

625
5411 e

F. de S. Meira e Sá

ECOS do Sertão

Estrada de Ferro
de Mossoró ao S. Francisco

1911

PUBLICAÇÃO FEITA PELO GOVERNO DO ESTADO

(O autor é o unico responsavel pelas opiniões que emite.)



1912

Typ. d' A REPUBLICA

NATAL.

625
5411 e

F. de S. Meira e Sá

Écos do Sertão

781.32
5411 e

Estrada de Ferro
de Mossoró ao S. Francisco

1911

PUBLICAÇÃO FEITA PELO GOVERNO DO ESTADO

(O autor é o unico responsavel pelas opiniões que emitte.)

1911

BIBLIOTECA
Inst. de Hist. e Geog.
da Univ. de São Paulo

1912

Typ. d' A REPUBLICA

NATAL

Instituto Histórico e
Geográfico do Rio
Grande do Norte
No. Reg. 14.653

—Acreditamos que si aquelles que dispõem dos destinos desta Patria, conhecessem de perto os soffrimentos e a miseria que nas crises flagellam esta população soffredora, já teria sido saldada, na phrase de Euclides da Cunha, esta divida secular para o caboclo do norte.—Dr. Philippe Guerra: SECCAS CONTRA A SECCA, Rio, 1910, pag. 284.

—Que a Inspectoria reconheça a necessidade da construção da via-ferrea Mossoró-Cajazeiras [1ª secção da linha Mossoró-Petrolina] como a chave do desenvolvimento do sertão do Rio Grande e Parahyba, e bem assim reconheça que o desenvolvimento desta zona é o melhor meio de debellar os effeitos das seccas...—Dr. Roderic Crandall, 1º engenheiro do serviço geologico do Brasil: PUBLICAÇÃO N. 4, da Inspectoria de obras contra as seccas. Rio, 1910, pag. 129 e 61.

—A estrada de ferro que o povo do sertão dos tres Estados do Rio Grande do Norte, da Parahyba e Pernambuco reclama, é a que de Mossoró se dirija ao rio S. Francisco, atravessando o coração dos tres Estados... Encarada a estrada projectada do ponto de vista social estou convencido de que ninguem ousará contestar sua utilidade, sua conveniencia, sua urgencia... Do ponto de vista economico:—Si ha uma estrada de ferro projectada em nosso paiz, da qual se possa dizer que já encontra preparados poderosos elementos de trafego, essa estrada é a de Mossoró ao S. Francisco.—Dr. Chrockatt de Sá—PARECER lido em sessão de 22 de Julho de 1910 do Conselho Director do Club de Engenharia, do Rio, e approvedo unanimemente em sessão de 1º de Agosto do mesmo anno, sobre o projecto do Senado. (V. «Jornal do Commercio» de 1º de Agosto de 1910.)

—A estrada de ferro de Mossoró a Petrolina está a impor-se... Esta é uma linha de grande futuro... que passará em uma região productiva, ha muito economicamente preparada para o transporte ferro-viario.—Dr. Roderic Crandall—ASPECTOS DO PROBLEMA DAS SECCAS, no «Jornal do Commercio» do Rio, de 13 de Dezemb. de 1910.

—É de vantagem de todo o Brasil que os Estados do norte sejam tirados do estado comatoso em que jazem hoje e postos em plano igual ao dos Estados mais adiantados.—Dr. Roderic Crandall—PUBLICAÇÃO N. 4 da Inspectoria de obras contra as seccas, Rio, 1910, pag. 54.



*A' memoria de João Ulrich Graf, Su-
isso de nascimento, primeiro "sonhador"
e propugnador da humanitária e gran-
diosa idéa da Estrada de Ferro de Mos-
soró ao Rio S. Francisco (*)*

HOMENAGEM

do Auctor

Biblioteca do I H G R N
Instituto Histórico e Geográfico
do Rio Grande do Norte

(*) Esta era, com effeito, a sua idéa principal—que elle proprio se propoz realizar em parte—de Mossoró aos confins da então provincia do Rio Grande do Norte ; o que, infelizmente fracassou por motivos independentes de sua vontade.

Amílcar de Oliveira

INTRODUÇÃO

I

SUMMARIO :—Razão de ser desta publicação.—Projecto de estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco.—O dever "pelo dever".—Solidariedade da representação no Senado Federal.—Plena confiança no Marechal Presidente da Republica e no seu digno Secretario da Viação.—Confirmações : Drs. Raymundo Pereira da Silva e Roderic Crandall.—Parenthesis : os "Boqueirões".—Ingentes fadigas e trabalho insano do habitante do sertão.—"Estouros" de açudes, prejuizos enormes, imagem viva do filho de Eolo.—Injustos conceitos contra os sertanejos; o egoismo e a superficialidade.—Pergunta e resposta que se impõe.—O despovoamento systematico da zona das secas ; idéa absurda.

Satisfazendo instante pedido de amigos, em cujo numero está o distincto director do "Commercio de Mossoró", coronel Bento Praxedes, a quem a zona sertaneja deve assignalados serviços, e que, certos dos meus melhores desejos, continuam a appellar, aliás sem necessidade e nenhuma vantagem—confesso—para o meu tão desvalioso quanto desinteressado e leal empenho em prol dos legitimos interesses e justas aspirações da mesma zona—público em folheto e discurso proferido na sessão de 27 de outubro de 1909,

do Senado Federal, apresentando e justificando, muito convencidamente, o projecto n. 41, daquelle anno, sobre a construcção da Estrada de Ferro de Mossoró ao rio S. Francisco

Ao discurso addiciono, apenas, aqui e alli, ligeiras notas explicativas; e, como preliminar, á guisa de introito, traço as seguintes considerações, que traduzem o meu intimo sentir, e envio, mesmo escriptas a lapis, como se acham, para a composição da imprensa.

Antes de mais nada, devo declarar que, apresentando esse projecto, outra coisa não tive em mira, sinão cumprir o dever *pelo dever*, que, de mim para mim, acreditei indeclinavel,—qual o de contribuir, na medida das minhas forças, para ver realizada, quanto antes, conforme eu disse e é sabido—*uma aspiração antiga e muito justa* de toda a zona sertaneja, a que essa via ferrea, muito particularmente interessa,—sem nenhum proposito de agradar ou desagradar a quem quer que fosse, sem nenhum interesse proprio, e menos esperança de qualquer favor ou recompensa.

Para isso contei, sim,—apraz-me dizel-o—com o apoio e a solidariedade—não só dos meus distinctissimos collegas da representação de que, a esse tempo, eu fazia parte, no Senado, como de outros illustres senadores, que subscreveram o projecto, honrando-me e penhorando-me, sobremaneira.

E, sem duvida, mais pelo prestigio delles, que era —e é—grande, do que pelas minhas palavras, esse mesmo projecto, bem acolhido e estudado, com particular attenção, justo criterio e muita superioridade de vistas, pela illustrada Commmissão de Obras Publicas do Senado, a qual sobre elle interpoz luminoso parecer, adeante transcripto, e, graças á solicitude da benemerita “Liga Nacional contra as Seccas”, brilhantemente sustentado, na sessão de 14 de Novembro do anno passado, 1910, pelo projecto senador Severino Vieira, logrou, por fim, a fortuna de ser, com sabedoria e patriotismo, approvado por aquella egregia casa do Congresso Nacional.

Transpostas, assim, as fronteiras do Senado, achase o projecto sujeito ao exame e á approvação da Camara dos Srs. Deputados, para a consequente sancção do illustre Marechal Sr. Presidente da Republica, em cujas luzes e patriotismo só é licito confiar —plenamente. Tanto mais quanto, conforme informa-

ção da imprensa, ainda não ha muito, o honrado Marechal, que ora preside os destinos da Nação, em publica solemnidade, na Capital do Estado da Bahia, accentuou o nobre «empenho em que o seu governo se achava de desenvolver os trabalhos não só dos portos como da viação dos Estados do Norte, até aqui, por assim dizer, paralizados, dando novo alento á justa aspiração nortista.” (*)

Ao homem de espirito cultissimo, a quem vejo, com prazer, á testa do Ministerio da Viação e das Obras Publicas, cuja envergadura todos conhecem, e cujos talentos e larga visão social se têm manifestado, sempre, do modo mais nitido e brilhante, não escapará, de certo, estudando, como costuma, o assumpto, a transcendencia do empreendimento, para imprimir-lhe o cunho da sua nobre individualidade, se de tal convencer-se. Expressando-me deste modo, S. Ex. o Sr. Dr. Seabra sabe que o faço com inteira sinceridade, sem a mais leve sombra de lisonja, a que sou de todo avesso, por indole e por educação.

Ao demais, não se trata de interesse individual de quem quer que seja ; trata-se, sim, de um alto e momentoso interesse colectivo

Assim—é que encarei, de principio, procurei justificar, e ora considero, ainda, a materia.

Quanto foi affirmado no referido discurso,—quer na sua primeira parte, com referencia aos gastos avultadissimos do Thesouro Publico, sem resultado algum proficuo, a titulo de soccorros aos infelizes flagellados das seccas da Norte, e á necessidade imperiosa da açudagem e represas na região,—quer na segunda parte, referente á conveniencia, urgencia e vantagens reaes dessa via ferrea, riqueza e fertilidade da zona a percorrer—a muitos respeitos interessantissima,—á producção propria (já avultada e admiravel, não obstante o abandono em que tem estado e as crises climatericas por que tem passado), á salubridade do clima, á população, sua densidade, qualidades superiores de resistencia e trabalho, ás condições favoraveis do porto de Mossoró, etc.—tudo, tudo, tem sido, providencialmente, confirmado, do modo mais positivo, completo,

(*) V. «Jornal do Commercio», do Rio, de 18 de julho do corrente anno, 2ª pag, «Visita presidencial á Bahia”.

insuspeito e consciencioso, em estudos e trabalhos de altissimo valor—posteriores e recentes—de profissionais ou technicos da maior respeitabilidade e competencia.

Neste particular, foi uma verdadeira felicidade ter conseguido attrahir para o assumpto—não só, de modo directo, a esclarecida attenção do Congresso Nacional, como tambem a da imprensa e a de illustres profissionais que, por sua vez, estudaram o projecto, e, muito positiva e pensadamente, se lhe manifestaram favoraveis, com pleno conhecimento de causa, conforme se mostrará em synthese, e facil será ao leitor verificar, detalhadamente, dos respectivos estudos e trabalhos que serão indicados.

No tocante aos gastos avultadissimos do Thesouro Publico “na emergencia dos desastres, nos periodos calamitosos das seccas, sem systematisação de serviços—tendentes á prevenção dos seus terriveis effeitos”, e, por isso mesmo, “desapparecidos na voragem absorvente e devastadora...sem nenhuma vantagem, sem nenhum proveito”, conforme foi dito no referido discurso, perante o Senado, encontrará o leitor, amigo e paciente—plena e documentada confirmação, além de outros, em um trabalho de real valor e insuspeito, publicado não ha muitos mezes.

Quero referir-me aos “Estudos relativos aos Estados da Parahyba e Rio Grande do Norte”, (1) onde o illustre engenheiro Dr. Raymundo Pereira da Silva, chefe da 2ª secção da Inspectoria de Obras contra as Seccas, passa em revista a historia—triste e amargurada—da assistencia dos Poderes Publicos, no Imperio e na Republica, ás populações flagelladas, durante o largo periodo de 84 annos, que elle, com louvavel franqueza e propriedade, denomina “um longo cyclo de erros e imprevidencia,...de immensos e inuteis desperdícios,...periodo de anarchia que sangrou, durante quasi um seculo, o Thesouro Publico e só conseguiu, como resultado, a dolorosa experiencia...dos quadros—que traça e expõe... .

Ahi mesmo, depois de haver estudado a acção dos Poderes Publicos na zona flagellada, passando o hon-

(1) Publicação n. 12, serie I E, da Inspectoria de Obras contra as Seccas. Imp. Nacional, Rio, 1910, pags. 5—13

rado engenheiro a estudar a acção dos proprios sertanejos, “na terra infeliz e descurada”, escreve uma pagina de inteira verdade e stricta justiça, para cuja transcrição peço venia, como uma eloquente e auctorizada confirmativa do character rijo, da intelligencia clara, da tenacidade firme, da resistencia voluntariosa e do heroismo, tantas vezes confirmados—dos abandonados nos sertões do Norte.

Eis aqui essa pagina :

“Si as scenas inenarraveis de 1878 e 79 não tiveram ainda bastante intensidade para impressionar o governo e mostrar-lhe que para resolver um problema desta importancia não bastava a sentimentabilidade geral de momento, que fez o Imperador dizer que “seriam vendidas, si tanto fosse preciso, as joias da Corôa, para socorrer os famintos do Norte”, e sim, passada a crise, aproveitar o grande descanso de 31 annos que a secca deu á região, para preparal-a e defendel-a energicamente contra o advento de novos cataclysmos, os sertanejos, estes, sim, contados os claros abertos na familia ; inventariados os destroços da passada abundância e verificada a inocuidade do auxilio official, que produzia o effeito de alguns borrifos da-gua nas labaredas de immensa fogueira, encararam de frente a situação e viram que só tinham dois caminhos a seguir—ou abandonar os seus lares, destruidos e profanados pela Fome e procurar em outras terras um abrigo contra os effeitos certos e inevitaveis de novos flagellos, ou pedir á contemplação das catacumbas dos parentes sacrificados e ás ruinas dos campos e herdades onde haviam nascido, forças bastantes para lutar e vencer. Uns seguiram o primeiro caminho e foram, desde a fronteira do extremo Norte, que dilataram, até ás do Oeste e do extremo Sul, crear com o seu trabalho—ainda alli exclusivo e desprotegido—as riquezas que fizeram da inexplorada Amazonia o precioso thesouro que hoje é e levar o concurso da sua intelligencia e do seu esforço, extenso e valioso, a todos os ramos da actividade nacional, na politica e na magistratura, no exercito e na policia, no commercio e na industria, na agricultura e nas obras publicas.

“Outros, os mais tenazes, preferiram o segundo e começaram resolutamente a trabalhar. Estudaram

e descobriram a utilização, embora empyrica, de todos os vegetaes que resistem ás seccas ; observaram e procuraram-lhes remedio, infelizmente nem sempre com resultado, como não podia deixar de ser, as molestias que atacam os gados e as lavouras ; fizeram e registraram pela tradição observações metereologicas, sem orientação scientifica, mas que lhes são uteis para preverem a probabilidade de um bom inverno ou a imminencia da declaração da secca ; crearam pequenas industrias que não transpõem os limites da zona assolada, mas que constituem o principal recurso de que se vale a população pobre quando desaparece o inverno ; crivaram por toda a parte o solo de cacimbas e nesse serviço, guiados pelos *advinhadores de agua*, que se fizeram com a longa pratica adquirida, estabeleceram uma verdadeira rêde de sondagens, algumas attingindo 30 metros e mais de profundidade, que permitem hoje traçar no mappa o nivel do primeiro lençol subterraneo, a curva que determina as zonas das aguas potaveis e das aguas salobras e a classificação geologica de quasi toda a superficie dos dois Estados ; construíram finalmente milhares de açudes, de capacidade proporcional aos recursos de cada um, mas que constituem o unico elemento efficaz de que dispoem para salvar-se a si e aos seus rebanhos nos annos da calamidade.

“Tendo feito o inventario do trabalho do Governo no territorio destes dois Estados, era natural que procurasse igualmente verificar, mesmo por alto, o que por sua parte tem feito a população.

“Este balanço, muito deficiente, accusa já um trabalho formidavel, se o compararmos com a obra official no mesmo periodo e levarmos em conta a exiguidade do numero de habitantes (calculados em cerca de 1.003.000) deante da enorme extensão a beneficiar (avaliada em 132.000 kilometros quadrados) e a completa falta de recursos, de instrucção e de aparelhamento com que sempre luctaram”.

Está ahi, pois, entre muitos, um valiosissimo testemunho da indole singularmente vivaz, da fortaleza de animo dessa gente,—embora rude—forte e boa ; tantas vezes desventurada em uma terra, aliás, tambem singularmente fertil, e outras tantas vezes—heroica—na propria desventura,...a luctar...a luctar sempre, constatando, na mesma região, “*um trabalho*

formidável", e, sem embargo disso, duramente abandonada das nossas administrações.

Não foi menor a surpresa e a admiração de outro homem de valor,—esse estrangeiro, e também tecnico dos mais distinctos, o engenheiro norte-americano, Dr. Roderic Crandall, quando, ao percorrer, pouco ha, com os olhos do sabio precavido, a zona sertaneja do Seridó, neste Estado, deante da perspectiva inexperada do grande numero de pequenos açudes ahi existentes, exclama: "Monumental attestado da industria do povo nortista e ao mesmo tempo prova brilhante de que a açudagem é comprehendida como necessidade fundamental. Este *croquis* (assignalando 157 pequenos açudes particulares) por si só explica a razão de ser o Seridó a região mais rica do Rio Grande do Norte". (2)

E que não seria, pergunto eu, si essa gente tivesse encontrado da parte das nossas administrações o estimulo preciso e o auxilio efficaz, a que tem incontestavel direito?

Que não seria, si lhe tivessem dado os meios aptos e a instrucção apropriada, communicações faceis, guia seguro e competente, para levar por deante—ella propria—esses e outros emprehendimentos, como represas, não só, segundo até agora, em *simplss riachos*, mas nos proprios rios,—irrigação conveniente dos terrenos admiravelmente adaptados e fertilissimos, que, ahi, ha ?!

*
* *

Abro um parenthesis para notar :

Os rios, propriamente ditos, da zona—não têm açudes, apesar de serem muitos os sitios e sobretudo os *boqueirões* apropriados a magestosas represas de incalculaveis vantagens, e que só esperam a acção da engenharia para se converterem em fecunda e salvadora realidade.

Esses *boqueirões*, como chamam os sertanejos, isto é —soluções de continuidade nas serras, por onde, nos annos invernosos, os rios arremettem e, alteando desmesuradamente as aguas, revoltas e barrentas, se es-

[2] Dr. Roderic Crandall—Citada Publicação n. 4, da Inspectoria de Obras contra as Seccas, pags. 80 e 81.

prem e passam, como enormes e assanhadas serpes, entre altaneiras moles de serra, quasi a pique, alli estão, de facto, como que de bocca aberta para braçarem a quem os contempla :—Perfazei esta obra da natureza, alagai até as alturas com tanta agua, que se vai perder em borbotões no longiquo Oceano, estas cavidades extensas e assombrosas, estes valles resequidos, essas planicies queimadas, tanto tempo, pelo sol, um dia—profundos lagos, campos cultivados de inexgottavel riqueza e fartissima abundancia !

Não ha nisso nenhuma fantasia : é a verdade pura.

São muitos esses *boqueirões*. Mencionarei, de passagem, alguns. No Estado da Parahyba :—o Boqueirão da Curema, com 40 metros, apenas, de largura, no fundo do leito do rio Piancó, que corta, em angulo recto, a Serra de Santa Catharina, podendo a respectiva barragem represar na distancia de 4 leguas de cumprimento e 1½ de largura ou 2 leguas quadradas, com capacidade de 500.000.000 de metros cubicos, conforme os calculos do illustre Dr. Crandall, que o estudou, e orçou as respectivas despesas em 1.500 contos, ou pouco mais (3) ;—o Boqueirão da Mãe d'Agua, á pequena distancia do precedente, na mesma serra, onde passa o rio Aguiar “talvez de todas as localidades do sertão do Norte a melhorsituada para uma represa, tanto pelo que respeita ás fundações como ás encostas, porque ella não pode ter mais de 20 metros de largura na base, e as encostas, erguendo-se quasi verticalmente por certa distancia, depois alargam-se ligeiramente, de modo que a 30 metros acima do nivel dagua a largura não será muito superior a 50 metros”, conforme o mesmo Dr. Crandall, que avalia o custo dessa barragem em cerca de 300 a 400 contos, e a sua capacidade em 150.000.000 de metros cubicos ;—o Boqueirão de S. José, tambem na mesma serra e proximo da villa de S. José de Piranhas, com uma bacia de armazenagem dagua de 100 a 150 kilometros quadrados e uma capacidade de 400.000.000 de metros cubicos. “A extensão de terra a irrigar aqui é tão grande que, do ponto de vista

[3] Cit Publicação n. 4 da Inspectoria de Obras contra as Seccas, pags. 96

commercial, este seria um dos açudes melhores do norte. Dez mil hectares, dando uma renda de 12\$, ao fim de 30 annos reembolsaria um custo de 3.600 contos”, diz o citado Dr. Crandall. (4)

No Estado do Rio Grande do Norte :—O Boqueirão do Seridó, no limite occidental da serra da Borborema, onde passa o rio Seridó, cuja represa formaria um lago de capacidade de 300.000.000 de metros cubicos com a superficie de 30 ks. quadradados, e agua bastante para irrigar 6.600 hectares ;—O Boqueirão da Gargalheira, cerca de meia legua distante do cidade do Acary, na serra deste nome, onde passa o rio Acauan, muitissimo favoravel para uma represa—superior talvez ao açude de Lavras, no Ceará—diz o provecto engenheiro dr. Piquet Carneiro (5) ,—de capacidade de 400.000.000 de metros cubicos, informa o illustre dr. Crandall (6). Já muitas vezes estudado, orçado e annuciado o inicio da construcção deste açude, e outras tantas vezes adiado o trabalho, envolvido foi, afinal, no papelorio, que é uma das nossas maiores desgraças (7)—; O Boqueirão da Passagem Funda, no municipio do Apody. Esse boqueirão offerece possibilidades para um açude, represando o rio Apody ou Mossoró ; sua bacia serão as varzeas do Apody que alcançam cerca de 20 kilometros por uma largura de 5 a 10. O volume dagua em deposito tem sido calculado em muitas centenas de milhares de metros cubicos. O dr. Crandall acha provavel com a construcção do reservatorio irrigar—por filtracção, parte da chapada do Apody—Mossoró. E, assim acontecendo, “se-

(4) Publicação n. 4 da Inspectoria de Obras, pags. 96 e 103.

[5] Dr. Piquet Carneiro : «Em defesa dos flagellados, Fortaleza, 1911, pags. 30.

[6] Dr. R. Crandall—Cit. «Publicação n. 4 da Inspectoria de Obras contra as Seccas». Rio, 1910, pags. 106.

(7) Ha uns 4 annos que existe, na localidade, bastante material para essa construcção, transportado com muita difficuldade e despesas, a saber :—grande numero de harricas com cimento, carrocinhas, ferramenta, etc., sendo que ultimamente foi nomeado um «zelador» ou «conductor» desse material, ganhando a diaria de 5\$000 até... quando Deus for servido. Que desgraçado exemplo para aquelle povo credulo e operoso, o qual tem, assim, o attestado vivo da «solicitude» com que são tratadas essas coisas de tão alta monta e de tão vital importancia para a solução do chamado problema das secças! Dest'arte esse problema nunca poderá ser resolvido, de certo ; e, mesmo, melhor fora que delle se não tratasse, appellando-se para a «Divina Providencia»... Antes isso, do que enganadoras miragens, que se desfazem, deixando no espirito de quem as contempla, o desanimo e a descrença...

ria esse, um dos maiores benefícios ao Estado do Rio Grande do Norte." (*)

No Estado do Ceará, ha tambem muitos sitios e boqueirões para excellentes represas, com terras consideraveis e admiraveis para irrigação. São bem conhecidos, por exemplo, os Boqueirões do Cunha e de Lavras, na bacia do Jaguaribe, já estudados por profissionaes, e que só aguardam, como os do Rio Grande e Parahyba, a acção decisiva e benefica do Governo da União.

*
* *

Sem o auxilio conveniente, porém, e a animação devida dos governos, o que até agora se vê e existe, nos sertões, relativamente á açudagem particular, embora imperfeitamente realizado—como não podia deixar de ser—á custa dos maiores sacrificios, muitas vezes perdidos e recomeçados, na ausencia do calculado e prodigioso concurso da engenharia, dos apparelhos e instrumentos aperfeiçoados, que facilitam e centuplicam o trabalho, que lhe dão a solidez e segurança precisas,—quantas ingentes fadigas não tem custado áquelle povo, realmente heroico? E quanto, esse esforço, quasi ignorado—ainda assim,—é tamanho—que chega a conquistar á bocca e ao coração do profissional e do sabio os testemunhos que ficam indicados, e mais—aquelle honroso e expressivo brado de generalizada e justa homenagem, que nunca é de mais lembrar e repetir—como um hymno á pertinacia operosa, perspicaz e brava da gente sertaneja : --“Monumental attestado da industria do povo nordesta e ao mesmo tempo prova brilhante de que a açudagem é comprehendida como necessidade fundamental” ?!

Para que o leitor que demora em outras regiões, possa fazer uma idéa desse trabalho intenso do habitante do sertão, das canceiras e dos sacrificios que esses pequenos açudes lhe custam, trancrevo o seguinte e veridico informe de perfeito conhecedor dos sertões do Norte.

“Os açudes sempre foram os meios empregados

[*] Veja-se o que acerca deste Boqueirão diz o dr. Phelippe Guerra, no seu interessante livro “Seccas contra as seccas” pags. 169 e segs.

pelos sertanejos para neutralizar os efeitos das secas desde os primeiros tempos de colonisação.

“Com o seu bom senso pratico comprehenderam que era esse o unico meio de supprir a falta de rios perennes e de lagos ou lagoas permanentes, e a-guilhoados pela imperiosa lei da necessidade, iniciaram as represas, trabalho que afinal tornou-se o primeiro e mais necessario em qualquer *situação* nascente.

“Com o augmento da população e da criação, mais numerosas se tornaram essas obras ; mas, infelizmente, por falta da precisa solidez, a maior parte dos açudes não resistem á impetuosidade das aguas nos bons invernos e são levados pelas cheias. Não esmorece, porém, o sertanejo, e na entrada do verão eil-o de novo occupado a reparar os estragos, a tapar os rombos dos *baldos* de terra solta, que nova cheia terá talvez de romper no futuro. E’ uma especie de supplicio de Sisyphe.

“Quem viaja pelos sertões da Parahyba” (é o mesmo nos Estados limitrophes) “principalmente pelos lugares afastados dos rios, fica tristemente impressionado por encontrar a miudo açudes arrombados ; prova evidente dos vãos esforços de seus habitantes para deter ou conter em reservatorios o precioso elemento que tanta falta lhes faz.

“O rompimento de um desses diques, ou, conforme linguagem sertaneja, o *estouro* de um desses açudes, situado nas cabeceiras de um riacho ou rio, occasiona quasi sempre o de todos os mais que existem pela ribeira abaixo ; e esse pequeno diluvio, accarretando com as cercas dos roçados o seu terreno cultivavel, deixa á bacia de um açude um aspecto desolador.

“Entretanto, esses constantes desastres não abalam a confiança do sertanejo ; estoicamente perseverava nessa ordem de serviços, empregando ainda o processo rudimentar, herdado de seus antepassados, de carregar a terra em *arrastão* puchado por bois.

“Em um anno, alarga o seu sangradouro, em outro põe um *pé* no *baldo* para offerecer maior resistencia, e nunca deixa de ter esperanza de *segurar* um dia e seu açude ; porque aquelles que as cheias não conseguem arrombar, pagam bem, pela abundancia de

fructas, legumes e peixe, os sacrificios nelles empregados.” (8)

O distincto Dr. Roderic Crandall, muito recentemente, em uma synthese feliz, constata o facto dessas constantes *estouros* ou arrombamentos de açudes, assignalando-lhes as causas, os prejuizos que acarretam e até os meios de evital-os.

