

## OS CAMINHOS DE FERRO NO NORDESTE

Douglas Apratto Tenório

A gênese das estradas de ferro no Nordeste é a mesma do Brasil, ou quase a mesma: "a anta rompia trilhas dentro da mata, o índio em seu encalço, abria a picada; o português, com seus cargueiros, alargava-a; de raro em raro, um carro de boi seguia o colono e abria, com suas rodas constantes, dois sulcos paralelos a que chamavam caminho; mais tarde no Sec. XIX, o progresso estendeu suas fitas de aço ao longo dos principais caminhos" (1).

Antes do aparecimento dos trens de ferro e das estradas de rodagem, as viagens menos curtas eram verdadeira "via-crucis". Exigiam preparativos especiais, tais como escolha de guia, aquisição de animais, preparo da munição de boca e abastecimento das armas, prevenindo contra salteadores e animais selvagens, etc. Os meios de condução eram lerdos e não muito variados. Se na região sul a preferência era pelos muires, aqui no Nordeste, se empregavam mais cavalos. Outros meios de transportes terrestres eram os carros de boi e as redes ou tipoias (2). No transporte de mercadorias, utilizavam-se as boiadas, os comboios de escravos e as tropas (3). A ligação dos centros de produção do interior com os portos de embarque da costa atlântica era feita frequentemente por meio de transporte fluvial.

"Quando ainda não havia caminho de ferro nem estrada de rodagem; quando o carro de bois, gemendo os cacões, era o veículo preferido para o transporte de cargas em terreno pouco acidentado; quando os caminhos nada mais eram do que espaços naturais entre as árvores ou não passavam das trilhas abertas pelos carregadores humanos e pelas patas da gadaria; quando uma população escassa pulverizava-se numa base física de imensas proporções; quando os núcleos de ocupação se perdiam na vastidão da hinterlândia, foi a tropa de animais, silenciosa e heróica, varando sertões, atravessando rodovias, rasgando matas, vadeando rios, galgando paredões escarpados, equilibrando-se em abruptos declives, que assegurou e manteve a circulação de produtos e mercadorias, canalizando vida e civilização para os grupos humanos que se haviam enfurnado pelo Brasil adentro" (4).

A povoação da região, após o Sec. XVI, principalmente em função da exportação do açúcar para a Europa, determinou que a população se fixasse, inicialmente, na parte litorânea, cujos canaviais e engenhos se concentravam nas proximidades das várzeas dos chamados rios-de-açúcar. As condições de clima, solo, proximidade da Europa e a existência de portos naturais explicam o fato.

Vencida a resistência indígena no litoral da mata, a penetração para o interior veio em seguida, sendo efetuada na esteira da arrancada da pecuária, fortemente estimulada para prover de carne e de animais de trabalho a área do açúcar, já razoavelmente povoada. Como os animais se autotransportavam, não houve, durante muito tempo do período colonial, a preocupação de se construir estradas do litoral para o interior. Os núcleos de população mais significativos continuavam estabelecidos não muito longe da costa, arranhando-a como caranguejos, como diria Frei Vicente Salvador, cronista da época.

"Este tipo de ocupação costeira fez com que surgisse no litoral uma série de portos de maior ou menor importância, onde as naus ancoravam, à espera dos produtos da terra, o pau-brasil, inicialmente e a cana-de-açúcar, o algodão, os couros e peles posteriormente. De cada porto partia um pequeno sistema de caminhos para as áreas por ele polarizadas" (5). Correia de Andrade afirma que esses caminhos, utilizados apenas no verão, não tinham nenhuma conservação por parte das autoridades do governo. Cada proprietário ou exportador de mercadoria da terra procurava manter um mínimo de condições de tráfego dos caminhos que utilizava, sem obedecer, o que era natural, a nenhum plano. Geralmente tais caminhos, de traçado irregular, enviesados, eram as antigas veredas indígenas utilizadas pelos antigos donos da terra para a caça aos animais selvagens ou a colheita de frutos como araçás e cajus.

O traçado, orientação e diretrizes das ferrovias, que viriam a se implantar no século passado, levariam em conta o conhecimento desses caminhos e veredas primitivos, razão pela qual não se pode deixá-los à margem nesse trabalho. A indicação mais remota, referente às trilhas primevas do Nordeste, é atribuída a um foral de Duarte Coelho, primeiro donatário da Nova Lusitânia, em 1537, que menciona os caminhos mais utilizados. Outro importante documento, que o segue em ordem cronológica, é o "Roteiro de todos os sinais, conhecimentos, fundos, baixos, alturas que há na costa do Brasil", datado do Sec. XVI, no qual faz referência ao caminho que ligava a antiga vila de Olinda à florescente povoação do Recife.

"Ao tempo da ocupação holandesa, os topônimos mais importantes, — Penedo e algumas outras localidades mais ao norte do rio São Francisco. Porto Francês, Alagoa do Norte, Alagoa do Sul, Jaraguá, Porto Calvo, Maragogi, Una, Vila Famosa de Sarinhaém. Santo Antonio do Cabo N.S. da Candelária, Curucuranas, Jaboatão, Muribeca, Camaçari, Várzea do Capibaribe, S. Lourenço, Recife, Olinda, Itamaracá, Araripe, Igaracu. Goiana, Filipéia, Cabedelo, Baía da Traição, Cunhaú, Forte dos Três Reis Magos ou de Ceulen, Cabo São Roque, Ponta dos Touros, delimitam a área geográfica palmilhada pelos colonizadores. Um século e meio depois, a exploração do interior tinha sido quase nula." (6). Observadores da época assinalam que, nesse tempo, não se atravessava.

em Pernambuco, acima de Bezerros, além de alguns quilômetros para o sertão. O que ficava mais acima compreendiam-se como a Bahia.

