisa, aqui e acolá.

Em setembro de 1905 inaugurou-se melhoramento geral importantíssimo: a unificação da bitola de um metro em tôda a rêde ferroviária da Great Western.

Anteriormente, no Nordeste, tinha havido grande variedade de bitolas. Assim, a Recife and São Francisco Ry. Co. tinha bitola de 1,60m.; a Central de Alagoas, entre Jaruá e Bebedouro, a bitola de 1,44m.; as demais estradas a bitola de 1,00m. (As próprias ferrovias citadinas tinham bitolas diferentes: a Brazilian Street tinha a bitola de 1,20m, e a Companhia de Trilhos Urbanos tinha a bitola de 1,44m.)

Pela mesma época era incorporada à Great Western a estrada de ferro de Ribeirão a Bonito, com 28km,657, em tráfego até Cortês.

Em 1907 foram concluídos os prolongamento Itabaiana-Campina Grande e Antônio Olinto-Pesqueira.

Em 1908 foram terminadas as ligações da linha central (Recife a Pesqueira) com a do sul (São Francisco) e a do norte (Limoeiro).

Em 1912 a Great Western adquiriu da Cia. Geral de Melhoramentos de Pernambuco o ramal de Ribeirão a Barreiros, com 55 km. Nesse mesmo ano era obtida a concessão para construir-se a linha Bom Jardim (hoje Mundaú),-Jaguaripe, formando-se, para tal fim, a "Alagoas and Northern Ry. Co. Ltd."



Fig. 13 — Outro aspecto do viaduto n.º 4

Pelo contrato de 1920, com a Great Western, o governo autorizou a construção, por empreitada:

- a) do prolongamento do ramal de Mulungu, em direção a Cajazeiras;
- b) do prolongamento do ramal de Ribeirão, de Cortês a Bonito;
- c) da linha férrea que, partindo de Atalaia ou ponto mais conveniente, fôsse terminar em Colégio, estabelecendo ligação com a rede ferroviária da Leste Brasileiro (o que, aliás, já fôra autorizado pela lei n.º 3 674, de 1919);
- d) do prolongamento da E. F. Central de Pernambuco, de Rio Branco a Petrolina, na margem do São Francisco; finalmente;
- e) do ramal que, partindo do Limoeiro, ou Lagoa do Carro, fôsse acabar na fronteira de Pernambuco, em local conveniente.

Como o ramal de Independência (Guarabira) a Picuí constituísse linha de penetração da zona flagelada pelas sêcas, ligando a região dos brejos da Paraíba aos sertões desse estado e do Rio Grande do Norte, sua construção foi confiada à Inspetoria Federal de Obras contra as Sêcas, que modificou o traçado de forma a, passando a serra da Borborema, penetrar no vale do Curimataú e na região das minas do Picuí. E em 1922 era incorporado à Great Western o trecho de 10km,061 compreendido entre a estação de Borborema e a Bôca do Túnel, que estava sendo construído pela mesma Inspetoria.

Entre fins de 1932 e meados de 1936 foram incorporados à Great Western os trechos Tigre-Alagoa de Baixo (hoje Sertânia) com 13km,386 e Anum a Palmeira dos Índios, com 14km,488.

Em maio de 1934 o engenheiro José Luís BATISTA demonstrou que:

"Não seria justo obrigar uma companhia ferroviária a operar com prejuízo próprio e, ao mesmo tempo, em benefício de outros industriais. Por exemplo, o charque, vendido ao

preço de 2\$400, pagava \$030 por quilo, para um transporte médio de 120 km. Mesmo na hipótese de conceder frete gratuito a esse produto, o benefício só poderia aproveitar ao intermediário, que não passaria a vender a carne ao preço de 2\$370.

Igualmente acontecia com o bacalhau, a farinha de trigo, o café, a goiabada, o arroz beneficiado, o feijão, o milho, etc”.

Em 1937 foi aberto ao tráfego o trecho Lagoa Comprida-Bom Jardim, com 16km,649 e inaugurado o de Alagoa de Baixo a Albuquerque Né, com 20km,545.

Entre outros trabalhos dessa época, ressaltam os estudos da linha entre Glicério e Quebrangulo.