Diz o illustre engenheiro e competente geologo :

“Em todo o sertão, ou em outros districtos onde existem açudes particulares notam-se um grande numero de paredes arrombadas. A maior parte delles são construidos por fazendeiros sem qualquer conhecimento das dimensões de uma represa, as quaes por economia são por demais reduzidas. Pelo que observei no sertão, neste anno de 1910, julgo que as perdas causadas aos pequenos fazendeiros pelos diques arrombados *elevam-se a mais do total dispendido pela Inspectoria de Obras contra as Seccas, com a sua verba de 1.000 contos*; e, emquanto o povo for deixado aos seus proprios recursos, será sempre assim”. (9)

Eis ahi... e, *emquanto o povo for deixado aos seus proprios recursos, será sempre assim...*

Dura sentença, que bem manifesta que o «deixado» —quer dizer o *abandonado* filho do sertão, tem sido e representa, com effeito, até agora, a imagem viva do desventurado filho de Eolo, a rolar, incessantemente, para o cume do monte sinistro o rochedo cruel !...

Mas, que o labutar constante do sertanejo não tem sido de todo inutil, antes, pelo contrario—é uma lição eloquente e proveitosa, uma prova *provada* de fortaleza physica e moral, e de patriotismo,—reconhece-o, exaltando-o, como ficou visto, o mesmo e sabio geologo. Constata-o (como já outros anteriormente o fizeram,) salientando-o, por sua vez, o distincto Dr. Raymundo Pereira da Silva, quando diz, referindo-se a esse mesmo supremo labutar :

“O trabalho particular, mesmo nas condições desfavoraveis em que age, tem feito obra consideravel que pode fornecer preciosos elementos para a orga-

[8] Dr. J. Joffily, “Notas sobre a Parahyba”, Rio, 1892, pags—105—107.

[9] Dr. Roderic Crandall, cit. Publicação n. 4 da Inspectoria de Obras contra as Seccas, pag. 87. São meus os griphos no texto acima transcripto.

nização de um plano verdadeiramente efficaz de combate aos effeitos das seccas, e foi elle, que não só impediu que a zona sossobrasse infallivel e definitivamente aos embates do flagello, como ainda a despeito de tudo, imprimiu-lhe um movimento, embora vagaroso, de progressão.” (10)

São bem claras e frisantes estas palavras.

Consola, cabe bem dizer aqui, deixar registrados depoimentos taes, confirmativos do honrado esforço dos filhos do sertão, a cujo respeito, entretanto, ouvi (raramente, é verdade, mas ouvi) no Rio de Janeiro, injustas increpações—de preguiçosos e imprevidentes,—quando é forçoso reconhecer—que a causa unica do atraso da região está no desprezo em que, por largo tempo, a deixaram, reduzidos os seus habitantes, á condição de besta de carga ou de tiro, e até, por vezes, á de mercadoria, que se exporta, a montão, para longes terras !

Neste desprezo—injusto e cruel—está realmente, a causa unica desse atrazo ; e, para explical-o, basta considerar. que : “Os actuaes modos de transportar todo e qualquer material no interior dos Estados septentrionaes do Brasil, afora alguns milhares de kilometros existentes de vias ferreas, são em carro de boi e ás costas de animaes ou á cabeça de gente”, isto é, “identicos aos usados no Egypto *ha 2.000 annos*”, como muito bem nota e commenta o dr. Crandall, (11) exhibindo bem expressivas photographias ; as quaes, com serem uma vergonha para nós, devem de ser vergonha ainda maior para os nossos Governos, e motivo imperioso, cuido eu, para arrependimento e emenda.

O povo, para falar verdade, não tem culpa disso. De longa data elle clama por escolas, por instrução primaria e profissional, por facilidade de communicações e vias de transporte - rapidas e economicas—; as quaes, restringindo as distancias, dilatam o ambito da vida humana, incitando-a ao trabalho remunerador. De longa data, por exemplo, elle brada por essa estrada de ferro Mossoró—S. Francisco, que

[10] Dr. R. Pereira da Silva. Cit. Publicação n. 12 da Inspectoria de Obras contra as Seccas, pag. 12.

[11] Dr. R. Crandall—Indicada “Publicação n. 4 da Inspectoria de Obras—pag. 53, photographias entre pag.—52 e 53—

o ponha em contacto directo com o magestoso Oceano, o que quer dizer—em intimo convívio com a civilização, e na consequente posse de seus inextimáveis benefícios, em troca dos productos do seu trabalho e da sua industria

Só o egoismo, pois, que não deita uma bacia d'agua na casa do visinho a arder; a superficialidade que não penetra, nem aprofunda coisa alguma—resvala, apenas, como os insectos á flor d'agua estagnada; que não raciocina para o bem commum; ou os “felizes” de certa ordem, em summa, para quem chove o *maná do céu*, não sobre os campos, onde teriam o trabalho de o apanhar, mas sobre a lingua e sob o véo palatino, aonde o saboream e de onde escorrega facilmente para o estomago, sempre farto,

só esses, recostados em macias poltronas, aventuram os conceitos ditos, e não duvidam atirar sobre uma população inteira o labéo da—desidia, da imprevidencia e da imprestabilidade—, a que ella oppõe embargos—compridos e relevantissimos—de um passado e de um presente honrosos, de uma vida inteira de constantes labutas e duros sacrificios, só não podendo, talvez, defender-se de uma certa cega confiança e da impassibilidade no soffrimento.

*
* *

E a um povo assim, soffredor, pertinaz e ope-
roso, cujo trabalho “mesmo nas circumstancias des-
favoraveis em que age, *tem feito obra consideravel*,
que pode fornecer *preciosos elementos* para a orga-
nização de um plano *verdadeiramente efficaz, de com-
bate aos effeitos das seccas*,—que não só *impediu que*
a zona sossobrasse infallivel e definitivamente aos
embates do flagello, como ainda, a despeito de tudo,
imprimiu-lhe um movimento de progresso,”—será jus-
to, será patriótico, será politico, será humano, dei-
xal-o abandonado a si mesmo? entregue aos seus ex-
clusivos recursos contra as cégas, potentes e destrui-
doras forças da Natureza, em qualquer calamitosa
conjunctura, ou quando se trata de obter e realizar
os meios—unicos e certos—de evitar, jugular ou at-
tenuar, se não extinguir de todo, os seus desastro-
sos effeitos ?!

A negativa impõe-se, positivamente.

Em um paiz vasto, como o nosso, que é preciso povoar e desenvolver, para o que se vem consumindo, de longa data, sommas colossaes, mandando-se vir pessoal do estrangeiro, chega a ser um illogismo—bronco e despiedado—, mesmo, um crime de lesa-patria, deixar que, num lento e trabalhado martyrio, sossobre, definitivamente, aos embates do flagello, uma larga facha de terra nacional, de si mesma feracissima (12) e já densamente povoada; que se extinguam, morram ou se dispersem, acossados e desorientados, duramente, pela desgraça, os seus habitantes, já adaptados ao solo, como se fossem—estes—folhas seccas, imprestaveis, arrebatadas pela tempestade, e, aquella—um pedaço do Inferno, que todos devessem amaldiçoar e desprezar! ...

Ha quem tenha, com effeito, lembrado a *idêa*—disparatada, ingrata e injusta—do despovoamento systematico da zona secca do Norte, incorporando-se a sua população á de outros Estados, como medida *salvadora* da parte de nossa alta administração! Nem isso tem, sequer, o merito da singularidade... Quantas idéas semelhantes têm sido aventadas, consciente ou inconscientemente, e correm por ahi além... com ares de tola sabedoria?

Esta, de que aqui se faz menção, não está muito distante disto. Mostrou bem, Phelippe Guerra—quanto de ineptia, de cobardia moral, de ingratidão e de vizeza ella encerra. [13]

(12) Bastará lembrar que é essa a zona privilegiada e admiravel da preciosa malvacea algodoeira do Brasil, para cuja cultura "nenhum clima ha mais propicio, nenhum solo mais apropriado". E' dahi que vem o algodão classificado, nos mercados europeus, de "1ª sorte", conhecido com o nome do "algodão de Mossoró" [porto da sua maior exportação], e nada inferior ao afamado algodão do Egypto, apesar dos desvellos na cultura e acondicionamento deste, e do pouco ou nenhum cuidado na cultura daquelle e no respectivo acondicionamento e transporte—custoso e demorado—por caminhos pessimos, em costas de animaes, durante muitos dias, até ao porto de embarque. Nestes longinquos sertões, o algodoeiro—planta "anua" em outras regiões, mesmo no Egypto,—vive e fructifica "durante 10, 12, 14 e mais annos", conforme já o notára, com pleno conhecimento de causa, o sabio naturalista e distinctissimo botânico dr. Manoel de Arruda Camara, em uma "Memoria" escrita em 1799 sobre esta importantissima cultura. O facto assignalado—é positivamente—verdadeiro. E se alguem ha que duvide, facil será verificar por si mesmo, visitando, por exemplo, a zona algodoeira do Seridó, neste Estado, ou qualquer outra do sertão da Parahyba. O sabio naturalista, que é uma das glorias scientificas do Brasil, indica como os mais apropriados á cultura do algodoeiro os campos de "mimoso". Esta cultura está a merecer do operoso sr. Ministro da Agricultura a mais sollicita attenção.

(13) "Seccas contra a secca", pag. 291 e segs.

E quando, [mera hypothese] por cumulo de desventura nossa, alguém houvesse que, espesinhando o proprio regimen federativo, no que elle tem de mais intimo, fundamental, humano, e esquecendo os exemplos edificantes dos governos de outros povos, aliás em condições menos exigentes, teimasse loucamente levar por diante semelhante alvitre, teria, pelo menos, assignalado a suprema administração do Brasil — com o mais indelevel estigma de incapacidade.

Duvido, por outro lado, que o caboclo do Norte, ainda sobre a pressão da fome mais cruel e da miseria mais feroz, se submettesse, de bom grado e definitivamente, a um tal *salvaterio*, que outra coisa não seria sinão um verdadeiro *presente de grego*. Sabe-se quanto o Nortista, e, sobretudo, o sertanejo, adora, apesar dos pesares, a terra onde nasceu...

Não ; essa *idéa*, se assim se pode chamar, é um absurdo sob qualquer ponto de vista que seja considerada. Jamais poderá ser levada a termo ; e, quando o fosse, degradar-nos-ia aos olhos de mundo culto, pondo, ao mesmo tempo, em alto relevo a nossa ineptia administrativa, a falta absoluta de tino politico, de verdadeiro sentimento humanitário e patriótico.

II

SUMMARY :—Meios de debellar os effeitos das seccas: a therapeutica da “sangria” e a do desenvolvimento da região.—Estrada de ferro Mossoró-S. Francisco “chave desse desenvolvimento”.—Outros melhoramentos complementares—represas, açudes, irrigação, instrução profissional do sertanejo.—Alguns milhares de contos que se multiplicarão como os pães do Evangelho.—Questionario: immigração estrangeira, embaixada de ouro, Avenidas e monumentos na Capital Federal &c.—O “perigo estrangeiro”.—O baluarte da defeza nacional está nos sertões; face strategica da Mossoró--S. Francisco.—Ligeiro confronto: sub-raça sertaneja do norte; seu presente e seu futuro.

O remedio contra o flagello das seccas não é, insisto em dizer, o despovoamento systematico da região periodicamente assolada, fazendo-se incorporar a sua população á de outros Estados, a titulo ou sob pretexto de “auxilio” aos Estados flagellados, como se essa população fôra rebanho—cabisbaixo, sem vontade—que se tange e se faz mudar, assim, de dono.

Absolutamente, não. Um tal *auxilio*, é preciso convir, equivaleria a applicação do processo boçal, barbaro, irracional da therapeutica da *sangria* a um organismo já enfraquecido e anemico; ficaria sendo o anniquilamento dos Estados *auxiliados* em beneficio ephemero, aliás, de outros Estados; significaria, afinal, o estrangulamento da federação, que outra cousa não é, não pode ser, se não a—grande familia dos Estados, na phrase de Hamilton. A nenhum delles é licito locupletar-se á custa do infortunio ou da desgraça dos outros, sob qualquer pretexto ou fundamento.

Ora, um auxilio em taes condições, não podia, nunca, —por evidente absurdo—ter passado pela mente do legislador constituinte ao formular o art. 59 da Nossa Carta Federal, que, antes, implicitamente, o exclue e condemna.

A providencia efficaz, no caso, deve ser, portanto, outra muito differente ; deve ter por fim, não atrophiar, abandonar, ou, menos, sangrar o doente, isto é a região torturada e depauperada, fazendo derivar-lhe a população, que é a sua alma, a sua vida ; mas reanimal-a, dar-lhe forças, revigoral-a, pondo-a em condições de lutar e vencer, com vantagem, a crise, a anomalia periodica nos seus perniciosos effectos ; o que é perfeitamente possivel ao engenho humano, segundo affirmam os competentes, mediante um conjuncto de medidas preventivas e methodicas.

Por consequencia, não o abandono, o despovoamento, mas, pelo contrario, «o desenvolvimento dessa mesma região é o melhor meio de debellar os effectos das seccas”. E a verdade é que “a estrada de ferro projectada, Mossoró—S. Francisco, é a chave desse desenvolvimento”, conforme bem o disse e demonstrou, depois de percorrer toda essa mesma região, não como simples *touriste*, porém como homem de sciencia e consciencia, com o animo deliberado de estudal-a no que particularmente se refere ac phenomeno das seccas, aos seus effectos e meios de combatel-os, o illustre e competente dr. Roderic Crandall.

Ora, bem é de ver que, para o desenvolvimento de tão vasta e futura zona, necessario se faz gastarem-se alguns milhares de contos de réis—em estradas de ferro, açudes, represas nos rios para irrigação, escholas para a educação e instrucção proffissional do povo etc., etc. Mas esses milhares de contos de réis multiplicar-se-ão como os pães do Evangelho, ganharão, com certeza, outros tantos ou muito mais. Eis como : fazendo estancar, de vez, a torneira de inuteis desperdicios a titulo de soccorros, aliás de outra sorte inevitaveis, nas épocas de calamidade,—salvando a vida de muitos milhares de habitantes pela fome e por doenças,—evitando enormes prejuizos na riqueza particular, em que se basea, ou de que se faz a riqueza publica,—incrementando e assegurando a producção agricola e a pecuaria,—animando e desenvolvendo o commercio e as industrias, - attrahindo-lhes

capitães,—fazendo, em summa, progredir e trabalhar desassombradamente, uma população vivaz, intelligente e operosa de cerca de 3.000.000 de habitantes.

E, de tudo isso, resultará, consequentemente, forçosamente, o augmento proporcional e muitissimo consideravel das rendas publicas. Ganhará, portanto, o paiz inteiro.

Não é isso um simples optimismo de Nortista, que deseja, com ardor patriótico, o bem estar desta parte do Brasil, calcada, cruelmente, em um plano de inferioridade, que ella não merece, e urge elevar em beneficio do proprio paiz. E', sim, a synthese de estudos feitos por homens da maior respeitabilidade scientifica e competencia technica, sobretudo insuspeitos, baseados na observação propria e directa da região mesma, sob todos os seus aspectos—topographico, geologico, botanico, social e economico—, e cuja riqueza, uberdade e latentes condições de desenvolvimento e de progresso constataem e apregoam de modo inequivoco, e, por vezes, com enthusiasmo.

E' o que attestam os recentes e valiosissimos trabalhos da Inspectoria de Obras contra as Seccas, sob a direcção de um profissional que se ha revelado—manda a justiça que o diga—realmente capaz e zeloso, o muito distincto engenheiro dr. Arrojado Lisboa.

Não ha, não pode haver duvida nenhuma: Alguns milhares de contos de réis, despendidos convenientemente, com resolução, coragem e patriotismo—produzirão o *milagre* de salvar do flagello das seccas a vasta região do nordeste do Brasil, não só aliviando, assim, o Thesouro Publico de um grandissimo e pesado onus secular, como apparelhando essa mesma região—maior que muitos paizes da Europa—para o concurso franco, honroso e honrado, do progresso do Brasil, augmentando cada vez mais a riqueza publica.

Impoem a necessidade, cada vez mais urgente, dessa despesa—o dever de humanidade, o dever de providencia dos bons governos, o sentimento de verdadeiro patriotismo, o interesse politico, e o interesse economico e social do Brasil.

Não se trata de obra de simples ornamentação ou luxo; de emprehendimento com simples vantagens em perspectiva remôta, de futuro meramente problematico; mas de satisfazer necessidade urgente,

vital, com vantagens certas, positivas, actuaes e futuras, grandemente compensadoras, politica e economicamente falando. Contra isso descabido fôra, de todo o ponto, oppôr pretendidos desfallecimentos economicos.

*
* *

E quanto tem custado ao Brasil a immigração estrangeira, cercada de todos os carinhos, de todas as garantias e proventos?

Quanto a moderna e celebrada embaixada, "de ouro" na Europa - do povoamento do sólo?

Quanto a luxuôsa hospedagem e galanteios a personagens estrangeiras para, sómente, gozarem os encantos dessa nossa—nova e original Babylonia, que os convida, doidamente incita, e, até, paga para esse mister?

Quanto o só preparativo, ahi, de recepção ao infortunado D. Carlos, de Portugal, para vir desfructar—ai delle, ai de nós!—as delicias da Exposição Nacional de 1908?

Quanto esse mesmo, aparatoso e custosissimo certamen?

Quanto as Avenidas deslumbrantes, os jardins interminos—por vales e montes, orlados de estatuas allegoricas e Nymphas semi-nuas,—os monumentos soberbos,—os porticos imponentes, as mil tetéas, em summa, que toucam, profusamente enfeitam a Capital Federal, e... a amoletam e... a perdem?...

Porque, está escripto,—na verdadeira hora do *perigo estrangeiro*, que ha de chegar, não do lado do Prata, apesar da desesperada, doida propaganda do famigerado sr. Zeballos (que antes deveria ver na solida amizade de todas os Republicas latinas-americanos a necessidade da propria defesa commum, imprescindivel para a vida de todas ellas), mas do astuto *Yankee* (14),—ou a soberba Metropole *cederá logo*

(14) É' esta uma velha convicção minha, como se poderá ver do meu "Relatorio, de 1901, sobre o Congresso Juridico Americano," reunido no Rio de Janeiro em 1900, tratando da VII these do "questionario" de Dir. Publico. [Natal, typ. d'A REPUBLICA, 1904, pags. 41-44.] Factos mais recentes confirmam esse modo de entender, que vejo agora compartilhado pelo sr. Manoel Ugarte, distinctissimo escriptor argentino no seu moderno livro: "El porvenir de la America Latina". Segundo este escriptor toda a acção da diplomacia Yankee gira em torno do ideal da conquista do continente. Congressos e estradas de ferro pan-americanos,

—para se não ver amarrotada, como já aconteceu, ou tudo voará pelos ares, como inúteis bolhas de sabão...

Em qualquer dos casos—nenhuma duvida, e que ninguém se illuda:—é nos rudes, asperos sertões, é no coração deste immenso paiz que a defesa, a honra, a desaffronta da Patria hão de encontrar baluarte inexpugnável e vingador; ou, pelo menos, preço caríssimo a audácia estrangeira... Mas, isso—depois de termos perdido tempo e fortuna com essa enganadora miragem do “rumo ao mar” —relegado, de todo, o *rumo verdadeiro e salvador* dos nossos sertões, das suas inexploradas, inexgotáveis riquezas e multiplas energias, e na aquisição insoffrida, apressada ou mal cuidada, de custosissimos e formidáveis “dreadnoughts” (15), á cuja formação “assistiu illudida a Nação brasileira,” e cuja “posse não é elemento essencial de uma marinha de primeira ordem”, no juizo competente do actual e respectivo Ministro (16)

necessidades de intervenção, alargamento da doutrina de Monróe, redução de tarifas, tratados de arbitragem com reciprocidade, reuniões commerciaes, e compras de emprezas e viagens de esquadras—tudo tem por fim o escopo maximo.—O remedio, elle o indica: «é estabelecer um leal accordo entre os partidos dentro da nação (refere-se ao seu proprio paiz) e entre as nações dentro da America ameaçada». Ora, apraz-me ser um “visionario” (e Deus permitta que o seja, realmente) em companhia do illustre escriptor argentino. O certo é, porém, que, como elle, inspirado no puro sentimento de patriotismo, cheguei, na minha obscuridade, a igual conclusão, dizendo, já lá vão dois lustros: “E’ preciso que nos acautelamos contra a desvairada politica de “expansão” ou de dominio das grandes nações poderosas da Europa, e, para que o não dizer?—tambem da America; porque, digam o que quizerem, o “imperialismo” de Mac Kinley, desgraçadamente apadrinhado pela “Suprema Court”, ao revez da letra e do espirito da adorável Constituição, é um formal desvirtuamento da doutrina de Monróe, um desvio deploravel e inadmissivel, contra o qual, já agora e por isso mesmo, os povos mais fracos do Continente devem estar prevenidos, se não em boa guarda”. E’ acrescenciei em nota: “Uma “alliança defensiva” impõe-se entre as Republicas Sul-Americanas como meio de “salvação commum”, condição indispensavel da independencia de todas ellas: “a união faz a força.” [V. meu cit. Relatorio].

(15) O ultimo dos quaes (o Rio de Janeiro) contractado com “exaggeros ainda não sancionados pela experiencia”; o que obrigou o Governo actual a fazer a revisão do respectivo contracto, conforme se vê na Mensagem do sr. Marechal Presidente da Republica, apresentada na abertura do Congresso Nacional, este anno.

(16) Eis aqui as proprias auctorizadas palavras de S. Exa. o sr. Ministro Almirante Baptista, em informação de 15 de dezembro do anno p. passado ao sr. Marechal Presidente da Republica: «Illudida por uma miragem a nação brasileira assistiu á formação de uma esquadra respeitavel, suppondo que isso bastasse para uma boa reorganização naval; no entanto, os factos vieram demonstrar-lhe agora que a posse de um material fluctuante aperfeiçoado e forte não é elemento essencial de uma marinha de primeira ordem” (V. Diario Official de 22 de dez. de 1910).

Ocorre, porém, muito naturalmente perguntar: Se “illudida foi a Nação brasileira”, que é feito dos que assim a illudiram, acarretando-lhe não só enorme sacrificio de despesa, como ainda durissimo e humilhante desastre, com a perda de vidas preciosas de bravos es-

Ora, seja observado desde já—a Estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco, ligando o sertão nordeste do Brasil com todas as redes ferroviarias dos sertões baianos e mineiros, podendo relacionar-se com os sertões goyannos e mattogrossenses, attende não só áquelle *rumo verdadeiro*, ao desenvolvimento, progresso, a civilização de toda essa vasta zona, como também a outra consideração relevantissima, que lhe alarga e eleva, incalculavelmente, a importancia, já advinhada pelo patriotismo de Phelippe Guerra (17) e notada pela atilada competencia de dois distinctissimos profissionais :—*a sua utilização como estrada estrategica*. (18)

Isso não é para ser despresado, á semilhança do gallinaceo da Fabula, por um governo providente e patriótico.

Mas, voltando ao questionario :

Quanto tem custado ao Brasil os desfalques frequentes dos dinheiros publicos, nas repartições fede-

perancosos officiaes nossos ? Por outro lado :—Si a posse de uma esquadra assim, de um material fluctuante aperfeiçoado e forte, não é elemento essencial de uma marinha de primeira ordem ; si os «factos vieram demonstrar isso»,—por que e para que foi essa esquadra ou esse material adquirido ? Como, porque e para que os mantemos ainda, expondo-se a Nação á nova desillusão, quiçá—mais temerosa e de effeitos ainda mais desgraçados ?

E se os mantemos, como e por que nos recusarmos, com lastimavel cegueira, esquecendo o exemplo do Japão e de outros povos, á idéa da «grande missão naval», que nos venha salvar de maiores desastres ? Não se entenda que eu condemno, em absoluto, a providencia da nossa defesa pelo mar. Não ; «mal cuidada, como disse, foi, porém, ella ; porque «começámos» por onde «devíamos acabar». E o resultado foi o que se viu e enludou a alma nacional, confirmando-se, mais uma vez, o adagio da philosophia popular : «espada em mão de caboclo». E, quando se quer ensinar ao caboclo a manejar a espada, com que a si mesmo se feriu desastradamente, apparece o pueril «amor proprio», e apontam-se atravez de uns olhos verdes os artigos de uma Constituição que, certamente, não foi feita para amparar a fanfarronada balofa, mas sim, a honra e o futuro da Patria. Neste particular, a boa causa, está com o «Jornal do Commercio» que a tem esplanado, no meu humilde entender, brilhante e exaustivamente. Apprender, com quem sabe ensinar, não deshonra a ninguém ; e porque assim entendem o imperio do «Sol Nascente» e' que se cobriu de gloria nas batalhas de Yalu e de Wei—hai—wei, sendo hoje quem e'—admirado e temido.

[17] «Seccas contra a serca,» Rio, 1910, pag. 177.

[18] Dr. Chrockatt de Sá—''Parecer sobre a Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco, lido em sessão do Conselho Director do Club de Engenharia de 22 de julho de 1910. [''Jornal do Commercio'', do Rio, de 1º de agosto do mesmo anno.] Dr. Roderic Crandall—''Geographia, geologia, supprimento dagua, transportes e agudagem nos Estados orientaes do norte do Brasil [Publicação n. 4 da Inspectoria de Obras contra as Seccas] pag. 73.

raes, e outras muitas facilidades, se não mesmo aventuras (19) e prodigalidades officiaes? (20)

Quanto têm custado todas essas coisas?

E por muito que seja o seu montante—e é grande, é enorme—valerá, acaso, para o paiz, mais do que essa forte raça dos sertões do Norte, abrangendo toda a larga facha de terra que se dilata do leito do medio e superior S. Francisco até o da Parnahyba, no occaso ?!

Raça intelligente, vivaz, patriótica, ousada, que ha dado tantas provas de valor e heroicidade, na paz e na guerra, em honra, gloria e defesa da Patria...; que sem embargo do abandono secular em que tem vivido e de todos os soffrimentos produzidos pelos cyclones das seccas periodicas, não se abate,—reage, peleja sempre; e cumprindo talvez, missão providencial, ainda mal apreciada, mas, certamente, aventureira, viril e magnanima—transpondo os desertos, navegando—*mares nunca dantes navegados*—vai até ao extremo norte, cujas fronteiras dilata valorosa, suggerindo, preparando e assegurando a solução juridica e definitiva do portentoso caso—*extra constitutional*—ao genio diplomatico de Rio Branco, e converte inexploradas e inhospitas paragens do longinquo Septentrião no precioso thesouro—que hoje é... E ainda, numa prodigiosa irradiação de movimento, de força e de luz—leva a todos os angulos do paiz o concurso nobre, fecundo e valiosissimo da sua intelligencia e do seu esforço, reflectindo-se vivo, intenso e benéfico, em todos os ramos da actividade nacional—na politica como na magistratura, no exercito como na marinha, no commercio como na industria, na agricultura, como nas obras publicas, como nas letras, nas artes, nas sciencias, em summa, em tudo ?!...

(19) "Aventuras"...Este vocabulo não é meu, e não o escreveria se o não encontrasse auctorisado no seguinte e frisante trecho da Mensagem enviada em maio ultimo pelo sr. Presedente da Republica ao Congresso Nacional. (Hic) "O paiz precisa de paz material, não só na ordem politica e social, como de paz nas suas finanças, que não mais podem ser perturbadas e comprometidas por—aventuras—e qualquer especie, nem por—loucas e excessivas despesas, com que uma condescendencia criminosa e inconsciente põe em perigo a honra e o futuro da Patria."