O Bispo Azevedo Coutinho mandou, executar durante a sua gestão de governo, em 1799, um caminho para ligar Olinda ao interior do São Francisco. Na opinião de Capistrano de Abreu (2) esse "caminho seródio", percorrido pelos bahianos, passando pelo Brejo da Madre de Deus, explica por que os limites de Pernambuco recuaram de Carinhonha para Pau de Arara, 150 léguas rio abaixo e o oposto aconteceu com a Bahia, cujas fronteiras se estenderam até Guaias. Era irresistível a inclinação dos nossos colonizadores para o São Francisco, porém a irrupção dos flamengos sobrestou a prossecução dessa tendência. Os novos acontecimentos deixaram em desuso os caminhos abertos, sendo os mesmos cerrados para só reabrirem muito depois, quando esse impulso colonizador para o São Francisco arrefecera, dispersando-se em outras direções.

A falta de rios contínuos e navegáveis, no sertão, e a beliccsidade dos remanescentes indígenas, mais precisamente, os aguerridos cariris, são elementos a que se atribuem e definhamento da colonização pernambucana para o Sudoeste. Quando se conseguiu pacificar os índios, os pecuaristas estabelecidos no sertão de Pernambuco avançaram, de preferência, para Bahia ou Minas, dirigindo-se ao Jaguaribe, Piancó e Acaracu. Destarte, a despeito do número considerável de currais, eles não escoavam seus produtos para o litoral da própria capitania, mas preferiam penetrar mais e mais noutros territórios. Os caminhos mais extremos, alcançados nessa expansão, foram Lavras, no Jaguaribe, e Sobral, no Acaracu. Com os caminhos ligando Sobral às terras do Parnaíba, segundo Capistrano de Abreu, "tornou-se viagem relativamente fácil vir do Maranhão e Piauí a Pernambuco pelo caminho indicado" (8). Demandaram, daí, às terras do rio Guruguia e Paranguá, ainda no vasto território piauiense.

Os holandeses, por sua vez, não se afastaram muito da região litorânea. É certo que contrairam o contágio de impulso ao São Francisco, mas os caminhos estreitos e difíceis prestavam-se sobremodo a emboscadas, razão pela qual não se aventuraram a ir muito além do grande rio. Eles utilizaram os caminhos até o São Francisco, chegando mesmo a alargá-los ou a fazer outros aproveitando as condições naturais. O sistema orográfico pernambucano e alagoano serviu bastante durante a época dos novos senhores.

Os mapas de Gaspar Barléus trazem, com riqueza de detalhes, os caminhos e estradas existentes no Brasil Holandês, sendo o mais importante o que ia de Recife ao Forte Maurício, atual Penedo, cujo trajeto era feito em 90 horas de viagem, sem contar o tempo de paradas e descansos. O território de Alagoas é um dos mais conhecidos:

"De Penedo partem três estradas: Picima, até aos currais de Belchica Alvares Camelo, e terras na curva do Guitiipa. A segunda desce por N. Sa. da Conceição. N. Sa. de Larêto, Piripiri, para o Norte. Um caminho entre o Peaçubuçu e o Terecui, morre em gancho na praia. Apenas ha um curral nesse último rio, afluente do São Francisco. A terceira é o Caminho do Camarão que merece as honras de registro. São setenta léguas de trajeto e não é crível que fosse trilhado sempre. Apenas alguns trechos transformados em vias de acesso, popularizavam-se no tráfico militar entre as povoações. Esse caminho passado quase pelo extremo do Piassabussu, do Piauí do Curruí (Coruripe), Jequiá, Urubutinga. São Miguel, atravessava os campos férteis de Nhuanhú (Inhaúns) onde se voltava para o sul cortando o Pitimirí, o Potiguaçu, o Coabauna, o Itinga, o Salgado, passando pela povoação de N. Sa. do Rosário, onde uma variante o levava à de S. Amaro para o Velho, atual Pilar" (9).

Não se deve olvidar, também, o chamado Caminho do Conde (10), muito destacado ao lado do Caminho do Camarão e que abrangia diversas vias menores, ligando engenhos, aldeias de indígenas batizados, transpunha serras, rios, bordejando o mar.

Na Paraíba, são mencionados os caminhos que levam à Serra Cupaoba e às nascentes do rio Araçari, e a via existente entre Fredericka, atual João Pessoa, e Goiana, em Pernambuco. No Rio Grande do Norte aqueles que se desdobravam em torno do Potengi.

A predominância do transporte fluvial/marítimo, de pequenas embarcações, sobre o terrestre, em face das dificuldades que conhecemos, perdurou até a segunda metade do Sec. XIX. A exportação dos produtos da terra por pequenos portos contribuiu para que cada região do litoral nordestino circulasse em torno de alguns deles, insulando cada zona em relação uma às outras, com características definidas de preponderância.

**"A dominância deste sistema viário por mais de três séculos, a utilização de pequenas exportações que pudessem ancorar em portos de pouca profundidade, a pequena tonelagem das mesmas, permitiu que o número de portos fosse bastante numeroso, surgindo, quase sempre, um em cada baía ou enseada que oferecesse melhores condições de abrigo, ou na foz dos rios navegáveis" (11).**

Isto explica a supremacia de certos portos convergentes, como o de São Luís, na ilha do Maranhão, para onde confluía a navegação fluvial feita no Pindaré, Grajaú, Mearim e Itapecuru, proporcionando grande fluxo comercial ali. Da mesma forma Alcântara, no mesmo Maranhão; Paranaíba, no Piauí; Aracati — Fortaleza, no Ceará; Natal, Mossoró e Areia Branca no Rio Grande do Norte; Mamanguape e Cabedelo, na Paraíba; Goiana, Itamaracá, Recife e Tamandaré, em Pernambuco; Porto de Pedras, Maceió, Alagoas e Penedo, em Alagoas; São Cristóvão em Sergipe e Salvador, Ilhéus e Canavieira, na Bahia.

Com o passar dos anos, alguns deles foram se destacando mais que os outros, impondo sua hegemonia sobre outras áreas, que, em consequência, passaram a se tornar dependentes. Uma verdadeira escala hierárquica foi se estabelecendo de tal maneira que as embarcações menores apanhavam mercadorias nos portos de menor significação, transportando-as para os de médio porte, que, por sua vez as levavam em embarcações maiores para os mais influentes, de onde eram exportados.

