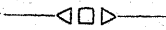


Annos 3-81
Vol. 1

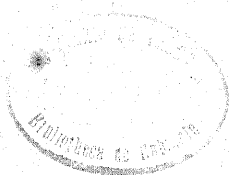
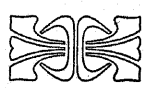
ABDIAS NEVES
SENADOR FEDERAL PELO PIAUHY



Politica das estradas de ferro e finanças da Republica

* Rede ferro-viaria e extensão territorial. Projecto de ligação das bacias do S. Francisco e do Parnahyba. Balança commercial do Piauhy nos ultimos cinco annos. Confronto com a de outros Estados. Vantagens economicas, politicas e administrativas da via-ferrea Petrolina-Amarante. * * * * *

IMPRESA NACIONAL



* * RIO DE JANEIRO
IMPRESA NACIONAL * 1916

ESTRADAS DE FERRO E FINANÇAS DA REPUBLICA

O Sr. Abdias Neves (1) — Sr. Presidente, noto, com satisfação sincera, a presença nesta Casa do nobre Relator do parecer, cuja leitura foi feita ha poucos dias. E' que isso me dá ensejo de lhe afirmar que, levantando-me para combater os fundamentos das conclusões ora em debate, não quebro, com isso, a sympathia, a estima e a admiração que tenho pelo seu talento, pela sua cultura e pelo seu patriotismo.

O SR. SÁ FREIRE — Obrigado a V. Ex.

O SR. ABDIAS NEVES — Faço-o, Sr. Presidente, porque considero um dever vir negar desta tribuna o meu apoio a duas afirmações que se contem nesses fundamentos: uma, expressa, a de que foram as estradas de ferro que arruinaram as finanças da Republica; a segunda, implicita...

O SR. VICTORINO MONTEIRO — Desgraçadamente isto é um facto.

O SR. ABDIAS NEVES — Terei oportunidade de mostrar a V. Ex. que isto não é um facto.

O SR. VICTORINO MONTEIRO — Estão ahi os algarismos.

O SR. ABDIAS NEVES — Os algarismos, eu os trouxe e com elles venho discutir, visto como a minha palavra não é revestida de autoridade bastante (*não apoiados*) para discorrer sobre o assumpto.

A segunda, Sr. Presidente, é a afirmação implicita de que a via ferrea Petrolina-Parnahyba representa uma despesa adiabavel, sinão inutil, motivo talvez de novos gravames para o Governo Federal.

(1) Discurso pronunciado na sessão do Senado de 30 de julho de 1915.
4206

Sei que atravessamos uma situação delicadissima, em que se exige todo o nosso desprendimento e o sacrificio de todo interesse que não seja o do bem publico.

Mas, Sr. Presidente, seria uma visão de mal orientado patriotismo sahir do desvario das despesas anteriores para o córte de despesas indispensaveis á bôa marcha do serviço publico, ou á satisfação de necessidades imperiosas e urgentes.

Disse, respondendo a um aparte com que me honrou o illustre Senador pelo Rio Grande do Sul, que não era um facto que ás estradas de ferro coubesse a responsabilidade maxima nos onus que pesam sobre as finanças da Republica. Disse-lhe que trazia algarismos para essa demonstração. Trago-os e vou lel-os ao Senado, para responder a esta objecção. Eis, Sr. Presidente, o estado da viação ferrea em 31 de dezembro de 1913, no tocante ás estradas de propriedade da União, ou por esta encampadas:

Viação Ferrea em 31 de dezembro de 1913

ESTRADAS DA UNIAO

ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA	EM TRAFEGO	PARTE		EM CONSTRUÇÃO	IMPORTANCIAS
			EM TRAFEGO	PARTE EM CONSTRUÇÃO		
Madeira-Mamoré	364.281	✓	—	—	✓	44.049:919\$602
S. Luiz a Caxias	374.635	—	—	—	—	25:307:387\$091
Baturité:						
Fortaleza a Miruel Calmon	335.184	✓	—	—	—	20.351:547\$290
Sobral-Camocim-Itú	216.280	✓	—	—	—	7.961:672\$790
Sobral-Itú-Crathaus	120.017	✓	—	—	—	3.990:620\$155
Sobral, em construção	1.776.000	—	✓	—	—	11.837:497\$657
Rio Grande do Norte (central)	850.000	—	—	—	—	19.913:682\$099
G West. of Brazil Railway:						
Conde d'Eu (encampada)	165.000	✓	—	—	—	9.225:000\$000
Natal-Nova Cruz (encampada)	121.000	✓	—	—	—	6.417:000\$000
Independencia-Nova Cruz	150.197	✓	—	—	—	2.847:900\$000
Recife-S. Francisco (encampada)	124.739	✓	—	—	—	24.558.000\$000
Alagoas (central) (encampada)	150.000	✓	—	—	—	11.400:000\$000
Pernambuco (central)	179.900	✓	—	—	—	31.443:418\$372
Pernambuco (sul e ramal)	193.908	✓	—	—	—	22.594:671\$233
Paulo Afonso	115.136	✓	—	—	—	6.827:330\$020
Bahia:						
Bahia-S. Francisco (encampada)	123.130	✓	—	—	—	33.975:000\$070
Bahia (central) (encampada)	316.660	—	—	—	—	17.250:000\$000
Ramal de Timbó (encampada)	83.000	—	—	—	—	2.212:000\$000
Alagoinhas-Joazeiro	452.310	—	—	—	—	10.392:119\$000
Timbó-Propriá	356.582	—	—	—	—	18.877:452\$288
Bahia-Minas (encampada)	376.270	✓	—	—	—	12.000:000\$000

ESTRADAS	EXTENSÃO KILOMETRICA	EM TRAFEGO	PORTE EM TRAFEGO PARTE EM CONSTRUÇÃO	EM CONSTRUÇÃO	IMPORTANCIAS
Redução de bitola e reconstrução:					
Novas linhas em construção	2.601.000	—	—	—	8.434:364\$108
Máricá (prolongamento)	84.180	—	—	—	1.400:692\$776
Central do Brazil (até 1910)	1.763.656	—	—	—	247.183:952\$143
Auxiliar e Rio das Flores (encampada)	221.036	—	—	—	6.080:000\$000
União Valenciana (encampada)	63.368	—	—	—	633:680\$000
Oeste de Minas (encampada)	939.500	—	—	—	15.600:000\$000
Rio do Ouro	126.337	—	—	—	3.543:856\$000
Rêde Sul Mineira:					
Minas e Rio (encampada)	170.000	—	—	—	27.750:000\$000
Muzambinho (encampada)	190.435	—	—	—	12.000:000\$000
Ramal de Campanha	85.970	—	—	—	—
Tres Corações-Lavras	95.000	—	—	—	—
Ramal de Alfenas	7.578	—	—	—	—
Passa Tres-Barra do Pirahy	40.859	—	—	—	28.754:469\$300
Barra do Pirahy-Carvalhos	174.966	—	—	—	—
Soledade-Sapucahy	269.529	—	—	—	—
Soledade-Carvalhos	108.903	—	—	—	—
Construção da Mogyana	352.982	—	—	—	10.000:000\$000
Thereza Christina (encampada)	116.340	—	—	—	6.978:000\$000
Paraná (encampada)	416.995	—	—	—	54.940:800\$000
Rio Grande do Sul :					
S. Sebastião-Sant'Anna do Livramento	160.460	—	—	—	588:060\$318
Bazilio-Jaguarão	113.600	—	—	—	943:746\$650
Santiago-S. Borja	158.604	—	—	—	769:414\$751
S. Pedro-S. Luiz	259.193	—	—	—	3.045:553\$575
Alegrete-Quarahy	117.600	—	—	—	364:663\$192
Itaquy-S. Borja	123.870	—	—	—	5.961:870\$506
Santa Maria-Uruguay (encampada)	355.420	—	—	—	24.075:000\$000
Rio Grande-Bagé (encampada)	283.000	—	—	—	30.204:600\$000
Passo Fundo-Uruguay	178.895	—	—	—	6.478:486\$065
Porto Alegre-Uruguayana e ramaes (até 1898)	842.000	—	—	—	43.277:134\$573
Despendido pela Compagnie Auxi- liaire até 3 de dezembro de 1913 na rêde do Rio Grande do Sul	—	—	—	—	85.892:370\$921
Santa Catharina	69.700	—	—	—	6.189:874\$413
Lorena a Piquete	20.000	—	—	—	3.621:780\$000
Ramal Cruz Alta-S. Miguel	408.000	—	—	—	34.932:605\$955
Itapura-Corumbá (até março de 1913)	334.000	—	—	—	—
Goyaz	1.351.000	—	—	—	30.625:165\$019

Resumo

Extensão kilometrica	19.823,201
Importancia (fazendo-se a redução ao cambio de t ^e d., para o calculo das linhas en- campadas)	1.066.444:463\$993

E essa cifra, por mais apavorante que seja, ainda não exprime a verdade completa, porque, em 1914, era provavel o augmento das responsabilidades do Governo, da seguinte fórma:

	Capital	Juros
Apolices para occorrer ás despesas com a cons- trução da S. Luiz a Caxias e outras	140.905:369\$315	7.045:271\$480
Dinheiro á Viação Cearense, á Viação Bahiana, Estrada de Ferro Santa Catharina, idem, idem, Goyaz e Madeira-Mamoré	253.370:562\$968	11.418:528\$078
Garantia de juros (ouro) á Victoria-Minas, S. Paulo-Rio Grande e Estrada de Ferro do Tocantins	15.897:893\$470	952:814\$340

Diz V. Ex. (*dirigindo-se ao Sr. Sá Freire*) que estes algarismos são o bastante para fundamentar a sua affirmativa de que esta cifra pesa, enormemente, sobre as finanças da Republica. Eu não contesto...

O SR. VICTORINO MONTEIRO — E ahí não figura ainda a Central.

O SR. ABDIAS NEVES — Figura o que pude obter com relação a essa estrada. Como dizia, não contesto a affirmativa do honrado Senador. Mas não olhemos sómente para as cifras representativas dessa importancia; procuremos comparar a extensão kilometrica dessas vias ferreas com a nossa extensão territorial e veremos que, emquanto temos 19.000 kilometros de estradas de ferro federaes, temos de servir a um territorio de 8.000.000 de kilometros quadrados. Ora, VV. EEx. sabem melhor do que eu que isto não póde corresponder ás necessidades da nossa circulação. E' uma verdade comesinha...

O SR. VICTORINO MONTEIRO — V. Ex. tem toda a razão.

O SR. ABDIAS NEVES — Ainda bem que V. Ex. me dá razão.

O SR. VICTORINO MONTEIRO dá outro aparte.

O SR. ABDIAS NEVES — Não prova, porque representa uma despesa necessaria. A estrada de ferro representou em toda parte...

O SR. VICTORINO MONTEIRO dá outro aparte.

O SR. ABDIAS NEVES — Dizia eu que é uma verdade comesinha que a riqueza evolue em tres phases: a producção, a circulação e o consumo. E' outra verdade comesinha, tambem, que o primeiro termo e o terceiro estão na razão directa do segundo. Ora, haverá quem diga que a rêde de viação ferrea do Brazil corresponde ás nossas necessidades?

O nobre Senador pelo Rio Grande do Sul diz que eu tenho razão. S. Ex., portanto, affirma que as nossas necessidades exigem muito mais do que isto. S. Ex., assim, affirma que não basta o que tem sido feito. S. Ex. affirma que essas despesas eram inadiaveis, não devem entrar em discussão.

Ninguem, Sr. Presidente, nega este facto: ha na Republica Estados mais favorecidos e Estados menos favorecidos. Entre os mais favorecidos, apontarei Minas.

O SR. VICTORINO MONTEIRO — V. Ex. tem toda a razão; possui até estradas de ferro de «meia cara».

O SR. ABDIAS NEVES — Pois bem. Ainda ha pouco, quando Minas cogitava da construcção de matadouros frigorificos modelos, assentava a sua construcção fóra do Estado, no litoral, accusando os seus meios de transporte de imperfeitos e insufficientes.

Ora, si Minas fallava, assim, essa linguagem, que não direi do meu Estado que, com a extensão de 271 mil kilometros quadrados, não poude, ainda, até hoje, em perto de 30 annos de Republica, conseguir um só palmo de estrada de ferro ? !

O SR. LOPES GONÇALVES — Aliás um Estado de navegação fluvial difficillima. Só tem um unico rio navegavel, o Parnahyba.

O SR. ABDIAS NEVES — Agradeço a lembrança de V. Ex. Um Estado cujas riquezas se encontram ainda em estado latente, á espera de que sejam fomentadas, Estado que dispõe, unicamente, exclusivamente, de uma arteria fluvial, e essa mesma de navegação irregularissima, seis mezes durante o anno !

O SR. LOPES GONÇALVES — E' uma verdade porque conheço.

O SR. ABDIAS NEVES — Nestas condições, Sr. Presidente, desde que se cogite de uma estrada de ferro, a primeira cousa a saber é si vem pesar, é si vem acarretar novos onus ás finanças do paiz; a segunda, é si corresponde a um plano geral.

Lembro-me que, em 1912, quando appareceram centenas de emendas determinando a construcção de novas vias-ferreas, emendas apresentadas ao orçamento do Ministerio da Viação, o nobre Deputado Sr. Ribeiro Junqueira, que foi o Relator, não as desprezou, antes aconselhou que fizessem parte de um projecto autorizando o Governo a proceder aos estudos de cada uma dessas estradas, affim de providenciar, afinal, mandando construir aquellas cuja conveniencia ficasse manifesta.