(20)—Prodigalidades officiaes.—E' phrase do circumspecto "Jornal do Commercio", do Rio, de 5 de maio do corrente anno, na respectiva "Gazetilha", sob o titulo: "As finanças na Mensagem"; e que a mim não consta que tivesse tido impugnação, nem no seio do Congresso, nem em outra parte, até esta data.

Não ; não valerá menos esse povo, realmente singular ; descendente remôto dos *indomitos Carirys*, e, como aquelles, habitante do vastissimo e magestoso *araxá* (21) brasileiro, longo tempo ignorado ; criado—na intercadencia de bonanças e catastrophes—, e que, por isso mesmo, “se fez forte, atilado, resignado e pratico” ; que por causas varias—historicas e do meio physico—se constituiu «o cerne vigoroso da nossa nacionalidade, o typo de uma subcathegoria ethnica já formada” ;—«raça forte e antiga, de caracteres definidos e immutaveis mesmo nas maiores crises—quando a roupa de couro do vaqueiro se faz armadura flexivel do jagunço» ; (22) raça destemerosa, intrepidamente heroica, heroicamente estoica...—«Retrogada”?... Seja, porque (a bem, até certo ponto)—abandonada por espaço de tres seculos ; mas—*não degenerada*—. Por isto mesmo que as condições historicas a libertaram, na phase delicadissima da sua formação das exigencias desproporcionadas de uma civilisação de emprestimo, preparam-na para a conquistar um dia”, no dizer masculino e justo do incomparavel Euclydes da Cunha. (23)

E que assim é, realmente, confirmam os factos,—assegurando-lhe, não obstante todos os entraves oppositos pelo meio physico e pela incuria dos dirigentes —um futuro prospero, feliz e grandioso...

(21)—Terras altas, champadões do interior.

(22) “Os Sertões,” Rio, 1902, pags. 100, 101, 109.

(23) “Os Sertões,” pag. 113.

III

SUMMARIO :—Synthese dos estudos da Inspectoria de Obras contra as seccas.—Opiniões dos Drs. Crandall e A. Loefgren sobre as condições physicas da região secca do nordeste do Brasil comparadas com as da Tunisia, do Egypto, da India e das terras aridas dos Estados Unidos.—Solução do problema sob o aspecto da engenharia : completa transformação do norte ; terrenos de incomparavel fertilidade.—Irregular distribuição das chuvas e não falta absoluta destas ; meios de corrigir isso : armazenagem das aguas, irrigação, vias de comunicação facil e transporte barato, a Mossoró-S. Francisco.—Clima da região ; elementos para um largo desenvolvimento.—Que nos tem faltado para a solução do problema da secca.—Os Estados depauperados de longa data não o poderão fazer.—Movimento ascendente de progresso.—A providencial cultura do algodoeiro.—O general algodão.

Logo, urge não contrariar, e sim, attender, com solicitude e amor, a esse mesmo povo ; não já, simplesmente, em suas justas e legitimas aspirações, mas nos seus maximos, instantes e vites anhelos,—quaes os que se referem á solução do momentoso problema das seccas.

E urge, tanto mais quanto—recentes, conscienciosos e valiosissimos estudos e trabalhos topographicos, geologicos, botanicos e outros, em boa hora apprehendidos e executados pela Inspectoria do Norte, dando—uma completa comprehensão das condições relacionadas com esse problema, demonstram, de modo claro, positivo e fora de qualquer duvida :

- que, não só a região secca do nordeste do Brasil está em melhores condições physicas do que a Tunisia, o Egypto, a India e a região arida dos Estados Unidos da America do Norte (24), como tambem e consequentemente, que, em nosso paiz, a solução do problema «não é de modo algum impossivel sob o aspecto da engenharia» (25);

(24) Dr. Roderic Crandall, obra cit. [Publicação n. 4 da Inspectoria de obras contra a secca] pag. 47 ; Dr. Alberto Loefgren. "Notas Botanicas [Publicação, n. 2 da Inspectoria], pags. 7 e 26.

(25) Dr. R. Crandall : obra cit.

—que, antes pelo contrario—«é fora de toda duvida que os effeitos das nossas seccas, quer normaes, quer anormaes, podem e devem ser reduzidos ao minimo pelo engenho humano e provavelmente annullados de todo, como provam o exemplo dos Estados Unidos, e os trabalhos do Egypto em condições ainda peiores [26]; e de tal modo a produzir-se «uma completa transformação do norte, do que é hoje, para uma região fertil e grandemente productiva» [27];

—que, nessa mesma zona secca brasileira, extensas regiões existem de incomparavel fertilidade, com terrenos *sem rivaes* [28], e apropriadas já a açu-

[26] Dr. A. Lofgren : citadas "Notas Botánicas", pags. 8 e 26.

[27] Dr. R. Crandall, cit. Publicação n. 4 da Inspect. de obras contra as seccas, pag. 88.

[28] Acha-se neste caso, na zona do "alto sertão": No Estado do Ceará—as chapadas da "Serra Grande" ou "Ibiapaba", sulcadas por valles fertilissimos, a "Serra do Araripe" abrangendo o celebre "Cariry", desde a encosta septentrional desta serra e o terreno de transporte que se estende para o norte até a encosta de planicie de caatingas; a "Serra do Camará"—todas de vegetação manifestamente dryatica, comquanto na maior parte reduzida a caapociras; além de outras serras na zona media e costeira, como a de "Baturité", "Uruburetana" e "Maranguape", fertilissimas e muito cultivadas. (V. Dr. A. Lofgren, "Notas Botánicas" e o interessante artigo "A flora em uma região das seccas, no Jornal do Commercio do Rio, de 4 de Janeiro do corrente anno (1911). No Rio G. do Norte: a chapada do "Apody", comprehendendo 80.000 hectares quadrados (Dr. Crandall cit. pags. 40, 44 e 121); as varzeas do Assú, o valle do "Seridó" e diversas serras, como as de "Luiz Gomes", "João do Valle", "Martins", a 970 metros de altitude, e "Porto Alegre", recober-tas de arenites cretaceos, com algumas fontes de aguas perennes nos cimos ou nas proximidades (Dr. Crandall cit. pag. 45). Na Parahyba e Pernambuco: a "Serra Verde", na divisa dos dous Estados, a 1.050, ms. de altitude, e, no primeiro destes, a Serra do Teixeira, as "varzeas do Rio do Peixe e Piaucó", afamadas para a cultura do algodão &c. Não me refiro á zona littoranea, onde todos estes Estados têm terras admiraveis para todas as culturas intertropicaes e até exóticas. Haja vista o incomparavel Valle do Ceará-mirim, no Rio Grande do Norte, de uberidade espantosa, e cuja cultura nos tempos seccos, pelos moder-nos processos scientificos, daria para abastecer de todos os nossos ce-reaes a muitos Estados. O Ceará-mirim é, de veras, pela sua extensão e fertilidade, um inextimavel thesouro, nunca assás aproveitado e pre-sentemente quasi improductivo, enterrado. No quinquennio de 1879 a 1883, em uma 5ª ou 6ª parte, apenas, cultivada, chegou a produzir mais de 511.000 saccos de assucar de canna, ao typo de 82 kilogrammas, ao passo que a sua producção actual não excede de 8 a 10 mil saccos por anno! Ainda em 1889 a ex-provincia exportou 13.289.705 kilogrammas de assucar, quasi todo do Ceará-mirim; os quaes, a 50 reis por k., produziram o valor official de 650.111\$. Em 1904 a exportação deste pro-ducto baixou a 2.178.000 kilogrammas, que a 90 reis deram o valor official de 202.904\$433, sendo essa exportação, hoje, quasi nulla! Causa dó a decadencia desse ramo da lavoura do Estado, arrastando até qua-i a miseria a fortuna particular, com prejuizo da fortuna publica que ali tinha uma das suas mais importantes fontes de renda. Bem com-prehendendo isso, o Dr. Alberto Maranhão, actual Governador, se esforça em dotar o Valle do Ceará-mirim de um Engenho Central modelo. Si o conseguir, como é de esperar do seu genio comprehendedor—e uma vez acautelados os legitimis interesses dos plantadores de canna para com a respectiva empreza, terá prestado um serviço de real beneemerencia á lavoura da canna e ao proprio Estado, que dali auge-

des e barragens de captação das aguas pluvias que escoam inaproveitadas no oceano, já a irrigação [29]:

rirá grandes vantagens. Não concluirei esta nota sem uma observação que peço "venia" para fazer, afim de que me não opponham emphaticamente o dito de Appelles, aliás nem sempre justo: "Ne, sutor, ultra crepidam". Está em andamento por conta do Governo Federal um trabalho de dessecção do Valle do Ceará-mirim. Si esse trabalho não for executado com especial criterio e muita attenção ás condições particulares do mesmo valle, poderá inutilisal-o quasi todo—não impedindo as devastações das cheias nos invernos rigorosos, tornando-o por demais resequido e exteril nos verões, e salitrando-lhe as terras pelo affluxo das aguas do mar. Este resultado será certo, penso, se o plano consistir, como se diz, em abrir pelo meio do valle um canal de 18 a 20 metros de largura sobre 2 de profundidade, desde a bacia até ao alto ou medio Ceará-mirim.. Ora, um canal, assim—pelo meio do valle não só não evitará nunca, alli, as inundações do rio Ceará-mirim, pois que o leito desse rio é todo o valle na sua largura, como trará as seguintes e desastrosas consequências: attrahir para o meio do valle cultivado a maior correnteza das aguas, tornando, portanto, maior a destruição,—deseccar demasiadamente (e de anno a anno cada vez mais) as terras nos verões, pela natural derivação dos pequenos e utilissimos "olheiros" existentes, e, finalmente, franquear a subida das marés em damno dos terrenos e da cultura. Sem meios—seguros e constantes—de obstar taes inconvenientes de modo absoluto, o desastre será, então, inculcavel, e bem poderá lembrar o adagio: "Muito peor a emenda que o soneto..." Em summa, todo o segredo no Valle do Ceará-mirim está, não em obstar, de todo, o banho das inundações das aguas dos sertões, donde lhe provém a exuberante fertilidade e riqueza, mas em moderar o mais possivel, em amortecer, por assim dizer, o impeto destruidor das grandes cheias, e evitar a sua demora, por muitos dias, na bacia do valle. Isso se obterá tomando o grosso das aguas do rio Ceará-mirim, ácima da cidade, onde elle conserva ainda leito proprio, e fazel-as derivar para fora da bacia do valle por um canal apropriado e sufficiente, que lhe dê vasaõ prompta. Com este intuito foi iniciado, ha muito, o canal "Bandeira", que margina o valle pelo arisco alto do lado do sul, sendo certo que deo vantajossissimo resultado, apesar de insufficiente e não ter sido concluido. O que convinha, e convem, pois, era e é aproveitar o que já fôra iniciado e experimentado com real vantagem, isto é:—aperfeçoar e completar—esse mesmo canal "Bandeira" (nome do Presidente em cuja administração teve inicio). Dar-lhe largura e profundidade convenientes, levar-o ao seu termo até ao Pogo, ou ás Estivas, proporcionando-lhe ali vazão franca para o mar, eis o principal. Muitissimo conveniente fôra que se lhe adaptasse, a longos trechos, um adequado systema de comportas que o conservassem com bastante agua, durante a estação secca, afim de favorecer, com evidentes vantagens, a irrigação dos terrenos ribeirinhos, se não de modo directo, mas por elevação. Pequenos canaes devidamente combinados, passando pelas cordas ("lagoas") das Gameleiras, Piranhas, Camoropim, Aroeiras, Capivara e outras até aos mangues, e dahi por diante até a Barra, no mar, completariam o systema de esgoto, sem demasias, do baixo valle, nem receios de insuccesso; e, por sua vez auxiliariam o escoamento das aguas a montante, em beneficio de todo o valle. A questão não é—samente deseccar; mas fazel-o sem cahir no extremo opposto; porque, em um Estado flagellado pela secca, os terrenos excepcionalmente frescos e ferteis, como os do Ceará-mirim, devem ser estimados e aproveitados como verdadeiras dadas do Céu. Se não aproveitá-los, na parte que a isto se prestam, é lastimavel incuria; tornal-os de todo resequidos e imprestaveis, em consequencia de serviços pouco cuidados—que seria?!

(28) Dr. A. Soefgren, obra cit. pags. 26 e 29; Dr. Crandall, ob. cit. pag. 21. Este distincto engenheiro e illustre geologo, depois de ter feito o estudo das condições geographicas e topographicas, muito favoraveis, da nossa região secca, chega a esta affirmativa importantissima, quanto á geologia: "Do ponto de vista geologico, vemos as mesmas indicações para a prosperidade futura da região, nas areas de rochas cretaccas que fornecerão um supprimento de agua subterranea; nos

—que,ahi «antes a irregular distribuição do que a falta de chuva é responsavel pelas calamidades da secca, e esta irregularidade é de tal sorte que, quando falta numa parte, outra tem bastante [30]; donde, naturalmente, decorre a indicação dos remedios precisos e efficazes, a saber : armazenagem das aguas que se perdem, irrigação dos terrenos, estradas de ferro com o fim de facilitar as communicações e baratear os transportes, especialmente a construcção urgente da Mossoró-S. Francisco, a qual, percorrendo o eixo central de toda região secca, é «a chave do seu desenvolvimento», e imprescindivel “para que se possa tentar com vantagem a realisação dos grandes açudes e outras obras” [31];

—que o clima da nossa região secca em geral se caracteriza por sua benignidade, contribuindo para isso a porcentagem fraca de humidade relativa, mesmo no littoral, decrescendo ainda para o interior (32);

—que os nossos Estados componentes dessa região secca, sem embargo disso, “têm elementos para um largo desenvolvimento e occupar lugar conspicuo entre os seus irmãos da Federação Brasileira”—[33];

—que “é de vantagem [aliás evidente] para todo o Brasil que esses Estados do Norte sejam tirados do estado comatoso em que jazem hoje e postos em plano igual ac dos Estados mais adiantados”—[34];

—que os habitantes dessa mesma zona secca se caracterisam pelo inexcédível fundo de intelligencia, de energia, de resistencia e de actividade—(35) Este é um facto innumeras vezes constatado, e, sem discrepância, assignalado por quantos se têm referido á região sob o ponto de vista do seu *natural*. E

leitos de antigos lagos que offerecem grandes areas para irrigação e na distribuição dos granitos e das series rochosas antigas, que fornecem excellentes sitios para açudes em quasi todos os rios importantes do Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba”.

(30) Dr. Crandall cit. pag. 51.

(31) «Idem ibidem,» pag. 129 e 88—89

(32) Dr. A. Loeffgren—Notas Botánicas, pag. 4.

(33) «Idem, ibidem,» pag. 35; e do mesmo—artigo : «A flora em uma região das secas,» publicado no Jornal do Commercio, do Rio, de 4 de Jz neiro de 1911.

(34) Dr. Crandall, cit. pag. 54.

(35) Dr. A. Loeffgren—cit. «Notas Botánicas,» pag. 26; Dr. Crandall cit. pag. 78; Dr. R. Per. da Silva, cit. Publicação n. 12 da Inspectoria. pag. 11; Dr. Chrockatt de Sá—Parecer—relatorio sobre o projecto de est. de ferro de Mossoró ao S. Francisco lido perante o Conselho director do Club de engenharia do Rio, em sessão de 22 de Julho de 1910—no «Jornal do Comm. de 1 de Agosto do mesmo anno, e na «Revista» de Engenharia, n. 22.

ninguem, ainda, o fez melhor, mais conscienciosamente e com observação mais ao vivo; profunda, erudita e justa do que o incomparavel e inexguccivel Euclydes da Cunha, no seu monumental *Os Sertões*, no capitulo: *O homem*. “O sertanejo é”—ajusta elle—“antes de tudo um forte... E’ o batalhador perennemente combalido e exausto, perennemente audacioso e forte; preparando-se sempre para um recontro que não vence e em que se não deixa vencer...” (36)

Ora, se tudo isso é verdade irrecusavel, porque assenta em bases certas e positivas, em estudos pacientes da propria zona das seccas, sob a observação directa e scientifica dos factos, e dos phenomenos physicos, geologicos, botanicos, metereologicos, ethnographicos, mesologicos, economicos e sociaes da região, realizados—esses estudos—não por um homem só, mas por diversas pessoas, em momentos differentes; se conhecido é o mal; se apercebidos, estudados e verificados são os remedios, já applicados, com real vantagem e prompta efficacia, em outras regiões semelhantes, que soffrem de igual molestia—na Tunisia, no Egypto, na India, e neste mesmo continente—nos Estados Unidos do Norte—, que é, então, que nos tem faltado para a solução segura e definitiva do chamado problema das seccas, que tão dolorosamente assignala o passado e tão profundamente interessa o presente, e, sobretudo, o futuro do Brasil?

—Que é?

Creio que não erro, dizendo:

—Um *estadista*—, na real e genuina accepção do vocabulo.

Sim,—um estadista—de larga e previdente intuição—humana, social e patriotica,—que tenha *vontade*, que saiba *querer* e *saiba gastar*, prestando, dest’arte, o maior de quantos serviços e beneficios se possam prestar ao paiz.

Note-se que eu digo:—que *saiba gastar*—; não, no sentido do dinheiro á larga, para ser consumido a rodo,—mas no sentido de ser utilizado convenientemente, com real efficacia; porque—despendido

(36) “Os Sertões,” edição de 1902, pags. 121.

se tem já, inutilmente, muito mais do que fôra necessario para resolver o problema, continuando, entretanto, a região no mesmo pé, isto é—exposta aos terríveis efeitos do flagello.

Que assim é, com effeito, affirma-o, ainda agora, insuspeita auctoridade, neste bem expressivo excerpto:

“Desde a secca de 1877, que causou tão tremendas perdas de vida nos Estados nordeste do Brasil, tem havido constante derrama de dinheiro do Thesouro Nacional, a qual até hoje deve exceder de 100 mil contos, pois somente em 77 e 78 foram proximamente 80.000 contos, conforme se vê de varios livros sobre aquella era. Com o dinheiro despendido desse tempo até hoje *quasi nada ha no norte que mostrar como resultado permanente de todo este dispendio, e, mais do que isto, está a região em taes condições que se repetissem as circumstancias de 76 a 78 acarretariam extremos soffrimentos e perdas de vida*, embora não talvez em tão grande escala, como então”. (37)

Bem se vê que um problema tão complexo e de tal magnitude, não é para ser enfrentado e resolvido pelos Estados depauperados de tão longa data.

Os cyclones adurentes das seccas e os seus persistentes efeitos deixam-os, de facto, esgotados—social e economicamente falando. A população, açoitada pelo fagello, desloca-se, tresmalha-se, dizima-se, por fim, ou emigra ; os haveres se perdem ou se consomem.

E de tal sorte ficam ahi as cousas, que, se não fôra —esse admiravel typo de homem—que é o sertanejo, «batalhador perennemente combalido e exausto, perennemente audacioso e forte ; preparando-se sempre para um recontro que não vence e em que se não deixa vencer», e, de outro lado, a natureza singular da propria região, de si mesma saluberrima, fertilissima, exuberante—nos periodos de invernos regulares, que se revesam,—de ha muito que toda ella já teria succumbido aos rudes e reiterados embates do tremendo flagello.

Entretanto, é certo, e maravilha e assombra, que, sem embargo desses cyclones demoniacos, que irrompem, periodicamente, em impeto feroz de ruína, e do insultamento em que jaz a região—pelas distancias, pela falta

(37) Dr. Crandall, cit. pags. 47 e 89. São meus os griphos.

de vias rapidas de communicação, e consequente difficuldade de transportes, ella obedece, ainda assim, na resultante geral das suas condições de vida social, economica e financeira, a um bem pronunciado movimento ascendente de relativo progresso, de iniciativa, de industria, e producção de diversas especies.

O desenvolvimento agricola assignala-se, muito notadamente, na cultura resistente e providencial do algodoeiro, que tem sido um verdadeiro e inapreciavel thesouro para a população sertaneja, fornecendo-lhe a lan alvissima, de *primeira qualidade*, e o caroço abençoado, que lhe salva os gados nos annos escassos.

Nos annos de maus invernos, os algodoeiros velhos —ahi verdadeiros arbustos de 12 e mais annos—nunca deixam de fructificar, bastando-lhes, para isso, ligeiros aguaceiros, ou uma e duas chuvas *perdidas*, isoladas, insufficientes, em summa, para qualquer outra lavoura.

E é bello,—é encantador vêr-se, por vezes, sob a canicula de um sol coruscante, vasto estendal de casulos em flocos alvissimos sobre fundo de surprehendente verdura, na vastidão de campos garranchentos, semilhando a neve em outras regiões.

E é elle o ignorado—General Algodão—como em linguagem pinturesca, já o ouvi denominar, entusiasta e agradecido, um sertanejo,—é elle, nesses annos de *arrelia*, que, com o seu providencial auxilio, soccorre entrementes—abnegado e prompto— a população pobre, e, não raro, a salva de completa *derrota*, evitando consequencias que, de outra sorte, seriam desoladoras....

IV

SUMMARIO :—Produção actual na primeira secção (até Cajazeiras, 300 ks.) da estrada de ferro projectada Mossoró—S. Francisco : o algodão e outros productos das industrias extractiva e agro-pecuaria—Exportação e importação pelo porto de Mossoró.—Zona naturalmente tributaria deste porto.—Menor distancia do porto de Mossoró, em relação a qualquer outro, para o sertão do Nordeste. Confirmação disso pelo Dr. Crandall : manifesto erro politico e economico.—O sal das colossaes salinas de Mossoró : superior qualidade e prodigiosa abundancia deste producto.—Um paiz que produz sal para o consumo de 400 milhões de habitantes, e que, entretanto, se dá ao luxo de importar sal, despendendo quantias avultadissimas, não tendo mais de 20 milhões de habitantes.—Calculo da produção algodoeira na segunda secção [de Cajazeiras ao S. Francisco]. Admiravel produção algodoeira em toda a zona favorecida pela estrada de ferro projectada. Previsão do enorme desenvolvimento deste e de outros productos. População da zona : calculo do autor e do Dr. Chrockatt de Sá. Densidade dessa população comparada com a de diversos dos nossos Estados.—Impertinencia que merece escusa.

Falem, agora, quanto á produção, na primeira secção (até Cajazeiras, com 300 kilometros) da estrada de ferro projectada, de Mossoró ao rio S. Francisco, as estatisticas e os testemunhos insuspeitos.

De um minucioso quadro do interessantissimo “Retrospecto Commercial” de 1910, do *Jornal do Commercio*, publicado na respectiva edição de 25 de Maio do corrente anno, pag. 42, dando as entradas mensaes, no Ric de Janeiro, do algodão em rama naquelle mesmo anno—quadro em que estão contemplados todos os Estados algodoeiros do Brasil—Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceará, Maranhão e Piahy, com os seus diversos portos discriminados—vê-se que o porto de Mossoró figura, entre todos, com a maior exportação desse producto para alli, no total de 52.200 saccas, ou sejam, 3.915.000 kilogrammas, ao typo de 75 ks. por sacca.

Macáu, outro porto de exportação de algodão da zona sertaneja, principalmente—Riograndense, figura,

no mesmo quadro, com 15.734 saccas, sommando com as de Mossoró 67.934 ditas, no peso total de 5.095.050 kilogrammas.

Ora, o preço desse algodão, segundo informa o mesmo "Retrospecto Commercial" em outro quadro, que alli vem em seguida, oscilou entre 10\$500 e 18\$500, por 10 kilos Despresadas as fracções, e calculando pela medida de 14\$ por 10 ks., temos 5.095.050 ks. = 7.133:070\$000.

E note-se :

1º Que no alludido quadro do "Retrospecto Commercial" do *Jornal do Commercio*, está incluído, somente, o algodão embarcado em Mossoró com destino ao Rio, e ahí effectivamente entrado ;

2º Que o algodão não é, porém, o unico producto da zona sertaneja exportado por Mossoró.

De facto, não contando com o sal das suas ricas e inexgotaveis salinas á *beira-mar*, cuja exportação no anno passado (1910) subio ao total de 59.698.245 kilogrammas, rendendo só de imposto á União..... 1.393:864\$928, verifica-se, de dados estatísticos officiaes, que, por Mossoró, foram também exportados no mesmo anno, além do algodão dito, mais os seguintes productos, propriamente daquella zona :

Cêra de carnaúba.....	304.581 kilos
Borracha de maniçoba.....	9.659 "
Queijos.....	3 589 "
Generos diversos.....	87.219 "
Couros.....	49.296
Pelles de cabra e ovelha.....	110.000

Por outro lado, a importação annual de Mossoró, calculada muito por baixo—na media da importação dos ultimos 5 annos, 1905—1910, dá o seguinte resultado :

		Peso em kilos	To eladas
Café.....	40.000 saccos	60 ks. por sacco	2400
Sabão.....	100.000 caixas	25 " por caixa	2500
Kerosene....	80.000 caixas	30 " por caixa	2400
Mercadorias.	300.000 vols.	60 " por vol.	18.000 (39)

[39] Vejam—se o Dr. Crandall, (obra cit.) tabella a pag. 67, e o Dr. Chrockatt de Sá—"Parecer" cit., n. 22 da "Revista de Engenharia", de 1910, pag. 22 (tabellas).

— Estes algarismos, observa com inteira razão o dr. Crandall, são as melhores recommendações que pode ter o porto de Mossoró, e com os algarismos do Commercio do sal, (acrescenta elle) demonstrem a necessidade de uma estrada de ferro—. (40)

Mas, note-se ainda :

3º Que Mossoró, com quanto seja o maior emporio commercial da zona sertaneja—principalmente Parahybana—Rio-grandense, á qual servirá de eixo central a projectada estrada de ferro Mossoró -S. Francisco, não é, entretanto, actualmente, o unico escoadouro dos respectivos productos. Estes, em parte, e por varias razões, vão tambem a outros portos, como Macáu, Natal, Fortaleza, Recife ; o que, porém, deixará de acontecer, com real vantagem do productor—uma vez construida essa via ferrea. Porquanto a referida zona é—pela menor distancia dos diversos pontos—*naturalmente tributaria* do porto de Mossoró, para onde, por isso mesmo e pela melhor topographia do terreno, affluem já, de preferancia, e tendem cada vez mais—a affluir, as respectivas relações commerciaes, estimuladas, ainda, pela necessidade do abastecimento do sal—genero indispensavel, de que se faz immenso commercio com aquelles sertões, conforme já tive occasião de dizer no discurso de justificação do projecto, e é inteira verdade.

Interrompo, por instante, a enumeração que venho fazendo, para deixar, de vez, bem assente e liquidada a allegação da «menor distancia», que é muito importante no caso.

Não foi debalde que a Natureza—sempre providente e bôa—meteu pela terra a dentro dos sertões do nordeste secco o porto de Mossoró, aplanando-lhe, de mais a mais, a estrada para o centro até ao S. Francisco, num raio de distancia minima—relativamente a qualquer outro, do littoral para alli

Uma estrada de ferro, pois, que seguir esta diretriz, será providencialmente *natural*, e essencialmente *sertaneja* desde o seu porto de partida, que está sob o mesmo clima e temperatura. Isto quer dizer, que essa estrada é a que melhor se adapta e convem, não só ás condições topographicas da região, como ás condições so-

[40] Obra citada, pag. 66.

ciaes, economicas e, até, climatologicas daquelles povos ; porque—já eu o disse—«o sertão chega alli até a *beira-mar*.»

Este ponto—discutido e demonstrado no discurso com que justifiquei o projecto, está confirmado, de modo pleno e inconcusso, pelo illustrado Dr. Roderic Crandall.