Este sistema de transporte-marítimo e fluvial, fazendo a circulação de mercadorias foi, portanto, superior ao transporte terrestre, principalmente ao de tração animal, utilizado para pequenas e médias viagens, até meados do Século XIX. "A barcaça, a canoa e a jangada estiveram por muito tempo ligadas à cana, ao açúcar e ao negro de engenho. Tanto quanto o carro de boi. Ainda hoje não se quebrou de todo a ligação dos tempos de engenho de água" (12).

As grandes vias de penetração, por outro lado eram os rios navegáveis, substituídos, onde não havia, pelos caminhos de gado. Quando surgiu o "boom" da cultura algodoeira, nos fins do Sec. XVIII, favorecido pelo estímulo do mercado internacional sobre este produto, esses caminhos de gado foram transformados em caminhos de algodão, melhorando-os modestamente para que o ouro branco pudesse ser escoado para os portos de exportação. No próximo século, surgirão as primeiras preocupações das autoridades provinciais com a construção de estradas. Contudo, as dificuldades financeiras e a falta de conhecimento técnico sofreram a construção de estradas consideravelmente superiores aos caminhos tradicionais melhorados.

Em meados do século, quando focos de povoação já apareciam distantes do litoral, devido ao surto algodoeiro, outros fatores, tanto ou mais importantes, viriam contribuir para modificar o quadro dos transportes no Nordeste. Recebemos, ao lado de outros pontos do país, o influxo renovador do capitalismo europeu, em particular da Grã-Bretanha, em função de sua privilegiada posição em relação aos outros países.

Núcleos de ingleses se instalaram aqui, trazendo sua técnica avançada, suas máquinas modernas, suas idéias renovadoras, seus costumes e também seus capitais. Investimentos e tecnologias, que se espalharam em muitas direções, sobretudo aqueles mais ligados ao complexo importação/exportação açúcar, algodão, tecidos, comércio, estradas de ferro, os vasos comunicantes dessa nova ordem econômica.

A ação modernizadora dos britânicos abrangem setores variados com a mecanização da indústria açucareira, o aparecimento de fundições, indústria de aguardente, farinha, instalação de turbinas, máquinas a vapor, serviços públicos tais como iluminação, água, esgotos, transportes urbanos, beneficiamento de algodão, etc. Aqui, entretanto, essas transformações não alcançaram: ritmo veloz e a presteza com que o sul cafeeiro se dispôs. Argutamente um analista escreveu a respeito dessa inclinação conservadora da região nordestina:

**"Uma das características do desenvolvimento de nossa economia, desde os primórdios da colonização, e que surge de maneira mais acentuada no correr do Século XIX, é o seu espírito conservador, se assim podemos definir a resistência às inovações no terreno da técnica. Foi um terreno em que sempre andamos atrasados em relação a outros Estados" (13).**

A vaga avassaladora do capitalismo emergente não permitiu que tais resistências se impusessem ante sua força irresistível, mesmo sem o vigoroso ímpeto das regiões cafeeiras do sul, ele cumpriu o seu papel histórico nas províncias do Norte. Os ali-cerces patriarcais e preconceituosos do regime familiar nordestino foram abalados. As exuberantes narrações de viajantes ingleses como Maria Graham, Gardner, James Handerson, Koster e C. B. Maorfield e outros fornecem bom material para se possa avaliar o choque dos novos costumes, introduzidos principalmente pelos súditos da Coroa britânica, com o sistema de vida vigente na região, agora abalados, substituídos ou se impondo em muitos casos.

Nas suas obras sobre o assunto, Gilberto Freyre salienta essa interação, por demais abrangente, que se exerceu até na arquitetura doméstica do Brasil, contribuindo para o gosto pelas chacaras cercados de árvores, ou pelas casas e sobrados com os dois oitões livres. O predomínio desses estrangeiros, sua liderança nos empreendimentos, que se multiplicavam, se estendiam: aos principais setores do mundo econômico, político e social nordestino.

Na fundação da Associação Comercial de Pernambuco, vamos encontrar grande número de ingleses entre os seus membros mais importantes, talvez nascida sob sua inspiração. **"Os Comber, os Barry, os Corbett, os Hibbert, os Schram, os Snow, os Saunders, os Gunn, os Eyton, os Smith, os Lathan, os Bryan. Ingleses ou de origem inglesa. Times, o Evening Mail, o Lloyds Lists, o Lloyds Register, o Myers Advertiser, os primeiros periódicos assinados por essa Associação. Era também inglês um dos seus mais antigos presidentes, Phillip P. Neednam" (14).**

Moacir Santana informa-nos que, durante fins da década de 50 do século passado, a Província das Alagoas, introduzia novos métodos de cultivo da cana de açúcar e instrumentos mais aperfeiçoados como arados de ferro, apesar do apego à velha tina da enxada, foice e machado. Destaca, ainda, que o material vindo diretamente da Inglaterra custava metade menos do que o que era adquirido no Rio de Janeiro. O comércio exportador da Província, localizado em Jaraguá, era totalmente monopolizado por esses estrangeiros.

Não nos vamos deter em enumerar as inúmeras firmas britânicas espalhadas por todo o Nordeste, no ramo de casas importadoras de gêneros alimentícios, fazendas e tecidos, esgotos, iluminação a gás, galerias subterrâneas, indústria de vidro, fósforo, etc. Mas é nos transportes, de todos os setores que mais sobressaiu a presença inglesa no Nordeste.

Nota-se o peso da sua participação na primeira metade do século, após os famosos tratados e a abdicação por parte da Coroa portuguesa de dois dos principais suportes de sua política colonial: o monopólio do comércio exterior e a proibição da "coisa perigosa", como era denominada a indústria. Entretanto, malgrado esses privilégios aifandegários, naquele período, o capitalismo inglês não foi muito ousado em suas iniciativas. Mesmo assim, já se nota sua presença em pequenos empreendimentos. Os carrinhos, os ônibus, substituem as tradicionais tipóias e palanquins (15) e se diversificam com o nome de cabriolés (16), tilburis (17) e caleches (18). Só a partir de meados do século é que ele dará maior dimensão à sua ofensiva entre nós, enveredando pelos caminhos da construção de vias férreas e da produção açucareira e algodoeira.