Dizia S. Ex. que, deante dellas, deante de medidas dessa natureza, o que se devia fazer era verificar si obedeciam a um plano, ou si apenas favoreciam interesses occasionalmente protegidos.

Deante, portanto, da Petrolina a Therezina, a primeira pergunta que se impunha era esta: Obedece essa estrada a um plano geral, vae ser causa de novos onus para as nossas finanças ?

Ora, Sr. Presidente, vem ella fazendo parte do plano da viação brazileira desde 1852. Em 1866, o engenheiro Eduardo José de Moraes tinha um sonho grandioso. Projectava ligar as bacias do Parnahyba e do S. Francisco, estabelecendo um canal entre o rio Preto, na Bahia, e a lagoa de Parnaguá, no Piahy. Por esse projecto, ficariam franqueados á navegação mais de mil kilometros, comprehendendo o S. Francisco, o canal, a lagoa de Parnaguá, o Gurguéa e o Parnahyba.

Era um sonho e como sonho não se realizou. Mas, nem por isso impressionou menos. E' assim que um nome que não preciso recommendar — André Rebouças — em sua obra sobre garantias de juros, estudou, pacientemente, logo depois, esse projecto, entendendo, aliás, que seria mais vantajoso para os interesses piauhenses a construcção de uma linha que, partindo de Amarante e atravessando o valle do Canindé, fôsse até Oeiras, com um ramal para Valença e outro para a Serra dos Dous Irmãos. Tantas vantagens viu elle neste projecto, que se encarregou de organizar uma empresa para obter da Provincia a concessão necessaria e realizar a obra. E, assim, tivemos no Piahy, em 1874, uma lei autorizando essa concessão e vimos, logo em seguida, o Sr. Dr. Fernando Pires Ferreira assignar contracto sobre a mesma com a Provincia.

Mas, Sr. Presidente, dias calamitosos se succedem para a minha terra. São, a principio, inundações, invernos copiosissimos; depois, a secca de 1877, e, ficando a empresa sem meios para realizar o commettimento, foi a concessão considerada caduca.

A idéa, porém, não morreu. Em 1882 reunia-se aqui, no Rio de Janeiro, o primeiro congresso das estradas de ferro, e entre os assumptos que mais o interessaram culminou o plano da viação do paiz.

Pois bem, ahi as vantagens da Petrolina-Parnahyba foram largamente demonstradas e o chefe da commissão que elaborou o projecto manifestou-se nestes termos: «Si prolongarmos a

estrada de ferro que, da Bahia, se dirige á Casa Nova em linha recta, em demanda do rio Canindé até Therezina, com um pequeno ramal até Caxias, teremos unido, directamente, o Piauí e o Maranhão, offerecendo uma base para a ligação natural de todas as provincias da costa até á embocadura do São Francisco ».

Palavras eloquentes e bastante significativas estas...

No parecer sobre este projecto já se chamava a attenção do paiz para os resultados que, com elle, se conseguiriam, porque essa linha representava a corda do arco constituido por todo o nordeste brasileiro. E tanta repercussão teve esse plano, que, logo depois, se organizava nova empresa para a exploração dessa via ferrea. A' sua frente estavam os notaveis engenheiros Newton Cesar Burlamaqui e Franklin Lima, que obtiveram uma concessão por 60 annos.

Isto foi em 1887. Sobreveiu a Republica, em 1889, e uma das primeiras preocupações do Governo Provisorio foi organizar o plano da viação nacional.

Encarregando uma commissão de estudal-o, considerou caduca a concessão, feita sob o pretexto de que vinha de encontro ao plano que o Governo tinha em vista. O plano foi elaborado logo em seguida e, em dezembro de 1890, o Governo fez a concessão da Petrolina-Parnaíba, a mais vantajosa das concessões dessa época, ao engenheiro José Joaquim Barrão e ao bacharel Agostinho Corrêa, garantindo o juro de 6 % ouro e dando-lhes mais cem mil hectares de terras do Piauí para a localização de dez mil familias de colonos.

Correram os annos. Todos vós sabeis o que foram os primeiros dias da Republica. Depois da lucta de 1893-1894, a empresa estava em franca decadencia e foi com a maxima difficuldade que, tendo terminado os estudos de 106 kilometros do traçado, conseguiu obter a prorogação do prazo por dous annos. Mas a situação peorava; em 1898 o cambio desceia a 5 e o Governo era obrigado a suspender o pagamento dos titulos de garantia de juros das estradas de ferro. Apesar disso, em 1899, depois de serios embarços, a empresa iniciou os serviços, mas, em agosto do mesmo anno, o Sr. Severino Vieira, então Ministro da Viação, declarava a concessão ineursa em caducidade.

Não desanimaram, porém, os cessionarios e, atravez de innumeradas difficuldades, conseguiram, dez annos depois, a revalidação do contracto, por acto do Ministro Francisco Sá. Seu successor, porém, logo depois, considerou nullo esse acto, ficando á empresa apenas o recurso de protestar por perdas e damnos, e propôr uma acção judicial, que não teve solução até agora.

Nesse interim, o Piauhhy não quiz ficar indifferente e votou a lei n. 607, de 26 de junho de 1914, dando concessão a quem construísse uma estrada de ferro que, ligando S. Raymundo ao Parnahyba, atravessasse o valle do Canindé e entrou em combinações com a South-American para a construção desse traçado.

Essas negociações não tiveram, porém, resultado, porque, logo depois, a South-American era obrigada a suspender os trabalhos no Ceará.

A idéa, porém, não havia morrido. Em 1912, entre essas innumeradas emendas, a que ha pouco alludi, estava uma determinando a construção dessa via ferrea e, graças aos esforços da representação piauhyense nas duas casas do Congresso, vimol-a constituir o art. 56, letra *d*, do decreto legislativo n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913, e ser, em seguida, organizada a commissão respectiva chefiada por um engenheiro activo e competente, a qual, em poucos mezes, fez os estudos definitivos de toda a linha comprehendida entre Petrolina e Amarante.

E assim, Sr. Presidente, prova-se, desta fórma, que essa estrada de ferro, de ha muito, está ligada ao plano geral de viação do paiz, não representando, como poderia parecer, uma criação nova, mas uma idéa vencedora, uma conquista feita.

Resta-me agora encarar o assumpto sob o ponto de vista das vantagens economicas que resultariam da construção da mesma.

Ainda ha poucos dias, Sr. Presidente, um dos espiritos mais scintillantes desta Casa, perguntava-me para que queriamos uma via ferrea, si não tinhamos o que transportar !

Lastimo que não esteja presente para ouvir o seguinte:

Em 1858, a renda da Alfandega da Parnahyba era de 53:347\$000. Ainda não tinhamos navegação fluvial. No anno

seguinte, isto é, em 1859, a tivemos e a renda attingia á cifra de 67:645\$; em 1862, a 109:729\$; em 1865, a 144:346\$348, sendo que em 1914, essa renda attingiu ás seguintes cifras: ouro, 208:833\$626; papel, 457:708\$564.

Vê-se, portanto, que alguma cousa temos para dar a essa via ferrea por cuja construcção nos batemos.

Não é de extranhar que nós piauihyenses sejamos estrangeiros dentro do proprio paiz, pois que, em redor de nossas fronteiras, se ergue uma muralha chinesa que não permite que as vistas dos dirigentes, dos próhomens da Republica, a atravessem para saber o que se passa lá dentro.

Chamo, entretanto, a attenção do Senado para os dados seguintes da exportação nacional:

Procedencia	Valor posto a bordo			
	Mil réis, papel		Mil réis, ouro	
	1913	1914	1913	1914
S. Luiz.....	2.592:305\$	2.296:565\$	1.536:176\$	1.294:744\$
Cajueiro.....	7.295:824\$	5.578:288\$	4.323:455\$	3.120:148\$
Amarração.....	97:585\$	—	57:828\$	—
Rio Grande do Norte..	6.209:621\$	3.625:176\$	3.679:774\$	2.120:151\$
Alagoas.....	4.878:096\$	4.684:850\$	2.890:726\$	2.570:244\$
Sergipe.....	197:049\$	81:950\$	116:770\$	45:484\$
Santa Catharina.....	4.202:328\$	3.597:495\$	2.490:270\$	1.981:693\$
Matto Grosso.....	5.399:945\$	4.135:055\$	3.199:996\$	2.357:241\$

Quasi toda a exportação do Cajueiro é piauihyense, porque é esse o porto de Piauihy ordinariamente frequentado, porto de escala dos navios estrangeiros e dos do Lloyd Brasileiro. Na Amarração só aportam, e raramente, navios costeiros, de pequeno calado. Acresce que o Itapicurú, o Pindaré e o Mearim, com diversas linhas de navegação a vapor, subvencionadas, são o escoadouro da producção maranhense, e mais que os municipios maranhenses, ribeirinhos do Parahyba, excepção do Brejo do Anapurú, são de minima importancia.

Nestas condições, e para argumentar, abandonando mil contos em favor do Maranhão, na exportação do Cajueiro, os dous Estados ficariam contemplados assim:

	Papel 1913	Papel 1914
Piauhy	6.393:409\$000	4.578:288\$000
Maranhão	3.592:305\$000	3.296:565\$000

E, desta fórma, a exportação do Piauhy teria sido superior, em 1913, á do Maranhão, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Santa Catharina e Matto Grosso e, em 1914, a desses mesmos Estados, com exclusão do de Alagoas.

Não quero, porém, me cingir apenas a esses dados estatísticos; quero trazer outros para que se não diga que se trata de documentos occasionaes, para que se não diga que os annos anteriores fazem desmentir esses dados. Vou ler os allegatos referentes aos annos de 1908 em diante:

	Valor official	Valor commercial
1908.....	3.269:758\$550	4.985:807\$865
1909.....	4.652:550\$000	8.009:837\$000
1910.....	10.467:798\$351	17.313:346\$398
1911.....	4.993:187\$248	8.575:701\$440
1912.....	5.669:510\$550	9.735:816\$280

Completarei, agora, esses dados, com a determinação dos principaes productos dessa exportação e o *quantum* do imposto arrecadado:

	1909	1910	1911	1912
Borracha....	313:996\$203	542:718\$255	406:126\$396	301:112\$325
Cera de car- nahuba .	66:192\$501	65:854\$834	72:763\$480	135:912\$610
Algodão.....	67:373\$844	20:964\$294	48:916\$802	67:670\$980
Gado	35:280\$520	58:020\$560	40:533\$500	32:019\$725
Couros.....	30:522\$774	38:035\$952	40:388\$228	57:923\$749
Pelles.....	41:584\$023	39:882\$842	31:784\$912	33:872\$964

Ora, Sr. Presidente, tudo isto, toda esta exportação nós a tivemos sem o soccorro de uma via-ferrea, e não sou um sonhador affirmando que seria o duplo si houvesse alli facilidade de meios de transporte. Não sou eu quem falla, são aquelles que teem percorrido minha terra desde o começo do seculo passado. Trago para aqui, entre outras opiniões, a de Martius, que percorreu a provincia em 1819. E' um nome feito, as suas palavras não são suspeitas, dizem bem o que é aquella zona.

Martius affirmou, depois de tratar da irrigação como processo para dar combate ás seccas, o seguinte:

«Assim, surgiria tambem para essa terra (que elle denominava Suissa brasileira), a possibilidade de se augmentar, de modo conveniente, a população e de dar áquella formosa região a alta importancia a que está destinada no Brazil, mercê de seus inexhauriveis thesouros materiaes.»

Mas não fica nessa; trago um outro testemunho, o de Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho. Affirma elle que «copahibeiras ha alli que, derribadas por occasião de se abrirem os roçados, fornecem, segundo o testemunho dos proprios lavradores, para mais de cinco frascos (10 litros) de oleo.»

Sr. Presidente, já houve, entretanto, quem se encarregasse de fazer a demonstração das vantagens economicas dessa estrada. Vou ler o que disse a esse respeito, um engenheiro de elevada competencia e que exerce alto cargo na Directoria das Estradas de Ferro, o Dr. José Luiz Baptista.

Dizia elle, em artigo de 6 de fevereiro de 1913, publicado na secção editorial do *Jornal do Commercio*:

«E', pois, evidente, que a Estrada de Ferro de Petrolina a Therezina, sob o duplo aspecto da menor distancia e mais convenientes condições technicas, deve ser construida como ligação indispensavel entre o norte e o sul do paiz. Resta-me demonstrar, continuava elle, que, industrialmente, é um negocio vantajoso.