De facto, o distinctissimo profissional, dando a tabella de distancia, por kilometros (como eu fizera, tomando por unidade a legua), e de altura do aneroides, em metros, dos diversos pontos da mesma zona, em relação e comparação a diversos portos da costa—Fortaleza, Natal, Parahyba, Recife e Mossoró—evidencia que este ultimo (o porto de Mossoró) é—não só o mais proximo, como o de nivel mais conveniente, e assim conclue :

“Mostra isso que qualquer ponto de toda a região abrangida por Cajazeiras, Piancó, Patos e o Seridó fica mais perto de Mossoró do que de outro porto da costa e tem além disso a vantagem em nivel, o que é mesmo mais importante do que a distancia na determinação das tarifas de carga, pois de qualquer ponto dessa região para Mossoró o perfil da linha será sempre descendente em todos os casos.” (41)

Foi, pois, ainda por este lado, com verdade e muito acerto, que, no referido discurso, combati fortemente o preconceito, aliás muito generalizado, *protelatario*, e, de facto, prejudicial aos verdadeiros e legitimos interesses da zona e da população sertaneja—de ligar, por vias ferreas—muito mais custosas e muito mais extensas, e, de veras, presentemente problematicas,—de ligar, dizia, os sertões de além da Borborema, para o occidente, com as capitães dos respectivos Estados,—em vez de o fazer, por uma só linha, muitissimo mais curta e economica, com o porto de Mossoró, que lhes fica, incomparavelmente, mais proximo.

Por isso mesmo, justificando o projecto eu disséra : «Não se fazem estradas para opulentar cidades *com detrimento dos povos* ; fazem-se para o bem-estar e desenvolvimento destes, cuja prosperidade as tornará opulentas quando for tempo.»

A imagem de que, pouco antes destas palavras, eu

(41) Dr. Crandal, obra cit. pag. 64.

me servira para extirpar aquelle preconceito, taxando-o, quando viavel, de *presente grego*, e comparando-o «a uma garrafinha de desfarçado veneno como o seguinte falso rotulo—*elixir de longa vida*, que, no caso se poderia dizer—*de longa via*», exprimia bem a verdade do facto, que o mesmo e illustre engenheiro Dr. Crandall assignala e condemna, formalmente, com inteira auctoridade, do modo seguinte :

“A Serra da Borborema, (diz elle, referindo-se á Parahyba e ao Rio G. do Norte), separa a faixa costeira da do interior; de sorte que a sahida natural para os productos do sertão em lugar de ser pelos portos da costa oriental de Natal e Parahyba, é pelos septentrionaes de Mossoró e Macáu... E’ um erro, (accrescenta elle)—é um erro economico e politico procurar forçar o desenvolvimento das cidades da costa oriental com vias ferreas para o interior. As cidades costeiras têm e terão sempre o seu progresso limitado pela producção das regiões costeira e serrana que são suas tributarias.” (42)

Por essa mesma razão affirmou ainda, accentuando, o distincto profissional, nos seus—*Aspectos do problema das seccas* : “Mossoró é o porto natural do sertão que fica a oeste da serra da Borborema : Natal e Parahyba, comquanto tambem servidas por bons portos, não offerecem as condições necessarias para os pontos de sahida dos sertões do poente. Não são naturaes os traçados de Natal a Caicó e a Icó, e de Guarabira a Cajazeiras.” [43]

De facto, assim é ; redundando, por tanto, em verdadeiro entrave ao desenvolvimento social e economico dos dous Estados todo e qualquer plano, ou meio artificial, que tenha por fim contrariar as indicações da sabia Natureza, neste sentido.

Fatal cegueira, que não deixa ver o que e claro, evidente, por si mesmo ! Mossoró é, e será sempre, por assim dizer—a *capital commercial* de toda a região de além Borborema, ao poente ; por isso mesmo que é o porto de sahida *natural*, incomparavelmente o mais proximo, para os seus productos.

Apraz-me deixar registrada aqui, neste particular, a opinião abalisada de tão distincto engenheiro, baseao

(42) Dr. Crandall, cit. Publicação n. 4 da Inspectoria, pag. 62. (são meus os griphosi).

[43] Idem—“Aspectos do problema das seccas,” no Jornal do Comm. do Rio, de 13 de Dezembro de 1910.

no conhecimento pessoal da região. E manda a justiça registrar, igualmente, que, já antes, no seu magistral parecer sobre o projecto da estrada de ferro de Mossoró ao S. Francisco, lido em sessão do Conselho Director do Club de Engenharia do Rio, de 22 de Agosto de 1910, pelo não menos distincto relator e engenheiro Dr. Chrockatt de Sá, este, manifestando-se pelas vantagens e urgente construcção dessa via ferrea, chegára á igual conclusão, dizendo: "... E', portanto, Mossoró a natural *tête de ligne*." (44)

Assim se pronunciára, no alludido parecer, o venerando engenheiro brasileiro, com approvação plena daquella egregia corporação technica. Fica, pois, assentado, de vez, este ponto importantissimo.

Voltando ao que vinha dizendo, note-se, mais :

49 Que o sal das admiraveis e colossaes salinas de Mossoró, é, com effeito, conforme já eu o dissera e confirmam os Drs. Crandall e Chrockatt de Sá, um elemento de altissimo valor para o trafego da linha Mossoró—S. Francisco. (45)

De facto, se já hoje são remettidos, por via terrestre, para os sertões da Parahyba, Ceará, Pernambuco e Piauihy, mais de 429.623 kilogrammas desse genero de primeira necessidade (46), bem é de ver que, construida a estrada de ferro até ao S. Francisco, será enorme a quantidade de sal levada ao ponto extremo, em Petrolina, ou outro, á margem esquerda do majestoso rio—"região importantissima do Brasil central, nas divisas da Bahia com Pernambuco, onde se iniciam as communições fluviaes e terrestres para nada menos de outros quatro Estados : ~~Mossoró~~, Goyaz, Piauihy e Maranhão." (47)

Disse, pois, muito bem o illustre Dr. Chrockatt de Sá, no seu citado parecer, com referencia ao sal : "Ligando-se (a estrada de ferro Mossoró—S. Francisco) por Joazeiro á viação bahiana e por Pirapora á Central

(44) Dr. Chrockatt de Sá=Parecer cit, e publicado no Jornal do Comm. d. 1º de Agosto de 1910, e na "Revista do Club de Engenharia," vol. 22 de 1910, pag. 15.

(45) Dr. Chrockatt de Sá="Parecer" cit. pag. 23.

(46) Dr. Chrockatt de Sá—"Parecer cit., Revlsta de Engenhar a pag. 25.

(47) Dr' Curvello de Mendonça. no importante artigo—"Bia lo; dos sertões", no "Paiz", do Rio, de 24 de Julho de 1911. 1ª columna. V, tambem, do mesmo, outro notavel artigo, no "Paiz" de 1910, com a epigraphe : "Um grito dos sertões."

do Brasil, e por esta á viação mineira, á paulista e ás estradas de S. Paulo, Rio Grande e Auxiliaire, ella permittirá o abastecimento de quasi todo o paiz por via terrestre. E por esta formidavel rede, que não é mais um sonho, mas uma realidade, passará, além do sal, o soldado nortista correndo ao primeiro appello da patria. Terá, pois, a estrada de Mossoró ao S. Francisco, (lembra muito criteriosamente o distincto engenheiro,) além do character social, do character economico, mais o estrategico. [48]

Ora, em taes condições, é manifesto que a sal chegará a esses confins com um frete muito mais barato que por outras vias, e por uma fracção minima do preço actual, attentas a distancia, relativamente curta, a percorrer até ao S. Francisco e a abundancia e superior qualidade do producto.

Quanto á superior qualidade do producto, assás se disse no discurso de justificação do projecto, exhibindo-se e transcrevendo-se a analyse chimica procedida pelos competentes profissionaes Drs. Theodoro e Gustavo Peckolt.

Quanto á abundancia prodigiosa, é preciso dar disso uma idéa segura ao leitor; e melhor não o poderia eu fazer, com insuspeita confiança, do que transcrevendo aqui, com venia, as palavras do distincto Dr. Crandall.

Antes de o fazer, observo:

Já eu deixei dito, que a producção do sal, em Mossoró, no anno de 1910, foi de 59.693.245 kilogrammas, tendo pago de imposto á União - 1.393.864\$928, afora os impostos Estadual e Municipal. Accrescento agora — que aquella quantidade de sal produziu para os salineiros — 348:455\$230, — o que quer dizer que aquelle imposto federal equivale a 400% sobre o valor do producto, nas salinas, á parte as taxas estadual e municipal!

Vai, porém, o leitor verificar, dos quadros que se seguem — que aquella mesma renda gorda, addicionada a do sal de Macáu, se eleva a muito mais, e tem chegado, em differentes annos, ao dobro, isto é a 2.000 e muitos contos!

Fale, agora, o dr. R. Grandall:

«Ao autor disseram em Mossoró que o sal podia ser produzido e vendido alli na cidade por um

(48) Dr. Chrockatt de Sá = cit. "Parecer" n. "Revista", cit., pag. 35.

minimo de 6\$400 a tonelada, todavia no interior do Piauí tem-se pago até 1\$000 por litro de sal, o que é á razão de 1:000\$000 por tonelada. Comquanto seja este exemplo uma exceção, serve todavia para demonstrar a differença entre o preço de produção e o de venda presentemente, e a razão está toda na insufficiencia do transporte.

«Das seguintes tabellas (continua.elle) se pode ter uma idéa da actual produção das salinas de Mossoró e Macáu, e as possibilidades do futuro. A primeira é a renda federal das terras salíferas do Rio Grande do Norte, compiladas pelo dr. Piquet Carneiro, quando chefe da commissão da Secca. Isto será ao mesmo tempo notado como mais uma razão para o Estado do Rio Grande do Norte ter uma estrada de ferro, porque uma secção do paiz que produz annualmente uma renda federal de 2.000 contos certamente merece uma via ferrea, que pode ser construida por--7.500 contos.» [49]

Em seguida transcreve o dr. Crandall o quadro indicado, do dr. Piquet Carneiro, com pequenos erros typographicos, que eu corrijo, dando aqui a sua copia fiel, extrahida do «Ligeiro Esboço da Carta do Estado do Rio Grande do Norte», 1908, subscripto pelo illustre engenheiro, na parte referente ás *rendas federaes da exportação de sal de produção do Estado* :

Anno	Renda total
1901	2.906:353\$230
1902	2.317:456\$690
1903	2.023:811\$450
1904	1.587:837\$135
1905	1.354:729\$085
1906	1.597:606\$900
1907	2.200:914\$560
Total	13.998:709\$050

Este quadro, que vem reproduzido no «Em defeza dos flagellados»--trabalho do mesmo e distinctissimo

[49] Dr. Crandall, obr. cit. pag. 73.

Dr. Piquet Carneiro, (50) demonstra a minha affirmativa, a saber: que o imposto federal do sal no Estado do Rio Grande do Norte, tem subido, em diferentes annos, a 2.000 e *muitos contos*, como se deu em 1901, 1902, 1903 e 1907.

Continúa a transcripção do dr. Crandall :

‘O imposto federal [diz elle, referindo-se ao sal] é proximamente de 20\$000 por tonelada, de sorte que a producção deve sêr ao menos de 100.000 toneladas por anno para dar aquella renda. Os estabelecimentos de Macáu não os visitámos, porém são tão grandes como os de Mossoró, senão maiores. Dos mappas e plantas de varias salinas perto de Mossoró, que me foram bondosamente mostradas pelo emprehendedor commerciante Sr. Tertuliano Fernandes, calculamos que nos estabelecimentos hoje existentes se pode obter um maximo de producção de cerca de 200.000 toneladas annuaes. Com o maximo aproveitamento das terras apropriadas, pode-se obter talvez tres vezes este numero ou 600.000 toneladas por anno, e provavelmente porção igual em Macáu. Difficilmente se poderá fazer idéa de quanto é grande essa quantidade de sal ; ella seria sufficiente, ao menos, para o consumo annual de toda a China, com uma população de 400.000.000 de habitantes.”

Bem razão tiye eu de estranhar, dizendo, perante o Senado : “Eis ahi, Sr. Presidente ; temos sal nestas conlições e com tal abundancia, e somos um paiz que importa sal em grande quantidade, despendendo com isso quantias avultadissimas. !....”

Conclue o Dr. Crandall o capitulo—*Transportes*—do seu notavel trabalho, dizendo :

..“E’ o que sabe dizer sobre o problema do transporte, cuja solução pode ser iniciada da seguinte maneira :

- 1º.....
- 2º.....
- 3º.....
- 4º.....

5º—Construcção pelo Governo da importante estrada de ferro entre o porto de Mossoró e a cidade de Cajazeiras (1ª secção da estrada projectada),

(50) Fortaleza, typ, Minerva, 1911, pag. 33.

ou concessão da mesma a alguma empresa particular que a queira fazer.» (51]

Note-se, ainda :

59 Que, só a produção algodoeira actual, na zona da *primeira secção* da Estrada de ferro projectada [de Mossoró ao Rio do Peixe, em Cajazeiras, com 300 kilometros], é, em vista de dados estatísticos de cada um dos respectivos municípios, deste e do Estado da Parahyba, apurados pelo Dr. Crandall, calculada - muito por baixo—em 128.700 saccas ou fardos, annualmente, ao typo de 60 kilogrammas, equivalentes a 7.640 toneladas (52].

Isso, em 19 municípios, apenas, deste e do Estado da Parahyba, comprehendidos na zona correspondente áquelle 1ª sessão. E, não é nada extraordinario, calcular em outro tanto, pelo menos, a produção dos restantes 21 municípios—pernambucanos e cearenses—interessados nessa via ferrea, conforme o quadro constante do Parecer do Dr. Chrockatt de Sá. (53) Tanto mais quanto, observa e reconhece o Dr. Crandall, perfeito conhecedor de toda a zona, que : «O maximo futuro da linha de Mossoró está na sua continuação de Cajazeiras... em procura de um ponto terminal em Petrolina, ou Cabrobó, ligando-se com o Rio S. Francisco.» (54).

Assim, temos uma produção total, e actual, na zona da Estrada de ferro, de 227.400 saccas de algodão, afóra outros e variados productos das industrias—extractiva, como a borracha de maniçoba, cêra de carnaúba, e agro-pecuaria, como o caroço de algodão, o feijão, o arroz, a rapadura, os couros e courinhos, a carne, os queijos etc., alguns dos quaes, já hoje, exportados em larga escala, conforme ficou visto.

De presente é, pois, muito avultada, e, mesmo, para bem dizer—admiravel, nesses longinquos sertões, a cultura da preciosa malvacea algodoeira—de um futuro enorme e segurissimo, dada a riqueza intrinseca do producto, e verificadas, como estão, de lon-

(51) Dr. Crandall—obra cit. pagina 74—75—

(52) V. Dr. Crandall, ob. cit. tabella a pag. 67, com o calculo discriminado para cada um dos 19 municípios comprehendidos na zona dessa 1ª sessão.

(53) «Revista de Engenharia,» cit. pag. 17 e 18.

(54) Dr. Crandall, obr. cit. pag. 72.

ga data, as condições excepçionaes mesologicos para a sua cultura.

Ha ahi, pois, não já uma força latente, só ; mas a manifestação positiva, variada e exuberante de um trabalho collossal, não obstante a distancia, o isolamento asphixiante, o abandono em que jaz a região, e sem embargo de ser a agricultura trabalhada pelos velhissimos, estafantes e rotineiros processos da *enchada*, da *foice*, do *machado* e do *fogo*...

Ora, facilimo é de prever (mas—não de calcular precisamente, tão grande será) o grão de desenvolvimento a que poderá attingir a cultura do algodão e dos cereaes de toda a ordem, quando dispozer o agricultor sertanejo do inestimavel auxilio das modernas machinas aratorias, e contar com a facilidade do transporte ferro-viario, a frete modico, em vez daquelles rudes e primitivos instrumentos do trabalho agricola, e dos meios actuaes de conducção, que consistem em ronçeiros jumentos e carros de boi, ainda mais lerdos, «identicos aos usados no Egypto ha 2.000 annos» ! (55)

Taes são, realmente, em toda a região secca do norte, os appparelhos de trabalho agricola e os meios de communicações e transportes, á parte alguns milhares de kilometros de vias ferreas—nem sempre com os melhores traçados e a mais conveniente orientação, e o que é peor —com tarifas (*algumas dellas*,) *escandalosamente, barbaramente—caras*.

Voltarei, depois, a este ponto, para não deixar improvisada nenhuma das minhas affirmações.

Note-se, finalmente :

6º Que, nesses 40 municipios, a mais, dos quatro Estados —Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Ceará—favorecidos pela Estrada de ferro projectada, ha uma população, que, tomando por base o recenseamento de 1872, como fiz no discurso perante o Senado, e attendendo aos 37 annos decorridos, avalei em 500.000 habitantes.

O competentissimo Dr. Chrockatt de Sá, seguindo o recenseamento de 1900, aliás muito deficiente, como é sabido e elle confessa, e addicionando-lhe o augmento de 2 % por anno, proposto por Favilla Nunes

(55) Dr. Crandall, obr. cit. pags. 54 [photografias] e 55

no seu importante trabalho: *População, territorio e representação nacional do Brasil em 1899* (capitulo 6), calcula, com pequena differença, em 452.685 habitantes.

Isso quer dizer, (note-se bem) - que temos ahi, nessa zona da Estrada de ferro projectada—Mossoró—S. Francisco, uma população superior a de qualquer dos 9 Estados seguintes: Parahyba, Rio Grande do Norte, Santa Catharina, Sergipe, Paraná, Amazonas, Goyaz, Espirito Santo, Matto Grosso, mesmo considerados pelos calculos actuaes do benemerito Sr. Barão Homem de Mello, no seu moderno *Atlas do Brasil*, como já tive occasião de affirmar, perante o Senado.

Ora, considerando, agora, essa população sob o pnto de vista de sua densidade—o que é da maior importancia e alcance, em se tratando de construcção de estrada de ferro -vemos que: «—Sendo, aproximadamente, de 700 kilometros o desenvolvimento da estrada (projectada), e adoptada a faixa de aproveitamento de 150 kilometros, onde se acham contidos os municipios considerados, teremos a area de 105.000 kilometros quadrados. Donde a media de 4 hbitantes por kilometro.

«Não é, portanto, um deserto aquella região do sertão, que seria um paraíso pela amenidade de seu clima pela fertilidade de seu solo, se não fôra a inclemencia da natureza, ferindo-a de morte, periodicamente,» conforme se exprime o propecto e venerando engenheiro Dr. Chrockatt de Sá. (56)

E não só «não é um deserto», como, accrescento eu, comparativamente a diversos dos nossos Estados, sob o ponto de vista de densidade da população, os excede em muito.

A demonstração resalta, de modo claro e inconcusso, do seguinte quadro, organizado em vista de dados estatísticos officiaes, a que o nosso governo federal deu curso, no paiz e no estrangeiro, ha quatro annos, apenas. (57)

Eis o quadro, onde todos os nossos Estados, inclusive o Districto Federal, se graduam na ordem

56. Paracei cit.

[57] «The Sphere for June», 8, 1907, "Special supplement — Brasil," pag. IV.

decrecente da densidade apresentada, em cada um, pela sua população :

Estados	Habitantes por kilometro quadrado
Districto Federal	62,80
Rio de Janeiro	22,60
Pernambuco	19,50
Alagoas	16,03
Sergipe	13,81
Ceará	11,41
São Paulo	10,39
Parahyba	9,59
Rio Grande do Norte	8,51
Minas Geraes	8,05
Santa Catharina	6,86
Rio Grande do Sul	6,84
Bahia	6,57
Espirito Santo	5,39
Paraná	1,95
Maranhão	1,72
Pará	0,69
Piauhý	0,68
Goyaz	0,54
Amazonas	0,15
Matto Grosso	0,13

Não contando com os poucos Estados em que as medias da densidade kilometrica da população sobem, excepcionalmente, a uma, duas e, até, seis dezenas de unidades, como S. Paulo, Rio de Janeiro e Districto Federal, vê-se do quadro acima que essa densidade é, apenas, representada por simples fracções decimaes nos cinco Estados seguintes, na ordem progressiva, de baixo para cima : *trese sentesimos* em Matto Grosso, *quinse centesimos* em Amazonas, *cincoenta e quatro centesimos* em Goyaz, *sessenta e oito sentesimos* no Piauhý, e *sessenta e nove sentesimos* no Pará.

A estes 5 Estados excedem, em muito, attingir do a unidade, o Maranhão e o Paraná. Mas, ainda assim, não passam, respectivamente, de 1,72 e 1,95 habitantes ; o que está muito a baixo dos 4 habitantes por kilometro quadrado na região da estrada de ferro projectada, segundo o calculo do competente Dr.

Chrockatt de Sá, baseado em dados estatísticos irrecusáveis. Esta porcentagem supera, mesmo, a media geral da densidade da população no Brasil, orçada em 3,85 habitantes por kilometro quadrado, e se avizinha das de outros quatro Estados, que em pouco a superpujam, a saber : Espirito Santo com 5,39, - Bahia 6,57, --Rio Grande do Sul 6,84 e Santa Catharina 6,86 habitantes.

Ora, si nos Estados, onde ha uma população inferior a da região de que se trata, se tem dado notavel desenvolvimento á viação ferrea, ou favorecido a navegação fluvial a vapor, maiores razões militam para que essa mesma e extensa região infortunada, composta de quatro Estados, segregada nos sertões longinquos, balda de todos os meios de communicação, não deixe de ter esse indispensavel beneficio, que, ha longos annos, a sua população reclama dos Poderes Publicos do seu paiz.

Ainda agora, o está fazendo ella, com verdadeira anciedade, e, talvez, com reputada impertinencia, aliás tão characteristics dos *verdadeiros necessitados* ; os quaes, por isso mesmo que o são, se tornam merecedores de benevolencia, de bondoso e confortante amparo.

E tanto mais avultam estas razões quanto é certo, que a região dispõe de grandes elementos naturaes de prosperidade—pelo solo fertilissimo, pelo clima saluberrimo, pela producção, já muito avultada e susceptivel do mais largo desenvolvimento, garantindo, assim, os dispendios com tão util quão necessaria, grandiosa e humanitaria empreza.

V

SUMMARIO :—Synthese final.—“Rumo de terra”.—Exemplo dos Estados Unidos da America do Norte.—Verdades que não teem sido vistas.—Iniciativa do proprio Governo Federal nos Estados Unidos. — Opiniões dos Drs. Roderic Crandall, Chrockatt de Sá, e veredicto do Club de Engenharia do Rio de Janeiro sobre a estrada de ferro projectada de Mossoró ao rio S. Francisco.—Que é de esperar da Camara dos Deputados. — Votos do autor.

Em conclusão : ahi ficam registradas, com referencia a um simples trecho da zona sertaneja, as provas eloquentes da força productiva desse mesmo trecho de terra admiravel, como da operosidade e heroica capacidade de resistencia da sua vivaz população ; digna a todos os respeitos de benevola acolhida, do auxilio, do encorajamento, do amparo, e da protecção dos Poderes Federaes.

Aliás, de ha muito, que razões multiplas—cada qual mais forte e imperiosa—aconselham, no beneficio do todo o paiz, a conveniencia, e impõem, mesmo, a necessidade urgente do melhor aparelhamento dessa população animosa—relegada e definhando nos sertões—para os fecundos certamens do trabalho e da civilisação.

Esta, porém, só tem penetrado alli—coada atravez de immensos desertos, vencendo desesperadamente distancias desalentadoras... sem contar, sequer, com a equidade, da parte dos Governos, na distribuição dos favores e beneficios, aliás dispensados, a mãos cheias, a outras populações de Estados nossos, menos carecentes, e de facto afortunadas. Tal é a verdade que, em consciencia, ninguem poderá negar.

E esses beneficios, quando, accaso, são dispensados, chegam lá, aos nossos sertões, tão demorados, tão de arrasto e preguiçosamente, tão sobre-

carregados de onus e entraves taes—que antes amofinam do que estimulam, como devêra acontecer.

Tal é o que se dá, por exemplo, com as chamadas *obras contra as seccas*—entravadas por orçamentos tardios e insufficientes, e pela trama de expedientes complicados e inúteis. Tal é, ainda, o que se verifica com os poucos kilometros de vias ferreas existentes, construidas com a *diligencia do kagado*, e cujas tarifas, bem desimilnantes das do Sul (proval-o-ei quanto baste) são de *arrancar pelle e cabelo*.

Entretanto, o que essa população pede não é obra de *luxo*, de simples commodidade sua, ou de conforto apenas; porém de necessidade premente, de auxilio inadiavel, de insentivo á producção e ao trabalho, de desenvolvimento da zona, e mais—de salvação de milhares de vidas, de combate efficaz á temerosa catastrophe das seccas. Não, no interesse unico e exclusivo da região, e sim—no interesse social, politico e economico de todo o Brasil.

Duvidar disso ? !

Ah ! seria, então, duvidar das proprias estatisticas ; duvidar dos factos ; ignorar, por completo, o que vai pelo Brasil ; esquecer a lição de outros paizes,—o que se dá no Egypto, na India, no *Far West* Americano ; aqui, bem proximo do nosso paiz, em *Tucuman*.

Duvidar ? ! Seria indifferença innominada pelos soffrimentos de 3.000.000 de Brasileiros, pela secular tortura do Norte....Seria (por que o não dizer ?) plantar e amanhlar, impatrioticamente, imprevidentemente, no seio de um povo em extremo bom e credulo até ao sacrificio, porém destemeroso e bravo, a sementeira damninha da desconfiança, da falta de solidariedade humana, e patriótica....

Porque, não o digo eu, já o disse, em momento de amargura, justamente revoltado, um lucido e ponderado espirito de engenheiro e de republicano, que tem vivido na zona das seccas, e testemunhado as scenas tetricas e pungentissimas da fome, da miseria e do exterminio : «Ao saudarmos nas campinas de Alegrete, em 1889, ao lado de Demetrio Ribeiro e de outros collegas, o advento do novo regimen, não poderíamos imaginar que elle viesse crear immuni-
des para todos os crimes, uma vez que seus autores gosassem de protecção politica, e que os habitantes

de uma zona tão extensa e tão promettedora podem morrer, as centenas, á mingua de recursos e no meio da indifferença de seus Governos preocupados em executar obras luxuosas e em manter serviços improductivos.» (58)

Duvidar, ainda assim ? !

Ah ! então, não seria duvidar, só—das estatisticas ; mas tambem desprezar o testemunho dos sabios, dos profissionaes, dos technicos, que alli foram—aos sertões—muitos delles mandados pelo proprio Governo Federal, e percorreram a região, viram, colligiram, com estudo e paciencia, todos os dados, e, afinal, meditaram, escreveram, e aconselharam sob o influxo da consciencia de homens doutos e probos.

Do que alguns assim disseram, viram e recomendaram—algo ficou transcripto ; e d'ahi mesmo resaltam juizos de altissimo valor, tendentes á solução prompta e definitiva do problema das seccas. Assim fossem seguidos resolutamente, no dominio da pratica, sem mais impecilios, nem delongas.

Neste assumpto, muito particularmente — que se me permitta a franqueza de dizer—a molleza descuidosa das nossas administrações, a sua inexplicavel imprevidencia, a falta de animo resolutivo de marchar para adiante, o regimen da contemporização, da expectativa, ou, o que vem dar no mesmo, dos remedios tardios e paliativos—têm sido a causa principal, senão unica, de muitas desgraças, de incalculaveis prejuizos, que já podiam ter sido evitados para sempre.