Surgem nas cidades as maxambombas (19), companhias de trens urbanos, e as ferrovias rompem as matas à procura das fontes de produção, sequiosas para alimentar as máquinas e o comércio europeu. Inicialmente, para as zonas açucareiras, e depois, para as zonas de algodão e gêneros alimentícios. Com elas, o capitalismo inglês manterá, na prática, o monopólio dos transportes até a década de 30 do século seguinte, quando o caminhão começou a fazer-lhe concorrência. Outras consequências foram notadas no campo social:

"A construção, manutenção e funcionamento dessas estradas, muito contribuíram para o desenvolvimento do proletariado nascente e para a elevação de sua qualificação, ao tempo em que, representando o capitalismo, valorizavam a mão-de-obra tão amesquinhada pelo regime escravista. Por outro lado, contribuíram para o desenvolvimento de ramos industriais a elas ligados, como o metalúrgico, além de injetarem sangue novo à economia das zonas por elas servidas. Uma verdadeira revolução, no terreno dos transportes, até então realizados principalmente por via fluvial ou pelos carros de boi e tropas" (20).

O pré-advento da era ferroviária no sul, cujos velhos caminhos de tropa (12) seriam substituídos pelos caminhos de ferro, foi captado no Nordeste. A melhoria dos meios de comunicação exigida pela expansão e desenvolvimento grandioso da cultura cafeeira, modificando o panorama dos transportes naquela região, estimularia as províncias do Norte, capitaneadas por Pernambuco, sua maior expressão, a pleitear idêntico benefício. Apoiando decididamente esse desejo, a imprensa nordestina trazia em suas páginas a expressão dos setores interessados. A princípio de modo mais ameno, fazendo comparações e apreciações em torno do que era arrecadado, na região e do que era transferido para o sul e finalmente, das aplicações em obras públicas nas duas regiões; este cotejo pouco a pouco, vai evoluindo para uma linguagem mais agressiva:

"Os impostos que o povo paga, os sacrifícios que o comércio faz, e os vexames que a agricultura sofre para depositar anualmente nas mãos do governo tão enorme quantia, não podem de modo algum ser compensados senão por muita soma de segurança pública e individual, e pela completa fruição de gozos a que a sociedade tem direito.

Em verdade, quando se considera que, dos 2 800 contos arrecadados em um ano pelas repartições chamadas gerais, 900 somente foram distribuídos na Província com as despesas aqui feitas, e que quase 2 000 contos foram daqui enviados em boas notas para o tesouro público do Rio de Janeiro, custa-nos a ver que as províncias ao passo que vão enviando todo o seu sangue para o centro da organização política, para aí ser desperdiçado em ondas, sem compaixão a troco de tudo quanto sabemos, nem ou menos se lhe deixa uma parte com que prover as suas primeiras necessidades de comunicação" (22).

Nos fins da década de 50, as queixas vão se tornando mais frequentes contra o Governo Imperial, acusado de explorar as províncias com o abocanhamento das arrecadações

tributárias sem que, em contrapartida, oferecesse melhoria aos serviços públicos e às necessidades do comércio, da indústria e da agricultura.

**"Lá foram mais, no ano financeiro que passou, 2 113 contos para o sorvedouro do Rio de Janeiro, a fim de engrossar as águas impuras daquele oceano de desperdícios, ao bom talante de um ministério ignaro, sem nome e sem ciência, que é hoje a fábula das nações na Europa e a irrisão do patriotismo na América" (23).**

Vieram a década de 50, a Lei 641 e a implantação das primeiras vias férreas, sob financiamento britânico, ligadas ao seu mercado financeiro de uma maneira ou de outra. O Nordeste ganhou a Estrada de Ferro Recife-São Francisco e a Bahia-São Francisco, nessa fase. Logicamente, o centro-sul recebeu maior atenção dos investidores britânicos e do Governo Central, em virtude do interesse que ele despertava nos capitalistas. Todas as ferrovias daquela região estavam ligadas a esse produto, que as conduzia, cada vez para o interior, em terras cada vez mais distante do litoral, necessário para atender a demanda mundial.

Essa desproporção de trilhos assentados e de benefícios outros destinados à região, onde se situava a sede do Governo Central, despertava a ira dos nordestinos que clamavam por uma distribuição de renda mais equânime por parte do Estado. Atribuía-se o que consideravam injustiça à ação dos políticos do Gabinete, em sua maioria do sul, que decidiram mais por sua simpatias e pelo espírito de bairrismo do que pelas verdadeiras conveniências públicas:

**Ao passo que as províncias do Sul são largamente dotadas de toda a sorte de melhoramentos, as do Norte só por um favor especial recebem de tempo a tempos um escasso subsídio, que por minguado deixa muitas vezes de lhes aproveitar" (24).**

Um editorial do Diário de Pernambuco (25), matutino recifense de histórica tradição, faz um levantamento da receita: despesa geral de algumas províncias que, tendo estradas de ferro garantidas pelo Tesouro Nacional, recolhiam, saldos à tesouraria da Corte. Ao mesmo tempo, para uma confrontação, mostrava outras que, contando também com esse empreendimento, mas não contando com renda necessária para as despesas gerais, percebiam dinheiro do tesouro:

#### Pernambuco

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| Receita ..... | 13.451:336\$923 |
| Despesa ..... | 4.889:439\$970  |
| Remete .....  | 8.561:894\$953  |

#### Bahia

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| Receita ..... | 10.853:351\$803 |
| Despesa ..... | 5.574:529\$964  |
| Remete .....  | 5.574:529\$964  |

#### Rio de Janeiro

|               |                |
|---------------|----------------|
| Receita ..... | 1.245:758\$073 |
| Despesa ..... | 469:488\$027   |
| Remete .....  | 776:270\$046   |

#### São Paulo

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Receita .....        | 8.669:677\$336 |
| Despesa .....        | 2.049:622\$835 |
| (Não indica remessa) |                |

### Paraíba

|               |                |
|---------------|----------------|
| Receita ..... | 529:593\$286   |
| Despesa ..... | 1.021:598\$035 |
| Recebe .....  | 429:004\$035   |

### Alagoas

|               |                |
|---------------|----------------|
| Receita ..... | 1.183:347\$286 |
| Despesa ..... | 1.653:356\$186 |
| Recebe .....  | 470:008\$900   |