A renda provavel desta estrada de ferro, de accôrdo com os dados estatísticos da exportação, publicados nos relatorios do coronel João Augusto Rosa, honrado e infatigavel secretario da Fazenda do Estado do Piauhy, e da importação, colhidos dos boletins da estatística commercial, pôde ser computada do

seguinte modo, fazendo-se applicação das tarifas em vigor na Rêde da Viação Cearense:

Exportação

Transporte de gado em pé: 50.000 rezes em uma distancia média de 400 kilometros. 50.000×7\$250.....	262:500\$000
Transporte de borracha de maniçoba: 1.000.000 de kilos, com 400 ks., 1.000 × × 75\$500	75:500\$000
Transporte de algodão: 200.000 ks. com 400 ks., 2.000×77\$500.....	155:000\$000
Transporte de cêra da carnaúba: 1.000.000 de kilos, com 400 ks., 1.000 × × 75\$000	75:000\$000
Transporte de couros salgados, pelles, resinas, etc., com 400 ks.....	100:000\$000
Transporte de cereaes: Assucar, aguardente, farinha, arroz, milho, etc.	300:000\$000
Somma.....	<u>1.068:000\$000</u>

Importação

Farinha de trigo, café, kerozene, sabão, etc..	300:000\$000
Fazendas, objectos de armarinho, cerveja, vinho, etc.	200:000\$000
Transportes diversos	<u>100:000\$000</u>
Somma	600:000\$000

Passageiros

50.000 passageiros das duas classes ao preço de 15\$000.....	750:000\$000
---	--------------

Receita total

Exportação	1.068:000\$000
Importação	600:000\$000
Passageiros	<u>750:000\$000</u>
Somma.....	2.418:000\$000

E accrescenta:

«Este total demonstra uma receita bruta, média, annual, de 3:700\$ por kilometro trafegado. E, pois, uma estrada de ferro que já encontra produção para transportar; não é o deserto que irá percorrer, é uma zona conquistada e colonizada ha mais de tres seculos e que benefico transporte, rapido e barato, fará, certamente, progredir».

O SR. VICTORINO MONTEIRO — Pelo que V. Ex. diz, a respeito do gado, eu avalio o que seja o resto das tarifas. Pelo calculo de V. Ex. o frête do gado attinge a 300:000\$, ao passo que na Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá é de 55:000\$ e nós achamos muito elevado.

O SR. ABDIAS NEVES — Lembro a V. Ex. que este calculo é baseado nas tarifas da Viação Cearense.

Continúo, Sr. Presidente. Tratando o Sr. Ministro da Viação de alterações no plano da Viação Cearense, dizia, em 1913:

«Como compensação, o Governo póde incluir no novo plano a linha Petrolina a Therezina, cujos estudos definitivos acabam de ser processados pela Inspectoria Federal das Estradas e fazem parte do plano geral da viação geral do Brazil desde 1852, constituindo uma ligação norte-sul indispensavel.»

Continúa:

«Estrada em condições technicas muito favoraveis, rampa maxima 1.5 % e menor raio de curva 180.000, o seu custo não excederá de 45:000\$ por kilometro ou 36:000\$ para toda a extensão.

Accresce, diz ainda, que esta linha apresenta as seguintes e incontestaveis vantagens:

1ª, a viagem de S. Salvador da Bahia a S. Luiz do Maranhão, que hoje se faz em 10 dias, será feita em cinco, no maximo;

2ª, a viagem de S. Salvador a Therezina, que hoje é feita em 16 dias (via maritima e pela navegação do Rio Parahyba), ficará reduzida a 3 1/2;

3ª, os campos do valle do rio Canindé, cujo curso acompanha a linha desde a nascente até a fóz, *são os melhores da America do Sul, na opinião autorizada do Dr. Arrojado Lisboa.*»

Mas, lá de fóra, essa conquista feita veiu se reflectir dentro desta Casa, e não sou eu quem o diz, é a Commissão de Obras Publicas e Empresas Privilegiadas, que, relatando o pedido de concessão de Hime & Comp., escreveu as seguintes palavras:

«A simples inspecção do mappa do Norte do Brazil mostra que esta estrada é uma via natural de ligação entre *os dous maiores e mais fertéis valles do nordeste brasileiro*, o S. Francisco e o Parnahyba.

«A idéa de sua construcção não é nova, continúa a parecer, e a sua conveniencia resalta da consideração de que, com um tal emprehendimento, se terá providenciado para a ligação de S. Salvador a S. Luiz. Assim é que o trecho de S. Salvador a Joazeiro já se acha em trafego; o mesmo se dá entre Therezina e Caxias; e o de S. Luiz a Caxias, contractado com Ibirocahy & Comp., já se acha em adeantado estado de construcção, devendo ficar completo dentro de dous annos. Falta, portanto, ao Governo apenas providenciar sobre a construcção do trecho de que trata o requerimento, isto é, de Joazeiro a Therezina. Uma vez prompta esta estrada, a viagem de S. Salvador a S. Luiz, que actualmente é feita por mar e pela navegação incerta do Rio Parnahyba, consumindo muitos dias, poderá tambem ser feita por terra, sendo esta viagem rapida e certa. Por meio desta estrada se irá do Rio de Janeiro ao Pará, com enorme economia de tempo...»

Assim, julgo ter feito a demonstração dos meus dous pontos de vista. Em primeiro lugar, que essa estrada corresponde ao plano official da viação do Brazil; em segundo, que não vem pesar sobre as finanças publicas.

Nesta tribuna, não sou nortista; não é o piauihyense quem falla; não vejo Estados, não vejo regiões e, procurando defender os interesses de uma unidade da Federação, penso trabalhar pela prosperidade e pela grandeza da patria e da Republica. (*Muito bem; muito bem. O orador é vivamente cumprimentado.*)

VIA-FERREA PETROLINA-AMARANTE

O Sr. Abdias Neves (*) — Sr. Presidente, quando discuti aqui, não ha uma semana, as vantagens economicas e technicas da linha ferrea Petrolina a Therezina, na resposta com que me honrou o illustre Relator do parecer não desceu elle a minucias, a circumstancias contra a minha argumentação, mas se limitou a pintar a situação afflictiva das finanças da Republica e a entender que a construcção daquella via ferrea era perfeitamente adiaavel.

Nestas condições, não condemnou a idéa, mas apenas entendeu que não era opportuna a sua realização.

Pois bem, Sr. Presidente. Desde que eu conto com a sua sympathia para a effectivação dessa aspiração antiga e justa dos piauihyenses, desde que eu posso, na actualidade, conseguir a approvação de um projecto que resolve esse fim sem onus para as finanças publicas, animo-me a trazel-o á consideração do Senado.

Ainda hontem vi jornaes noticiarem que a commissão encarregada de fazer a revisão das vias ferreas cearense e bahiana ia reunir-se para desse encargo se desobrigar.

Pois bem, fazendo-se uma pequena suppressão de ramaes na rêde cearense, podemos conseguir a construcção da estrada de Petrolina ao Parnahyba, não sómente sem onus para as finanças da União, mas representando uma differença para menos, uma economia de 7.000 contos.

(*) Discurso pronunciado na sessão do Senado de 4 de agosto de 1915.

E' este. Sr. Presidente, o projecto que offereço á consideração da Casa. (Lê.)

Sr. Presidente, sou suspeito para demonstrar a desnecessidade das linhas cuja suppressão aqui se pede. Fallará por mim a autoridade do ex-Ministro da Viação, o Sr. Dr. José Barbosa Gonçalves. E' elle quem, uma a uma, justifica as suppressões desses ramaes.

Diz elle:

«Suppressão da linha de Giráo a Crathéus, com 217^{km},220 e orçada em 13.088:218\$295.

A zona atravessada pela linha de Giráo a Crathéus é das peiores do Ceará: montanhosa e absolutamente secca, quando muito se prestará, nas varzeas apertadas do Alto Banabuyu, á criação de gado; a sua inclusão no contracto de construcção foi justificada como necessaria para a ligação das capitaes do Ceará e Piauhy.

Esta mesma razão não procede, entretanto, conforme facilmente se demonstra; ha dous caminhos para se ir de Fortaleza a Therezina:

	Kilometros
1.º Fortaleza-Giráo.	138,000
Giráo-Crathéus.	217,220
Crathéus-Therezina	326,000
	<hr/>
	861,220
	Kilometros
2.º Fortaleza-Sobral.	225,000
Sobral-Crathéus.	240,000
Crathéus-Therezina	326,000
	<hr/>
	781,000

ou um percurso menos de 70 km,220 pelo segundo traçado.

Deste segundo percurso fazem parte do contracto todos os trechos, com excepção do que vae de Itapipoca a Sobral, com 90 kilometros.

O preço médio destes não poderá expedir aos da linha do Riacho da Sella a Itapipoca, cujos estudos já foram approvados, com uma média de 41:600\$ por kilometro, importando os 90 kilometros em 3.744:000\$000.

Adoptando-se, pois, este segundo traçado, far-se-ha uma economia da differença entre 13.088:218\$295 e 3.744:000\$, ou 9.344:218\$295.

Suppressão da linha do Riacho dos Porcos a Macapá, com 70 kilometros, orçada em 3.570:000\$000.

Esta linha era destinada a fazer a ligação das estradas de ferro do Ceará com as de Pernambuco, ligação que ficou de facto decretada com a concessão feita á Central do Rio Grande do Norte:

Far-se-ha, pois, uma economia de 3.570:000\$000.

Suppressão da linha de Crato-Joazeiro, com 480 kilometros, dos quaes mais de 100 sobre a chapada do Araripe.

Esta linha, parece, foi incluída no contracto da Rêde de Viação Cearense para desviar o commercio do valle do Cariry, no Ceará, de Fortaleza para S. Salvador, utopia que um simples confronto das distancias faz desvanecer.

Assim, de Crato a Joazeiro vão 600 kilometros e a São Salvador 1.055 kilometros, isto é, uma distancia 80 % maior, sendo de notar que a zona atravessada é a mais arida do Brazil.

Economia 480X47:957\$525=23.019:612\$000.

Em resumo:

1.º Suppressão da linha Giráo a Crathéus...	9.344:218\$295
2.º Suppressão da linha de Riacho dos Porcos a Macapá.	3.570:000\$000
3.º Suppressão da linha de Crato a Joazeiro	23.019:612\$000
	<hr/>
	35.933:830\$295

«Como compensação — accrescentava o relatorio, o Governo póde incluir no novo plano a linha de Petrolina a Thezina, cujos estudos definitivos acabam de ser processados pela Inspectoria Federal das Estradas e fazem parte do plano geral de viação do Brazil desde 1852, constituindo uma ligação norte-sul, indispensavel.»

Dizia eu, no entanto, Sr. Presidente, ao principiar, que as razões que haviam norteado a argumentação do illustre Relator do parecer da Comissão de Finanças agora não mais prevaleciam, porquanto, em vez de onerosa, essa construcção

representava uma economia de mais de sete mil contos, do que vou fazer a demonstração:

Sommando-se os kilometros que ficam suprimidos e subtrahindo-se da somma os 608 kilometros da Petrolina-Amarante, temos o calculo seguinte: $217,220 + 70,000 + 408,000 = 767,220 - 608,000 = 159,220$, ou seja a differença de 159 kilometros para menos. Ora, multiplicando-se esse numero por 45 contos, custo medio do kilometro (exagerado para o Piahy, onde as condições technicas são mais favoraveis que no Ceará) temos: $45:000\$ \times 159 = 7.155:000\$$, importancia que representa o *quantum* da economia realizada com a adopção do meu projecto.

Vê-se, portanto, Sr. Presidente, que eu não venho pedir que se sobrecarreguem mais as finanças publicas com a satisfação do que considero uma necessidade immediata e imperiosa.

Pedindo a satisfação dessa necessidade, mas apontando medidas que correspondem aos bons desejos, não só da propria Comissão de Finanças, como aos meus proprios, e estou certo que de todo o Senado, não quero repetir agora os argumentos em que longamente me baseei para demonstrar as vantagens technicas, economicas e politicas, da linha ferrea por que me venho batendo. Isso já está feito. Aliás, agora eu não o considerava opportuno.

Entrego, portanto, o projecto ao Senado, aguardando a sorte que lhe for destinada, e, si tiver occasião, mais demoradamente demonstrarei, com maior somma de argumentos, a sua necessidade e as vantagens da approvação que espero.

Vem á Mesa, é lido e fica preenchendo o triduo regimental o seguinte

PROJECTO

N. 10 — 1915

O Congresso Nacional resolve:

Art. 1.º E' o Governo autorizado a fazer na viação ferrea do Ceará, em construcção, as modificações seguintes:

I. Suppressão da linha de Girão a Cratheús, com 217 kilometros,

II. Suppressão da linha do Riacho dos Porcos a Macapá, com 70 kilometros.

III. Suppressão da linha do Crato a Joazeiro, com 480 kilometros.

Art. 2.º Como compensação á South American Railway Construction Company Limited, pelas reduções que soffre o seu contracto, fica fazendo parte do mesmo a linha de Petrolina a Amarante, com o percurso de 608 kilometros.

Parapho unico. Para a construcção deste traçado servirão os estudos definitivos do mesmo já processados pela Inspectoria Federal das Estradas.