E' preciso, pois, emendar e assentar a mão noutra directriz,—avançar energicamente pelos nossos sertões a dentro,—fazer affluir para ahi a caudal da civilização plena, que lhes levará a descoberta das multipas e ignoradas riquezas, apparentemente mortas, inertes, improductivas, fazendo-as reviver e fecundar pelo trabalho, em beneficio de toda a communhão politica.

--*Rumo de terra !*— Eis, e não outro, o brado, que, ha muito, devêra ter sido a nossa voz de governo ou de commando, sem uma só probabilidade de fracasso, ou de arrependimento ; e muito, pelo contrario, com todas as certezas de brilhante exito para a Pa-

[58] Dr. Piquet Carneiro : "Em defeza dos flagellados" (Fortaleza, 1911), pag. 41.

tr'a ; porque — «... o grande Brasil é o sertão» — bem o disse, o peregrino espirito de João Pinheiro.

Sim :— rumo de terra ! rumo dos sertões,— alli, estabelecendo a Capital da Republica, consoante o sabio e providente designio, consagrado no art. 3º (até hoje *letra morta*) da Carta Federal, inspirada, aliás, em altissimas razões de segurança, estrategia, bôa e prompta administração, em uma palavra — de acautelada e san politica, (59) que, neste particular, factos historicos—antigos e recentes—aconselham instantemente.

—Rumo de terra ! — resolvendo, em definitiva, o secular problema das secas, que nos faz representar, perante o mundo culto, o papel de *mendigos* e *esfomeados* em terras admiravelmente ricas e férteis, «sem rivaes», no meio das quaes—cumpre notar—por uma inextimavel dadiva e providencia da Natureza, até aqui não aproveitada, corre, majestoso e esquecido, o S. Francisco (60), — «soberbo rio de excellentes aguas,» no dizer expressivo do illustre Brenner ;—igual ao Danubio, tres vezes maior que o Tejo, quatro vezes maior que o Douro,—tão grande como o Orenôco e um terço mais largo que o Rheno. (61)

—Rumo de terra ! dominando convenientemente, maravilhosamente —com estupendo resultado — pela mão potente da engenharia hydraulica, o majestoso *Nilo brasileiro*, muito mais rico, porém, que o seu irmão do Egypto ;—fazendo represar outros muitos rios da região secca, cujas aguas se perdem de todo no oceano,—fazendo encher, alli, á vontade, á vontade, os immensos reservatorios—leitos de antigos lagos—dispostos pela natureza ; — tapando-lhes os *boqueirões*, que, lá, estão como a conclamar-o, na linguagem muda, mas alta e eloquentemente suggestiva das cousas ;—canalisando-lhes depois, as aguas abundantes, por campos e valles fertilissimos ;—amparando e recom-

(59) João Barbalho : Commentarios á Constituição—art. 3º.

(60) Veem de molde as palavras de João Pinheiro—o grande e infortunado Presidente do Estado de Minas, por occasião da visita do governador da Bahia : “Neste ponto (Bello Horizonte) de uma nasçença do extenso e majestoso S. Francisco a audacia e a energia mineiras construíram esta formosa cidade brasileira que é a capital de Minas, mas d’aquí em diante, e até que o grande estuario entre no mar, o que se tem é o deserto, e o que o rio leva para o oceano, não é riqueza, menos trabalho, mas o silencio, a desolação de forças deixadas mortas, “comparaveis em grandeza somente á immensidade da nossa incuria.”

(61) Alves Nogueira— “Geographia e Corog. do Brasil,” pag. 95 ; Wapocus, “Geogr. phys. do Brasil,” pag. 95.

pondo-lhes a Flora bemfazeja, formadora do clima, protectora da agua e do solo ;— construindo estradas de ferro com o fim de incrementar a producção e attrahir o povoamento ;—desenvolvendo e aperfeiçoando a agricultura — a industria *mater*—divinisada na antiguidade, e para a qual se voltam pressurosas as grandes nações do planeta ;—facilitando e estimulando a acção expansiva e eminentemente civilizada do commercio ; diffundindo a instrucção primaria e profissional pratica, por toda a parte ; e, dest'arte, erigindo, em summa, sobre esses largos e segurissimos alicerces do trabalho, em suas variadas manifestações, a grandiosa, indestructivel e fecunda officina da verdadeira prosperidade, da verdadeira força, e da verdadeira grandeza da Patria....

Com esta rôta, e não outra, sem provocar a desconfiança das Republicas visinhas, nem aticar a propaganda do odio contra o Brasil ; sem tão pouco illudir a letra e o espirito do nosso Magno Estatuto (62) com a acquisição precipite, mal cuidada e, o que é peor, espalhafatosa, de formidaveis e nunca vistos *couraçados*, aliás, em si mesmos «cégos e inuteis», quando não prejudiciaes, se os não guia -- não só a bravura, mas, sobre tudo, a pericia technica ; sem nenhum receio de esbarrar nos *defits monstruosos*, facil ser-nos-ia i r m a n'a r, então, com as de mais nações latinas do continente—no pensamento unico, levantado, e patriotico da «defeza commum», necessaria, e só assim profiqua, contra o *imperialismo* das grandes nações da Europa, ou da poderosa Aguia da America, realisando-se, dest'arte, o grande, patriotico e previdente sonho de Bolivar....

Si assim houvessemos norteado—seja dito de passagem—certo, não estaríamos, hoje, desatinados e em balburdia de inuteis recriminações — os que dirigem e os que são dirigidos,— lastimando o tempo precioso e a fortuna colossal, que se foram — semeando desastres, e ensombrando o futuro da Patria, «illudida por essa miragem», de que falou o actual Ministro da Marinha na sua citada informação de 15 de Dezembro de 1910, e no seu *Relatorio* do corrente anno.

«Rumo de terra» (lembra com razão um brilhante espirito e publicista nosso,) «caminharam nossos ante-

(62) Const. Federal, art. 88 e art. 34, n° 11.

passados na exploração das minas de ouro e pedras preciosas ; rumo de terra seguem os nossos contemporaneos na producção do assucar, do café, do algodão, da borracha ; rumo de terra marcharão nossos vindouros em suas altas e legitimas aspirações.» (63)

Não foi outra, convém lembrar— já que tão em moda está a referencia—, não foi outra a róta seguida pelos Estados Unidos da America do Norte, para a obtenção da prosperidade admiravel e da opulencia extraordinaria, que hoje desfrutam.

A sua grandiosa estrada de ferro do Oeste, com cerca, a mais, de 5.000 ki'ometros de extensão, ligando audaciosamente os dous oceanos— Atlantico e Pacifico—mudou, como por encanto, as solidões interminas em cidades populosas e activas, os terrenos maninhos, adaptados, ou não, á agricultura, em colleiros abundantes de colheita variada, graças á facilidade e barateza dos transportes, aos processos scientificos do amanho das terras e ao constante beneficiamento dos productos.

Ainda agora, as colossaes obras empreendidas e executadas pelo Governo Americano no *Far West*—barragens, canaes, irrigação, vias ferreas &, transformaram aridos desertos—extereis e inuteis—em maravilhosos campos de riquissimas culturas, decuplicando por vezes o valor das terras, em condições physicas muito peiores do que as da nossa zona secca, segundo os testemunhos competentes e insuspeitos dos Drs. Crandall, (64) A. Loefgren (65) e outros.

O primeiro destes illustres homens de sciencia em seu notabilissimo e recente trabalho, a que me tenha referido (66), escreve estes trechos de sabios conselhos, que convidam a meditação, e cujos significados vão muito além do que soam as simples palavras :

«A população esclarecida do Brasil cumpre considerar a necessidade do desenvolvimento do Norte paralellamente com o Sul....

(63) Dr. Arthur Orlando : "Matto-Grosso," artigo no "Jornal do Commercio" do Rio, de 23 de Abril de 1911.

(64) "Geographia, geologia, supprimentos d'agua, transportes e açudagem nos Estados orientaes do norte do Brazil—Ceará, Rio Grande do Norte e Parahyba" [Publicação n.º 4 da Inspectoria de obras contra as seccas] Rio—1910.

(65) "Notas Botánicas" citadas.

(66) "Geographia, geologia" & cit. publicação n.º 4.

«E' de toda vantagem para todo o Brasil que os Estados do Norte sejam tirados do estado comatoso em que jazem hoje e postos em plano igual ao dos Estados mais adiantados.»

Verdades são, estas, incontestaveis, e, de si mesmas —evidentes ; mas que, desgraçadamente, não têm sido vistas por quem primeiro as devera ver, ou somente vistas á luz de um espelho concavo, no qual as imagens apparecem sempre invertidas....

E dahi, sem nenhuma duvida, a razão de ser desse afflitivo «estado comatoso em que jazem hoje os Estados do Norte», denunciado, em bôa mente, como um sabio conselho pelo distinctissimo engenheiro e cientista Norte-americano. Porque, afinal, a verdade é esta, conforme elle bem a externou :— «Com transpoite, açudagem, ensino agricola e arborisação provavelmente em uma geração o Norte será uma das regiões mais ferteis e adiantados do Brasil, em vez da *região flagellada pelas seccas de hoje em dia !*» (67)

Eis ahi o *prodigio* !... Eis ahi como, no simples espaço de uma geração, que é um momento, um nada, na vida de uma nacionalidade, o Norte, o torturado Norte seria salvo de todo ! de todo cessaria o martyrio secular da desventurada e querida terra sertaneja, operando-se os mais estupendos e beneficos resultados economicos, politicos e sociaes, de que dão prova eloquente o Egypto, a India, e, recentemente, o *Far West*, na grande Republica Americana.

Nos Estados Unidos da America do Norte, é o proprio Governo que toma a si a patriotica iniciativa de obras colossaes—confiadas á direcção de technicos experimentados—para tornar productivas terras completamente aridas, de si mesmas—ingratas e desertas ; e ao mesmo tempo promove, encarecidamente, o seu povoamento, obtendo, afinal, os mais esplendidos e surprehendentes resultados.

A este respeito, e confirmando o que fica dito, eis aqui o que refere o mesmo Dr. Roderic Crandall, cujos conceitos peço ainda venia para transcrever, porque encerram um eloquente ensinamento :

«Nos Estados Unidos estão sendo construidas gran-

(67) DR. R. CRANDALL : «Aspectos do problema das seccas.» no Jornal do Commercio do Rio, de 13 de Dezembro de 1910, pag. 2, "in fine".

des represas e enormes areas de terras estão sendo irrigadas, afim de serem subtrahidas ás regiões aridas. Ao mesmo tempo o Governo se vê na necessidade de demarcar, conceder e pôr a venda as terras irrigadas, annunciando-lhes a venda ou arrendamento de modo a encaminhar uma população para o districto a ser irrigado, de sorte que este produza renda bastante para amortizar o capital empregado nestes projectos.Deve-se notar que as condições no norte do Brasil não são estas ; o que ali se deseja é um systema de «açudagem» em grande e pequena escaia, com irrigação correspondente, para supprir d'agua e trabalho uma região que já é densamente povoada, região que em condições normaes comporta a sua actual população, e que em condições anormaes não a comporta.

«O norte tem gente agua, terra, sitios para represas d'agua (O contrario *em grande parte*, do que se dava no *Far West*) e nesessidade do seu emprego ; o que lhe falta é dinheiro e iniciativa, e isto pode o Governo Federal fornecer-lhe.

«A somma de dinheiro á disposição da Reclamation Survey dos Estados Unidos é aproximadamente de 175.000 contos, proveniente da venda das terras publicas....

“Todavia, a questão não é tanto das sommas se não dos resultados. Se os Estados Unidos da America do Norte podem dispender 175.000 contos em simplesmente desenvolver novas regiões, pode o Brasil dispendir duas vezes mais, se necessario, no que deve ser considerado o salvamento de uns 3.000.000 de habitantes dos Estados do norte. Se a perda de vidas na secca de 1877 podesse ter sido evitada, isso *vale-ria mais para todo o paiz do que essa somma*, e o governo teria feito melhor dispendendo muitas vezes esta somma do que consentindo (68] na despopulação do

(68) Infelizmente—mais do que “consentindo”—promovendo e acarogando, por vezes, o Governo Federal, o incongruente, desmoralizador e “inconstitucional” despovoamento desses desventurados Estados nas epochas de calamidade, e a título de “auxilio e de protecção” ! Assim, neste regimen—do “governo do povo pelo povo e para o povo,” em busca de— um clima estranho, para os mortíferos seringas da Amazonia—chegaram a ser levados, aos milhares, os depauperados e pobres “retirantes”, amontoados nos porões infectos e insuficientes de navios nossos á semelhança do que se fazia nos relegados tempos dos sinistros “navios negreiros” !... (Ver a este respeito—Phelipe Guerra, “Seccas contra a secca,” “passim” ; e Juvenal Lamartine—“As secas no Rio G. do Norte,” art. I no “Jornal do Commercio,” de 22 de Agosto de 1910.

mais jovem e melhor elemento dos Estados do norte, pela maneira por que a atração do Amazonas, pela industria da borracha causou.

“Pouca vantagem para o paiz, no seu conjunto, ha na immigração estrangeira (*continúa elle*) quando o exodo do povo é maior no norte do que a entrada de immigrants no sul (*) e quando, em verdade, pode dizer-se que o nortista é realmente muito melhor cidadão e um homem mais valioso para o paiz do que a especie de immigrants que para elle tem vindo. Os nortistas, todos conhecidos como cearenses, são *notaveis por sua energia, habilidade, faculdade de resistencia e actividade*, quando ha alguma cousa a fazer. São realmente gente de muito melhor qualidade do que são communmente considerados. Embora rudes e pouco civilizados, é verdade”, (Pello criminoso abandono em que os deixaram, é tambem verdade, já o dissée eu e repito, neste parenthesis) “em todos elles encontra-se o estofo de que se fazem os bons e uteis cidadãos para o paiz.

«Dos algarismos do Dr. Raymundo Pereira, temos um total de 2.000.000 de mortes por fome e as perdas annuaes de vidas motivadas pelas condições precarias de existencia nos Estados do Norte, nos ultimos 30 annos. Isto dá uma media de 70.000 pessoas por anno, não incluindo o augmento da população que teria havido se esta gente vivesse.

“O que isto significa para a paiz pode-se avaliar approximadamente. Nos Estados Unidos da America do Norte a vida de um trabalhador ordinario é avaliada em 16 contos, isto é, em caso de accidente mortal, se sua familia demanda a pessoa responsavel pelo accidente, receberá pelo menos aquella importancia. Se nós considerarmos estas 70.000 pessoas divididas em 7.000 familias de 10 pessoas cada uma, e dermos um valor por familia, que é a avaliação para o homem somente [realmente uma fracção do valor real] teremos uma perda de 70.000 contos por anno. Certamente vale a pena gastar 3, 5 ou 10.000 contos por anno para poupar tal somma. Quando, ainda é possivel fazer o emprego do capital por tal forma que as vendas de ter

(*) Raymundo Correia da Silva, “O Problema do Norte,” Revista do Clu de Engenharia, Rio, 1909.

ras e as taxas d'agua, em 20 a 30 annos reembolsem ao Thesouro quasi todo esse dinheiro, sem contar o lucro que advirá, em rendas, para os Governos federal e estaduais, necessariamente resultante de melhoramentos da agricultura, da criação do gado e das condições de vida, isso ainda mais se justifica &. (69)

São dignas de attenção as palavras que ficam transcriptas.

*
* *

No tocante á projectada estrada de ferro de Mossoró ao S. Francisco, ha, no trabalho citado e notabilissimo do illustre engenheiro e scientista, conforme já ficou notado, todo um capitulo—*Transportes*—, onde o assumpto é estudado sob todos os seus pontos de vista, e com tão abundante copia de dados estatísticos, informações technicas e observações pessoas, colhidos no trajecto pelo sertão, que levam plena segurança e convicção ao espirito mais indifferente e sceptico—quanto á necessidade imperiosa, vantagem certa e á facilidade de construcção dessa via ferrea, como quanto á producção e riqueza da região.&

Assim é que, depois de demonstrar :

—que «As actuaes importações e exportações do porto de Mossoró são sufficientes para justificar a construcção de uma via ferrea daquelle ponto para o interior do Estado da Parahyba em Cajazeiras, sendo esta a primeira secção da linha de Mossoró—Petrolina, que mais cedo ou mais tarde deve ser construida» ; (Pag. 61) ;

—que a zona «produz e recebe bastante para sustentar essa linha de estrada de ferro» (*idem*) ;

—que «no Rio Grande do Norte e Parahyba a construcção de quatro a cinco grandes açudes e represas para formar o systema da bacia do Assú, só pode ser tentada com vantagem depois da construcção dessa via ferrea de Mossoró» (Pag. 88—89 e 54) ;

—que, nos Estados da Parahyba e Rio Grande do Norte : «A Serra da Borborema separa a faixa costeira da do interior, de sorte que a sahida natural para os productos do sertão, em lugar de ser pelos portos

(69) Cit. trabalho, "Publicação nº 4 da Inspectoria de Obras contra as secas." Rio 1910, pag. 77 e regs. Os griphos são meus.

da costa oriental de Natal e Parahyba, é pelos septentrionaes de Mossoró e Macáu" (Pag. 62) ; e que, por tanto :

"E' um erro economico e politico procurar forçar o desenvolvimento das cidades da costa oriental com vias ferreas para o interior", visto como : "As cidades costeiras têm e terão sempre o seu progresso limitado pela producção das regiões costeira e serrana, que são suas tributárias ;" (Pag. 62)

Chega, o notavel profissional, convencida, e muito logicamente, ás seguintes e explicitas conclusões, ou "recommendações" :

.....

a) "— Construcção pelo Governo da importante estrada de ferro entre o porto de Mossoró e a cidade de Cajazeiras (1ª secção— 300 kilometros — da linha Mossoró—S. Francisco com 700 ditos), ou concessão da mesma a alguma empresa que a queira fazer" (Pag. 75) ;

b) —"Que a Inspectoria reconheça a necessidade da construcção da via ferrea Mossoró — Cajazeiras como a chave do desenvolvimento do sertão do Rio Grande e Parahyba; e bem assim reconheça que o desenvolvimento desta região é o melhor meio de debellar os effeitos da secça, facilitando, se for possivel, a construcção desta linha por uma companhia desejosa de a levar a effeito." (Pag. 129)

A pagina 72 do referido trabalho, dando em rapido esboço, segundo o seu criterio, o melhor traçado da projectada estrada de ferro, cujo eleito está preparado pela natureza "continuando para o sul em longas tangentes que não exigem nem cortes nem aterros, por quasi 110 kilometros até perto do Patú", accrescenta o distinctissimo engenheiro :

"O maximo futuro da linha de Mossoró está na sua continuação de Cajazeiras para Milagres, e uma vez ahi, juntamente com a linha do Ceará ja em construcção, para Macapá e para diante passando em Salgueiro em procura de um ponto terminal em Petrolina ou Cabrobó, ligando-se com o Rio S. Francisco. Para qual destes pontos terminaes, deve a linha ir

não pode ser dito com certeza absoluta, (70) porem, ao meu ver, deve-se preferir Petrolina como offerecendo ligação entre Bahia, Fortaleza e pontos do Rio Grande e Parahyba.”

Já, anteriormente, o mesmo dr. Crandall, nos seus interessantissimos “*Aspectos do problema das seccas*”, trabalho publicado nesse nobelissimo orgão da imprensa brasileira, que é o *Jornal do Commercio*, do Rio [Edição de 13 de Dezembro de 1910], affirmára, accentuando, com inteira razão :

“O transporte é o magno problema.

“Sem este, não seria proveitosa a solução dos outros. Os grandes açudes não poderão ser feitos sem estradas de ferro ou de rodagem, que permittam o transporte do material. Se feitos sem estradas, não haveria, depois, como escoar os productos da lavoura que a irrigação fomentaria. E’ uma verdade que, em tempos passados, nos annos das grandes seccas, a morte produziu mais victimas pela falta de transporte para os generos alimenticios, do que pela falta de agua....O transporte actual é tão caro, do interior para os portos, que absorve completamente todos os lucros do commercio.”

Ainda ahi, nos *Aspectos*, referindo-se á estrada de ferro projectada, diz :

“A estrada de ferro de Mossoró a Petrolina está a impor-se.... passará em uma região prductiva, ha muito economicamente preparada para o transporte ferro-viario. A grande sahida do algodão, couros e outros productos, como attesta o commercio actual de Mossoró, leva a deduzir-se que essa linha permittirá remuneração. Esta é uma das linhas de grande futuro. Aos que forem nesse projecto interessados poderemos fornecer, com prazer, os dados relativos á exportação da região, bem como as observações pessoais colhidas no trajecto pelo sertão que podem contribuir para a escolha do mais conveniente traçado.”

E conclue :

“Mossoró é o porto natural do sertão que fica v

(70) Foi por isso que no projecto apresentado ao Senado, não indiquei o ponto terminal, que só estudo tecnico posterior poderia fixar com precisão, limitando-se o projecto a dizer : “... e termine no sertão de Pernambuco á margem do rio S. Francisco.” A indicação da cidade de Petrolina para ponto terminal, conforme fez a commissão de Obras Publicas do Senado, que me deu a honra de ouvir este respeito, teve, porém, o meu applauso por ter em frente, em Joazeiro, a E. F. Baiana, com a qual ficaria ligada; o que seria de grande vantagem, para os dous Estados, principalmente.

oeste da serra da Borborema : Natal e Parahyba, conquanto também servidas por bons portos, não oferecem as condições necessárias para os pontos de sahida dos sertões do poente. Não são naturaes os traçados de Natal a Caicó e a Icó, e de Guarabira a Cajazeiras". [71]

Outro engenheiro não menos distincto e competente, o provector e venerando Dr. João Chrockatt de Sá Pereira de Castro, designado pelo Presidente do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, o illustrado Dr. Paulo de Frontin, para relatar e dar parecer sobre o projecto de estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco, ora pendente de deliberação da Camara dos Srs. Deputados, o fez do modo mais completo, consciencioso e brilhante, lendo esse parecer em sessão do Conselho Director daquella respeitabilissima corporação technica, de 22 de Julho de 1910.

Começa esse mesmo parecer assim :

"Pelo Exm. Sr. Dr. Paulo de Frontin, Presidente deste Club de Engenharia, fui designado para estudar a questão e relatal-a para conhecimento do Conselho Director e consequente deliberação.

"Gostosamente acceitei a honrosa incumbencia por tratar-se de um assumpto que venho estudando desde 1888, como prova a conferencia por mim feita no salão deste Club, ainda, então *exiguus* ; mas onde já se debatiam com enthusiasmo e com independencia—with largueza de vistas—as importantes questões que interessam a felicidade e a riqueza de nossa cara Patria,

"Em desempenho, pois, da agradável incumbencia venho trazer ao conhecimento do Conselho Director as informações, os dados que hei colhido nesses tantos annos de estudo da questão e que poderão permitir um julgamento seguro, por parte da illustre corporação, a que me orgulho de pertencer, sobre a conveniencia da construcção da Estrada de Ferro de Mossoró ao S. Francisco."

Em seguida—descreve o sertanejo, que o illustre relator conheceu da terrivel *agonia* de 1878, quando

(71) "Não são naturaes"—É a pura verdade, que não póde, nunca, ser contestada, e mostra como, nas poucas linhas ferreas da zona das seccas, por cumulo de caiporismo, não tem sido attendidos, nos respectivos traçados, os seus verdadeiros e naturaes interesses, de modo a facilitar e incrementar a sahida e entrada dos productos ; com o que—diga-se sem rebugo—se commette grave erro politico e economico contra os respectivos Estados.

em trabalho, no centro, de sua profissão de engenheiro ; e, depois de lhe narrar o terrível infortunio, enaltecendo, ao mesmo tempo, as qualidades de resistencia, de sobriedade e de coragem dos abandonados filhos de zona secca do Norte, encerra a primeira parte do seu relatorio com os seguintes trechos, que peço venia para transcrever como um bellissimo attestado — nos tempos que correm de torpe egoismo e vil indifferença pelos soffrimentos alheios — dos nobres sentimentos de justiça e grandeza d'alma do illustre brasileiro, com quem, muito deploro — não ter tido a honra e a fortuna de travar conhecimento pessoal, na minha estada no Rio. (72)

Diz elle :

“Quando penso nesse povo, sobrio, intelligente, jovial, como só o sabem e podem ser os fortes, corajoso, resignado, cheio de fé, de um amor entranhado ao solo, porquanto, d'elle afastado pela calamidade cosmica, volta cheio de esperança ao primeiro brotar de um rebento ; amor forte que o exodo constante provocado pela inclemencia da natureza não consegue tornalo nomade ; povo que acode cheio de patriotismo ao primeiro appello da Patria, enchendo as fileiras do Exercito, que vae dar a collaboração de sua vida nos seringas mortiferos, na construcção de estradas de ferro, nas zonas insalubres do Madeira e Mamoré e Tocantins ; quando nelle penso, quando penso nesse povo lembro-me de tal modo da calma e coragem, da energia, da intelligencia, do desprezo pela morte, do heroico povo japonês, que me habituei a considerar o sertanejo o — *Japonez brasileiro*.

“Pois bem : (acrescenta o distinctismo engenheiro) — é esse povo que ha dezena de annos implora aos governos de nosso paiz que dê por finda essa agonia secular, que lhe dê, não o conforto, não a felicidade, mas simplesmente a vida, impedindo esse exodo periodico, exodo assassino, exodo desmoralizador, prendendo-o ao solo pelos laços fortes da estrada de ferro.

‘ Será muito pedir ?

“Muitos o têm conseguido, sem soffrer tanto !”

72 Quando escrevi estas linhas, longe estava de pensar no fallecimento, mezes depois, a 6 de Setembro do corrente anno- 1911 — do preclaro e venerando engenheiro brasileiro, cuja memoria será sempre muito cara aos sinceros, nobres e agradecidos corações sertanejos.

Após, enfrentando o assumpto, enuncia o relator :

“A estrada que o povo do sertão dos três Estados do Rio Grande do Norte, da Parahyba e de Pernambuco reclama, é a que de Mossoró se dirija ao rio S. Francisco, atravessando o coração do sertão dos tres Estados.”

E, historiando a materia, transcrevendo, na integra, o luminoso parecer da Comissão de Obras Públicas do Senado sobre o referido projecto nº 41, esplanando profissientemente a materia, aprofundo-a em todos os seus sentidos, encara-a sob todos os seus aspectos—social, humanitario, technico, economico, no que se refere á população, á topographia, á produção, ao porto de Mossoró, exhibe os dados estatísticos respectivos, e, com a grande responsabilidade do seu nome, e de se dirigir a quanto de mais distincto e illustre existe na sua propria e respeitavel classe, substanciada no Conselho Director do Club da Engenharia brasileira, affirma com segurança :

“Encarada a estrada projectada sob o ponto de vista social, estou convencido de que ninguem mais ousará contestar sua utilidade, sua conveniencia, sua urgencia”.

E, sob o ponto de vista economico, em particular, accrescenta :

“Se ha uma estrada de ferro projectada em nosso paiz, da qual se possa dizer que já encontra preparados poderosos elementos de trafego, essa estrada é a de *Mossoró ao S. Francisco*.

“A região que essa estrada atravessará, não é somente extraordinariamente rica, mas de uma riqueza em estado latente, esperando os meios aperfeiçoados de transporte e os braços para que as diversas industrias surjam e se desenvolvam.

“Não ; mantem já, quer com o paiz, quer com o exterior um intenso commercio de exportação e importação.