### Paraná

|               |                |
|---------------|----------------|
| Receita ..... | 622:875\$051   |
| Despesa ..... | 1.183:445\$847 |
| Recebe .....  | 560:570\$796   |

### Minas Gerais

|               |                |
|---------------|----------------|
| Receita ..... | 1.164:183\$088 |
| Despesa ..... | 1.535:129\$967 |
| Recebe .....  | 570:946\$879   |

### Rio Grande do Sul

|               |                |
|---------------|----------------|
| Receita ..... | 6.171:490\$842 |
| Despesa ..... | 8.783:347\$000 |
| Recebe .....  | 2.615:856\$518 |

### Município Neutro (Rio de Janeiro)

|               |                 |
|---------------|-----------------|
| Receita ..... | 63.451:704\$073 |
| Despesa ..... | 81.682:792\$383 |
| Recebe .....  | 18.230:888\$310 |

O sul, onde estava situado o Governo, recebia os influxos favoráveis que acionavam e desenvolviam suas forças naturais e produtivas em maior escala que qualquer outra região. Mais próxima à lareira, melhor se aquecia, multiplicando os empreendimentos modernizadores trazidos e explorados pelos líderes da revolução industrial e do capitalismo — os ingleses. Esses melhoramentos, que desenvolviam a iniciativa individual e a fortuna, não se reproduziam com maior rapidez no lado de cá, outrora a grande centro político e econômico, tornando diversa a perspectiva das duas metades do Império.

As dificuldades financeiras que assolavam as orgulhosas províncias do norte, agravadas pelas calamidades cíclicas do meio natural, são analisadas dentro de um clima passional, alimentado pela insatisfação com a opulência de que desfrutava o sul. Atribuem-se tais dificuldades ao descaso do Governo Imperial e à sua política discriminatória, e às próprias instituições monárquicas chegam a ser questionadas. Não faltou quem combatesse a própria integridade do Império e a sua inutilidade, sugerindo-se a separação do resto do país e a incorporação da região aos Estados Unidos, tido como modelo da federação, como solução aos males enfrentados.

Parte de nossa "inteligência" e da nossa elite julgava que os caminhos de ferro eram o elemento que faltava para devolver à região a sua fortuna passada. O exemplo dos Estados Unidos, onde os trilhos davam a impressão de nascer do solo como raízes superando, inclusive, o problema da mão-de-obra após a Guerra de Secessão, era apre-

sentado como argumento insofismável. O progresso extraordinário da jovem nação americana era atribuído exclusivamente a sua imensa rede de estradas de ferro. Aqui também, elas seriam construídas em grande escala, cortando a região em todos os sentidos e modificando para sempre o quadro adverso.

"Se os habitantes do Sul do Império estão satisfeitos com a monarquia, que infelizmente nos rege, visto que ela tem consumido quase todo o recurso da nação em proveito somente daquele lado, não o devem estar os habitantes do Norte, que vêem os seus irmãos expatriados, a morrerem de enfermidade, de fome e de peste pelas estradas públicas, nos ranchos onde são alojados os montões como sacos de legumes, e isto por não se ter com antecedência construído estradas de ferro para o centro de suas províncias, por onde, com prontidão, fossem levados os recursos fornecidos pelo governo e pelos particulares às suas habitações; ao passo que os recursos da toda nação tem sido aplicados quase que nas grandes empresas e melhoramentos do Sul, como bem o atestam, além de outras obras de mero luxo, esta grande artéria férrea que pôs em comunicação as três grandes províncias do Sul, Rio de Janeiro, Minas e São Paulo, a qual atravessando montes vales e 22 túneis, vai levar a an.ção e a vida àquelas felizes populações; portanto, vendo o Norte que nada mais pode esperar desta pobre integridade que temos até hoje mantido em desproveito da nossa vida, da nossa fortuna, da nossa honra e dos nossos brios, o que lhe resta é a separação para formar um Estado, não independente, porque isto se opõe a sua falta de recursos, a decadência de sua grande lavoura e a dizimação de sua população, porém sim para fazer parte dos Estados confederados da gigante república norte americana, donde sem dúvida não só nos virão capitais para florescer a nossa mor.bunda lavoura, como para se estabelecer uma rede de caminhos de ferro, que ponham os centros de nossas províncias em comunicação com todos os pontos importantes do litoral, verdadeiros cana.s por onde entram todos os recursos" (26).

Em 1878, o Governo Imperial decidiu adotar algumas medidas favoráveis à economia nordestina, determinando a construção de três escolas práticas de agricultura, que teriam o objetivo de reformular os padrões rotineiros e pouco produtivos da agricultura local e, ao mesmo tempo, paralisar o prolongamento de estrada de ferro de Recife ao São Francisco para que o governo convocasse uma reunião de agricultores a fim de que decidissem eles próprios para onde queriam que seguissem os cem quilômetros restantes da estrada.

Isto não bastou para serenar os ânimos dos mais exaltados que, enciumados pelas numerosas estradas de ferro sulinas, que consideravam dispendiosíssimas, e pela desatenção a outros setores básicos da economia nordestina, qualificaram esses gestos como "miseráveis patranhas do governo pessoal" e "osso descarnados atirados pelo maquiavelismo da perniciosa dinastia". Gente influente e de prestígio na própria corte, como o Barão de Muribeca, engrossou o coro de revoltados, denominando essas medidas paliativas de "rasteiras patriotagens do governo", conclamando os convocados a não se deixarem arrastar pelo canto de sereia mistificador:

"Já estamos fartos de teorias e promessas e conhecemos bem o maquiavelismo do governo pessoal. Não devemos acreditar nas enganosas promessas que nos acaba de fazer o governo pessoal, porquanto contra elas se opõem. não só os fatos posteriores, como o estado da decadência da renda pública ou a bancarrota que nos ameaça, em virtude do descalabro das nossas finanças, como ultimamente o apregoaram os dominadores da atual situação, a enorme quantia gasta a título de socorro aos famintos e indigentes (quando nem duas terças partes foram aproveitadas por aqueles que morriam e morrem aos milhares nas estradas, nas ruas e nas calçadas mesmo das grandes cidades), a continuação da estrada de Pedro II. do Rio Grande do Sul e vários outros compromissos que pesam sobre o Tesouro Nacional, portanto, a promessa com que se quer engodar Pernambuco não deve ser tomada a sério, e sim deve ser desprezada como improficua, mentirosa e embusteira. Pernambuco, como o Leão

**do Norte, ou guarda avançada de irmãs deste lado, não deve aceitar ainda mesmo promessas ilusórias de benefícios que não sejam por elas compartilhadas" (27).**

Não obstante esses apaixonados e impulsivos pronunciamentos, o Nordeste viu construído em seu território uma série de estradas de ferro, que trariam até os portos do litoral os produtos de exportação do interior, reclamados pelo mercado internacional, sobretudo açúcar e algodão que, malgrado a oscilação de preços de que eram vítimas, não deixavam de ter certos períodos de melhoria.