Art. 3.º A construcção da linha Petrolina-Amarante principiará nesta ultima cidade, dentro de seis mezes contados da data em que, de accôrdo com a presente lei, fizer o Governo a revisão da viação cearense.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das sessões, 4 de agosto de 1915. — *Abdias Neves.*

PROJECTO N. 10

VIA-FERREA PETROLINA-AMARANTE

JUSTIFICAÇÃO

O projecto n. 10, ora sujeito aos pareceres das Comissões de Obras Publicas e de Finanças, não satisfaz, apenas, uma aspiração antiga e justa dos piauihyenses — corresponde a uma necessidade logica do plano da viação nacional, sem gerar novos onus para a União. A demonstração de sua utilidade e procedencia resume-se, pois, no seguinte:

a) em mostrar-se que as modificações da rêde cearense, ahí determinadas, affectam ramaes de importancia nulla, por desnecessarios ás exigencias dos meios de transporte do Estado, além de não corresponderem aos fins que o plano primitivo visou;

b) em fazer ver que, subtrahido da somma dos kilometros reduzidos no Ceará, o total dos da linha Petrolina-Amarante, a differença, para menos, é de 69 kilometros, que, ao custo médio de 45:000\$, representam a economia, afinal, de 3.105:000\$000;

c) em deixar evidente que, si os ramaes, cuja suppressão é pedida, são de importancia nulla, a linha Petrolina-Amarante, pelo contrario, objectiva a ligação das bacias dos dois maiores rios do nordeste, constitue, na phrase do ex-ministro da Viação, Barbosa Gonçalves, « uma ligação norte-sul indispensavel », representa a corda do arco constituido pelos Estados do nordeste, « liga-os entre si, assegura prompta influencia da acção administrativa, e estabelece e fortifica os laços da unidade

politica e da solidariedade dos interesses economicos» — escopo entrevisto e procurado desde 1852;

d) em patentear que essa linha de penetração vai servir, directamente, á propriedade da União, ás Fazendas Nacionaes, atravessando o valle do Canindé, o mesmo que MARTIUS, em 1819, cognominava *Suissa brasileira* e onde o DR. ARROJADO LISBOA, nome que não precisa de reclamo, entende que se encontram *os melhores campos da America do Sul*;

c) em mostrar, finalmente, que essa estrada encontra «produção para transportar, não é o deserto que irá percorrer, é uma zona conquistada e colonizada ha mais de dous seculos e que benefico transporte, rapido e barato, fará certamente progredir.»

Vejamos.

O projecto suprime os ramaes:

De Girau a Cratheús (217^{kms}220).

Do Riacho dos Porcos a Macapá (70^{kms}).

Do Crato a Joazeiro (480^{kms}).

O primeiro, estendendo-se por um terreno ingrato, de que sómente se poderia aproveitar, para o estabelecimento de fazendas de gado, a bacia do Banabuyú, fez parte do contracto da *South American*, por se entender que era indispensavel á ligação de Fortaleza-Therezina. Essa razão, porém, não procede, porque o mesmo fim pôde ser collimado, com sensivel economia de tempo e dinheiro, da seguinte fórma:

Fortaleza-Sobral	225,000
Sobral-Cratheús	240,000
Cratheús-Therezina	326,000
Total	<u>791,000</u>

percurso menor de 70^{kms},220 que o Fortaleza-Girau-Cratheús Therezina (861,220), de sorte que, adoptando-se esse traçado e construindo-se a linha de Itapipoca a Sobral, ainda se faz «uma economia da differença entre 13.088:218\$295 e..... 3.744:000\$, ou 9.344:218\$295.» Nada justificaria, portanto, presentemente, a construcção desse trecho — nem a necessidade de sua existencia para a ligação das duas capitaes, nem o atravessar zona cuja produção possa fomentar. Foi con-

templado como indispensavel áquella ligação:—póde-se, porém, obter o mesmo resultado, sem elle, e com a economia prevista de 9.344:218\$295. E' obvio, pois, que a necessidade de sua construcção desaparece — e sem prejuizo para a viação cearense.

A outra suppressão pedida é a do ramal Riacho dos Porcos a Macapá. A necessidade de sua construcção desaparece, tambem, com o desenvolvimento da Central do Rio Grande do Norte, pois que o ramal supprimido se destinava á ligação das linhas Ceará-Rio Grande do Norte-Parahyba-Pernambuco. Nenhuma outra vantagem technica o recommenda. Simples trecho de ligação interestadual, sua necessidade deixa de existir quando o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte lhe suppre a existencia.

Construil-o, quando seu fim já alcançado, fôra desperdicio que as nossas condições de dolorosas aperturas não poderiam tolerar. Ainda aqui, portanto, o projecto consulta as circunstancias delicadas do momento que atravessamos.

Passemos, entretanto, á terceira e ultima suppressão solicitada — a linha Crato-Joazeiro, a mais extensa, a que, á primeira vista, se recommenda mais, é, no entanto, a que menos se impõe. Esta linha, diz o ultimo relatorio do Dr. Barbosa Gonçalves, parece foi incluída no contracto da rêde da viação cearense para desviar o commercio do valle do Cariry, no Ceará, de Fortaleza para S. Salvador, utopia que um simples exame das distancias faz desvanecer. Assim, do Crato a Joazeiro vão 600 kilometros, isto é, uma distancia 80 % maior, sendo de notar *que a zona atravessada é a mais arida do Brazil* (Rel. cit.; V. tambem, HORATO L. SMALL., *Geologia e supprimento da agua subterranea no Ceará e parte do Piahy* — julho de 1913 — pags. 25 a 36). Accresce, quanto a este, que nem ao menos os estudos sobre elle foram realizados.

Nestas condições, si a linha Girau-Cratheús, projectada para estabelecer a ligação das capitaes dos dois Estados não é necessaria para objectivação desse fim, por causa do prolongamento da Sobral-Cratheús, si a necessidade da linha do Riacho dos Porcos a Macapá desaparece com a concessão da Central do Rio Grande do Norte; si a linha Crato-Joazeiro, sobre atravessar, e numa extensão de 100 kilometros, a região mais arida do Brazil, não está, ao menos, estudada, e não preencheria

seus fins, isto é, não deslocaria o commercio dessa zona para a Bahia; e, si assim não fôra, si estivesse estudada e pudesse realizar a deslocação pretendida, seria em prejuizo immediato do commercio cearense; si tudo isso é assim, nenhum prejuizo acarretam ao Ceará as suppressões impostas no projecto. Maximé, quando sómente 287^{km},220 dos 767 kilometros cuja suppressão seria feita estão estudados e em via provavel de construcção, e as finanças da Republica não permitem que o Governo Federal faça proceder ao estudo dos restantes, havendo, em favor do Piauhy, a circumstancia de estarem processados os estudos definitivos da Petrolina-Amarante. E seja-me permittido esclarecer: o projecto não quiz ferir interesses cearenses — muito caros a todos os brazileiros, tidos por mim na mais alta conta. Procuo apenas, consultando esses interesses, promover, não a construcção de uma linha estadual de efeitos regionaes e aleatorios, mas uma que se recommenda, ha meio seculo, por vantagens complexas e multiplas. Adduzirei que, si a linha Crato-Joazeiro se recommendou por estabelecer a ligação da Bahia com os demais Estados do nordeste, mais se recommenda a linha Petrolina-Amarante:

1º, porque, estabelecendo, tambem, a ligação desses Estados (uma vez construido o trecho Cratheús-Therezina, que, em qualquer hypothese, é indispensavel) essa estrada, em vez de terras aridas, atravessa os melhores campos da America do Sul (DR. ARROJADO LISBOA), campos que, por sua uberidade, tiveram de MARTIUS a denominação de *Suissa Brazileira*;

2º, porque se obtem o mesmo escopo technico — com a redução de 3.105:000\$, economia que se demonstra da seguinte fórma:

Suppressão da linha Girau-Cratheús	217 ^{km} ,220
Suppressão da linha Riacho dos Porcos a Macapá...	70 ^{km} ,000
Suppressão da linha Crato-Joazeiro	480 ^{km} ,000
	<hr/>
Total dos kilometros supprimidos.....	767 ^{km} ,220
Accrescimo com a construcção da linha de Itapipoca a Sobral	90 ^{km} ,
com a Petrolina-Amarante.....	608 ^{km} ,
ou o total de.....	<hr/>
	698 ^{km} ,

que, subtraído da somma dos kilometros reduzidos, deixa, ainda, uma differença, para menos, de 69^{km},000. Ao custo médio de 45:000\$ alcança-se a somma que indiquei — 3.105:000\$000.

E uma circumstancia occorre, aqui, lembrar — as condições technicas do Piauhy, para a construcção, são muito mais vantajosas que as do Ceará. Girau-Cratheús atravessa a região mais montanhosa do Estado; de não menos difficil accesso é a de Riacho dos Porcos a Macapá — tanto que, ali, o custo médio do kilometro (entendia o Sr. Ministro da Viação em 1913) devia ser 51:000\$; e menor não podia ser no trecho Crato-Joazeiro, atravessando a linha, como teria de atravessar, a chapada do Araripe em uma extensão de 100 kilometros.

Emquanto essas difficuldades, ha, ali, a vencer, tão favoraveis são as condições do Piauhy, que a commissão encarregada dos estudos definitivos da Petrolina-Amarante, pôde realizal-o em seis mezes — facto por si só de uma eloquencia persuasiva. Não é desarrazoado, portanto, pretender que a economia realizada excedesse, afinal, á prevista nesta desprezenciosa justificação do projecto.

Dir-se-hia que o *momento financeiro* não permite cogitar da solução de problemas desta natureza. Entende-se que foi a chamada « politica das estradas de ferro » que sacrificou as finanças da Republica. E, esquecendo-se que os factores desta crise, que não é nacional, é mundial, são complexos, pretende-se que a panacéa salvadora está — não em cortar fundo despesas que entraram, nos bons dias, para a normalidade de nossos costumes burocraticos e ali se perpetuam; não em encarar o problema da protecção á lavoura e ás nossas incipientes industrias sob um ponto de vista geral, sem preconceitos de mal orientado e impatriotico regionalismo, porém, em condemnar, antecipadamente, qualquer medida sobre o estabelecimento de novas vias ferreas. A estas ligam-se as responsabilidades prementes de nossa situação financeira, que eu emprestara, de preferencia, á vertigem de progresso material que obscureceu a visão dos pró-homens da Republica na ultima década, — vertigem de que é manifestação evidente o modo por que se fez a evolução do paiz — de salto, de surpresa, de imprevistos, de promessas e esperanças. Basta attender ao capital immobilizado nas bellezas

majestosas desses melhoramentos impressionadores, nos ultimos 40 annos, referindo-me sómente ás obras sumptuarias do Rio, e á febre de construcções grandiosas que caracteriza este periodo, para vêr que isso não podia deixar de se reflectir desastradamente em nossa situação. Ora, um accrescimo repentino e inesperado das rendas publicas favoreceu e justificou outros desvarios nos gastos. E como não vimos o perigo, ou não quizemos ouvir os que nol-o denunciaram, a crise nos encontrou desarmados para uma efficiente reacção economica e financeira. E' collocar-se, portanto, em um ponto de vista estreito, o procurar a causa de nossas aperturas sómente, ou quasi exclusivamente, na politica economica do rapido desdobramento das nossas vias de transporte — para condemnar, sem exame, sem discussão, qualquer projecto que disponha sobre o rudimentar e imperfeito systema da viação nacional.

A preocupação, aliás, das condições em que nos debatemos devia ser o que mais pesasse no estudo e na approvação das modificações indicadas no projecto, convindo notar, ainda uma vez, que a linha de que cogita corresponda a uma necessidade logica, entrevista por todos os profissionaes que se occuparam do problema da viação no Brazil.

Escreve o Dr. Barbosa Gonçalves, no relatorio citado, que, em 1852, já essa via-ferra, que elle considera «uma ligação norte-sul indispensavel», fazia parte do plano official da viação.

Não o pude verificar em outras fontes. Pelos apontamentos que colligi, a idéa da ligação S. Francisco-Parnahyba surge, pela primeira vez, em 1866, com um plano do engenheiro Eduardo José de Moraes: a abertura de um canal que communicasse o Rio Preto com a lagôa de Parnaguá. Ficariam franqueados á navegação perto de dous mil kilometros comprehendendo o S. Francisco, o canal, a lagôa, o Gurguéa, o Parnahyba e regularizada a navegação do penultimo. Entretanto, as duas provincias interessadas, particularmente, a Bahia e o Piahy, não dispunham das sommas avultadas exigidas para a effectivação dessa grandiosa empresa e o projecto ficou apenas como ponto de partida de estudos e tentativas posteriores.

Que o plano não passara despercebido, prova-o o commentario que mereceu, mais tarde, de André Rebouças. Para Rebouças, entretanto, era mais viavel a construcção de uma estrada de ferro, de bitola estreita, que, partindo do Amaranthe, á margem do Parnahyba, cortasse o valle do Canindé, servindo deste modo ás Fazendas Nacionaes, e fosse ter a Oeiras. Dahi sahiriam dous ramaes — um para Valença, outro rumo da Serra dos Dois Irmãos, em procura do ponto mais conveniente para chegar ao S. Francisco. E como em grande parte da extensão os trabalhos de nivelamento não exigiriam mais do que pequenos movimentos de terra; como ali abundam as madeiras e são muito reduzidas as obras de arte, a construcção mais se recommendava pelo seu baixo custo.

Convencido das vantagens compensadoras dessa estrada, Rebouças empenhava o Dr. Fernando Pires Ferreira em sua realizção, conseguindo uma concessão do Piauhy para a construir e explorar. Era em 1874. Tres annos depois, no entanto, em virtude de causas diversas, a concessão era considerada caduca e a provincia perdia essa primeira oportunidade de ver seus sertões abertos á exploração intelligente das riquezas que ali se acham em abandono por falta de meios de transporte.

Mas impulso forte tivera o projecto dessa estrada de penetração, com o patrocínio de Rebouças. Assim, reunido-se, em 1882, no Rio, o primeiro Congresso das Estradas de Ferro e occupando-se, carinhosamente, do problema da viação nacional, de novo surge e é posta em relevo a necessidade da construcção dessa via-ferrea.