“A industria agricola, a industria extractiva, a industria pastoril prosperam ; e a fecundidade do solo é tal e a energia e o esforço da população são tão grandes, que, rapidamente, se reconstitue, o que um anno de secca destruiu.”

E, terminando, propoz, de accordo com os Estatutos do Club, a seguinte conclusão :

“O Conselho Director do Club de Engenharia,

“Considerando que valioso serviço á região das seccas trará a construcção da estrada de ferro de Mossoró a S. Francisco ;

«Considerando que a mesma estrada de ferro concorrerá poderosamente, pelo facil transporte do sal produzido em Mossoró e Macáu, para o desenvolvimento da industria pastoril, em vasta zona do norte do paiz ;

«Considerando, finalmente, que a referida estrada de ferro constitue mais um élo de ligação entre varios Estados da Republica :

“Julga necessaria e urgente a iniciação dos estudos daquella via ferrea, e bem assim a dos estudos do porto de Mossoró, extremo do seu traçado”.

Este mesmo e competente parecer, lido, conforme ja se disse, em sessão do Conselho Director do Club de Engenharia, de 22 de Julho de 1910, e submettido á discussão e ao voto do referido Conselho, em sessão de 1 de Agosto seguinte, foi unanimemente approved. (73)

Eis ahi, pois, não já, e somente, a opinião de dous competentissimos profissionaes, baseados no pleno conhecimento de toda a zona, mas tambem a deliberação, o *verdictum* da mais elevada corporação representativa da Engenharia Brasileira, sobre o assumpto. (74)

Que mais — ponderados, completos, brilhantes e exaustivos testemunhos—poderia eu aspirar em apoio e confirmação de quanto expendi, justificando o projecto nº 41, de 1909, perante o Senado Federal ?

Que assumpto houve melhor discutido por auctoridades de real competencia technica e scientifica ?

Qual a causa mais justa, de longa data reclamada ; causa humanitaria, eminentemente nacional no seu objectivo, nos seus nobres e alevantados fins, nos seus resultados immediatos, nos seus effeitos presentes e futuros, do que a da construcção dessa via ferrea, considerada, com solidos fundamentos, a *chave do desenvolvimento* de toda essa mesma região, interessando

73 Citada “Revista de Engenharia,” nº 22 deste anno, 1911.

(74) Aliás, não era a primeira vez que o “Club de Engenharia” do Rio de Janeiro, se mostrava interessado pelo que diz respeito ao chamado “Problema do Norte”. Nos annaes da excelsa e benemerita corporação fulgem trabalhos brilhantissimos de altissimo valor tecnico—scientifico, subscriptos pelos distinctissimos engenheiros brasileiros, Drs. Paulo de Frontin, Lassance Cunha, Raymundo Per. da Silva, Sampaio Correa, Castro Barbosa, Baeta Neves e outros muitos.

directamente a cinco dos nossos Estados, e indirectamente a muitos outros ?

De facto, ligando todo o Nordeste Brasileiro, pelo S. Francisco, á viação ferrea bahiana, á Central do Brasil, e, por esta, á mineira, á paulista, ás demais estradas de S. Paulo, Rio Grande e Auxiliaire, ella, a Mossoró—S. Francisco, realizará um alto fim strategico e politico, constituirá um élo poderoso e fecundo a prender, a estreitar, a relacionar, em beneficio da collectividade, os laços da Federação, ao mesmo tempo que será, para toda a região das seccas, a providencia e a providencia, o amparo, o debelador mór do mal, o instrumento indispensavel para jugular-lhe os effeitos destruidores, para pôr em guarda e actividade prompta as medidas de efficaz reacção deante do flagello, e de conveniente aparelhamento da zona para enfrental-o desassombradamente, e vencel-o.

E' muito de esperar, pois, que a Camara dos Srs. Deputados, com esse interesse que lhe devem inspirar as grandes causas do povo, os emprehendimentos de real valor, politico, social e economico para o Paiz, se apresse em secundar a acção patriotica e humanitaria do Senado Federal, dando o necessario e honroso concurso ao projecto de que se trata, afim de que seja, quanto antes, convertida em realidade essa grande, fecunda e salvadora obra, que é, incontestavelmente, a estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco.

São estes os meus mais ardentes votos. Não, pelo simples e para mim insignificante facto de ter sido eu o portador desse mesmo projecto perante o Congresso Nacional, e implorado directamente sua esclarecida attenção para o assumpto, o que nada mais foi — ja o disse e repito—do que a mera satisfação de um dever (e a consciencia de havel-o cumprido, na medida das minhas forças, me satisfaz e me basta) ; mas porque, em verdade, a idéa que elle encerra—symbolisa muito justo, instante e vital anelo da honrada, boa e forte população sertaneja do Nordeste, no meio da qual nasci, cujas necessidades conheço, cujos soffrimentos tenho com amargura testemunhado muitas vezes, cuja indissivel satisfação —sei bem—de vel-a um dia objectivada, realisada, será tão grande, tão viva, tão intensa, quanto profundamente agradecida ao Governo que lhe der a suprema ventura de alcançar e usufruir esse inextimavel beneficio — como um verdadeiro presente do Céu.

VI

SUMMARY :— As poucas estradas de ferro do Nordeste secco : traçados nem sempre os mais convenientes : a antiga Natal a Nova Cruz, e a Central de Natal a Caicó ; considerações a respeito.—Efeitos do transporte facil e barato segundo a sciencia economica.—Contingente despresado de uma maravilhosa rede hydrographica de communicações para a solução do problema climaterico do Nordeste.—Governar—é prever “para prover”.—A grande área do Brasil com pronunciada receptividade para as secas.—Rápido confronto entre a politica dos Estados Unidos e a do Brasil quanto á construcção de estradas de ferro, maxime na zona das seccas.—Desigualdade injustificavel, e tarifas asphyxiantes que bradam aos céos.

Ficou dito, anteriormente, que as poucas vias ferreas existentes no nordeste secco do Brasil—construidas com a diligencia do kagado, nem sempre teem a mais conveniente direcção, os melhores traçados, e são, de mais a mais, sobrecarregadas de tarifas asphixiantes, barbaamente caras ; de sorte que antes atrophiam do que estimulam, como devêra dar-se, e sóe acontecer por toda parte. (75)

Não foi isso dito para maldizer ; não ha ahi van declamação. E', pelo contrario, a pura e triste verdade, que passo a indicar do modo mais suscito possivel, e com particular exemplo do tantas vezes flagellado e pequenino Rio Grande do Norte, mesmo quando se lhe procurou favorecer, em epoca de torturante calamidade, com uma estrada de ferro de “penetração”, propondo-se minorar ou attenuar, assim, os temerosos effeitos das seccas.

I QUANTO AOS TRAÇADOS :

Já ficou constatada, de modo geral, a opinião competente do illustre Dr. Roderic Crandall em relação á

(75) Cap. IV, pag. 50 Cap. v, pags. 51—55, e cap. I, pag. 21—trecho transcripto do dr. Crandall.

Guarabira a Cajazeiras no Estado da Parahyba, e á Natal a Caicó no Rio Grande do Norte. (76)

Cumpre, porém, encarar mais de perto este ponto, em particular a este ultimo Estado.

No Rio Grande do Norte temos :

1º A antiga estrada de ferro de Natal a Nova Cruz, com rampas em curvas de pequeno raio, de mais de 3 %, hoje incorporada á rede da *Great Western*, marginando a costa oriental para o sul, até penetrar no Estado da Parahyba ; e

2º A Central de Natal ao Caicó, em construcção, desde 1904—já lá vão sete longos annos—com 84 kilometros, apenas, em trafego, até Baixa-Verde ; o que attesta o estupendo resultado de 12 kilometros por anno, ou seja um kilometro por mez, sem nenhuma obra de arte digna de menção.

Nenhuma duvida que—esta ultima—foi uma justa e bem inspirada concepção do preclaro e respectivo Ministro Dr. Lauro Müller, no governo do honrado Dr. Rodrigues Alves, por occasião da intensa crise climaterica que, nessa epoca, affligiu o Estado. E por esse acertado, humanitario e patriotico apprehendimento, já eu tive oportunidade de render, no Senado Federal, a estes benemeritos brasileiros as homenagens, a que têm incontestavel direito. (77)

Mas urge notar, e é o que, agora, me proponho tornar saliente e claro, o seguinte :

A primeira dessas vias ferreas (a Natal a Nova Cruz), logo no inicio, e em todo o seu percurso, abandonou a zona central da antiga provincia, hoje Estado—para servir, somente, a municipios costeiros, providos de regulares portos de mar, por onde se fazia, e se continúa a fazer, o respectivo commercio. De forma que, sob o ponto de vista do momentoso problema das seccas, nada, absolutamente, influiu, e tão pouco sob o ponto de vista da producção, do seu desenvolvimento e transporte.

A segunda (a Natal a Caicó) que, aliás, foi planejada com vistas no alludido problema, e tendo em mira o sertão, somente lá irá ter, depois de um escusado percurso em grande curva ou arco—buscando a costa

(76) Pags. 44, 65—66 e nota 71 desta "Introdução". V. tambem o que, das estradas de ferro do Ceará, especialmente da linha de ligação da Sobral á Baturité, diz o Dr. Piquet Carneiro, "obra citada", pag. 36 a 39.

(77) V. o discurso adefrente.

septentrional, acompanhando-a em largo trecho, na distancia de 5 a 12 leguas, de muitos dos seus abrigados portos, como Jacuman, Muriú, Maracajaú, Touro, Reducto, Caiçara, Gallinhos, Macáu e outros. Ora, des'arte, e de facto, relegado foi o rumo natural e directo do sertão, a que ella se destina, em terrenos fertilismos, muito densamente habitados, de notavel producção pccuaria e algodoeira (o que tudo estava a exigir facilidade de transporte para o seu consequente, certo e muito futuroso desenvolvimento)—por outro tro rumo, em curva, demandando terras relativamente safaras, isto é —*agrestes costeiros*, muito pouco habitados, de insignificante producção, proximos de um longo littoral. (78)

Assim, bem é de ver—*venia* para dizel-o—que os verdadeiros, instantes e vitaes interesses economicos do Estado, foram de presente, e ainda mais de futuro —postergados com semilhante traçado.

Caicó terá, afinal, em futuro mais ou menos remoto, os trilhos dessa via ferrea ; mas—por um caminho muito mais longo do que devêra ser,—preterida a linha directa, que atravessaria municipios centraes de maior densidade de população, de grande producção actual, algodoeira e pastoril,—em uma palavra—com muito maior numero de kilometros ; os quaes, por força, hão de influir no custo das passagens e dos fretes, tornando-os muito mais caros, em damno da locomoção das pessoas, da circulação e intercambio dos productos e dos valores, e, consequentemente —do desenvolvimento da zona que se procurou beneficiar.

O traçado, pois, não só mais curto, e realmente adequado aos interesses economicos, politicos, sociaes e climatericos do Estado, como de accordo com o objectivo e intuito dessa estrada, devêra ter, logo de Natal —procurado o rumo direito do sertão, atravessando o centro do Estado pelos *municipios* [*] de S. Gonçallo, Santa Cruz, Curraes Novos (tendo ao norte os *municipios* de Flores e Sant'Anna, e ao sul os de Acary e Jardim) até

(78) Veja-se a "Carta do Rio Grande do Norte, organizada pela respectiva Comissão de estudos e construcções de obras, chefiada pelo illustrado Dr. Sampaio Correia, "1904".

(*) Note-se que não me refiro, precisamente, ás cidades ou villas com os mesmos nomes, mas aos "municipios".

Caicó; fazendo-se um simples ramal de S. Gonçalo, ou de Natal para o importante Valle do Ceará-mirim. Por esta forma, todos os municipios centraes, quer da zona do *agreste*, quer da do *sertão*, seriam, directa, ou indirectamente, bem servidos.

Prevaleceu, porem, o actual traçado, a que chamei "*de longa via*", em curva de sigzagues, contornando, apenas, a importante zona do Seridó, para chegar ao seu ponto terminal, quasi de torna viagem!

Já ouvi allegar que foi isso imposto pela impossibilidade de transpor-se, de outra forma, a Serra de Sant'Anna, - um dos contra-fortes da Borburema.

Peço venia para oppugnar que uma semelhante razão não me parece procedente. Já porque, para a engenharia moderna, principalmente, essa *impossibilidade* não passa de mera *ficção*, pois sabe toda a gente que uma simples serra (e que fossem os *Alpes* ou *Himalaya*) perfura-se e transpõe-se hoje, com relativa facilidade; já porque a referida serra de Sant'Anna offerece por si mesma, independente de qualquer violencia, passagem franca no boqueirão de Caraúbas, segundo informações que reputo seguras: e isso com todas as vantagens decorrentes da menor distancia—em zona central muito povoada e productiva, susceptivel de largo e fecundo desenvolvimento economico.

Por isso mesmo, ainda agora, que os trabalhos dessa via ferrea vão em busca de Lages, no kilometro 124, muito preferivel fôra, em vez de proseguil-a, contornando apenas, em curva, a importante zona do Seridó, tomar ahi, em Lages, o rumo directo do sertão; e transposto o contraforte da Borburema, na referida passagem de Caraúbas, ou em outro ponto melhor, atravessar essa mesma zona *pelo meio*, com a dupla e grandissima vantagem de reduzir a distancia, e servir, mediata, ou immediatamente, a todos os seus municipios e aos que lhes ficam proximos.

Em vez dêsse alvitre, fala-se em disviar a diretriz dessa via ferrea - de Angicos para o Assü, em Pedrinhas (*); e, deslocado o actual traçado de Angicos para Caicó, leval-a, então, de Pedrinhas—para o seu ponto terminal (Caicó) no rumo do sul, quasi em angulo recto!

(*) Era a idéa «em quente» ao tempo em que escrevi, e contra a qual mais de uma vez me pronunciei.

Mas, isso seria agravar sobremaneira os inconvenientes do actual traçado—tornando a estrada ainda mais comprida, em prejuizo manifesto da zona do Seridó ; a qual, assim teria, forçosamente passagens e fretes muito mais caros, sem vantagem de nenhuma ordem para a collectividade, e nem mesmo para a zona do Assú; uma vez que esta dispõe de um porto, em Officinas, na distancia media, talvez, não superior a 6 leguas.

Ora, não é de crêr, nem de esperar—porque é manifestamente absurdo—que a zona do Assú abandone as *vantagens economicas* do transporte fluvial e marítimo, via Macáu, pelos fretres de uma estrada de ferro, quaesquer que sejam, ou possam vir a ser esses fretes ; porquando, sabido é que as vias de comunicação e de transporte—mais baratas—são as fluviaes e maritimas. Estas, de facto, na phrase de um economista, *realizam o ideal economico do preço barato, do preço reduzido, do preço infimo*. E isso, entre outras, por uma razão muito simples—“são caminhos fornecidos gratuitamente pela Natureza”; são, ainda, “estradas que andam”—*des chemins qui marchent et qui percent partout où l'on veut aller*, na expressiva phrase de Pascal.

Como escrevo por conta propria, sem outro intuito que não seja o de dizer a verdade no interesse geral da communhão ou do Estado, e não desta ou daquella localidade, fica ahi esta ementa, para a elucidação do caso pelos competentes.

Para mim, nenhuma duvida de que, se é um erro—politico e economico—o traçado actual, ainda mais aggravado por uma tarifa monstruosa, que bem poderá dizer se—asphixiante e quasi prohibitiva,—muito maior erro seria prolongal-o de Angicos ao Assú, para dahi o levar ao Caicó.

Se, não obstante, triumphar um semelhante alvitre, o tempo, que é o supremo mestre, embora muitos vezes de modo tardio (e sel-o-a, na hypothese, em relação ao mal dahi derivado para o Estado) demonstrará quem tem por si a razão [*].

(*) Felizmente, o Governo Federal bem orientado, parece ter resolvido o caso do modo mais conveniente ao interesse geral do Estado. É o que é lícito concluir do recente Dec. n. 9172, de 4 de Dezembro de 1911, “Clausula 1ª”, n. 3, que resa: “... A revisão do contracto no trecho comprehendido entre ‘Lages e Caicó’, adoptando a ‘directriz mais conveniente ...’ É esta directriz, conforme ficou dito e demonstrado, é a

A questã, vem a proposito lembrar, não é só—ter, ou construir estradas de ferro ; mas, mormente na zona sujeita á secca, tel-as, ou construil-as com o intuito da *maior utilidade possivel* ; para o que preciso se faz attender as condições mais favoraveis indicadas pelas necessidades e interesses regionaes,—não somente no que se refere á redução das distancias, ás facilidades offerecidas, como tambem aos *elementos de producção a valorizare a desenvolver* por meio da locomoção commoda e segura das pessoas, e da circulação facil, rapida, e, sobretudo, *barata* dos productos, das riquezas, dos valores, em summa.

E', neste sentido e nesta conformidade, que os modernos economistas dizem, e dizem bem,—que o transporte centuplica a capacidade productiva do homem e a accumulção da riqueza representada nos capitaes fixos.

De facto, é o transporte facil, e, muito principalmente *barato*, que estimula e desenvolve a producção; põe diante do consumidor os fructos do trabalho, as colheitas dos campos longinquos, e recebe, em troca equivalalente, outros productos, out'ora ignorados, ou inacessiveis é, por isso, inapeticidos.

Bem exatas são, de resto, as affirmativas da sciencia economica de que : “a producção e o consumo se desenvolvem em linhas parallelas”; «a producção cresce na razão geometrica da circulação».

Por toda a parte as estatisticas demonstram estas verdades, contra as quaes, cegamente, nos rebelamos.

E'no dia em que bem as comprehendemos ; no dia em que adoptarmos, com relação, em particular, aos nossos desventurados Norteste e Oeste, a orientação tenaz, providente e patriotica dos Norte-americanos — na luta contra o deserto, no trabalho agricola sciencificamente organizado contra a escassez dos generos ; na facilidade e barateza da circulação dos productos pelas vias ferreas e pela canalisação artificial dos grandes rios, onde for possivel, como no S. Francisco, —enorme caudal de 2.900 kilometros em territorio exclusivamente brasileiro, interessando a 5 ou 6 dos nossos Estados, e no coração mesmo da zona das sec-

que segue de Iages em “rumo direito para sertão” em busca de “Sant’Anna e Caicó. E’ de crer tenha concorrido para este feliz desenlace o illustre governador do Estado, Dr. Alberto Maranhão, sempre bem intencionadô e diligente, manda a justiça que o diga.

cas, com uma larga rêde de affluentes maiores e menores, formando innumeras e valentes cachoeiras, uma das quaes é a mais bella do Brasil e uma das mais notaveis e possantes do mundo; cujas aguas se vão *emendar*—pelas vertentes dos rios Sapão, Preto e Grande, que se lhe despejam, com as do Amazonas—Tocantins—pelas cabeceiras do Somno, e com as do Paraná—Paraguay ou Prata, em regiões brasileiras de prodigiosas riquezas abandonadas; sim, nesse dia, teremos, não só resolvido, de modo absoluto, em definitiva, o nosso temeroso e secular problema climaterico, servindo-nos, em profusão, dos grandes e poderosos elementos que a propria Natureza—bemfazeja e boa—ahi dispoz, para a contribuição de uma maravilhosa rêde hydrographica de communicações interiores, e para o estupendo desenvolvimento agricola, pastoril e industrial dessa vastissima região, como concorrido para o real progresso, para a verdadeira grandeza e força do Brasil. (79)

Muito mais, de certo, seja-me permittido insistir, do que com a custosissima acquisição de uma formidavel armada “desarmada”, segundo o informe que, da mesma, deu ao paiz e ao mundo—o competente e insuspeito Almirante Baptista de Leão, no seu famoso *Relatorio*.

Sim : armada—*desarmada*, sem maínhagem, ou, o que tanto vale, se não é talvez peor—com marinheiros, nas proprias palavras desse *Relatorio*—“em sua maior parte recrutados no refugio da vagabundagem e do crime...,sem o prévio preparo de um pessoal escolhido

[79] A ligação natural das tres grandes bacias hydrographicas mencionadas: S. Francisco, Amazonas—Tocantins e Paraná-Paraguay, pertencentes a 5 dos nossos mais imponentes rios, correntes em direcções diversas e muitas vezes oppostas, é hoje um facto de altissima importancia, scientificamente verificado. A descoberta da ligação da bacia do S. Francisco com a do Amazonas—Tocantins, pelas vertentes communes dos rios Sapão e Somno, deve-se, primeiramente, á exploração do notavel engenheiro e cientista inglez Mr. James Wells [“Three Thousands Miles through Brasil,” London, 1886]. Quanto á ligação natural da bacia do Amazonas—Tocantins com a do Prata, por meio das contravertentes oriundas das cabeceiras communes de affluentes do Tocantins e do Paranahyba, constatam-na os recentes estudos sobre o nosso planalto central. (V. Dr. Azevedo Pimentel, “O Brasil Central”.) Ainda outra ligação natural destas duas bacias foi reconhecida, em região differente—onde nascem o Alegre, affluente do Guaporé, este do Mamoré, por sua vez affluente do Madeira, e o Aguapehy, affluente do Jacaré, tributario do Paraguay : “...é uma pequena planicie frequentemente inundada, na qual se misturam as aguas destes dous rios, que correm nesta altura quasi parallelamente e muito proximos”, conforme A. Rodriguez del Busto, no seu interessante livro : “Altitudes y Canalizacion”.

para tripolal-a; imperfeitamente instruidos e a inda peor educados,—regidos por um systema disciplinar anachronico e inadequado....”! E pois, cujo desgraçado, mas consequente e primeiro—feito—foi o desprezível assassinio do bravo Contra-Almirante Baptista das Neves e de muitos da flor da nossa heroica officialidade,—de facto immolados á indisculpavel imprevidencia, talvez, para sempre inulta!...

Ora, em todo o tempo e em toda a parte, governar é encaminhar; é *prever* para *prover*; é prevenir; é diligenciar, é assegurar de modo efficaz, não só a independencia contra os ataques que venham de fóra, como a ordem, a paz interior, o bem estar da collectividade; sem o que, aliás, aquella defeza será impossivel.

Certo, pôr a machina em movimento e, dormindo ou acordado, deixal-a seguir rumo do despenhadeiro, pondo em perigo, em sobresalto, ou immolando, os que nella vão tranquillos e confiantes em quem a dirige, ou deve dirigil-a, não é governar, é—desgovernar; não é encaminhar, é—sacrificar.

Consequentemente, dado o desastre, verificado o damno, cumpre inquirir-lhes a causa; o que quer dizer—descobrir o responsavel ou responsaveis pelo mal ou damno causado, e lhes tomar a devida conta, mesmo para que o facto se não reproduza.

Se este é o principio que prevalece nas relações da vida civil, como, e por que, deverá prevalecer principio outro, e contrario, nas relações da vida politica, em se tratando, aliás, de prejuizos impoderaveis e das mais graves e duradoras consequencias para a Nação!?

*
**

Deixando este rumo escabroso, para volver ao assumpto principal, accentuarei, entretanto, que a área do Brasil com pronunciada receptividade para o flagello das seccas, comprehende, na opinião de competentes, mais de um milhão e meio de kilometros quadrados de terras sertanejas, ha mais de trez seculos esquecidas, ou seja $\frac{1}{5}$ do territorio nacional. interessando a nove ou dez dos nossos actuaes Estados—Maranhão, Piauhý, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, e mesmo parte de Goyaz.

Terras são estas, de facto, na zona do sertão, de

continuo e singularmente torturadas, ora pelas soa-lheiras, que as requeimam e desagregam, ora pelas torrentes, que as corroem e assolam, num arremêço desordenado, brutal, «desgraçando milhões de povoadores» (80)

Que prodigiosa somma de valores, em bens e vidas humanas, se não ha perdido em toda essa vasta zona, atormentada, já pelas seccas vorazes, já pelas innundações devastadoras, que se revezam subtaneas, numa dança macabra, a espera simplesmente da acção energica, decisiva e piedosa de um governo patriota e humano, que, aproveitando os proprios e abundantes recursos naturaes, faça restabelecer, ahi, o regimen de benefico equilibrio ou estabilidade, que lhe falta?!

E para isso, em verdade—vem ao caso dizer—não se faz mister de «um governo preparado», pois que tantos tem tido o paiz... Basta que tenha coração, ou «-o intuito da grandeza da Patria, que tenha um alto bom senso, um criterio seguro, o criterio da probidade, da justiça», na phrase do illustre e venerando Patriarcha da Republica. (81)

II Quanto ás tarifas barbaramente caras :

Antes de mais nada, seja-me permittido historiar em rapido confronto.

Para vencer a floresta, ou para dominar o deserto—no *Far-West*—o Americano do Norte lançou, resolutamente, mão—das estradas de ferro a frete baratissimo, sem nenhuma preocupação do lucro immediato. Assim transpoz a cordilheira dos *Alleghanys* ou *Apalaches*, e com tarifas minimas a longa distancia, alcançou e povooou terras longinquoas, animou e fixou a agricultura em campos outr'ora desertos, aridos e imprestaveis; os quaes, por final, abarro-tam os numerosos trens, os colossaes wagões (de 12 e mais rodas)—de productos e artefactos de toda a ordem, maravilhando o mundo!

Ainda mais—aonde pouco, ou quasi nada, chovia, e nem mesmo era possivel contar com a irrigação regular proveniente d'agua engenhosamente armazenada, como em diversos pontos do *Colorado* e do

(80) Dr. F. Bering: "A campanha do Nordeste," no—Jornal do Commercio—do Rio, de 31 de Março de 1910.

(81) Senador Quintino Bocayuva—Discurso—no banquete de 31 de Agosto de 1909.

Wyoming—considerados o coração mesmo do deserto—conseguiu, visando a lavoura intensiva, firmar e desenvolver, de modo admirável e com mais seguro e surpreendente resultado do que nos terrenos irrigados, a cultura agrícola, graças ao auxilio intelligentemente aproveitado de diversas machinas aratorias e aos processos methodicos e systematicos da *Dry Farming* ou da «Lavoura Secca.»

E, dest'arte, não nas estradas de ferro em si mesmas, mas na valorisação do solo, muitos vezes ingrato; na exploração das suas riquezas naturaes; na cultura racional e abençoada de terras resequidas, accidentadas e rochosas, que os trilhos fizeram povoar e beneficiar, foi elle procurar e haurir a renda pingue e perenne dos avultadissimos capitaes das empresas de suas vias ferreas—multiplicadas como em nenhuma outra parte do planeta (82), com immensas vantagens de ordem multipla, particular e social.

Na boa e san politica norte-americana, tão bem synthetisada por Franklin em uma simples phrase—*honesty is the best policy* (a honestidade é a melhor politica), na sua orientação seria, pratica, firme, e ao mesmo tempo audaciosa e livre, de largo e fecundo alcance, as estradas de ferro foram, e são ainda agora, consideradas como *meio* e não *fim*, como instrumento—primeiro e indispensavel instrumento—para o povoamento do solo, para a riqueza e o desenvolvimento da riqueza do paiz, e não como agente de producção immediata, de lucros directos, ou de *negocio*. E, por isso, se bem comprehendeu, melhor executou o anglo-americano o maravilhoso consorcio—da facilidade e do barateamento dos transportes com o desenvolvimento da producção como base fundamental da vida economica e do progresso da Nação.