Pernambuco e Bahia, principais centros da região, começaram a construir suas vias férreas nas décadas de 50 e 60, enquanto que, nas demais províncias, só foi feito a partir de 1880, fato esse que favoreceu os portos de Recife e Salvador, estendendo e consolidando sua hegemonia e ampliando sua área de influência sobre os demais, eliminando, até, aqueles que não puderam construir sua ferrovia de penetração, como Goiana, em Pernambuco e Mamanguape, na Paraíba, por exemplo. Os portos, hoje dominantes, não dispunham, até essa época, de um raio de atuação tão amplo para o interior, como ocorreu a partir da construção dos trilhos de ferro.

Destarte, acompanhando o surto ferroviário que irrompeu naquela época, ou seja, no segundo quartel do século passado; apesar de não equiparar-se em quantidade ao que aconteceu no sul, o Nordeste construiu as seguintes estradas de ferro:

- a) a Estrada de Ferro de Sobral que, partindo da Comocim, atingiu a cidade de Granja, em 1881, e Sobral, em 1882, percorrendo um trecho de 125Km. Sobral, permanecendo como "ponta de trilho" para toda a área drenada pelo rio Acaraú, beneficiou-se consideravelmente do fato de a estrada não haver continuado até Ipu, como previa o projeto;
- b) a Estrada de Ferro de Baturité, inaugurada em fevereiro de 1822, que partindo de Fortaleza, atingia a cidade serrana de Baturité, após um percurso de 112 Km. Facilitava, assim, o escoamento da produção agrícola de uma área de serra abastecedora da capital e exportadora dos excedentes da produção;
- c) a Estrada de Ferro Natal a Nova Cruz, com 129 Km. concluída em 1822, ligava a capital do Estado ao Rio Grande do Norte e porto, na foz do Potengi, à região agrestina, então criadora de gado, atravessando áreas de cultura de cana de açúcar, como a de São José de Mipibu;
- d) a Estrada de Ferro Conde d'Eu, com 143Km. que partindo de João Pessoa, atingiu Guarabira, em 1889 e, através de um ramal, o Pilar, em 1893. Ainda em 1889, seria construída a ligação João Pessoa-Cabedelo, facilitando as comunicações e o escoamento de larga porção do "hinterland" paraibano;
- e) a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, que teve o seu primeiro trecho (Recife-Cabo) inaugurado em 1858 e que atingiria Palmares em 1862, em uma extensão de 124,7Km. servia a porção ocidental da sub-região da Mata Úmida, famosa por sua produção de açúcar;
- f) a Estrada de Ferro Palmares-Garanhuns, que continuava a anterior, dirigindo-se para o Oeste e que alcançou a cidade serrana, em 1877, após um percurso de 146,1Km. Possibilitou o desenvolvimento da cultura do café no planalto de Garanhuns e o aproveitamento desta cidade como centro educacional e estação de repouso, devido ao seu clima tropical de altitude;
- g) a Estrada de Ferro Recife a Limoeiro, com ramal para Nazaré, construída de 1881/2 — o ramal para Nazaré foi construído em 1889, com uma exten-

são de 121Km. ligando o Recife a uma área do Agreste e outra a Mata Sêca, facilitando o escoamento dos produtos agrícolas;

- h) a Estrada de Ferro do Recife a Caruaru, que ligou a capital do Estado a uma das mais importantes áreas agrestinas, em 1887, facilitando o escoamento da produção de couros e peles e de algodão de uma vasta região;
- i) a Estrada de Ferro de Paulo Afonso, construída em dois anos (1881/1883) que ligava a cidade alagoana de Piranhas a cidade pernambucana de Jaboá (hoje Petrolândia) e que contornava o trecho encachoeirado do rio São Francisco;
- j) a Estrada de Ferro Central de Alagoas, ligando Maceió a Viçosa, com 88Km, servia à área mais fértil da região da Mata alagoana;
- l) a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, iniciada em 1860, atingiu Pitanga, a 125Km de Salvador em 1863. Continuada a construção a partir de 1880, ela atingiria Vila Nova, num percurso de 322Km, em 1887. De Alagoínhas, também seria estendida, a partir de 1883, um ramal que ligaria a Timbó, com 82,4Km;
- m) a Estrada de Ferro Central da Bahia, construída a partir de porto de Caeiro, se estenderia, em 1881, até ao ramal de Santana, em sua extensão de 316,3Km;
- n) a Estrada de Ferro de Santo Amaro, concluída em 1883, que, em um pequeno percurso de 36Km, ligaria esta cidade açucareira do Recôncavo baiano à povoação de Jacu;
- o) a Estrada de Ferro de Nazaré, que ligava esta cidade do Recôncavo à Capela de Santo Antônio, com apenas 26Km;
- p) a Estrada de Ferro Bahia-Minas, que ligava o porto de Caravelas à cidade de Aimorés, com 142,4Km, concluída em 1882" (28).

Teceremos, agora, algumas considerações em torno da implantação das estradas de ferro no Nordeste, ampliando o que já expusemos anteriormente e proporcionando maiores subsídios para a compreensão do estudo particular de cada uma delas.

Primeiramente, elas foram introduzidas em uma etapa adiantada de sua evolução, sem atender para estudos de integração com outros transportes, especialmente o fluvial, tão utilizados na época. Aqui, elas não foram precedidas de grande rede de tração animal, capaz de escoar a pequena produção de cada zona e de incrementá-la até certo grau nas regiões pouco acidentadas, cujas condições técnicas favorecessem a tração. As companhias de "tramways" ou os bondes, como se chamavam, apareceram apenas como linhas suburbanas depois das vias férreas.