(Abrimos aqui um parêntese para dizer algo sobre *Quebrangulo*, que é palavra paroxitona. Assim, com acento no “u”, a grafou, autoridade na matéria, o Dr. TOMÁS DO BONFIM ESPÍNDOLA, em sua notável *Geografia Alagoana* (Maceió, 1871), pp. 142-143. Embora não tenha dito a origem e significação do topônimo, o Prof. ESPÍNDOLA, acentuando ostensivamente o vocábulo, quis, por certo, desde logo, exprimir que este não é absolutamente, como à primeira vista parece, uma simples contração popular da expressão “quebrângulo”, inspirada, segundo falsa interpretação, em uma curva súbita” do rio local. O povo jamais diria espontaneamente “ângulo”, que é termo erudito, definição geométrica, mas sim *canto*, *dobra*, *ponta*, *volta*, ou expressão equivalente. — Devemos à gentileza de um alagoano ilustre, o Dr. MANUEL DIEGUES JR. as seguintes notas:

“Quebrangulo — vem de *quiabongolola*, reunião, coisa ajuntada, — palavra procedente de *ocubongolola*, reunião, confederação na língua Bunda. Semelhante nome foi dado sem dúvida pelos Palmares, de cuja confederação era uma das malocas de quilombolas”. (JOÃO SEVERIANO DA FONSECA, “Origem de alguns nomes patronímicos da província das Alagoas”, in *Revista do Inst. Arqueológico e Geográfico Alagoano*, n.º 8, junho de 1876).

“Dizem também que junto à nascente do riacho que banha a vila, e nela faz barra no rio Paraíba, houve antigamente um quilombo de pretos fugidos, que viviam das nozes das palmeiras, que por ali são abundantes, e principalmente da caça de caietus, que em manadas pastavam no próprio sítio em que está assente a vila; e porque o chefe desse quilombo fôsse um adestrado caçador de tais paquidermes, deram-lhe os seus o cognome de *Quebrangulo*, palavra que na gíria dos ditos negros significa *matador de porcos*, denominação que daquele que os matava passou para o sítio em que estes eram mortos”. (JOÃO ALBERTO RIBEIRO, “Esbôço histórico dos municípios”, in *Indicador Geral do Estado de Alagoas*, 1902).

“Das duas versões, bastante aproximadas pelo denominador comum da existência de quilombo na área do atual município, — comenta DIEGUES JR. — deve dar-se maior consistência científica à primeira. Trata-se de autêntica autoridade em estudos lingüísticos, muito embora não se despreze a possibilidade de que o chefe do quilombo se denominasse realmente *Quebrangulo*”.

Curioso, entretanto, que, por simples acaso, Quebrangulo fique localizado relativamente próximo a um vértice do paralelogramo de terras” que “os negros ocupavam” e que, derrotados os palmarinos, DOMINGOS JORGE VELHO, exigia, para os seus homens, porque os “paulistas haviam libertado essas terras e, portanto, as mereciam...” (ÉDISON CARNEIRO, *O Quilombo dos Palmares*, São Paulo, 1947, pp. 170-171 e mapa, p. 10).

Estudando, com abundância de dados estatísticos, os resultados de um decênio (1936-1945), o autor mostra que nos transportes efetuados pela Great Western as mercadorias que predominaram, mas de forma desigual de um ano para outro, foram: açúcar, algodão, cana de açúcar, milho, caroço ou semente de algodão, idem de mamona, materiais de construção (madeiras, pedras, tijolos e telhas) e animais (cavalos e muares, gado vacum, carneiros e porcos).

Quanto ao movimento de passageiros, no mesmo período, veio êle crescendo sempre, desde 1937, com o total de 3 163 203 passageiros, o que rendeu Rs. 8 992:928\$200, até 1945, com 8 086 180 passageiros, que renderam, para a estrada, Cr\$ 36 132 028,70.

Relativamente ao transporte do café, faz o autor, ao ventilar a questão das tarifas da Great Western, em comparação com outras estradas, que tinham no transporte do café sua principal receita, as seguintes observações (decorrentes de um quadro estatístico, que não reproduziremos aqui):

... “a Leopoldina tirava, de 14% da tonelagem transportada de café, quase a metade (48%) de sua receita; proporções também vantajosas obtiveram a Sorocabana, a Paulista e a Mojiana.

Em poucas palavras, — era o café a principal mercadoria que sustentava essas estradas. Observa-se ainda que a receita por tonelada transportada na Great Western (ano de 1921) era de 9\$444, isto é, menos da metade da receita por tonelada de qualquer das outras ferrovias comparadas. E a razão do fato era que a Great Western não possuía, para transportar, mercadorias bem remuneradoras; além disso, quase a metade da tonelagem transportada pelos vagões daquela empresa consistia em cana de açúcar, produzindo apenas 6% de sua receita...”