« Si prolongarmos, dizia um parecer lido perante esse Congresso, a estrada de ferro que, da Bahia, se dirige para Casa Nova, em linha recta, em demanda do rio Canindé até Therezina, com um pequeno ramal até Caxias, teremos unido, directamente, o Piauhy e o Maranhão, offerecendo uma base para a ligação natural de todas as provincias da costa, até á embocadura do S. Francisco ». E essas palavras despertam hoje mais interesse, porque « o pequeno ramal Therezina-Caxias » está construido e em trafego e a construcção da São Luiz-Caxias em vespas de ser ultimada.

Com a repercussão que tiveram os trabalhos do Congresso, novamente a ligação dos dois grandes rios ia ser tentada. Obtém uma concessão para isso os engenheiros Newton Cesar Burlamaqui (bastante conhecedor do alto-Parnahyba) e Benjamin Franklin de Almeida Lima (1887). Perdem-n'a, porém, com o advento da Republica, entendendo o Governo Provisorio que se tratava de uma via-ferrea que, por suas condições, devia fazer parte do plano da viação nacional então entregue ao estudo de uma comissão nômeeada para esse fim.

A comissão desobrigou-se em 1890. Mais uma vez a construcção da estrada é encarecida. E, em novembro do mesmo anno, obteem concessão para a explorar José Joaquim Barrão e Agostinho Corrêa (decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890) concessão que transferiram á Companhia de Ferro Nordeste do Brazil.

Nova desillusão estava, comtudo, reservada aos piauhyenses. Transforma-se a companhia na «Petrolina-Parnahyba». Liga-se ao Banco Industrial Brasileiro. E crescem, dia a dia, os embaraços com os cessionarios luctam — já em consequencia dos factos de 1893-1894, já em consequencia da baixa extraordinaria do cambio. Não sendo licito pensar em recorrer a um emprestimo interno, estando abalado, profundamente, o credito do paiz, no exterior, não tendo os cessionarios recursos proprios, conseguem, ainda, proceder ao estudo de 104 kilometros e obter uma prorogação do praso primitivo. Chegam, mesmo, a iniciar os trabalhos (20 de janeiro de 1899). De nada lhes vale isso, porque, em agosto do mesmo anno, o Ministro da Viação declara a concessão incurra em caducidade.

Dez annos decorrem. Com a entrada do Dr. Francisco Sá para a pasta da Viação as esperanças dos piauhyenses resurgem. Justificadas, porque S. Ex., espirito de superior cultura, conhecedor das vantagens dessa obra, revalida a concessão. Entretanto, a passagem de S. Ex., si é brilhante e fecunda naquelle importante departamento da administração, é muito breve. Substituido, seu successor reconsidera essa decisão para mandar prevalecer a anterior e á companhia só fica o recurso de protestar por perdas e danos e pedir em juizo o reconhecimento dos direitos que um acto violento

do Executivo da Republica lhe negava — acção que pende, em gráo de recurso, de decisão do Supremo Tribunal Federal...

O projecto da ligação das bacias dos dois grandes rios continuava, porém, a preoccupar a attenção dos estudiosos. Em interessante trabalho, os engenheiros Luiz Godofredo de Escragnolle Taunay e João José de Andrade Pinto Junior, sobre um projecto de estrada de ferro que communicaria as bacias do S. Francisco, do Parnahyba e do Amazonas, lembravam que o Congresso Latino-Americano, já em 1905, recomendava essa ligação, idéa reproduzida, no anno seguinte, em o Congresso Pan-Americano. E, no mesmo anno em que se declarava a caducidade da «Petroлина-Parnahyba», escrevia o engenheiro Heitor da Silva Costa:

«Partindo (a via-ferrea de que o projecto cogita) de Petroлина, florescente povoação pernambucana, situada á margem esquerda do rio S. Francisco, em frente a Joazeiro, com a cota de 372 metros sobre a serra dos Dous Irmãos, entre Pernambuco e o Piauihy, segue, neste Estado, o curso do rio Canindé, passando por Oeiras e Amarante e dirige-se a Therezina e dahi á Parnahyba» (era o traçado primitivo; o actual termina em Amarante).

«Atravessa o Piauihy de lado a lado, em direcção SO — NE, da serra dos Dous Irmãos até Amarante». E acrescenta, entre outras considerações:

«E' bem sabido que a zona pècorrida por esta linha ferrea é a mais rica e a de maior futuro do Piauihy. As famosas varzeas de capim mimoso, na zona do departamento das Fazendas Nacionaes do Canindé, pela belleza e facilidade de engorda dos gados, já foram comparadas aos campos do Chàrolais em França e serão no futuro o grande mercado de gado vaccum e cavallar e industrias correlatas. Muita coisa, continúa esse profissional, ha sido publicado, aqui e no estrangeiro, por verdadeiras notabilidades, sobre essa região e que nós, brasileiros, ignoramos por completo...»

E' um testemunho acima de toda suspeição, porque se não trata de piauihyense, ou de pessoa ligada, mesmo remótamente, ao Piauihy. Invoco-o para mostrar que a ligação dos Estados do nordeste, com esse traçado, continuava a ser a

preocupação dos que estudavam a viação brasileira. E para terminar a serie das citações desta natureza, que seria muito mais extensa si de todas fizesse menção, lembrarei, apenas, por sua importancia, a conferencia que o Dr. Castro Barbosa realizou, em 1912, no Club de Engenharia desta Capital, sustentando a necessidade urgente da realização dessa idéa.

De passagem registarei que, vendo o Piahy essa realização protelada indefinidamente, não se quedou. Obeteve o Governo o decreto legislativo n. 607, de 26 de junho de 1914, que creou favores para a construcção dessa estrada e foram entaboladas negociações, nesse fim, com a *South American Railway Construction Company Limited*, negociações que estavam em bom pé quando teve a Companhia de suspender seus trabalhos.

Mas, de novo, uma circumstancia reviveu as esperanças do Piahy. Era em 1912. Innumeradas emendas se apresentaram ao projecto de orçamento da Viação, na Camara dos Deputados. Uma, entre estas, se referia á «Petrolina-Parnahyba». E, graças aos esforços do Governo piahyense em acção conjuncta a da representação do Estado nas duas casas do Congresso, foi convertida na letra *d*, art. 56, da lei n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913. Organizou-se a commissão para os estudos, chefiada pelo engenheiro Messias Lopes. Abriram-se os creditos necessarios. E, mezes depois, quando, alarmado o Congresso com o annuncio da crise, fez córtes fundos na despesa, esses estudos tinham sido effectuados até Amarante. Os córtes, no entanto, não escureceram a necessidade da construcção. Assim é que, para a ver realizada, propunha o Sr. ministro da Viação, em 1914, apresentando o Relatorio dos serviços executados em 1913, que se cortassem na rêde da viação cearense os ramaes sobre cuja suppressão dispõe o projecto e que, como compensação, se construísse a linha Petrolina-Therezina, cujas vantagens summariamente indicou, nestes termos:

« 1ª, a viagem de S. Salvador da Bahia a S. Luiz do Maranhão, que hoje se faz em 10 dias, será feita em cinco, no maximo;

« 2ª, a viagem de S. Salvador a Therezina, que hoje é feita em 46 dias (via maritima e pela navegação do rio Parnahyba) ficará reduzida a tres dias e meio;

3ª, os campos do rio Canindé, cujo curso acompanha a linha desde a nascente até á foz, são os melhores da America do Sul, na opinião autorizada do Dr. Arrojado Lisboa.»

Nestas condições, a exposição que acabo de fazer mostra, insophismavelmente, que a necessidade da ligação das duas grandes arterias fluviaes do nordeste é uma conquista feita na opinião.

Exposta, demonstrada, defendida no livro, na imprensa e na tribuna pelos typos mais representativos — no renome e na responsabilidade profissional, da engenharia brasileira, impunha-se, á justificação que produzo, a evocação desses antecedentes e a invocação dessas autoridades. Fiz uma e outra — dando colorido á minha palavra onde fôra inexpressiva, corroborando com testemunhos maiores de toda excepção, depoimentos em que eu fôra suspeito de interesse particular.

Não ha, comtudo, argumento mais forte, inatacavel e producente em favor do meu objectivo, que o exame do traçado da «Petrolina-Amarante», em uma carta dos Estados do nordeste. Já se disse isto: bastaria examinal-a para ver que representa elle a corda do arco constituído por esses Estados e que, deste modo, a essa estrada se prendem relevantes interesses de ordem publica.

E' a Commisão de Obras Publicas e Empresas Privilegiadas, do Senado, que o affirma no parecer sobre o pedido de Hime & Comp. Diz:

« A simples inspecção do mappa do norte do Brazil mostra que esta estrada é uma via natural de ligação entre os *dous maiores e mais ferteis valles do nordeste* — o S. Francisco e o Parnahyba.» E continúa:

« A idéa de sua construcção não é nova e a sua conveniencia resulta da consideração de que com um tal empreendimento se terá providenciado para a ligação de S. Salvador a S. Luiz. Assim é que o trecho de S. Salvador a Joazeiro já se acha em trafego; o mesmo se dá entre Thezina e Caxias; e o de S. Luiz a Caxias, contractado com Ibirocaby & Comp., já se acha em adeantado estado de construcção, devendo ficar completo dentro de dous annos. Falta, portanto, ao Governo, conclue o parecer, apenas providenciar

sobre a construcção do trecho de que trata o requerimento, isto é, de Joazeiro a Therezina.»

Não se trata, com effeito, de uma estrada que se destine ao fomento de interesses economicos. Os interesses que acautela são antes de ordem administrativa e politica — administrativa porque empresta maior efficiencia á acção do Governo, transformando a morosidade com que se faz sentir agora em benefica e opportuna celeridade; politica, porque corresponde a uma necessidade urgente da defesa nacional, sendo de vantagem estrategica indiscutivel. Mas, accentuarei este ponto: si o prolongamento da Central do Brazil, de Pirapora a Belém do Pará, torna este trecho, no futuro, o tronco da viação ferrea do norte, verdade é que os Estados tendem para uma réde de viação propria, com uma linha tronco, a qual, em quasi todos os do nordeste, sinão em todos, segue rumo do S. Francisco. O rumo geral, no desenvolvimento da viação ferrea do nordeste, é, assim, para ahi, ao que não escapou a Central, como se vê do traçado Pirapora-Belém...

A Serra de Borborema é um embaraço ao desenvolvimento das linhas que divergem do littoral, na Parahyba e Rio Grande do Norte. O maximo de altitude foi alcançado em Campina Grande, na cota de 510 metros. Nestas condições, em Pernambuco, onde termina a alludida serra, a sequencia logica do traçado que mais se recommenda e que está sendo seguido, é o prolongamento da central do Estado de

	Kiloms.
Pesqueira a Flôres	450
Flôres a Villa-Bella.....	30
Villa-Bella a Salgueiro.....	90
Salgueiro a Petrolina.....	200

Na Parahyba e no Rio Grande do Norte o traçado futuro, logicamente esperado, é

	Kiloms.
Mossoró a Patú (em tangentes para o sul).....	120
Transposte ahi o limite dos dois Estados, na cota de 200 metros, chegará a Catolé do Rocha, cota de 220 metros	50

	Kiloms.
De Catolé do Rocha a Souza (cota de 220 metros).....	110
De Souza a Cajazeiras (cota de 275 metros).....	40
De Cajazeiras um ramal para Brejo dos Santos e o prolongamento de Macapá a Salgueiro.....	—

De modo que ficam ligados os traçados do Ceará, Parahyba, Rio Grande do Norte e Pernambuco. E é esse o traçado que as condições topographicas, sobretudo do Rio Grande do Norte, impõem. (V. decreto legislativo n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, art. 32, n. XXVIII, que autoriza o contracto do prolongamento da Estrada de Ferro Central deste Estado, do Caicó ao *ponto mais conveniente* do seu entroncamento na réde da viação geral do paiz. V. também os decretos n. 8.765, de 31 de maio de 1911, e n. 9.172, de 4 de dezembro do mesmo anno, etc.)

Com o mesmo objectivo se desenvolve a linha central da viação de Alagôas. Todas essas linhas visam o entroncamento na Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, sendo Joazeiro-Petrolina o ponto de convergencia. A «Petrolina-Amarante» é, pois, um traço necessario dessa irradiação e de importancia maxima porque abrange dois Estados—o Maranhão e o Piauhy.

Nem se pretenda que o Ceará soffra com a suppressão da linha do Crato ao Joazeiro—que se diria approximar Fortaleza de S. Salvador. Pelo contrario. Observado o projecto, Fortaleza se communicará com a Bahia via Iguatú, Brejo dos Santos, Macapá, Salgueiro, Petrolina e via Cratheus—Thezina—Amarante—Petrolina, com enorme economia de tempo por esta linha ultima.

Depois, registo um facto: o modo por que as necessidades economicas veem influindo no desenvolvimento das vias de transporte em o nordeste, orientando-as para o S. Francisco. E' um facto verificavel, não é um plano que eu suggestione. E essa observação foi que me levou a apresentar o projecto ora sujeito ao parecer das Commissões de Obras Publicas e de Finanças, dispondo sobre o modo de realizar desde logo aquella importante linha de penetração no Piauhy, á custa da suppressão de ramaes que seriam de construcção onerosissima por suas condições technicas e se não justificam, qualquer que

seja o aspecto por que os encaremos — politico, economico, administrativo.