A dependência total ao interesses do exterior, os enganos causados pelos estrangeiros, desconhecedores das verdadeiras necessidades regionais e o pesado ônus que os privilégios acarretavam aos mirrados tesouros provinciais, são outros pontos a observar. Combustível, material fixo e rodante, pessoal habilitado, tudo era importante da Europa, pagando-se a peso de ouro. Economia nas construções não interessava aos concessionários e construtores. As estradas eram abertas do começo ao fim, mal podendo aproveitar um ou outro trecho da rodagem favorável. Os estudos eram caríssimos, pagos como se dependessem de um estudo privilegiado.

Acrescentem-se, também, as reações claras ou indiretas que o novo sistema de comunicação, com a sua vibração, veio provocar, sacudindo uma vida plácida e monótona e prejudicando alguns setores. Houve interesses feridos com a chegada dos trens de ferro como, por exemplo, no caso dos produtores de milho, dos tropeiros e dos fazendeiros, cujas propriedades ficavam situadas nos antigos caminhos reais, abandonados aos poucos devido à atração que as ferrovias exerciam sobre sua área de influência. Os três tentaram se refazer do profundo golpe recebido, fazendo concessões, reduzido preços para enfrentar o poderoso intruso.

No Norte, como no Sul, esse problema se fez sentir em toda a sua extensão: "A quantidade de milho e de outros gêneros consumidos pelas tropas, milho principalmente, e que nunca entrou nos quadros estatísticos, por ser de consumo imediato nos locais de produção, ao longo das estradas, deve ter sido muito considerável, e toda ela foi aos poucos sendo prejudicada pelos trens, acontecendo o mesmo com os elementos semoventes dos transportes: escravos e muare. Como acontecia com os imóveis longes dos trilhos" (29).

Talvez fosse mais indicado adotar as linhas de bondes de burro em certas zonas, absorvendo os muare das cangalhas e não prejudicando, assim, os produtores de milho e de outros gêneros consumidos pela atividade anterior. As despesas da instalação das linhas também, seriam consideravelmente reduzidas e muito mais fácil a administração. Evitaríamos esse salto brusco, que damos, passando dos almocreves para os maquinistas, das mulas, para as Baldwin.

Mas, isto é um traço característico dos povos coloniais a ilusória queima de etapas na evolução. Os elementos colonizadores, dominadores — diretos ou indiretos impõe à periferia ou aos povos mais atrasados o progresso material que lhes convém, que satisfaz aos seus objetivos hegemônicos. Aliás, a antevisão desses problemas, antecipando as consequências de um futuro "rush" ferroviário e apontando soluções para problemática dos transportes no Nordeste, foi feita em 1846, num dos famosos relatórios do notável engenheiro francês Vauthier (30) ao Presidente da Província de Pernambuco.

O engenheiro francês, juntamente com outros colegas como Boulitreau, Morel, Buesard e Millet, iniciou na região a construção de estradas perpendiculares ou oblíquas à linha primitiva aos caminhos principais, quase sempre paralelos ao litoral estavam convencidos da necessidade da construção de estradas de rodagem, que seria mais importante para o Brasil do que os próprios caminhos de ferro, tão em voga na Europa. Reconhecia que as vias férreas influenciariam bastante nos hábitos e costumes de toda ordem no país, acelerando o transporte das mercadorias, encurtando o tempo das viagens, etc., mas achava que, em certas condições, esses melhoramentos deviam vir oportunamente, sem pressa e no devido tempo, com estudos abalizados, em face das circunstâncias topográficas, hidrográficas e financeiras das províncias brasileiras.

Defendia, como Tavares Bastos (31), a imperiosa necessidade de um plano de comunicações, orientado no sentido das nossas necessidades econômicas. O Engenheiro Vauthier procurou demonstrar a vantagem das estradas "por onde transitariam veículos puxados por 3 cavalos e um contor, tarefa que pelos processos antigos teria de ser feita por muitos animais e outros tantos tropeiros (32), mas sem as consequências negativas do impacto ferroviário.

Hoje, suas idéias são encaradas como as de maior lucidez. Numa região dominada pela monocultura e pelo particularismo dos engenhos de açúcar, só depois de queimar as etapas iniciais da grande transformação dos transportes é que talvez fosse sensato a operação para estradas maiores.

Esse episódio do "rush" ferroviário dirigido para a zona canaveira-algodoeira,

vai ser uma das causas do poder expansivo das usinas de açúcar, que acabariam com os engenhos banguês, uma vez que permitia que as canas fossem transportadas de longas distâncias." Autênticas D. João de Terras, estando sempre dispostos a estender seus trilhos, como verdadeiros tentáculos, pelas áreas onde pudesse obter cada vez mais canas, a usina, com essa fome incontrolável de terras iria dar origem ao agravamento do problema do latifúndio que desde a colonização aflige e depaupera o Nordeste" (33).