Entretanto, relativamente ao transporte do açúcar, os dados seguintes, que o autor colocou em nota no rodapé da página 207, são bastante expressivos, quanto à preferência pelo transporte ferroviário. É assim que, no triênio 1942-1944, o número de sacos de açúcar entrados no Recife, pelas vias terrestres e por água, foram os seguintes (em porcentagem):

<i>Vias de encaminhamento:</i>	1942	1943	1944
Great Western .....	71,50 %	74,50 %	78,60 %
Rodovias .....	5,00 ”	3,00 ”	2,40 ”
Aquavias .....	23,50 ”	22,50 ”	19,00 ”

Esse quadrinho percentual mostra que, pelo menos nesse triênio, o transporte por via férrea veio crescendo sempre.

Mas, apesar de todos os esforços de suas várias administrações, a situação da Great Western, do ponto de vista financeiro, veio piorando. Não vamos ventilar esse aspecto, pois excederia o âmbito, puramente geográfico, e não econômico, em que nos propusemos, desde o começo, traduzir nossas impressões de leitura. Apenas, como um índice de tal situação, diremos que o coeficiente de tráfego( ou de exploração), que já não era bom em 1921 (p. 169) veio piorando até 1947 (ano a que atinge, em parte, essa “História da Great Western”.

Assim, em 1921 esse coeficiente era 82,85%. Em 1944 passou a 89,51%.

Recordemos que quanto mais baixo fôr o coeficiente de tráfego, melhor é a situação da estrada (maior é o saldo), porquanto o coeficiente de tráfego é, por definição, a porcentagem da despesa de custeio (DC) em relação à receita do tráfego (RT), ou seja, em fórmula:

$$\text{coef. tráfego} = \frac{\text{DC} \times 100}{\text{RT}}$$

\* \* \*

Chegamos ao capítulo XV, que é a “Conclusão” desse interessante livro do Prof. ESTREVIÃO PINTO. Síntese panorâmica final, em oito páginas e meia. Bastante expressiva. Vale transcrever-se alguns tópicos.

“Nasceu a Great Western... do consórcio de alguns capitalistas europeus, que encamparam a idéia de ligar o Recife a uma zona do agreste, famosa pelos seus algodoads e pelas suas feiras de gado.”

O rumo da ferrovia tomou, assim, em virtude desse propósito, a direção NW, ao longo de estradas iniciadas ao tempo do conde DA BOA VISTA e, então, ocupadas, no trato litorâneo, por canaviais e por primitivas moendas de açúcar.

Quando isso aconteceu, ou melhor, quando em 1882, as paralelas de aço atingiram o Limoeiro, já o Nordeste havia sido cortado por todos os lados, com os trilhos alcançando Sobral, Baturité, Lagoa das Montanhas e Mulungu. Também por esse tempo tinham sido inauguradas as estradas de ferro de Paulo Afonso e de São Francisco. Ainda mais: justamente em 1882 eram iniciadas as obras da “Alagoas Railway”.

Ocupa a Great Western atualmente uma rede de mais de 1 600 km, cujos galhos estão distribuídos por Paraíba, Pernambuco e Alagoas, mas ocupando apenas a quarta parte da zona a que LIONEL WIENER, para os fins de seu estudo, dá o nome de “Les petits États du Nord-Est”.

A seguir, o autor alude, de forma elogiosa, que aqui agradecemos, a um tópico do primeiro capítulo de nossa *Geografia dos Transportes no Brasil*, publicado nesta mesma revista (abril de 1939), em que dissemos que, naquela época, as nossas estradas não constituíam ainda uma rede contínua, de norte a sul, de leste a oeste, mas eram, antes, várias “entradas” do litoral para o interior, mais ou menos profundas, mais ou menos esgalhadas. ESTEVÃO PINTO o diz, por outras palavras, acrescentando que:

“São as ferrovias do Brasil, pelo menos no Nordeste, assim como umas novas “entradas”, que ainda estão a esperar a era das bandeiras”.

Faz outras considerações, não menos interessantes, e acrescenta:

“Essa vasta rede serve à principal zona açucareira do país, assim como às regiões agrestes e sertanejas da Paraíba, de Pernambuco e de Alagoas, ligando os grandes portos de Maceió, Recife, Cabedelo e Natal (este último por meio do tráfego mútuo com a E. F. Central do Rio Grande do Norte).

Em particular, favorece os grandes empórios do interior do Nordeste, entre os quais se destacam Caruaru, Pesqueira, Garanhuns, Bezerros, Vitória de Santo Antão, Campina Grande, União, Viçosa e Palmeira dos Índios.