O contrario do que acontece ao trecho « Petrolina-Amarante », cuja significação politica accentuei mostrando como será um laço forte de cohesão em o nordeste e cuja significação, considerado em sua influencia sobre a gestão da *res publica*, indiquei, accentuando a celeridade benefica e opportuna que emprestará á acção coercitiva do centro.

Mais. Si os ramaes sobre cuja suppressão dispõe o projecto não se recommendam vistos através dos resultados economicos de sua construcção, o mesmo se não pôde allegar contra o « Petrolina-Amarante », que corta a zona mais rica do Estado. MARTIUS escreve sobre ella o seguinte (*Iter Brasiliense*, vol. II) :

« Onde a terra se eleva entre as planicies arborizadas, é differente de todas as que eu tenho observado até agora no Brazil, e ficamos encantados com a vista de frescas varzeas cobertas de um tapete interessante de variados matizes, formado por finos e delicados hastis sem pellos. Os habitantes chamam estas varzeas *campos mimosos* e aproveitam-n'as para a criação do gado. *Observamos aqui, pela primeira vez, o que pôde ser considerado, de alguma fórma, a Suissa Brasileira.* »

São do professor de zootechnia, da Escola Agricola de Piracicaba, DR. RICARDO ERNESTO FERREIRA DE CARVALHO (*Industria pastoril*) as seguintes palavras:

« Na zona piauihyense do « Departamento das Fazendas Nacionaes do Canindé » as famosas varzeas de capim mimoso, pela belleza e facilidade de engorda dos gados, que nellas se apascentam, são consideradas alli como os campos de *Charolais* em França, isto é, — como verdadeiras fabricas de carnes e mais productos bovinos. Os bois attingem á mais alta arrojção e o leite é muito apreciado por sua riqueza em manteiga e por suas qualidades organolepticas; tudo isto devido á excellencia daquella forragem. »

Nestas condições, a construcção sobre valorizar esse departamento das Fazendas Nacionaes, daria forte impulso á industria de lacticinios que ahi se desenvolve morosamente á falta de consumo. Basta dizer que, dispondo essas fazendas de um estabelecimento moderno com todos os recursos para a

fabricação da manteiga em larga escala, o producto, aliás de qualidade superior, só apparece em tres ou quatro mercados do Piauhy e tão onerado pelas despesas e difficuldades de transporte que pouco diverge, no custo, da manteiga estrangeira.

Conhecendo as suas condições, posso dizer que, para que essa fabrica funcione de modo a abastecer os mercados piauhyenses e a obter collocação vantajosa nos mercados vizinhos, não precisa mais do que de vias baratas de condução.

Para se desenvolver rapidamente, dispõe a fabrica, em abundancia, da materia prima necessaria, e de todos os recursos technicos.

O projecto satisfaria, desta maneira, essa necessidade, fomentando a industria incipiente de lacticinios no Piauhy e activando a exploração de uma rendosa fonte de riqueza, ora quasi em abandono...

Não deixarei na penumbra as vantagens economicas que decorrem do projecto.

Condição precípua do progresso de uma região é ser aberta á exploração de actividades productivas. Em as que não o são, os recursos permanecem, necessariamente, em estado potencial, de que sómente o intercambio os retira. E, por isso, póde-se affirmar que a evolução da riqueza se traduz em tres termos — produção, circulação e consumo.

Esses termos se acham em correlação intima. E' o consumo que estimula a produção. E o ultimo será tanto maior quando mais complexo o aparelho circulatorio da primeira.

Dahi, escrever HORATIO SMALL que as estradas de ferro são as arterias das nações. Mas, do mesmo modo que, em os organismos animaes, ao lado das «arterias» veem canaes secundarios representados no systema circulatorio de uma região, pelas estradas de rodagem, estradas carroçaveis, vicinaes, etc. Sem isso, as riquezas de qualquer zona continuarão em estado virtual, á espera de meios efficientes que lhes despertem a capacidade productiva.

Ora, no Piauhy, nem mesmo o primitivo «carro de bois» é usado.

As *estradas reaes*, que ligavam o extremo norte ao sul (Santo Antonio-Oeiras-Bahia) e que haviam sido de notavel

importancia nos ultimos annos do Brazil colonial e nos que se seguiram á Independencia, desappareceram. Substituiram-nas caminhos irregulares, *picadas*, veredas, trilhos, que raramente permitem a passagem de carros e, ás vezes, nem mesmo a de cargas em « costas de animaes ».

Que este é, alli, o modo ordinario de conducção. Percorrem-se, a cavallo, dezenas, centenas de leguas, por dias e dias, ao sol e á chuva, recorrendo-se á hospitalidade dos habitantes para « dormida » e pousada. O transporte de cargas é feito, penosamente, demoradamente, em costas de burro. E esta affirmacção mostra, por si sómente, quaes os embarços, os gastos, as demoras, os riscos de tal meio de transporte. Aponderei, entretanto, um caso concreto para mostrar a quanto sobe o custo da tonelada-kilometro nessas circunstancias.

A povoação dos Altos dista de Therezina 50 kilometros e paga-se, pela conducção de uma carga de 100 kilos, 4\$, o que dá 800 réis para custo da Tk.

Este calculo applica-se, com pequenas variantes, a todo o Estado. Temos assim, ali o custo médio de 800 réis por tonelada-kilometro, custo que oscilla entre as taxas minima de 25 réis e maxima de 185 réis nas tarifas das estradas de ferro !

E' evidente, pois, que esse custo recae de modo prohibitivo sobre a producção, reduzindo-a á pequena e insignificante procura do consumo local. Quando a excede um pouco, é tal o desequilibrio entre a procura e a offerta que os preços se tornam desanimadores. Nestas condições, dou testemunho, tomando, ainda, os Altos para termo de comparacção — emquanto, no tempo da colheita, ali, se vende a quarta (medida de 50 litros) de:

Farinha, 1\$200, 50 litros; arroz, 1\$200, 50 litros; feijão, 2\$500, 50 litros; milho, 1\$, 50 litros.

Em Therezina é este o preço :

Farinha, 2\$500 e 3\$, 50 litros; arroz, 3\$ e 3\$200, 50 litros; feijão, 4\$ e 4\$500, 50 litros; milho, 2\$200 e 2\$500, 50 litros.

A differença no preço é essa — para uma distancia, apenas, de 50 kilometros, que um automovel de carga pôde vencer, sem esforço, em duas horas !

Dou outro caso significativo: o da exportacção do arroz,

de accôrdo com o relatório da Secretaria da Fazenda, relativo a 1913, ultimo publicado:

Localidades	Quantidade	Valor commercial
Parnahyba	507.200 litros	45:906\$666
Assumpção	1.800 litros	

Esse arroz provém, apenas, de tres municipios vizinhos da Parnahyba, com *sahida facil* pelo Parnahyba. No entanto, todas as terras marginaes desse rio se prestam á cultura da preciosa graminea. O mesmo acontece em quasi todos os municipios. Sua cultura, porém, não viza mais do que as necessidades do consumo local, porque as despesas com o transporte absorvem os lucros que daria em qualquer outro mercado.

Ainda um caso: a cultura do algodão. Vejamos:

Annos	Toneladas	Valor Official	Valor Commercial
1907	2.349	939:395\$200	1.878:790\$400
1908	547	232:780\$000	372:448\$000
1909	1.391	556:545\$600	1.113:091\$000
1910	398	198:884\$500	397:769\$000
1911	763	381:484\$500	600:375\$000
1912	—	—	—
1913	707	389:105\$341	—

Tomando para estudo sómente o ultimo anno, vemos que a exportação desse producto foi feita pelos seguintes municipios marginaes do Parnahyba: Therezina, Parnahyba, Florianiano, Amarante, União, Porto Alegre, Burity dos Lopes, Miguel Alves, S. Pedro, Barras. Só apparece exportação de outros provinda de Regeneração (distante tres leguas do Parnahyba) e Batalha. Registrarei, entretanto, que a preciosa malvacea floresce em toda a parte no Piahy, sem cuidados particulares, no abandono das capoeiras, desprezada por falta de meios de transporte, aproveitando-a apenas um ou outro cultivador em aparelhos rusticos e primitivos de madeira, no que baste ao uso domestico. Entretanto, é sabido geralmente que o algodão do Maranhão e do Piahy, no brilho, na resistencia e na extensão da fibra, rivaliza com o do Egypto, pelo que, até ha poucos annos, tinha grande procura. A deficiencia dos meios

de transporte limitou essa cultura ás mattas vizinhas do Parnahyba. A planta se dá, no entanto, perfeitamente no Estado. Só exige transporte barato e prompto para que a sua cultura se desenvolvesse rapidamente.

As mesmas difficuldades embaraçam a exploração da cera de carnaubá — um dos mais importantes generos de exportação do Piahy, destinado, por suas variadas e numerosas applicações industriaes, a largo futuro. Foi este o movimento:

Annos	Toneladas	Valor Official	Valor Commercial
1907	659	658:392\$000	—
1908	355	283:949\$600	354:937\$000
1909	1.156	693:133\$200	924:177\$600
1910	1.546	1.546:575\$000	2.319:862\$500
1911	739	591:290\$000	886:935\$600
1912	—	—	—
1913	801	1.146:096\$708	—

Procurando-se a discriminação por municipio, vemos que os nossos carnaubaes se estendem do extremo norte ao extremo sul. Para as 801 toneladas que figuram em 1913, contribuíram Parnahyba, Burity dos Lopes, Porto Alegre, Piracuruca, Periphery, Itamaraty, Castello, Batalha, Barras, Miguel Alves, União, Livramento, Campo Maior, Alto Longá, Therezina, Amarante, Regeneração, Floriano, Oeiras, Valença, Picos, Jaicós, Paulista, S. Raymundo Nonato, S. João do Piahy, Simplicio Mendes, Aparecida e Jeromenha, o que representa tres quartos do territorio do Estado. E isso mostra que recursos se podem esperar da riqueza desses campos em que quasi só existe a celebrada *corypha cerifera*, quando os cortem linhas rapidas de transporte.

Para que proseguir? Si, vencendo toda sorte de embaraços, podemos concorrer, approximadamente, na exportação total do Brazil com esta percentagem:

Borracha de maniçoba	42,66 %
Cera de carnaubá	23,40 %
Pennas de ema	23,64 %
Pelles	8, %
Algodão	5,25 %

não é absurdo pretender que suba consideravelmente essa percentagem, desde que o sertão seja aberto á acção de braços productivos, servidos por meios rapidos e seguros de comunicação?

Assim, esses dados fazem ver a significação que terá a Petrolina-Amarante no desenvolvimento economico do Piauhy. Mostram que « não é o deserto que irá percorrer »; que não irá servir a regiões aridas — como aconteceria aos ramaes que o projecto manda supprir.

Partindo da margem direita do Parnahyba, rumo de São Francisco, atravessa o valle de Canindé, servindo nada menos que a 12 municipios — cortados uns, outros vizinhos.

Recorramos, agora, ao ultimo relatorio, publicado, da Secretaria da Fazenda e verifiquemos o que esses 12 municipios exportaram em 1913.

Vê-se do seguinte quadro:

1913

MUNICIPIOS	Maniçoba Kilos	Cera de carnahuba Kilos	Couro de gado Kilos	Peltes de cabra Kilos	Algodão Kilos	Gado vacuum 1 cabeça	Crinas Kilos	Manteiga Kilos	Pennas de ema Kilos
Floriano.	136.362	94.148	100.130	44.908	984	40	5.257	3.500	992
Oeiras.	28.255	81.990	28.588	7.090	—	425	108	—	10
São Raymundo Nonato.	101.037	—	12.574	805	—	99	—	—	—
Picos.	47.735	59.229	15.744	40.082	—	116	—	—	—
São João	82.891	3.369	8.400	2.540	—	541	—	—	—
Jaicós.	19.850	4.740	6.370	5.950	—	309	841	—	—
Amarante.	20.491	5.025	22.756	9.668	50.458	—	—	—	—
Valença.	17.790	4.275	4.636	—	—	195	1.304	—	—
Paulista.	9.285	4.065	4.186	1.714	—	365	—	—	—
Regeneração.	6.000	200	2.100	1.100	12.000	82	—	—	—
Patrocínio.	9.122	—	2.267	6.032	—	254	—	—	—
São Pedro.	2.182	—	3.050	510	11.450	—	—	—	—
	481.000	254.041	210.804	147.399	74.859	2.426	7.510	3.500	1.002

Isso representa, como carga, o resultado seguinte:
(Percurso médio 500 kilometros)

		T k.
Borracha de maniçoba	38:480\$000	\$160
Cera de carnahuba.....	20:323\$280	\$160
Couro de gado.....	16:864\$080	\$160
Pelle de cabra.....	9:391\$920	\$160
Algodão	5:988\$720	\$160
Caroço de algodão.....	364\$500	\$090
Gado vaccum masculino em pé.....	30:325\$000 (*)	\$025
Crinas	450\$600	\$120
Manteiga	157\$500	\$090
Pennas de ema.....	92\$685	\$185
	122:438\$285	

Mas, duas observações surgem aqui. A primeira é que os algarismos apanhados se referem a um periodo de restricção na expansão commercial do paiz — alarmado com os pre-nuncios da crise que attinge agora a phase mais aguda. O commercio exterior do Estado resentia-se, necessariamente, das oscillações e da desconfiança dos mercados importadores. A differença é sensível depois de 1909. E, assim, o anno que tomei para confronto não exprime, em rigor, a média da exportação, como, aliás, se verifica do seguinte:

Annos	TONELADAS			
	1907	1909	1911	1913
Borracha	958	1.012	1.382	576
Cera carn	659	1.155	739	800
Couro de gado..	51.869 (couros)	597	365	477
Algodão	2.349	1.392	763	706

Não são, pois, descabidas, previsões que augmentem, sensivelmente, o *quantum* representado nos dados de que me servi — maximé si se attender á falta de estradas regulares, aos processos primitivos de transporte, ao custo da tonelada kilometro e a varias outras circumstancias que difficultam e, ás vezes, impedem a sahida da producção do Estado — limi-

(*) Por cada cabeça e kilometro.

tando-a, quasi, ás exigencias locais do consumo. Para que produzir mais do que o indispensavel, si as sobras da produção, privadas de collocação compensadora, determinam a plethora do mercado, o desequilibrio entre a procura e a offerta, a baixa dos preços?

