

E. F. NOROESTE DO BRASIL: O SEU FUTURO

Cel. LIMA FIGUEIREDO
Diretor da E. F. Noroeste do Brasil

Ao completar, em fevereiro último, o seu primeiro ano de administrador da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, foi o Cel. JOSÉ DE LIMA FIGUEIREDO que também é membro da Comissão de Publicações do C. N. G. e colaborador desta Revista, homenageado pelos funcionários daquela empresa. Em seu discurso de agradecimento, fugindo à praxe de mero cunho social que caracteriza tal espécie de manifestação, não se limitou simplesmente a agradecer a manifestação de que foi alvo. Em seu discurso que vale por uma objetiva contribuição acerca da situação daquela importante ferrovia, o técnico que é LIMA FIGUEIREDO situou, por fim, geograficamente a "Noroeste" em função do progresso da região que atravessa, apontando-lhe os fatores fisiográficos e econômicos. É esta parte do discurso do Cel. LIMA FIGUEIREDO que passamos a transcrever, recolhendo assim em nossas páginas uma contribuição de real valor sobre a E. F. Noroeste do Brasil:

A Noroeste é uma estrada inacabada. Ainda tem pontes de madeira, curvas de 150 metros de raio, rampas de 2% e extensões enormíssimas de leito de terra. Além disso não dispõe de elementos necessários à sua segurança. Seu sistema de sinalização é deficientíssimo, o telégrafo precário e suas chaves antiquadas. Há, além do mais, falta absoluta de armazéns, o que obriga o produtor a limitar sua safra, servindo de freio ao progresso.

No momento em que a Companhia Paulista chega com suas linhas de bitola larga na nossa estação inicial, que se ativam os trabalhos da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia para a realização da ligação transcontinental Santos-Arica e que se cogita da ligação internacional Ponta Porã-Concepción — a importância da "Noroeste" cresce de vulto. Deixá-la como está com péssimas condições técnicas e desaparelhada esperando que ela possa desempenhar a grandiosa missão que lhe está reservada — é imaginar construir um edifício num pântano sem estaqueá-lo primeiramente.

Ao estudar a nossa ferrovia encaramos sua posição geográfica, a natureza do solo e do subsolo das regiões paulistas e matogrossenses que ela atravessa, a densidade demográfica ao longo da sua linha, o capital empregado, as fontes de energia e a facilidade de escoar por ela riquezas de regiões próximas não servidas por estradas de ferro.

A posição geográfica da "Noroeste" dá-lhe projeção internacional e estratégica. Criada como consequência da amarga experiência da guerra contra SOLANO LÓPEZ, une as barrancas dos rios Paraná e Paraguai, ao mesmo tempo que serve de corda ao arco fronteiriço brasilio-guarani. Incide perpendicularmente à fronteira da Bolívia, por onde se prolonga pela E. F. B. B. Sendo o Paraguai bastante navegável e o Paraná também, se bem que em menor escala pelos obstáculos que lhe atravancam o álveo, esses dois caudais se articulam com a "Noroeste", formando um sistema de comunicações. Podíamos melhor aproveitar essa imposição geográfica se permitido nos fôsse exportar, por Porto Esperança ou Corumbá, café para os países platinos e dêles receber farinha de trigo e gasolina.

O solo e o subsolo ainda não se acham convenientemente estudados. O trecho paulista é rico e floresce dia a dia, mas sem que ninguém pense em defendê-lo. A mata ciliar do Paraná está sendo rudemente devastada e em seu lugar surgindo plantações de café, cereais e algodão, além de belíssimas invernadas. Sendo a quantidade de chuva bastante elevada na região, até agora não lobrigamos nenhuma obra de defesa contra a erosão. O trecho de Três Lagoas a Campo Grande é um deserto e seu solo de péssima qualidade: ácido e pobre. De Campo Grande a Corumbá o terreno se apresenta com melhor formação geológica prestando-se tanto para a agricultura como para a pecuária. De Campo Grande a Ponta Porã as pradarias são famosas, sendo fácil o incremento da agricultura, desde que haja braços, com elementos duma migração bem escolhida.

Quanto à densidade demográfica ao longo da linha basta olhar-se um mapa e ver-se o rosário de cidades paulistas nascidas sob o bafejo da "Noroeste". Tirando o Saara matogrossense a que nos referimos, os mais populosos núcleos de população do grande Estado mediterrâneo acham-se à beira dos nossos trilhos. Há necessidade de combater o latifúndio e estudar as zonas despovoadas com minúcia a fim de dar-lhes o conveniente dinamismo.

Pela receita arrecadada pelos governos nas zonas servidas pela "Noroeste" pode-se avaliar o vultoso capital nela empregado. Sem que os poderes públicos

se manifestassem, particulares, em busca de fortuna ou ligados à terra, muito fizeram. Todavia a zona muito mais se desenvolveria se, ao invés de exportarmos matéria prima, escoássemos produtos no mínimo semi-manufaturados. No tangente à indústria topamos apenas charqueadas, serrarias, máquinas de beneficiar o arroz e o algodão e nada mais. A "Noroeste" executa transportes quase sem remuneração, como o do gado e o das toras de madeira. Por que não são criados frigoríficos e serrarias, permitindo-nos um transporte mais econômico? Os senhores do governo é que podem responder a esta pergunta.

No dia em que o governo quiser desenvolver à *outrance* a energia elétrica no Brasil, ao longo do traçado da "Noroeste" não lhe faltarão fontes de hulha branca. Já captados e prontos a produzir temos os saltos de Avanhandava. Ainda no Tietê há Itapura. No Paraná, Jupia e Urubupungá. E paralelos aos nossos trilhos, em Mato Grosso, correm o Verde e o Sucuriú, Aquidauana e o Miranda, com seus afluentes e subafluentes.

Além das duas calhas naturais formadas pelo Paraná e o Paraguai, algumas estradas de rodagem poderiam ser preparadas para aumentar a zona de vazão da "Noroeste". Getulina seria ligada a Lins. Sant'Ana do Paranaíba a Três Lagoas, Santa Rita do Araguaia a Água Clara. Cuiabá e Coxim a Campo Grande.

Pelo exposto, senhores, podeis avaliar o futuro que está reservado à nossa ferrovia. Ela merece outro tratamento das autoridades, pela sua projeção internacional, pelo seu caráter estratégico, pelo seu valor econômico e pelo seu papel eminentemente nacional — de pioneira e desbravadora de sertões. A visão patriótica que ilumina EUCLIDES DA CUNHA, RIO BRANCO, AFONSO PENA e LAURO MÜLLER esclareça os poderes públicos, a fim de que, num jorro de luz, possam seus homens bem avaliar a grandeza do nosso problema.

E imaginando o que será a "Noroeste" de amanhã, agradeço-vos esta manifestação espontânea que muito me cativou, oriunda do vosso amor a esta ferrovia, à qual vindes dando, como bons brasileiros, tudo que de vós depende: trabalho, estudo, meditação, sofrimento e sacrifício.