## NOTAS

- 1 — **PINTO, Estevão.** História de uma estrada-de-ferro do Nordeste. Contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da Empresa "The Great Western of Brazil — Railway Limited e das suas relações com a economia do nordeste brasileiro. José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1949, pág. 7.
- **E. Pinto** faz referência a estudo comparativo empreendido por Roy Nash entre as estradas de ferro brasileiras e as norte-americanas, elogiando o seu belo estilo literário.
- 2 — Transporte utilizado pelos senhores de engenho e que consistia numa rede coberta por uma colcha de algodão, carregada por dois escravos. É de origem tupi a palavra que designava: atilho ou charpê com que a mulher indígena carregava o filho a tiracolo. Servia para transportar doentes e viajantes.
- 3 — Camboio com mais de 20 animais.
- 4 — **GOULART, José Alípio.** Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil. Temas Brasileiros, Editora Conquista, Rio de Janeiro 1961, pág. 15.
- 5 — **ANDRADE, M. Correia de.** Geografia Econômica do Nordeste, (O Espaço e a Economia Nordestina), 2a. edição, Editora Atlas São Paulo, 1974, pág. 145.
- 6 — **PINTO, Estevão** História de uma estrada-de-ferro do Nordeste, op. cit. págs. 17/18.
- 7 — **ABREU, Capistrano de.** Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. Edição da Sociedade Capistrano de Abreu, Rio de Janeiro 1930, pág. 63.
- 8 — **ABREU, Capistrano de.** Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil. op. cit. pág. 55.
- 9 — **CASCUDO, Luís da Câmara.** Geografia Alagoana no Domínio Holandês in Revista do Instituto Histórico de Alagoas, Vol. XXI Anos de 1940/1941, Maceió, págs. 18 e 23.
- 10 — O Caminho do Conde é citado muitas vezes nos documentos da época, principalmente nos mapas de Barléus e nos relatórios do Cial. Giovanni Vicenzo San Felice, Conde de Bagnuolo, que diz ser "um caminho para abrir de serras mais de retirar-se que de acompanhar a marcha inimiga". Cascudo informa que ele riscava os rios Cabuçu, Paripore, Carpiranga, Letetiba, Amararaji, Guaratingapari, baixando a direita de Tapera d'Angola, Tapera de Angola, pelo amontoado de serras, indo passar o rio Tapamundé, acurvando-se para transpor o lumuçu e findar no engenho de N. Sa. Penha de França. Dali ele se irradiava em vários caminhos menores.

Ainda no seu roteiro geográfico das Alagoas Holandesa, diz o grande mestre potiguar: "O Caminho do Conde" é o limite de terra trabalhado e conhecido. Para cima não há muitos gráficos. Desenhos fixam árvores espalhadas dentro de uma área hipotética descrita pela Itaperaba. De N. Sa. d'Ajuda um caminho

se atira, saltando os rios Urubutinga, Jequiá e Cururupe (Cururipe) até N. Sa. D'Ájuda outra via levava ao mar, ao correr do Rio São Miguel. E um outro, transpondo o Cabauma as serras que, neste trecho, moldurando o Itinga, iam a N. Sa. do Rosário partindo um ramal à N. Sa. da Conceição ou Paroigóra, alagoa do Sul. (pág. 24).

- 11 — **ANDRADE, M. Correia.** Geografia Econômica do Nordeste, op. cit., págs. 146/47.
- 12 — **FREYRE, Gilberto.** Nordeste. Aspectos da influência da cana — sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil. 4a. edição, José Olympio, Rio de Janeiro, 1967, pág. 29.
- 13 — **BORGES, F. C.** Um Livro sobre a História e a Economia de Pernambuco in Estudos Sociais, Ano II, n.º 6, Setembro/59, Rio de Janeiro, pág. 19.
- 14 — **PINTO, Estevão.** História de uma estrada-de-ferro do Nordeste, op. cit., pág. 50.
- 15 — O Palanquim era uma liteira suspensa em um varal de duas pontas na qual se conduzia alguém sentado ou deitado. Geralmente era conduzido por dois escravos, de pés descalços, mas vestidos com libré de cores berrantes. Além dos dois prêtos pagenzinho seguia a cadeira, para abrir a portinhola. Variantes dos palanquins são as tipóias, mais utilizadas nos arrabaldes, e as serpentinas, cujo leito é de rede e tinha cortinas. Origem oriental, indiano ou chinesa.
- 16 — O Cabriolé era um carro de 2 rodas puxado por 1 só cavalo.
- 17 — O Tilburi é uma espécie de cabriolé de 2 assentos, geralmente descoberto.
- 18 — Caleches eram carros de 2 assentos e 4 rodas, descoberto na parte dianteira.
- 19 — Denominação dada aos primeiros trens urbanos que apareceram no Nordeste.
- 20 — **BORGES, F. C.** Um Livro sobre a História e a Economia de Pernambuco, op. cit. pag. 192.
- 21 — Ver o excelente trabalho de Alípio Goulart "Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil", já citado anteriormente neste obra.
- 22 — Editorial do Diário de Pernambuco do dia 11/12/1845, Coleção APPA.
- 23 — Diário de Pernambuco, edição de 3/3/1846, Coleção APEP
- 24 — Diário de Pernambuco, edição de 29 de agosto de 1859, Coleção APEP
- 25 — Editorial do Diário de Pernambuco, edição de 3/8/1880, Coleção APEP
- 26 — Diário de Pernambuco, edição de 19/8/1878. publicação a pedido sob o título "O Sul e o Norte do Império, Coleção APEP.
- 27 — Diário de Pernambuco, edição de 18/10/1878, Coleção APEP.
- 28 — **NASCIMENTO BRITO, José do.** Meio Século de Estradas de Ferro, Livr. São José, Rio de Janeiro, 1961, págs. 153/154. O autor refere-se ao ponto terminal da Estrada de Ferro Central de Alagoas, como sendo Viçosa. Na verdade, seria Imperatriz, atual União dos Palmares.
- 29 — **BENÉVOLO, Ademar.** Introdução à História Ferroviária do Brasil, op. cit., pág. 167.

- 30 — **Louis Léger Vauthier** veio para o Brasil em 1840 para administrar obras públicas em Pernambuco, retornando em 1846. Entre suas inúmeras obras está o Teatro Santa Isabel, no Recife. Figura fascinante inclusive no plano do pensamento político, foi objeto de alguns estudos de Gilberto Freyre sobre a sua pessoa, entre eles o "Diário Íntimo do Engenheiro Vauthier" e "Um Engenheiro Francês no Brasil".
- 31 — **Aureliano Cândido Tavares Bastos**, notável pensador brasileiro, nascido nas Alagoas. É autor de Cartas do Solitário, A Província, O Vale do Amazonas, Os Males do Presente e as Esperanças do Futuro, entre outras obras. Combativo apóstolo do Liberalismo e do Federalismo no Brasil, deixou em seus trabalhos importante contribuição para a questão dos transportes no país.
- 32 — **PINTO, Estevão**. História de uma estrada-de-ferro do Nordeste, op. cit. pág. 31.
- 33 — **ANDRADE, M. C. de**. A Terra e o homem no Nordeste, Brasileiro, 3a. edição, São Paulo. 1973, págs. 112/113.