Parece, nestas condições, foi esta a razão determinante do optimismo com que o engenheiro José Luiz Baptista fez o orçamento da receita provavel da Petrolina-Therezina, alinhando estas cifras promissoras:

Exportação

Transporte do gado em pé:	
50.000 rezes, em uma distancia média de 400 kilometros, 50.000×7.250	362:500\$000
Transporte de borracha de maniçoba 1.000.000 kils. com 400^{km} , $1.000 \times 75\$500$	75:500\$000
Transporte de algodão:	
200.000 ^{ks} , com 400^{km} , $2.000 \times 77\$500$	155:000\$000
Transporte de cêra de carnahuba, 1.000.000 ^{ks} , com 400^{km} , $1.000 \times 75\$000$	75:000\$000
Transporte de couro salgado, pelle, resinas, etc., com 400^{kms}	100:000\$000
Transporte de cereaes: assucar, aguardente, farinha, arroz, milho, etc.....	300:000\$000
	<hr/>
	1 068:000\$000

Importação

Farinha de trigo, café, kerosene, sabão, etc.	300:000\$000
Fazendas, objectos de armarinho, cerveja, vinhos, etc.....	200:000\$000
Transportes diversos.....	100:000\$000
	<hr/>
	600:000\$000

Passageiros

50.000 passageiros das duas classes ao preço de $15\$000$	750:000\$000
---	--------------

RECEITA TOTAL

Exportação.....	1.068:000\$000
Importação	600:000\$000
Passageiros	750:000\$000
Somma.....	<u>2.418:000\$000</u>

Podem ser acimados de optimistas esses dados. Entretanto, mesmo reduzidos ao seu justo valor, teem significação eloquente como expressão dos recursos cuja exploração a Petrolina-Amarante facilitará. Acresce que essa obra collima — antes que objectivo economico, vantagens e fins politicos, o que afasta a idéa de lucro das considerações que a recommendam e impõem. Suas vantagens economicas, porém, nem por isso são para desprezar — entre outras razões poderosas, porque vae servir a propriedades da União, valorizando-as e porque influirá, beneficemente, sobre as rendas federaes, elevando-as.

Não é uma affirmação sem apoio em factos. Temos, no Estado, um caso expressivo — as rendas da Alfandega da Parnahyba, antes e depois da navegação a vapor do Parnahyba.

Eil-o:

	ANTES	
1858		53:347\$000
	DEPOIS	
1859		67:645\$000
1862		109:729\$000
1865		144:846\$348
1913, ouro, 208:873\$626, papel.....		457:708\$564

A subida foi accelerada. Em 8 annos, de 1858-1865, elevou-se de 53:347\$000 a 144:846\$348, ou seja na razão de 171, 51 %. De 1865 a 1913, feita a redução da renda ouro a papel ao cambio de 15 d, a razão é de 475, 6 %. E a renda de 1913 já soffrera a influencia da crise...

Nestas condições, não é justo pretender que a canalização, para o nosso porto no oceano, das riquezas que a falta de meios de transporte deixa em abandono nos sertões piauihyenses

augmentaria com a estrada de penetração? E, attrahindo-se para o porto de embarque esses productos, não se activam as forças economicas do Estado, determinando a subida immediata das rendas publicas? E, assim os unos da obra pretendida não representam uma despesa reproductiva, justificavel mesmo em uma circumstancia de aperturas?

Depois, si é odiosa a excepção que faz o Piauhy, na Republica, não tendo um palmo de estrada de ferro, esta situação é mais clamorosa quando se observa sua vasta extensão territorial e o modo por que a população ahi se dissemina — em nucleos pequenos, separados por leguas e leguas — com a consequente dispersão de esforços de cuja synergia depende, em muito, o seu progresso. Esta excepção é clamorosa, sobretudo quando se observa que é a resultante da indiferença tradicional dos governos na monarchia e no actual regimen por aquelle Estado, embora, entregue aos proprios recursos, desamparado de favores, na asphixia em que se debate á falta de um apparelho de credito e de meios de communicacão e transporte, sua expansão commercial no exterior se faça rapidamente, como se verifica dos quadros que se seguem:

Annos	EXPORTAÇÃO	
		Valor commercial
1905.....	4.307:035	\$117
1906.....	6.496:059	\$518
1907.....	4.750:009	\$000
1908.....	4.985:807	\$565
1909.....	8.009:837	\$900
1910.....	17.313:346	\$938
1911.....	8.575:701	\$440
1912.....	9.735:816	\$280

Annos	IMPORTAÇÃO	
		Valor em mil réis ouro
1901	151:129	\$000
1902	177:433	\$000
1903	322:502	\$000
1904	634:542	\$000
1905	314:993	\$000

1906	535:638\$000
1907	860:687\$900
1908	657:494\$000
1909	539:032\$000
1910	738:991\$000
1911	1.054:758\$000
1912	963:705\$000
1913	980:564\$000

Importação por quinquennios:

Quinquennios	Somma	Médias annuaes
1901-1905	1.602:599\$000	321:920\$000
1902-1906	1.987:108\$000	397:421\$000
1903-1907	2.668:232\$000	533:666\$000
1904-1908	3.003:354\$000	600:671\$000
1905-1909	2.907:844\$000	581:569\$000
1906-1910	3.331:842\$000	666:368\$000
1907-1911	3.850:962\$000	770:192\$000
1908-1912	3.953:980\$000	790:796\$000
1909-1913	4.277:050\$000	855:410\$000

A proposito, accentúa o ex-ministro Rivadavia Corrêa em seu ultimo relatorio na pasta da Fazenda, commentando esses algarismos, que a importação, no Piauhy, nesse periodo, augmentou 500 %. E, como é interessante, faço o confronto desse augmento com o de outros Estados, no mesmo lapso de tempo:

	%
Paraná	700
Rio G. do Norte.....	600
Sergipe	600
Piauhy	500
Espirito Santo.....	400
S. Paulo	346,38
Matto Grosso.....	357
Santa Catharina	306
Rio	300
Bahia	259
Rio Grande do Sul.....	230,10
Ceará	220

Pará	150
Alagôas	130
Parahyba	100
Maranhão	85
Pernambuco	47

Sobre Minas e Goyaz não encontrei informações. Quanto ao Amazonas, ha, no relatório alludido, a nota seguinte:

« Em relação á exportação, a porcentagem da importação é a menor de todos os Estados da Republica. Mesmo assim, a importação augmentou de mais do dobro em 1910 e mantém-se com 50 % mais... »

Farei, entretanto, outro confronto: o da exportação do Piahy (via marítima) com a de outros Estados:

VALOR POSTO A BORDO.

Procedencia	Mil réis papel	
	1913	1914
Piahy	6.393:109\$000	4.578:288\$000
Maranhão	3.592:305\$000	3.296:565\$000
Rio Grande do Norte.....	6.209:621\$000	3.625:176\$000
Alagôas	4.878:096\$000	4.684:850\$000
Sergipe	197:049\$000	81:950\$000
Santa Catharina.....	4.202:328\$000	3.597:495\$000
Matto Grosso.....	5.399:945\$000	4.135:055\$000

Dahi se conclue que a exportação do Piahy, por mar, em 1913, *valor papel*, foi superior á do Maranhão, Rio Grande do Norte, Alagôas, Sergipe, Santa Catharina, Matto Grosso; o mesmo acontecendo em 1914, exceptuada a de Alagôas. E este confronto é eloquente porque, enquanto o Piahy só dispõe do Parnahyba como via de transporte, rio de navegação irregular seis mezes no anno, e com tarifas quasi prohibitivas, os outros Estados dispõem de vias-ferreas, estradas de rodagem, navegação fluvial, tudo o que lhes favorece, poderosamente, as relações do intercambio.

Nestas condições, a indiferença da União é clamorosa e injustificavel.

Vimol-a, de um golpe, cortar todos, ou quasi todos os serviços que mantinha no Piahy: suspender a construcção

de dous ramaes telegraphicos, estando um a tres leguas do ponto terminal; acabar com o serviço de defesa da borracha e campo de experimentação, com a Inspectoria Agricola, com as obras contra as seccas, etc., etc.

Felizmente posso registrar, aqui, ter o Governo do bene-
merito Sr. Dr. Wenceslau Braz rompido essa tradição de es-
quecimento e abandono. O illustrado Sr. Ministro da Viação
determinou que recommencem, alli, as obras contra a secca. Foram,
já, feitas as primeiras nomeações. E os representantes piau-
hyenses só temos motivos para acreditar que as providencias
tomadas sejam de resultado efficiente.

Isso me anima, pois, a esperar que o projecto, vencidos
os turnos regimentaes, tenha acolhida benevola e immediata
execução.

Em sessão, 8 de setembro de 1915.— *Abdias Neves.*

REDE DE VIAÇÃO CEARÁ-PIAUHY

A Comissão de Obras Publicas e Empresas Privilegiadas do Senado Federal, em officio de 11 do corrente, pediu ao Ministerio da Viação informações que a habilitassem a apresentar parecer sobre o seguinte projecto, que tem o n. 10, de 1915:

« O Congresso Nacional resolve:

Art. 1.º — E' o Governo autorizado a fazer na Viação Ferrêa do Ceará, em construcção, as modificações seguintes:

I — Suppressão da linha de Giráo a Cratheús, com 217 kilometros.

II — Suppressão da linha do Riacho dos Porcos a Macapá, com 70 kilometros.

III — Suppressão da linha do Crato ao Joazeiro, com 480 kilometros.

Art. 2.º — Como compensação á South American Railway Construction Company, pelas reduções que soffre o seu contracto, fica fazendo parte do mesmo a linha de Petrolina a Amarante, com o percurso de 608 kilometros.

Parapho unico — Para a construcção deste traçado, servirão os estudos definitivos, do mesmo, já processados pela Inspectoria Federal das Estradas.

Art. 3.º — A construcção da linha Petrolina-Amarante principiará nesta ultima cidade, dentro de seis mezes contados da data em que, de accôrdo com a presente lei, fizer o Governo a revisão da Viação Cearense.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das sessões, 4 de agosto de 1915. — *Abdias Neves.*»

Esse projecto foi apresentado poucos dias antes de ser declarado caduco o contracto celebrado com a South American, o que foi feito pelo decreto n. 11.692, de 25 do mesmo mez.

A mesma Comissão pediu também informações sobre estudos definitivos de uma estrada de ferro que, partindo da cidade de Petrolina, na margem esquerda do rio S. Francisco, vá entroncar com as linhas contractadas com a South American Railway Construction Company, Limited, em Therezina, ou no ponto mais conveniente, estrada essa a que se refere um outro projecto do Senado, de 1912.

O Dr. Aguiar Moreira, inspector federal das Estradas, a quem foram enviados os officios da Comissão de Obras Publicas, attendendo á sua requisição, informou o assumpto em dous officios, dirigidos ao Sr. Ministro da Viação, sob ns. 571|S e 572|S, respectivamente, de 15 e 18 do corrente mez, que abaixo transcrevemos e que contêm todos os esclarecimentos necessarios.

Estes officios discutem a questão — quer sob o ponto de vista economico-financeiro, quer sob o dos interesses dos habitantes das zonas atravessadas pelas linhas em questão e são inteiramente favoraveis aos projectos do Senado cuja conversão em lei julgam conveniente.

— Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1916. Exm. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra, M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas. — Cumpro o dever de enviar a V. Ex. o officio em que a Comissão de Obras Publicas e Empresas Privilegiadas do Senado Federal pede esclarecimentos ácerca do projecto n. 10, de 1915, do Congresso Nacional, que a habilitem a opinar com segurança.

Cabe-me, como informação, dizer que a suppressão das linhas da Rêde de Viação Cearense de que trata o projecto n. 10, de 1915, do Senado, é, attendendo á situação actual do paiz, e ao facto de terem feito parte do objectivo de um plano de viação ferrea já abandonado, medida acertada e criteriosa.

A linha Girão-Cratheús, que visava estabelecer ligação entre as estradas de ferro de Baturité e de Sobral, é de pesado movimento de terras, atravessa uma região esteril e despovoadas e alonga o percurso Fortaleza-Cratheús de 104 kilometros sobre o mesmo percurso via Itapipoca-Sobral.