(82) Com effeito, as estatisticas demonstram que, ao passo que toda a Europa até o anno de 1903 possuia 303.003 kilometros de vias ferreas, a grande União Americana tinha em trafego—só ella—341.000 kilometros! Este algarismo de então para cá subiu a innito mais nos Estados Unidos; de modo que, devassando já, os trilhos, todas as regiões do paiz, mesmo as ribeirinhas dos maiores rios, como o Mississipi, chegaram, graças ás tarifas minimas "sobretudo nos periodos das colheitas", a absorver o proprio commercio fluvial, pondo em crise a navegação. No sentido de salvar o systema de transporte fluvial da ruina e mesmo do aniquillamento com que, assim, o ameaça o crescente desenvolvimento dos "railroads", começou o solícito e providente Governo da grande Republica a estudar o assumpto, conforme se verifica da Mensagem especial do então Presidente Roosevelt, dirigida ao Congresso em 27 de Fevereiro de 1903. Desta interessante mensagem dá axacta noticia o notavel trabalho do dr. Elpidio de Mesquita: "Aspectos de um problema economico" (Rio, 1909), pags 39—46.

D'ahi a razão de ser do assombroso avanço da grande Republica, em tudo e por tudo.

No Brasil, onde a respeito de estradas de ferro, como de tudo o mais, o Estado exerce soberana... e quasi estava a dizer, com o verdadeiramente grande Joaquim Murtinho—*despotica* acção socialista ; não, no que se refere aos systemas e meios de transporte, no bom sentido do pensamento do economista Frederico List —como propulsores nas mãos do Estado de uma politica economica nacional, providente, vigorosa, forte—(83), mas no sentido de uma centralisação estreita, falha, ronqueira, estorvante, por vezes perdularia (84) e quasi sempre desacautelada,—no Brasil, dizia eu, o contraste—doe-me accentual-o—é completo e acabrunhador, em particular no tocante ao nosso Nordeste, e com especialidade aos Estados mais pobres, flagellados pelas seccas, e necessitados de auxilio.

Impera, entre nós, a tacanha, erronea e injusta preocupação de se construirem, aqui, estradas de ferro—visando logo o *lucro immediato*, a *renda liquida* !

E, quando não é isso, julgam, suppoem, blasonam, de modo lastimavelmente incongruente, favorecer a grande zona chamada das seccas, animar e desenvolver-lhe a producção, auxiliar os seus habitantes, attenuar, ou mesmo extinguir os effeitos climatericos—entregando-se a construcção das pouquissimas estradas de ferro—*rari nantes in gurgite vasto*—votadas, sabe Deus ! com que enorme trabalho e supplicas, a felizes empreiteiros, os quaes as convertem em objecto de negocio, mediante trespassos exaggeradamente lucrativos, que as encaressem em demasia ; ou arredando-se os poucos trechos em trafego, muitas vezes sem concurrencia, e sob a forma de contractos e clausulas incriveis, germens de complicações para a

(83) "Systema Nacional de Economia", Prefacio.

(84) Haja vista o que se dá com a Estrada de Ferro Central do Brasil—"perola do nosso patrimonio", cuja renda kilometrica é soberba, em confronto com a das outras estradas brasileiras, não obstante a modicidade das suas tarifas, ou antes graças á essa modicidade, e, entretanto, convertida em "sorvedouro das rendas publicas", em consequencia da "sobrecarga da despesa, cujo crescendo é assustador", conforme o testemunho do Parecer sobre o Orçamento do Ministerio da Viação, no anno de 1911. O "deficit" da Central, nesse anno, foi calculado nesse mesmo Parecer, em vista de dados estatísticos officiaes, na bagatela de 12.374.254\$760 ! Muito provavelmente, pelo que informa o Parecer, subirá esse "deficit" a mais de 20.000 contos nos balanços definitivos...

União e de pingues indemnisações a esses mesmos afortunados empreiteiros! (85)

E, afinal, como consequencia de tão graves erros, armam-se essas poucas estradas de ferro de tarifas tão elevadas que assombram, parecendo antes organisadas e impostas, para ainda mais augmentarem a afflicção ao afflito, quero dizer—a esses povos de desventuradas circumscripções—já «em estado comatoso», conforme disse *de visu* o Dr. Crandall, em trecho que ficou transcripto. (86)

De facto, essas tarifas, quer consideradas em si mesmas, quer em confronto com as de outras vias ferreas de diversos Estados da Federação, principalmente os do Sul, aliás não sujeitos a crises climatologicas, são de tal ordem que induziram esse mesmo povo—soffredor e phylosopho—a denominal-as de “outras tantas seccas”... E com razão, porque arrendatarios houve, de uma dessas estradas pelo menos, segundo affirma competente e distinctissimo engenheiro, que chegaram ao ponto de “cobrar em *dobro*, quando havia secca, o frete dos generos de *primeira necessidade*”! [87]

(85) Não pareça que eu carrego por demais as sombras do quadro. Ainda agora confirma, de modo geral e com louvavel franqueza, o que ficou dito no texto, o Parecer do illustre relator do Orçamento da Viagem na Camara dos Srs. Deputados. Diz o honrado relator, o Sr. Deputado Ribeiro Junqueira: “Tem elle” (refere-se ao systema da lei n. 1126, que trata da construção de estradas de ferro) “infelizmente, sido desvirtuado na pratica. A organização dos orçamentos vai sendo feita com tal elasticidade que as empreitadas para construção de estradas de ferro já deixaram de constituir objecto de uma “profissão” para se transformarem em objecto de “negocio”. Por isso (que são “dragadas” (os griphos são do original) com enorme empenho por felisardos que as transmittem a outras mãos, realizando lucros fabulosos, que ás vezes se concentram num, e noutras vezes se repartem por diversos intermediarios. D’ahi resulta que o “custo da construção” se eleva muito além do natural, gravando as estradas com uma quota para juro e amortização de capital superfluo, e, por tanto, morto. Isso não só prejudica o aspecto financeiro como tambem o economico da questão, pois não só concorre para o augmento desnecessario do custo da construção como influe sobre a organização das tarifas, que têm, no capital empregado, um dos factores para sua taxaço, elevando-se acima do seu justo prego.”

Mais adiante, o illustre relator, tratando de contractos para a construção de estradas de ferro, nos quaes (parece incrível), “as operações de creditos têm ficado a cargo dos contractantes, o que constitue grave inconveniente para o credito publico”, acrescenta, pondo a nã a chaga: “Agindo como mandatarios, mas sem a responsabilidade administrativa, os contractantes, muitas vezes, pelo acoadamento em levar a termo as negociações, e outras pelas ligações com os interessados, fecham operações, que reflectem mal sobre o nosso credito, quando não trazem complicações que são desviadas á custa de indemnisações, como já tivemos exemplo.” Transcripto do “Jornal do Commercio”, de 30 de Nov. de 1911, pag. 3. Consulte-se tambem o trabalho citado do Dr. Piquet Carneiro, pags. 36 e seguintes.

(86) Pag. 60 desta “Introdução”.

(87) Dr. Piquet Carneiro, obra cit. pag. 37,

Ora, não pôde haver deshumanidade mais cruel! indiferença mais completa e criminosa, pela sorte do povo torturado!...

E', porém, escusado declamar, e prosigo com os factos, que falam bem alto.

Eis o que das estradas de ferro do Ceará escreveu, não ha muito, o Dr. Piquet Carneiro:

"No Ceará grande parte de sua producção agricola não pôde ser exportada. não só devido ás difficéis e caras condições de embarque, no porto da Fortaleza, como ao arrendamento das suas vias ferreas, que, tendo por base tarifas differenciaes, calculadas para produzir renda liquida, apenas favorcem os que estão mais proximos dos pequenos centros consumidores.

"Desapparecido assim o estimulo que podia ser creado em beneficio do proprio trafego, por tarifas a longa distancia, ou *horizontaes*, veio o consequente abandono da lavoura de cereaes em quasi todo o sertão cearense, abandono de que está também ameaçada a cultura de algodão, cujo frete consomme quasi todo o lucro.

"Deste modo os dois elementos, estradas de ferro e açudes que, auxiliando-se reciprocamente podiam salvar o Ceará em suas crises, os primeiros levando gratuitamente prompto soccorro e transportando materiaes de construcção de açudes; e o segundo sustentando as industrias proprias das zonas sorvidas e fornecendo recursos de transporte as primeiras; deste modo, diziamos, esses dois elementos, isoladamente, perderam muito de sua utilidade"...

Continuando em uma serie de justas considerações no sentido de mostrar o absurdo da pretensão, nessas estradas de ferro, de um lucro directo e immediato, de uma renda liquida, não se attendendo que ahi «cada vida salva, cada retirante transportado, devia ser contado como juros elevados do capital empregado», conclue o Dr. Piquet: «Não obstante serem conhecidas essas circumstancias, especiaes aos Estados flagellados, foram arrendadas as suas estradas; e como era preciso pagar a renda promettida, creou-se uma tarifa que veio enclausu-

rar a produção da zona a mais pobre, a mais distante, a do Sertão.» (88)

Isso é, realmente, o que acontece, não só no Ceará, como em toda a zona do Nordeste, e ainda de modo mais agravante no Rio Grande do Norte, por ser, sem duvida, o Estado mais pobre e necessitado. As tarifas dessas poucas vias ferreas produzem de facto, esse inaudito resultado:—*enclausuram a produção da zona mais distante, a zona sertaneja!*...

Eis aqui, agora, um cotejo rapido, porém expressivo e edificante:

Na Central do Brasil, conforme informação competente do mesmo Dr. Piquet Carneiro: «O frete de uma tonelada de café de S. Paulo para o Rio em 496 kilometros paga hoje 20\$000.—Nas estradas do Ceará uma tonelada de algodão na mesma distancia pagará 67\$000.» [89]

Pois bem; na estrada de ferro, chamada Central do Rio Grande do Norte (a Natal ao Caicó) a desigualdade ainda é mais clamorosa; o caso é verdadeiramente estupendo e sobremaneira iniquo:—de um positivo, fatal e inqualificavel *inclausuramento* da produção sertaneja. Por quanto, se uma tonelada de algodão do Ceará-mirim para Natal, na distancia, apenas, de 34 kilometros, paga—11\$220, claro é que, nesta proporção, tendo de percorrer 496 kilometros, pagará 163\$680.

Ainda levando em conta a redução que se costuma dar, em vista da maior distancia a percorrer, o frete a pagar, nesta ultima estrada, terá de exceder em muito os 67\$000 das estradas cearenses, não ficando, talvez, muito a quem de 100\$000.

Estavam já escriptas as linhas acima, quando

(88) "Obra cit." pag. 22—23. "Essas estradas (observa em nota, o illustre engenheiro, referindo-se ás cearenses)—acabam de ser transferidas a uma companhia Inglesa e alteradas as tarifas." A estes actos elle volta cepois, detalhadamente, a pag. 37, para verbalizal-os—já pelas extraordinarias concessões feitas a essa companhia,—já por ter sido o arrendamento realisado—sem concurrencia publica e já, finalmente, por não terem sido, sequer, estabelecidas, "mesmo vagamente as bases das novas tarifas"; o que levou a nova companhia a continuar "com as tarifas anteriores", que faziam de uma dellas "na phrase popular, uma—Segunda Secca"—Em virtude de reclamação do commercio da Fortaleza o illustre Ministro da Viação, Dr. Seabra por Portaria de 24 de maio de 1911 mandou vigorar nova tarifa, mais baixa, porém com protesto judicial da companhia.

(89) Idem, pag. 26, nota.

consegui obter um exemplar das tarifas em vigor da Natal ao Caicó, podendo, assim, argumentar com absoluta segurança. E, o resultado, vai o leitor ver—que excede a toda a expectativa. espanta, revolta, e brada aos Céos... (90)

De facto, conforme a respectiva pauta, o algodão em rama cobra-se pela tabella 3ª, na qual estão incluídos [note-se bem] os—*“gencros destinados principalmente á exportação, como café, couros seccas, cêra, borracha e outros semelhantes, fumo, comprehendidos tambem os generos fabricados no paiz não classificados nas outras tabellas,”* á razão de “\$330 a tonelada kilometro até 150 kilometros, e de 150 kms. em diante—\$200”.

Logo, feitos os calculos, temos que, nessa estrada de ferro - planejada para minorar os effeitos das seccas, promover o desenvolvimento do Estado & & (*horresco referens*)—uma tonelada de algodão, ou de qualquer dos generos ditos de sua produção, na distancia figurada de 496 kilometros, terá de pagar de frete, precisamente—118\$700, isto é—cinco vezes mais do que o frete de uma tonelada de café de S. Paulo para o Rio—na Central do Brasil, e quasi o dobro do já exorbitante frete das estradas de ferro cearenses, na mesma distancia!...

E eis como estradas de ferro, qu deviam ser, antes de tudo—armas estrategicas contra as seccas, e meios—certos e preciosos—do desenvolvimento da zona infortunada—são convertidas, deshumanamente, em armas de aggravação do flagello. ou, como disse o Dr. Piquet Carneiro, repetindo phrase popular cearense—“em outras tantas seccas.”!...

Não é, realmente, estupefaciente e triste?!

E como, assim, ha de sair este povo, do Nordeste secco, do atraso e do abatimento em que se acha, verdadeiro “estado comatoso”, notado pelo illustre Dr. Crandall?!

(90) Não vai nisso, devo dizer por amor á justiça, nenhum proposito de censura á empresa arrendataria e constructora, a qual nada mais faz do que cobrar, de accordo com as tarifas que lhe deram, ou já encontrou. Constató apenas o absurdo, a iniqua desigualdade dessas tarifas que, de facto, são—de arrancar pelle e cabello—,ua esperança de velas modificadas quanto antes, de modo equitativo, no interesse do Estado e deste pobre povo, cujo infortunio lembra o das “*vexatas columbas*” do celebre verso de Juvenal.

Pois, será concebível que, no Sul, onde a lavoura é prospera, e prospero, consequentemente, é o commercio: onde não ha o terror das seccas, sendo, portanto, a producção estável, constante, pelo menos; onde os recursos são outros e vantajosos, —as tarifas da Central do Brasil e das demais estradas de ferro procurem, com razão e justiça, favorecer, aliás no interesse também do proprio trafego, a mesma lavoura, o commercio e a producção em geral; ao passo que aqui, no Nordeste, pelo contrario, onde a lavoura é pobre, ou antes—mendiga, o commercio fraco e combalido de impostos triplicados— federaes, estaduais e municipaes—, a producção, de mais a mais, sujeita a oscillações bruscas, e a população esgotada, sob a pressão constante e acabrunhadora da Secca —lôba cruel e insaciavel de vidas e de bens—, as tarifas das suas escassas estradas de ferro cobrem fretes tão excessivos, e até tenham chegado alguns dos seus arrendatarios, conforme affirmou o referido e illustre engenheiro, a cobrar em *dobro* o frete dos generos de *primeira necessidade* em—epoca de fome e de miseria?!

Mas, então, será, por ventura, licito exigir-se mais de quem *menos* tem que dar? Será justa, equitativa uma tal disparidade, se não deshumanidade— de tornar mais caro o pão a quem já está torturado pela fome? Será justificavel neste regimen—do governo do povo pelo povo e para o povo—, dentro da Federação, de accordo com a letra e o espirito da Carta Magna, tratar, ou permittir que o façam, de modo tão desigual e duramente a irmãos?—espesinhar os mais fracos, affligir os mais pobres, torturar os já torturados, sem que haja afinal para quem appellar?!

Não; não o creio eu. Não quero crêr. E, por isso, d'aquí, no exercicio de um direito que a Constituição consagra e assegura a todos os cidadãos— ousou bradar, confiante, para o Governo do illustre Marechal Presidente da Republica, pedindo providencias efficazes contra semelhantes veixames e verdadeiras anomalias.

E não se diga, que a Central do Brasil é excepcional, no sentido dito.

Não; faça-se o *cotejo* das tarifas das estradas de ferro da zona flagellada pelas seccas com as tarifas de todas as outras estradas de ferro do Bra-

sil, e vér-se-a, não só a desproporção enorme, injustificável, odiosa, iniqua, sob todos os pontos de vista, como o que é mais para estranhar—que, na mesma zona das seccas, os Estados mais flagellados e pobres são, neste particular e contra todos os principios da logica, do direito, da moral, do proprio senso-commun e da natural e pura solidariedade humana, os mais sobrecarregados, duramente tosquiados, opprimidos.(91)

Por que?

Aqui vai mais uma prova, do que ficou affirmado, por ultimo.

Segundo as tarifas em vigor (92) da Estrada de ferro do S. Francisco, Bahia, ao Joãozeiro—uma tonelada de algodão, na distancia dita de 496 kilometros paga de frete—52\$720. (93)

(91) Tenho em preparo um ensaio de estudo—cotejo ou confronto de tarifas, o qual espero em Deus poder publicar um dia, como um capitulo interessante de—psychologia social. Será mais um escripto meu a provar que sou um “incorrigivel” á modo de Schopenhauer, guardada, bem se vê, a disparidade da comparação. Eis o caso: Conforme li algures, queixava-se, no fim da vida, o illustre e original phylosopho de que as suas locubrações phylosophicas nunca lhe tivessem “rendido cousa alguma”—, porém, reconhecido e consolado, logo accrescentava, que lhes devia o inextimavel beneficio de o terem preservado muitas vezes desse terrivel tormento da humanidade—o tedio—, das—más companhias—, dos—maus pensamentos—e, portanto tambem—das más obras—. Ora, será este talvez o unico proveito que eu hei de auferir das minhas vigílias de obscurissimo operario da penna, abordando, nos poucos momentos de lazer, assumptos varios, tendo, porém, sempre em mira o interesse geral. E já não é pouco, no meio da preguiça indigena, da indifferença, ou antes—do egoismo estreito e feroz que nos asphyxia e mata, do mercantilismo, em fim, das profissões, nos tempos que correm.—Já tive occasião de observar, lembrando-me da consoladora lição do grande phylosopho.

(92) Aqui estão as bases respectivas, ao tempo em que escrevi: “...10—café, cacão, algodão etc. por ton. km. até 200 kilometros 130 reis, de 200 a 400 kms. 100 rs., além de 400 kms. 70 rs.”. Comparem-se estas bases com as da tarifa da Central do Rio G. do Norte, a pag. 85. É tudo mais é nesta desproporção. Eis alguns exemplos mais: E. de F. S. Francisco Bahia ao Joazeiro:—“1 Viajantes de 1ª classe até 360 kms. 60 reis, por km, além de 300 km. 30 reis; 2 Viajantes de 2ª classe até 300 km. 25 reis, além 300 km. 20 reis; 3 Encomendas e bagagens por tonelada kilometro 600 rs. “Central do Rio Grande do Norte: 1 Passageiro de 1ª classe por km. 70 reis, até 150 km., de 2ª classe 40 reis; 2 Bagagens e encomendas por tonelada e por km. até 150 km. 1\$000, de 150 km. em diante 800 reis & c. Veja-se a nota seguinte.

(93) É opportuno observar que, muito recentemente, todas as tarifas da Viação Geral da Bahia foram muito reduzidas, conforme se vê do Dec. n. 9.251, de 28 de Dezembro de 1911. (“Diario Official” de 6 de Janeiro de 1912.) O mesmo se deo, note-se mais, com a Estrada de ferro do Paraná e com as linhas da rede da Companhia E. de F. S. Paulo—Rio Grande, segundo o Dec. n. 9.250, de 28 de Dez. do mesmo anno. (“Diario Official”, de 7 de Janeiro de 1912.)

Com relação porem, ás estradas, de ferro do Nordeste secco? e, em particular, com relação á chamada Central do Rio Grande do Norte? É forçoso é dizer—que o Dec. n. 9.172, de 4 de Dez. de 1911, que autoriza a revisão do contracto da Central do Rio Grande do Norte, em confronto com os outros dous Decretos acima citados—todos do

Ora, isso sendo, como é, ainda absurdo, em vista do frete da Central do Brasil e das outras estradas de ferro de S. Paulo, Minas, rêdes Paraná—Santa Catharina, e S. Paulo—Rio G. do Sul etc., está muito longe dos 67\$000 das estradas cearenses, e ainda muito mais longe dos asphyxiantes e desalmados 118\$700 da Central do Rio Grande do Norte, decretada ante a calamidade de 1903 e 1904—para o fim de combater os seus effeitos, prevenir males futuros, facilitar e baratear os transportes, e promover o desenvolvimento do Estado, conjuntamente com outras medidas, como construcção de açudes, que até hoje estão por fazer, e auxilio aos particulares que os quizessem construir, o que não consta a quem tivesse recebido. (94)

De todas essas bellas promessas, que embalaram, como um sonho de felicidade consoladora e immimente, a população afflicta, naquella quadra temerosa, o que despontou e logo deu começo a chystalisar-se em realidade, sob o influxo benefico, mas infeliz-

mesmo mez e anno—bem deixa vêr que este Estado foi de todo abandonado pelo Governo Federal, em assumpto de tão vital importancia. Porquanto, ao contrario da "solicitude", aliás digna de applausos, manifestada naquelles primeiramente citados decretos, em favor da Bahia, Paraná, S. Paulo e Rio Grande do Sul, o Dec. n. 9.172, que trata da revisão do contracto da Central do Rio Grande do Norte,—ao passo que favoreceu—muitissimo—as condições da nova empresa contractante, nada providenciou, de real e prompta vantagem, quanto ás suas exaggeradas tarifas. Com effeito, a clausula VI deste Dec. limitou-se, bem ao contrario daquelles outros, a "simples promessas", ainda assim—dependentes da iniciativa da companhia; e a clausula VIII declarou—sem dô nem piedade:—"Em quanto não fôr cumprida a clausula VI serão mantidas as tarifas ou preços de transporte actuaes." Mas, por Deus! essas tarifas ou preços de transporte actuaes, são—dispareas, são deshumanos, são asphyxiantes, maxime para quem, já em condições afflictivas, estava a implorar, pelo menos, allivio immediato. Ora, era mais curial e mais justo soccorrer primeiro a quem estava "em maior aperto", e não esquecel-o ou deixal-o para... depois. Além disso, occorre uma pergunta, que, permita Deus não tenha razão de ser; mas lá diz a phylosophia popular—"gato escaldado de agua fria tem medo"; e vem a ser—Não surgirá das entrelinhas do citado Dec. n. 9.172 pr. texto para o sacrificio da estrada de ferro Mossoró ao S. Francisco, em damno gravissimo do Rio Grande do Norte e de toda a zona além da Borburema, para o occidente? O engodo—diga-se assim—do "ramal de Lages para Macaú", e do "prolongamento de Caicó para Milagres", não o justificará nunca, de certo. Disseram-no e demonstraram, previamente, os illustres engenheiros, perfectos conhecedores da zona, Drs. Chrockatt de Sá, no referido parecer lido perante o Conselho Director do Club de Engenharia, e Roderic Crandall, nos trabalhos indicados, como já eu, sem a auctoridade delles, havia affirmado de modo geral—no discurso justificando o projecto. n. 41. Esta é a verdade, que ninguem que tenha axacto conhecimento da zona desconhecerá, e só não a vê—quem de proposito trancar os olhos.

(94) Vêr a Lei orçamentaria federal respectiva, art. 16, n. 10 e art. 17, § 2º ns. 20, 32 33.

mente passageiro, da actividade febril e proveitosa do illustre engenheiro Dr. Sampaio Corrêa, em breve afastado para outros empreendimentos—foi a Central do Rio Grande do Norte. O mais... evaporou-se como uma simples nuvem que passa sobre a face de um lago...

A Central, porém, após tantos annos, tem apenas em trafego um pequeno numero de kilometros, e dispõe de tarifas taes, que, para bem dizer, são... o *reverso*, a negação quasi completa dos seus nobres intuitos, do seu grande, fecundo e humanitario objectivo.

Realmente, ahi só viaja quem é rico : só despacha mercadorias quem não dispõe de outro meio qualquer de locomoção. O mesmo transporte por animaes disputa-lhe, com vantagem, a concorrência. Isso quer dizer—que essa via ferrea—em prejuizo aliás do proprio trafego—não coopera, como devêra, nem pôde cooperar, pelas razões indicadas, como era de intuito do Poder que a decretou e muito de esperar, para o almejado bem—estar da zona, para o desenvolvimento e progresso do Estado, em summa.

Natal, abril de 1911 (*)

(*) Esta "Intradução" foi, pela primeira vez, publicada no "Comercio de Mossoró" a começar do n. 367, de 30 de Junho de 1911, em diante, com o titulo e subtítulo: "Em prol dos flagellados do Norte.—Estrada de ferro de Mossoró ao S. Francisco." Dei, agora, ao—livro—um titulo menos comprido. Aproveito-me desta nota para agradecer, penhoradíssimo, a todos quantos, do alto sertão, deste e do Estado da Parahyba, principalmente, me honraram com as suas missivas de grata animação e applausos. E' possível que, involuntariamente, eu tivesse deixado de responder a alguém, manifestando o meu reconhecimento, que aqui reitero, supprindo assim, por ventura, alguma falta.

Senado Federal

SESSÃO DE 27 DE OUTUBRO DE 1909

Presidencia do Sr. Quintino Bocayuva

ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ AO S. FRANCISCO

(PROJECTO E JUSTIFICAÇÃO)

O SR. MEIRA E SÁ.—Sr. Presidente, não é, propriamente, um discurso que me proponho fazer; será, antes, uma palestra, inteiramente despretenciosa, sem nenhuma preocupação da forma. Por isso mesmo, peço a V. Exc. e ao Senado a benevolencia de que preciso no presente momento.

Pedi a palavra, Sr. Presidente, para ser portador de um projecto de lei, autorizando o Governo da União a mandar construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, no Rio Grande do Norte, atravessasse esse Estado e o da Parahyba, nos sertões do Rio do Peixe, proximo do Ceará, e vá até o de Pernambuco, á margem esquerda do Rio S. Francisco, onde deve terminar.

Este projecto, Sr. Presidente, symbolisa, ou melhor, concretisa, uma aspiração antiga e muito justa de todos aquelles povos. E eu, natural, como sou de um desses Estados flagellados peia secca, Estado onde se egueram os supedaneos do meu berço, e ao qual, por isso mesmo, adoro; representante, nesta Casa, de um outro, que não adoro menos—por me ter acolhido, bondosamente, na minha infancia, berço de meus filhos, e que me tem cumulado de honras e confiança muito acima de meu merecimento..

O SR. FERREIRA CHAVES—Não apoiado; muito recentemente.

O SR. MEIRA E SÁ.—...não podia, bem compre

heide o Senado, ser indifferente á questão das seccas,— problema, cuja solução é de maxima importancia para os Estados do Norte,—de vida ou de morte, porque dessas seccas tem resultado o enfraquecimento e depauperamento economico desses mesmos Estados. (*Apoiados*).

Por outro lado, faço parte da—*Liga Nacional Contra os Efeitos da Secca*—benemerita associação, a que igualmente pertencem outros illustres collegas, desta e da outra Casa do Congresso, e que tem como seu presidente o nosso digno collega, honrado representante do Estado da Bahia, cujo nome peço licença para declinar, o Sr. Senador Severino Vieira.

Pois hem; a associação, a que me venho referindo, entendeu dever eleger-me para compor a commissão Parlamentar, incumbida de agitar no Congresso essa secular questão; e este facto é mais um motivo, é mais uma poderosa razão para que eu quebre o silencio e a obscuridade a que estou acostumado, abusando—posso bem dizer agora—da benevolencia de V. Ex. e do Senado.

VOZES—Não apoiado.

O SR. MEIRA E SÁ.—Antes de mais nada, Sr. Presidente, é de estricta justiça congratular-me com o Governo da Republica, com o benemerito Sr. Dr. Nilo Peçanha e o seu digno e operoso Secretario da Viação, o Sr. Dr. Francisco Sá, cuja competencia e talento, nós Senadores, estamos habituados a admirar...

O SR. FERREIRA CHAVES E OUTROS SENADORES—Muito bem...