São tão estreitas as relações da companhia com a produção do Nordeste que ninguém pode hoje escrever a história da economia dessa região sem se servir dos seus relatórios e dos seus arquivos. Os documentos em questão registam cuidadosamente a queda das chuvas, a alta e a baixa dos preços, o movimento das mercadorias (o açúcar, o algodão, o café, o fumo, o álcool, a mandioca, o milho, os produtos florestais, etc.) indicando, também, as usinas, as fábricas, as destilarias e os estabelecimentos fabris mais importantes, que se iam anualmente instalando.

Não esqueciam ainda os relatórios em aprêço de acompanhar o desenvolvimento das obras do pôrto do Recife, emprestando mesmo a esse assunto um particular e acurado interesse”.

Um pouco mais adiante, observa:

“A afirmativa de BRANDT de que a construção ferroviária no Brasil, em geral, dado a dominância do planalto, não encontrou grandes obstáculos, mostra o perigo das generalizações.

A obra ferroviária já possui um grande rol de mártires e de heróis.

O rompimento das estradas exigia, em regra, sacrifícios ingentes, — era preciso vencer os mangues, os lagos, os rios, os vales, as grotas, os despenhadeiros, as matas, — exigindo dos engenheiros, além da capacidade profissional, o temperamento dos desbravadores e dos sertanistas.

Acrescentem-se a isso os perigos de outras espécies, as sezões e a febre amarela, por exemplo, que dizimaram, de preferência, os elementos estrangeiros.

Colaboradores, que também merecem o nosso respeito, são os condutores, os foguistas, os maquinistas, os guarda-freios, todo esse grupo humilde de servidores, a quem cabe uma grande responsabilidade, — a guarda de um vultoso patrimônio nacional e, mais do que isso, a guarda da vida de uma verdadeira população”.

E, por fim, aludindo ao prolongamento da linha oeste (ou central), diz:

“Como se sabe, a finalidade desse prolongamento é a cidade de Salgueiro, notável emporio comercial do alto sertão, de posição geográfica estratégica.

Em Salgueiro cruzam-se a Transnordestina (Salvador-Fortaleza) e a rodagem central de Pernambuco em demanda do sul de Piauí.

Sendo o Recife o mais importante pôrto do Nordeste, é fácil perceber o valor considerável da ligação da capital pernambucana a Salgueiro, isto é, a junção do grande pôsto comercial do litoral com o centro geo-econômico do Nordeste, *colocando êste a um dia de viagem, por automóvel, a qualquer das capitais do Nordeste, inclusive a Cidade do Salvador e Aracaju e, em breve, Teresina*).

Devido à sua configuração geográfica, em Pernambuco, ainda hoje, centros como êsse e como Triunfo, Serra Talhada, Leopoldina, etc. permanecem quase que insulados da orla marítima”. (Os grifos são do autor do livro).

Mais umas linhas e termina o excelente estudo do Prof. ESTÊVÃO PINTO.

\* \* \*

Nessas páginas finais, o autor tratou também, embora de passagem, da influência da estrada de ferro no folclore e na literatura regionais.

Alude a termos e expressões introduzidos no vocabulário local, que constituem “uma verdadeira gíria ou calão ferroviário”, como: “cassaco”, “sulipa”, “cafuçu” (pessoal de safra), “chuva grossa” (mais de um fiscal no trem), “cangueiro” (maquinista moroso), “tipóia” (rêde de dormir em viagem), “vaticano” (escritório da superintendência), “sem bitola”, “ir na cauda”, “puxando fogo”, “subir a serra”.

Entre poetas e escritores, aos quais a E. F. serviu de motivo para algumas páginas, cita: F. A. PEREIRA DA COSTA, MÁRIO SETTE, ASCENSO FERREIRA, JOSÉ LINS DO RÉGO, JOSÉ CONDÉ e JORGE DE LIMA. (Dêste último transcreve, em nota, tópicos do livro *Calunga*). Mas êle próprio, ESTÊVÃO PINTO, não se pôde “furtar à influência da ferrovia” e escreve estas palavras evocativas:

“A paisagem, que se desfruta das janelinhas dos carros, é cheia de sugestões e de surpresas. Mal o viajante deixa a mata, onde a vista surpreende os velhos engenhos, por cujos caminhos ainda hoje gemem os carros-de-boi, — surge a zona do agreste. Ou (como escreve JOSÉ CONDÉ), “ao verde brilhante dos cajueiros e das cajazeiras” sucede “o cinzento sujo dos mandacarus e dos xique-xiques”. As próprias estações, algumas sonolentas e ermas, outras movimentadas e turbulentas, são um contínuo estímulo à imaginação, por causa dos seus pedintes, de seus tipos característicos e dos seus vendedores de água fria, de roletes de cana, de bolos de goma e de castanhas assadas”.