A ligação das duas estradas, se fará, certamente, de accôrdo com a ultima direcção alludida, não só em virtude da differença do desenvolvimento, como também porque o prolonga-

mento do ramal de Itapipoca até Sobral, ou ponto mais conveniente da estrada de ferro do mesmo nome, com o fim de realizar a citada ligação, que constitue necessidade indiscutível, trará para os cofres publicos uma economia de cerca de 9.500:000\$ de accôrdo com o estudo que sobre a mesma apresentou o engenheiro-chefe do 2º Districto, desta Inspectoria, em 27 de outubro de 1915, e do qual foram extrahidos os elementos que se seguem:

«A ligação de Fortaleza a Therezina póde ser feita por dous traçados:

	Kilometros
1º) Fortaleza a Giráo.....	318,00
Giráo a Cratheús.....	217,00
Cratheús a Therezina	326,00
Total	<u>861,00</u>

	Kilometros
2º) Fortaleza a Sobral	225,00
Sobral a Cratheús	206,00
Cratheús a Therezina	326,00
Total	<u>757,00</u>

ou um percurso menor de 104 kilometros pelo segundo traçado.

Deste segundo percurso fazem parte do antigo contracto, celebrado com a South American Railway Construction Company, Ltd., todos os trechos, excepção feita daquelle que vai de Itapipoca a Sobral, com a extensão de 90 kilometros.

O preço médio deste não poderá exceder o da linha de Riacho da Sella a Itapipoca, cujos estudos já foram approvados com a média de 41:600\$ por kilometro, o que dá para os 90 kilometros citados a importancia total de 3.744:000\$000.

Sendo o orçamento geral, já approvedo, da linha Giráo-Cratheús de 13.088:218\$295, para uma extensão de 217.220 kilometros, conclue-se que o prolongamento do ramal de Itapipoca, para se obter a ligação Baturité-Sobral, trará uma economia de 9.344:218\$295, além das innumeradas vantagens que advirão para o Estado do Ceará com a exploração de uma zona fertilissima, como a que vai de Fortaleza a Sobral, passando por Itapipoca, e collectando, conseguintemente, todos os productos da uberrima serra de Uruburetama.

As condições técnicas do traçado Giráo-Cratheús são muito inferiores ás da linha Fortaleza-Sobral, observando-se nas da primeira ligação uma extensão de 21 kilometros em rampa de 17 e 18 mm. por metro, na qual mais de 16 kilometros pertencem á rampa maxima das instrucções que é a segunda citada. A linha Giráo-Cratheús tem movimento de terra muito pesado e foi traçada através dos terrenos aridos e de fortes ondulações, da parte em que o valle de Banabuyú se aperta nas varzeas do qual mal se alentará a criação do gado, riqueza chimerica em torno da qual o Ceará de hoje se estorce a lamentar prejuizos, que a escassez das terras e a inclemencia das consequentes crises climatericas lhe trazem periodicamente e com os quaes já devia contar o cearense na ingloria luta que é obrigada a manter contra a natureza, principal esmorecedora do seu esforço raro.»

Esta ligação se executará em tempo opportuno e depois de construido o ramal Fortaleza-Itapipoca, que se acha atacado na extensão de 58 kilometros, cuja conclusão do primeiro trecho de 19 kilometros, com trilhos assentados até o kilometro 14, foi ultimamente autorizada por V. Ex. para ser entregue ao trafego.

A linha de Riacho dos Porcos a Macapá, com 70 kilometros de extensão, fazia parte da mudança do traçado da Baturité, estudada pelo Engenheiro Zozimo Barroso do Amaral e approvada pelo então Ministro da Viação, Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida, a qual fazia terminar a alludida estrada de Cabrobó e, com a modificação posterior approvada pelo Governo, que transformou o ramal do Crato em parte da linha tronco da Réde Cearense, tornou-se completamente inutil.

Parece que a unica justificação para a não supressão desta linha era a ligação com a Central de Pernambuco, ligação que tudo indica deve ser feita na cidade de Milagres, para onde se dirige a Central do Rio Grande do Norte, nos termos do respectivo contracto de construcção e arrendamento.

A ultima das linhas a supprimir — Crato a Joazeiro — com 480 kilometros de extensão, para ser condemnada basta informar que parte da altitude 422 metros para attingir a 915 metros, approximadamente, e descer novamente para as proximidades daquella altitude, depois de ter galgado a serra do Araripe, atravessando zona despovoada e sem agua.

O grande desenvolvimento virtual desta linha, sem nenhuma vantagem technica compensadora, seria desanimador e é opportuno para consideral-a impraticavel lembrar a opinião do sabio botanico brasileiro Freire Allemão sobre os 50 kilometros de chapada da serra do Araripe que ella tem de atravessar.

«Uma enorme lage de psamito com 200 palmos de espessura, representando uma esponja colossal, que se embebe com as aguas da chuva e deixa sahir a agua, gotta a gotta, pelos canaes subterraneos para o Ceará e Pernambuco, na temperatura de 26°.»

Substituir esta extensão de 767 kilometros da Rêde de Viação Cearense pela linha Petrolina-Amarante, aspiração quasi secular dos Piauhyenses, é medida patriótica de grande alcance para o futuro economico do Brasil.

Esta linha de 608 kilometros foi estudada por esta Inspectoria e sua exploração e projecto dispensam commentarios para collocal-a entre as melhores da viação ferrea da Republica.

Diante da presente exposição, sou de parecer que o projecto do Senado consulta os interesses geraes do paiz, visto como manda supprimir linhas cuja construcção ficou demonstrado ser de nenhuma utilidade, substituindo-as por uma de muito menor extensão destinada a promover o progresso e a prosperidade economica de uma das circumscripções da Republica, justamente aquella unica que até hoje não conta um só kilometro de linha ferrea em trafego.— Saude e fraternidade.— *M. Aquiar Moreira*, inspector.

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1916.—Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra, M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.—Tenho a honra de ministrar a V. Ex., em seguida, os esclarecimentos solicitados pela Commissão de Obras Publicas e Empresas Privilegiadas do Senado Federal, acerca do projecto, em estudos naquella casa do Congresso, que autoriza o Governo a mandar proceder, por esta repartição, aos «estudos definitivos de uma estrada de ferro que,

partindo da cidade de Petrolina, na margem esquerda do rio S. Francisco, vá entroncar com as linhas contractadas com a South American Railway Construction Company, Limited, em Therezina ou no ponto mais conveniente.»

A estrada de ferro de Petrolina a Therezina, de que trata o projecto do Senado, vae servir a uma zona colonizada ha mais de tres seculos, e seu successo financeiro é garantido previamente, conforme demonstração já feita em estudo publicado pelo engenheiro José Luiz Baptista nas columnas do *Jornal do Commercio*, em 8 de fevereiro de 1913.

Trata-se, portanto, de alentar, com transporte prompto, facil e barato, a uma região conquistada nas primeiras expedições que penetraram o sertão da Capitania do Piahy, cuja fertilidade já em 1859 era apregoada por D. José Rei de Portugal em carta régia dirigida a João Pereira Caldas, primeiro governador da mesma Capitania.

Esta linha se impõe ainda como elemento da mais curta distancia entre as capitaes da Bahia e do Maranhão, pois representa parte da corda do grande arco do littoral que liga aquellas duas cidades, e sobre ella o notavel engenheiro André Rebouças, que assegurava já em 1874 ser a então Provincia do Piahy uma das poucas do Imperio que reuniam optimas qualidades para estabelecimento de uma rêde ferro-viaria, doutrinava:

« Este caminho de ferro, seguindo sempre o valle do Canindé, alcançará o rio S. Francisco em frente ao Joazeiro, na nova povoação de Petrolina, indicada para estação terminal do caminho de ferro do Recife ao S. Francisco.

Dará, pois, esta linha ferrea a maxima importancia á via commercial do Joazeiro a Oeiras, talvez a mais antiga do interior do Brasil; encontrará, no seu trajecto, os esforços successivos, durante mais de tres seculos, de todas as gerações que nos precederam; servirá aos mais antigos interesses da Provincia e erguerá do abatimento em que se acha, Oeiras — sua antiga capital.»

Além destas magistraes palavras do sabio, que affirmava serem as condições topographicas da linha as mais favoraveis possiveis, não é fóra de interesse salientar que, conforme o testemunho irrecusavel de Karl Friedrich Von Martins e George

Caraner, os campos de criação do valle do Canindé e seus tributarios, que fazem parte da zona a explorar, que ella atravessa, são dos *melhores do mundo*.

Na opinião autorizada do Dr. Arrojado Lisbôa, ex-inspector da Inspectoria de Obras contra as Seccas e actual director da Estrada de Ferro Central do Brasil, «o Piauhy é região principalmente pastoril, fadada a ser talvez o mais prospero centro de criação de gado do Brasil. O seu clima presta-se melhor que o do sul para esse fim. Foram as seccas e o abandono da criação pelo homem a causa da degenerescencia do seu gado. Sabemos que o cavallo conservou no extremo nordeste as suas perfeitas fórmãs arabes primitivas e tambem a sua grande resistencia. E' de lá e não do sul que faremos futuramente a principal remonta para o nosso Exercito. Com os poços no Piauhy, que não serão muito profundos, o povo, depois de educação e exemplos sufficientes, os fará por si. Eu creio que na maior parte do Piauhy, pelo menos no norte e no centro, ha muito menor irregularidade de chuvas que nos Estados meridionaes vizinhos. Os poços darão a agua para uso domestico e para o gado. Depois ou conjuntamente virá a cerca e a fenação das magnificas forragens, como as succulentas pastagens de mimoso. Descendo-se do boqueirão do Poty em direcção a Therezina, pela região de terras humidas de Marvão, é possivel ajuizar da excellencia das condições para o desenvolvimento do gado. Mais ao sul as Fazendas Nacionaes, outr'ora de Domingos Affonso Sertão e dos antigos jesuitas, são afamadas.»

No tempo do Imperio, em 1852, a commissão composta dos engenheiros Antonio Maria de Oliveira Bulhões, Firmo José de Mello e Jorge Rademaker Crunewald, nomeada para estudar os planos de viação geral do paiz, achava esta linha indispensavel para a constituição da *Grande Nordeste*, denominação por ella dada á linha formada pela estrada de ferro Bahia a S. Francisco, prolongada até Therezina, com um ramal para Caxias e tendo por fim ligar directamente Piauhy e Maranhão a S. Salvador e estabelecer assim uma grande linha tronco central, de vantagens estrategicas indiscutíveis, na qual viriam ter naturalmente todas as linhas do nordeste da Republica, que partindo do littoral buscassem o interior, taes como a

Estrada de Ferro de Baturité, a Central do Rio Grande do Norte, a Central de Pernambuco, etc., as quaes descarregariam assim a quasi totalidade de seu trafego para as margens do S. Francisco e para a capital da Bahia, que em summa seria o Estado que mais vantagens directas auferiria com a construcção da linha que nos preoccupa.

Na Republica, em 1890, uma outra commissão presidida pelo eminente marechal Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim, da qual foi relator o competente profissional engenheiro Alvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, em luminoso relatorio affirmou que esta estrada era «um elemento natural e indispensavel do plano de viação da Republica».

Modernamente o notavel engenheiro Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, ex-director engenheiro-chefe desta Inspectoria, em memoravel conferencia feita no Club de Engenharia sobre o plano de viação ferrea geral da Republica, demonstrou ser a linha de Petrolina a Therezina parte importante da directriz Rio-Tremedal-Bom Jesus dos Meiras-Petrolina e Therezina — linha norte-sul que considerou vantajosa, depois de salientar em detalhado e luminoso estudo as vantagens da construcção da linha Pirapóra-Belém, como principal linha norte-sul da Republica.

Não foram sómente os profissionaes abalizados, que foram acima citados, os que reconheceram a grande conveniencia da construcção desta estrada de ferro; o poder publico tambem assim o entendeu, como prova o facto de haver o Governo Provisorio da Republica outorgado uma concessão com garantia de juros de 6 % ao engenheiro civil Joaquim José Barrão e ao bacharel Agostinho Corrêa.

Esta concessão, como tantas outras, feita em virtude do decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890, foi declarada caduca pelo decreto n. 8.408, de 30 de novembro de 1910.

Reconhecendo, posteriormente, o Governo que não devia abandonar idéa tão superiormente patrocinada e de incontrastavel valor para o desenvolvimento do paiz, organizou em 1913 uma commissão chefiada pelo engenheiro Messias Teixeira Lopes, a qual, subordinada a esta Inspectoria, executou os estudos de campo até o kilometro 608, na cidade de Amarante.

A elaboraçãõ do respectivo projecto e confecção dos demais

trabalhos de escriptorio já foram iniciadas por esta Inspectoria serão opportunamente concluidas, para que o Governo fique habilitado a providenciar sobre a construção quando as condições financeiras do paiz o permittirem e o Congresso Nacional votar os fundos necessarios.

A extensão total da linha será de cerca de 800 kilometros; destes, conforme ficou dito, já foram explorados 608, sendo que o trecho que falta estudar é justamente o que offerece menores difficuldades topographicas, por se tratar da ligação de dous pontos situados no barranco de um mesmo rio, que é o Parahyba.

Em resumo — a construção da estrada de ferro de Petrolina a Theresina, julgada conveniente e necessaria por tão eminentes vultos da engenharia nacional e pelo proprio Governo, é uma obra que deve ser emprehendida apenas cessem as causas eventuaes que estão deprimindo e talvez mesmo asphyxiando a situação financeira do Thesouro Nacional. Saude e fraternidade. — *M. Aguiar Moreira*, inspector. »

(Do *Jornal do Commercio* de 25 de setembro de 1916.)