\* \* \*

Completam o livro, como "Apensos", dezessete peças, a saber: (I) Lei provincial n.º 856, de 1863, sobre a E. F. Recife-Limoeiro; (II) Decreto n.º 5 395, de 1873, autorizando a Great Western a funcionar no Brasil; (III) Decreto n.º 5 704, de 1874, sobre a E. F. Recife-Limoeiro e ramal de Nazaré; (IV) Decreto n.º 6 009, de 1875, sobre a transferência da E. F. Recife-Limoeiro para a Great Western; (V) Decreto n.º 6 746, de 1877 consolidando cláusulas de decretos anteriores sobre construção da E. F. Recife-Limoeiro; (VI) Quadro dos presidentes e secretários da Great Western, de 1879 a 1946; (VII) Quadro dos superintendentes da Great Western, de 1879 a 1946; (VIII) Extensão das linhas da Great Western em 31-12-1945; (IX) Membros da administração da Great Western que serviram na Guerra (1914); (X) Rede ferroviária da Great Western indicando a posição quilométrica das estações, altitudes e datas de inaugurações; (XI) Desenvolvimento da rede da Great Western, de 1901 a 1945; (XII) Decreto n.º 5 630, de 1928, autorizando a inovar o contrato de 1920; (XIII) Cláusulas dos contratos da Great Western com o governo federal; (XIV) Relação de pontes e túneis da Great Western; (XV) Relação das instalações telegráficas e telefônicas existentes; (XVI) Decreto-lei n.º 1 475, de 1939; e (XVII) Contrato de 1939.

Aproveitando elementos numéricos desses "apensos" organizamos o esquema abaixo:

### RÊDE DA GREAT WESTERN OF BRAZIL RAILWAY CO. LTD.

(em 31-XII-945)

#### Linhas principais:

Designação:	Extensão (Km)	Est. de início:
Linha Norte (Recife — Nova Cruz) .....	301,197	Brum
" Oeste (Recife — Albuquerque Né) .....	350,456	Recife (Central)
" Sul (Recife — Jaraguá) .....	350,110	Cinco Pontas
E. F. Paulo Afonso .....	115,136	Piranhas (hoje Mal. Floriano)

#### Ramais:

##### (a) da Linha do Norte:

Carpina — Bom Jardim .....	53,238	Carpina
Tabaiana — Campina Grande .....	79,800	Tabaiana
Entroncamento — Cabedelo .....	51,000	Entroncamento
Camarázal — Alagoa Grande .....	23,000	Camarázal
Itamataí — Bananeiras .....	35,800	Itamataí

##### (b) da Linha do Oeste:

Edgar Werneck .....	6,223	Edgar Werneck
Coqueiral — Camarajibe .....	9,421	Coqueiral

##### (c) da Linha do Sul:

Ribeirão — Barreiros .....	55,300	Ribeirão
Lôbo (Km. 15, Barreiros — Antas) .....	3,080	Lôbo
Ribeirão — Cortés .....	28,665	Ribeirão
Paquevira — Garanhuns .....	56,301	Paquevira
Lourenço de Albuquerque — Palmeira dos Índios .....	138,137	L. Albuquerque

Total ..... 1 656,856

\* \* \*

Não é despidianda, antes pelo contrário é bastante apreciável, a bibliografia que o autor houve por bem juntar ao livro (de página 297 a 303).

Tornam ainda mais atraente a obra as quarenta e sete ilustrações que se lhe intercalam ao texto, algumas das quais estão reproduzidas aqui, acompanhando estas nossas impressões de leitura.



Façamos votos para que outros escritores, do porte intelectual de ESTÊVÃO PINTO, nos dêem obras semelhantes, relativas a outras estradas de ferro brasileiras, estudadas, do ponto de vista da antropogeografia, em suas relações recíprocas com as zonas por elas servidas.

---

Essa "História da Great Western", atinge apenas até 1946 (com uma nota sobre 1947). Daí para cá a situação da empresa é de entregar definitivamente ao governo federal toda a rede ferroviária, na conformidade de um acordo, feito em Londres, entre o presidente da Great Western e um representante do governo brasileiro. A solução está dependendo do Congresso, ao qual já foi enviada a matéria em causa, com exposição de motivos historiando, pormenorizadamente, as negociações havidas e pedindo a ratificação do Legislativo.

Mas não vamos enveredar por caminho estranho aos assuntos contidos no livro, e, por isso, encerramos, aqui.

---