O SR. MEIRA E SÁ...—pelas medidas acertadas, pelos preparativos de systematisação bem organizada, de combate—decidido e efficaz—a esse phenomeno cruel—que é a secca; si não para conseguir, afinal, jugular-a e extingui-la de todo, ao menos para atenuar-lhe, muitissimo, os grandes e pavorosos effeitos.

Esta é, Sr. Presidente, uma causa nacional, e não, sómente, de três, quatro ou cinco Estados do Norte.

O SR. FERREIRA CHAVES—E' uma causa de humanidade.

O SR. MEIRA E SÁ—E' também uma causa de humanidade, conforme diz o meu illustre collega e particular amigo, porque os prejuizos oriundos das seccas podem ser comparados aos de uma guerra, de um grande terremoto; aos produzidos por uma dessas terriveis pestes que assolam a humanidade, dizem as populações, deixando, após si, a miseria, o lucto e a dor. [*Muitos Apoiados.*]

E, senhores, antes de justificar o projecto, de que sou portador, seja-me permittido dizer alguma cousa com relação ás seccas do norte.

Sr. Presidente, não tenho por fim estudar a genesis das seccas, mal entrevista ainda pelos brilhantes talentos que o teem tentado, embaraçados na teia subtil de causas complexas, varias e fugidias que não offerecem base scientifica para uma deducção, ou inducção seguras e extremes de duvidas.

Teem sido suggeridas hypothesas diversas, ou dadas explicações varias.

Alguns teem, por exemplo, attribuido a causa das seccas ao parallelismo dos ventos.

Outros vão, mesmo, procurar-lhes a causa em um phenomeno extra-terrestre, vendo uma relação de subordinação ou dependencia entre o apparecimento e desapparecimento das manchas da photosphaera solar e as seccas do norte, de sorte que estas sejam effeitos daquellas.

Como vê, V. Ex.. Sr. Presidente, esta ultima hypothese envolve ou importa uma questão transcendental, sobre a qual não tenho competencia para emittir opinião fundamentada. Mas, senhores, na minha ingenuidade de leigo nesse assumpto, não seria talvez fóra de proposito inquerir:—Por que razão as manchas solares só teem influencia em certa zona do nosso paiz, e não em diversas partes delle?... (*)

Quero crêr, antes, sem relegar de todo a hyp-

(*) Eis o que ácerca do caso disse, recentemente, o illustre Dr. A. Locigren:—"Sobre a hypothese de uma relação entre as chuvas e as manchas solares, podemos apenas mencioná-la, por não haver ainda estudos sufficientes a respeito. e o proprio dr. Pompêu confessa serem—os elementos ainda incompletos—. O sr. Weber pouca importancia liga a essa hypothese."=Notas Botánicas Rio, 1910, pags. 6-7. (Publicação, n. 2 da Inspectoria de Obras contra as seccas.)

these de certa influencia do phenomeno dos cyclos das manchas solares na evolução e intensidade das seccas e de outros phenomenos meteorologicos, que as suas causas mais proximas e immediatas se acham no proprio planeta, no nosso mesmo paiz, mais precisamente,—na zona affectada da molestia; derivam da natureza e estrutura do terreno, da sua disposição geographica, do regimen francamente torrencial da região, aggravado, esse regimen, cada vez mais, e inconscientemente, pelas mãos dos proprios habitantes, com a devastação da Flora; o que, tudo, cumpre corrigir, com paciencia, methodo e tenacidade.

Assim, é preciso que os meios de atacar o flagello se adstringam ás circumstancias locaes; convem, antes de tudo, corrigir esses defeitos topographicos; urge pôr um termo a esse regimen torrencial, porque não é tanto por escassez de chuvas que o norte soffre de seccas: é, principalmente, pela má distribuição das aguas, pelo regimen barbaro indicado; de modo que o sertão, ora como que está de repente alagado, ora passa logo a soffrer os effeitos climatericos dos estios demasiado prolongados. (*)

Portanto, o que se impõe—é evitar o escoamento rapido das aguas pluvias; e os meios são exactamente estes: a açudagem, não os grandes açudes isolados, mas, principalmente, os açudes médios e pequenos, espalhados systematicamente por toda a zona flagellada.—as barragens nos baixios e rios: de sorte que as aguas, em vez de escaparem, rapida e volumosamente, de correrem, de modo quasi phantastico, para as ravinas profundas, e dahi para o oceano, represem, espraiaando-se convenientemente, embebendo-se no sólo, fertilizando-o, e influindo, ao mesmo tempo, sobre o clima.

Esta é a opinião dos nossos sertanejos, pela intuição natural das cousas, como tambem de homens de sciencia e competentes, que teem estudado o assumpto, conforme os apontamentos, que aqui tenho.

(*) Estas affirmativas acham-se plenamente comprovadas no notavel trabalho do engenheiro Roderic Crandall—Geographia, Geologia, supprimento d'Agua, Transportes, e Açudagem nos Estados do Ceará, Rio G. do N. e Parahyba. Rio de Janeiro—1910, pags. 47 a 52, 79, etc.

O egregio Senador Thomaz Pompeu, por exemplo, assim se exprimiu : (*Lendo*)

«Os açudes teem a triplice vantagem de prestar aguada aos animaes, de entreter uma evaporação abundante de particulas aquosas, e por conseguinte de saturar de humidade a atmosphera, e de crear e conservar as plantações que se quiser fazer em torno delles, quer para a nutrição e bem estar do homem, ou dos animaes, quer finalmente para arborizar o terreno; os açudes, repetimos, devem ser multiplicados em toda a provincia.

«De todos os melhoramentos materiaes que os particulares e o Estado podem fazer á provincia nenhum seria mais vantajoso, mesmo mais necessario do que a factura de açudes na maior escala que fosse possível.....

«Não será um nem dous açudes que influirão na climatologia do terreno, posto que estes aproveitariam muito a seus donos debaixo de outras relações; mas se cada creador tivesse um ou mais açudes em suas fazendas, os arborisasse, e por meio delles tentasse estender mais ao longe a arboricultura, por certo que essas pequenas massas d'agua multiplicadas na superficie da provincia seriam outros tantos focos de evaporação abundante e ao mesmo tempo de condensação de vapores pela frescura que se espalharia na atmosphera.»

Assim pensavam, igualmente, mentalidades como André Rebouças, Beaurepaire Rohan e, modernamente, a maior de todas, o infortunado e incomparavel Euclides da Cunha, neste bello trecho, masculino e synthetico :

«Abarreirados os valles, intelligentemente escolhidos, em pontos pouco intervallados, por toda a extensão do territorio sertanejo, tres consequencias inevitaveis decorrem : attenua-se de modo consideravel a drenagem violenta do solo, com as suas consequencias lastimaveis; criam-se-lhes a ourela, inscriptas na rede das derivações, fecundas áreas de cultura; e forma-se uma situação de equilibrio para a instabilidade do clima, porque os numerosos e pequenos açudes, uniformemente distribuidos e constituindo dilatada superficie de evaporação, terão,

naturalmente, a influencia moderadora de um mar interior, de importancia extrema.”

No Rio Grande do Norte, mesmo, Sr. Presidente alguns pequenos açudes particulares, existentes no alto sertão, comprovam as enormes vantagens que se devem esperar dessa providencia. Demonstrou isso, de modo eloquente e cheio de proveitosos ensinamentos, o meu illustre amigo e talentoso collega de representação na outra Casa do Congresso, Dr. Elóy de Souza, no substancioso discurso, que alli proferiu na sessão de 28 de novembro de 1906.

Ora, são exactamente estes—os açudes, as barragens transversaes e submersas dos rios e logares baixos, além de outros, como a viação—os meios de que o Governo actual procura servir-se para atacar o phenomeno das seccas, de modo systematico, efficaz e duradouro.

Certamente, Sr. Presidente, não se trata de realizar, de repente, o *milagre* de Moysés; não se pretende, não se quer, nem mesmo é dos tempos actuaes, esse prodigio—de fazer jorrar *abrupto* da terra endurecida ou da rocha granitica, a agua crystalina da fonte... Os meios que tendem a eliminar, por completo, os desastres e prejuizos das seccas são demorados; não se poderão realizar immediatamente, nem mesmo em dois, tres ou quatro annos. Precisarão de um decennio, ou mais—de todo o tempo, talvez, de uma geração.

Mas, como quer que seja, não é possível que continuemos a assistir ao quadro tristissimo das seccas, sem procurarmos, com afincio, por onde enfrental-a e debellal-a, com resolução e coragem.

Vemos que a Hollanda conquistou ao mar, palmo a palmo, o territorio de que dispõe, oppondo lhe diques, e isso merece do governo hollandez o mais sollicito cuidado. Os Estados Unidos da America do Norte converteram desertos estereis em maravilhosos e riquissimos pomares; a França restaura, na Tunisia, a grandiosa e previdente obra dos Romanos, que fizeram dessa região, outr’ora abandonada ao deserto e esteril, a terra classica da agricultura antiga e o celleiro da Italia. E como é que nós, dispondo de zonas vastissimas, já povoadas, de uberdade reconhecida, as deixamos em abandono, entregues a

si mesmas, victimas dos cyclos devastadores das seccas ?!

Temos gasto, é verdade, por vezes, a titulo de *soccorros* ás populações soffredoras, sommas colossaes ; mas—em épocas isoladas, sem methodo, sem systema, sem um fim preventivo e reparador, e em puro prejuizo ! Esta é, infelizmente, a verdade.

Senhores, os desastres das seccas são enormissimos.. Eu disse—que os seus prejuizos podem ser comparados aos produzidos por uma guerra, um grande terremoto, uma dessas pestes, que assolam e dizimam as populações, deixando após si— a miseria, o lucto e a dor.

Permitta-me o Senado um pequeno estudo retrospectivo, para demonstrar o simile e a verdade da minha affirmativa.

A primeira secca, de que fallam as nossas chronicas mais antigas, foi a de 1691—1692. As *Memorias* de Gama e outros documentos velhissimos a ella se referem, mencionando os soffrimentos da Capitania de Pernambuco, que então comprehendia quatro ou cinco dos actuaes Estados, a devastação havida na população colonial e indigna, nos bens, particularmente, nos gados, industria que ahi primeiro se desenvolveu.

Depois vieram, como mais devastadoras, no seculo XVIII, as de 1710 a 1711, 1724 a 1725, 1736 a 1737, 1744 a 1745, 1777 e 1778, 1791 a 1793, chamada—*a secca grande*, cujos prejuizos foram horrorosos, e abrangeram toda a bacia do S. Francisco, desde a Bahia até o Piahy. No seculo XIX as de 1808 a 1809, 1824 a 1825, 1844 a 1845 e, finalmente, além de outras menores, a de 1877 a 1879, talvez a mais cruel de todas.

Pois bem, sr. Presidente, com relação á secca de 1792 a 1793, seja-me permittido, ainda, lêr o que escreveu um dos homens mais notaveis do nosso paiz, o Sr. Senador Thomaz Pompeu, cuja memoria é tão querida na terra do seu nascimento, como em toda a região do norte.

Disse o illustre cearense :

«Havia chovido escassamente em 1790, menos em 1791, nada em 1792 e pouco em 1793. Um terço de toda a população da capitania pereceu victima da secca.

O capitão Nobre, proprietario rico do Recife, que possuía muitas fazendas nos sertões da Parahyba e Ceará, e havia arrematado em praça o dizimo triennal desse tempo, tendo vindo aos sertões com sua familia, morreu com toda sua comitiva, victima da secca. As fazendas ficaram desertas, por terem morrido os gados e emigrado, sinão morrido tambem, os vaqueiros e donos.

O padre Joaquim José Pereira, natural do Rio Grande do Norte, vigario, testemunha ocular, escrevendo a memoria que dirigiu ao ministro D. Rodrigo de Souza Coutinho, e que corre impressa na *Revista do Instituto*, refere que, além da calamidade da secca, que tudo devorou, appareceu nos sertões do Apody (Rio Grande do Norte) uma tal quantidade de morcegos (vampiros) que mesmo de dia atacavam as pessoas e animaes, que já inanimados pela fome não tinham mais força nem animo para afugentá-los.

Nas estradas, pousadas e mesmo em casas, encontravam-se tropas de pessoas, homens, mulheres e crianças, mortos ou moribundos, arrastando-se exangues pela fome e pelos morcegos. Não era raro encontrar-se habitação, onde a par de cadáveres em putrefacção, se achavam miseraveis ainda vivos, prostrados no chão ou no leito, cobertos de morcegos que as victimas não podiam, sequer, enxotar."

A respeito da secca ultima, de 1877—1879, permittirme-á, ainda, o Senado, para comprovar a minha these, que eu leia as seguintes notas officiaes :

—No mez de novembro de 1878 morreram, na cidade de Fortaleza, capital do Ceará, 10.226 pessoas. Em dezembro seguinte, 15.352. Em um só dia desse mez de dezembro, 1.012 pessoas. Os cemiterios da capital, nesse anno fatidico, recolheram 118.927 cadáveres !

—Durante essa mesma secca, a mortandade, no Ceará, é calculada em 180.000 pessoas ; o numero dos que emigraram, em 60.000 ; o que dá um total de 240.000.

No Rio Grande do Norte, a hecatombe foi tambem enorme !... Só em Mossoró, pequena cidade do littoral, morreram de fome e varias molestias 35.000 pessoas. Em Natal, em Ceará-mirim e outras

cidades do littoral, ou proximas do littoral, onde a população sertaneja se agglomerava, o espectaculo era o mesmo—tétrico, pavoroso !

O então presidente da Provincia, Dr. Rodrigo Marcondes Lobato, illustre paulista, no seu relatorio de 1879, referindo-se á cidade de Mossoró, escreveu : «Mossoró foi, nesta Provincia, o theatro das mais tristes scenas de miseria. A nudez, a fome, as epidemias ceifaram grande numero de vidas e iam abrindo espaço aos recém-chegados. De janeiro de 1878 até agora (27 de outubro de 1879) foram sepultados no cemiterio publico daquela cidade, conforme a relação de obitos organizada pelo respectivo e muito digno vigario, 31 mil vidas, podendo, sem perigo de erro, calcular-se em cinco mil o numero dos que foram enterrados fóra do cemiterio, pela impossibilidade de enterrarem-se os cadaveres dos que morriam nos abarracamentos situados a alguma distancia da cidade».

Portanto, S. Presidente, está vista e provada, por estes simples trechos, que não são mais do que pequenos fragmentos de um grande e pavoroso espelho, a verdade da these por mim enunciativa, a saber :—os desastres e prejuizos oriundos das seccas do Norte equivalem, se não excedem, os produzidos pelas gueíras, pelos terremotos, pelas pestes, que dizimam as populações, deixando a miseria, o lucto e a dôr, com todas as suas desoladoras consequencias. (*Muitos Apoiados*).

E o que é notavel, Sr. Presidente, é que os auxilios, a titulo de *soccorros*, prestados—e effectivamente o foram—por vezes, na emergencia desses desastres, pelos nossos governos, não produziram nenhum resultado. No Rio Grande do Norte e no Ceará, sómente nestes dous Estados, então provincias, gastaram-se, nesse periodo calamitoso, sommas avultadissimas, sem nenhuma vantagem, sem nenhum proveito : tudo desapareceu na voragem absorvente e devastadora do terrivel cyclone !

A razão de tudo isso, Sr. Presidente, é que não tem havido verdadeira systematização de serviços—tendentes á prevenção, ou attenuação dos efeitos das seccas.

Os nossos governos—e com isso não tenho o

intuito de fazer censura--têm sido descuidados, imprevidentes, neste assumpto.

Gastamos com a immigração européa sommas colossaes, ao passo que deixamos as populações dos Estados do Norte exterminarem-se nas épocas horroscas das seccas ! E os que sobrevivem á catástrophe, levados pela necessidade e, talvez, como um protesto amargo, emigram para o Acre, para a região amazonica, onde, em troca do bem estar relativo que encontram, cooperam, efficazmente, para o engrandecimento daquella parte do territorio nacional.

Ainda ha poucos dias, eu vi a confirmação disto mesmo pelo nosso illustrado e talentoso collega, Senador pelo Districto Federal, e filho illustre do Pará, cujo nome peço venia para declinar, o Sr. Dr. Lauro Sodré.

S. Ex. confessa, honradamente, em officio dirigido á *Liga contra as seccas do Norte*, publicado no *Jornal do Commercio*, de 12 do corrente mez, que : «O Pará tem sido, como igualmente o Amazonas o é, o ponto a que de preferencia vão ter as populações flagelladas pelas seccas, em demanda de humanidade e agasalho. Foram esses compatriotas nossos os fecundos pioneiros, graças á cuja actividade e intelligentes labores teem assombrosamente progredido a rica e fertil região amazonica.»

E não sei, senhores, si elles teem sido «felizes» alli ; porque, afinal, tendo conquistado o Acre, á custa de enormes e cruentos sacrificios, tendo sido o primeiro e mais valioso elemento de triumpho para essa memoravel victoria do nosso grande *Chancellor*, que não cessaremos de encomiar—primeiro e mais valioso elemento de triumpho—sim, porque se não fossem os habitantes do Acre, que, heroicamente e por conta propria, conquistaram o solc, e manifestaram ao estrangeiro que, de modo nenhum se submeteriam a outro *imperium* que não o do Brasil, inuteis, improficuos seriam os esforços da nossa sabia diplomacia, para obter o brilhante resultado, que conseguiu... Mas—não sei, dizia eu, si elles são «felizes» alli... O certo é que continuam fóra da Constituição : são cidadãos brasileiros e não são : porque não comprehendo que possam ser, realmente, cidadãos brasileiros—negando-se-lhes, em massa, o direito

politico do voto e o de taxarem e fiscalizarem os impostos que são obrigados a pagar. (*Apoiados.*)

Corno quer que seja, é, ou deve ser, mais um motivo de gratidão do nosso paiz para com essa população soffredora, heroica e destemida. (*Apoiados.*)

Agora, Sr. Presidente, entro, propriamente no assumpto que me trouxe á tribuna. Vou procurar justificar, o mais synteticamente que me for possivel, o projecto que, como já disse e repito,—concretiza—antiga e muito justa aspiração, e, por outro lado, prende-se, muito intimamente, a esse mesmo problema das seccas.

Ora, tratando-se de uma via-ferrea, partindo do porto de Mossoró, no Rio Grande do Norte, para o interior, muito naturalmente se offerecem as seguintes perguntas :

Sará necessaria essa via-ferrea, deverá limitar-se áquelle Estado, ou exorbitar delle?

Qual o seu traçado e o seu ponto final?

Serão fertes e productivos os terrenos que essa estrada de ferro tem de atravessar? quaes as zonas propriamente interessadas nessa viação e o seu clima? qual a sua população?

Será sufficiente, e bom o porto de Mossoró?

Eis os pontos que terei de examinar, não me sendo, talvez, possível tratar de todos elles no estreito espaço de tempo que me resta, da hora do expediente. O que não me fôr possível tomar em consideração hoje, sel-o-ha quando se discutir o projecto.

Quem quer, Sr. Presidente, que lance as vistas para o mappa topographico do Rio Grande do Norte, para os mappas topographicos dos dous Estados que lhe são limitrophes, ao norte e ao sul, assim como para o do Estado de Pernambuco, reconhecerá logo, que as populações de uma vastissima região, composta de grandes partes de quatro Estados—Rio Grande do Norte, Parahyba, Ceará e Pernambuco—sómente podem chegar, com facilidade, ao Oceano e pôr-se em contracto com os grandes mercados e a civilisação mediante essa via ferrea, por isto mesmo, indispensavel. Nenhum outro porto lhes offerece entrada e sahida por tão curto caminho, em condições, siquer, approximadamente vantajosas.

As costas da Parahyba e de Pernambuco ficam á distancia itineraria de 120 e 160 leguas, mais ou menos, da parte extrema occidental de um e outro daquelles Estados. As paragens mais remotas do Rio Grande não teem absolutamente outro, nem mais, nem ao menos tão proximo. O mesmo se poderá affirmar de uma certa zona do Estado do Ceará.

O mais perfunctorio exame sobre o mappa desses Estados deixa, logo, fóra de duvida esta verdade, que é de primeira intuição.

As estradas de ferro actuaes, de Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte e Ceará, não aproveitam á região de que se trata; e o proseguimento de cada uma dellas até aos confins desses Estados, para de lá conduzirem productos e passageiros, deixando-se a viação muito mais curta e natural—para o porto de Mossoró, importaria um deserviço á populaçã e um contra-senso. Esse proseguimento, em sua somma total, equivaleria a um numero de leguas muito maior do que o de toda a estrada projectada em Mossoró.

Tome-se, Sr. Presidente, á vontade, no mappa, um ponto qualquer dos mais remotos na convergencia dos Estados do Ceará, Rio Grande, Parahyba e Pernambuco, por exemplo—Jardim, Missão Velha, S. Miguel, Pão dos Ferros, Souza, Cajazeiras, Piancó, Ouricury, Granito, Pajehú, Salgueiro, Exú e outros, e ver-se-ha, que uma estrada, partindo de qualquer das cidades Fortaleza, Natal, Parahyba e Recife—para qualquer daquelles pontos, seria muitissimo mais extensa, acarretaria despeza muito maior, teria de fazer os transportes muito mais caros, e, portanto, importaria um mal—comparativamente com a estrada de Mossoró.

De mais, a boa razão está mostrando quanto é conveniente, depois das estradas feitas na direcção das existentes, de éste a oeste, essa outra projectada—perpendicularmente, em relação áquellas.

Está, pois, resolvido o assumpto dos dous primeiros topicos.—A via ferrea deve começar no porto de Mossoró, atravessar o Estado do Rio Grande e o da Parahyba, proximo do Ceará, e penetrar no de Pernambuco, até a margem do Rio S. Francisco, conforme está indicado no art. 1º do projecto.

Que uma região tal, Sr. Presidente, participando

de quatro Estados, ou lhes interessando, deve abranger fecundos terrenos—é cousa verosimil para quem não a conhece, fóra de toda a duvida para os que teem visto e admirado a exuberancia das producções que alli se ostentam.

Deixando para mais opportuno ensejo o desenvolvimento deste particular, fica assim, desde já, dada a resposta, por affirmação, ao terceiro topico ou *item*.

Vamos agora ver, Sr. Presidente, quaes os lugares presisamente interessados nessa viação, a sua população e clima.

Começarei pelo Estado da Parahyba, levado, naturalmente, por esse respeitoso e affectivo sentimento de amor filial, que o meu Estado adoptivo—cofre de inexgotavel bondade, onde se aninham todos os nobres e generosos sentimentos, longe de levar a mal—de certo applaudirá.

O Estado da Parahyba compõe-se de tres zonas, cada uma com o seu character um tanto especial e distincto—pelo solo, pela vegetação e pelo clima.

A primeira dessas zonas, a qual começa da costa e vae até ás cidades de Arêa e Campina Grande, exclusive, com uma extensão de cerca de 30 leguas, consta, ora de varzeas, ora de terrenos ondulados e montanhosos, onde se cultivam a canna de assucar, o algodão, o café, o fumo [que é excellente], os cereaes, os tuberculosos e leguminosos de todas as variedades.

Seu clima, geralmente fresco e um tanto humido, diversifica, segando a maior ou menor elevação do solo, que, nas ultimas 10 leguas, principalmente, se alteia, mais e mais, até ás ditas cidades—Arêa e Campina Grande, na Borborema.

A segunda zona, que tem geralmente o nome de *Carirys Velhos*, começa do final da primeira e vae até terminar nas quebradas occidentaes da serra da Borborema. Consta de um vastissimo planalto com o relevo de algumas serras e picos todo elle, já em si, uma serra chapada, de sólo mais ou menos fértil para a lavoura. O clima é, ahí, fresco e secco, e, por consequinte, muitissimo saudavel. Esta zona tem cerca de trinta leguas pela estrada geral, variando, para menos, ao lado norte, e para mais ao sul.

E' nos confins, a sudoeste desta mesma zona,

que tem a sua origem o rio Parahyba, cujo nome se transmittiu á Capitania, e depois á Provincia, hoje Estado.

A terceira zona, que constitue o que se chama—*alto sertão*—a maior do Estado, com cerca de 60 leguas de comprimento, é, a muitos respeitos, differente das duas primeiras; e apresenta, ainda dentro de sua propria circumscripção, algumas particularidades, maximé quando se passa de uma a outra extremidade. Limita-se a oeste com o Estado do Ceará, Para chegar a ella, vindo da segunda zona limitrophe, é necessario fazer uma descida muito consideravel, quasi entre abysmos, em alguns logares.

No trajecto, e, ao descortinar-se o sertão, surgem as perspectivas mais variadas e encantadoras.

Tem-se, por exemplo—a illusão perfeita e surprehendente de uma mar azul, que se estende—immenso, adormecido sob véos de neblina, entre longinquos rochedos !...

E' a esta *terceira zona*, principalmente, que vae servir no Estado, de um modo evidente, a estrada ora em projecto.

Continha ella, no antigo regimem, seis comarcas, doze municipios, quatorze parochias, com uma população, segundo o recenseamento feito em 1872 (já lá vão, portanto, 37 annos) de 119.413 habitantes. Ahí se achavam, já nesse tempo, tres cidades : Pombal, Souza e Cajazeiras, e as seguintes villas—S. Luzia do Sabugy, Patos, Brejo do Cruz, catolé do Rocha, Piancó, Mizericordia, Conceição, S. João do Rio Peixe, S. José de Piranhas e talvez outras. (*)

Eis aqui, Sr. Presidente, o mappa discriminativo da população de cada parochia, conforme o recenseamento dito, de 1872, que muito de proposito preferi ao que foi posteriormente feito, e tem sido arguido de muito defeituoso. Aliás, o ultimo dá população, e assim devia ser, muitissimo maior, ao Estado.

(*) Muitas dessas villas foram, depois, elevadas á categoria de cidades.

População das Parochias da 3ª zona indicada :

Parochias	Homens	Mulheres	Total
Patos.....	3.400	3.357	6.757
Teixeira.....	3.699	3.639	7.338
Sabugy.....	2.139	2.160	4.299
Pombal.....	6.479	6.503	12.982
Carolé.....	8.576	8.445	17.021
Piancó.....	7.448	6.221	13.669
Misericórdia.....	3.536	3.179	6.715
Conceição.....	3.910	4.021	7.931
Souza.....	8.707	8.842	17.549
S. João.....	6.176	6.001	12.177
Cajazeiras.....	3.471	3.540	7.020
S. José.....	2.927	3.028	5.955
	60.468	58.945	119.413

Pois bem, S. Presidente, toda esta terceira zona parahybana, com um terreno quasi igual ao das duas primeiras, e com a população que fica indicada, nunca fez seu commercio com a capital do Estado. Para ahi se entretinham, sómente, as relações politicas e officiaes, pelo Correio.

Para isso concorriam, e concorrem duas causas que se impõem : a distancia enorme em que está o *alto sertão* (80,90,100 e mais leguas, conforme os logares) da Capital, e a difficil ascensão da vertente occidental da Borborema—por entre precipicios, despenhadeiros e *boqueirões*, durante muitas horas, si não dias, o que ainda mais aggrava aquella distancia.

Ora, Mossoró fica, incomparavelmente, mais perto, por caminhos planos, na distancia, por exemplo, de 45 leguas da cidade de Souza [logar do meu nascimento] e pouco mais de Cajazeiras, S. João, e S. José de Piranhas, Piancó etc., etc. E, pois, explica-se como o commercio desses sertões, que, outr'ora, se fazia pelo porto do Aracaty, no Ceará, com a abertura do porto de Mossoró, em 1865—facto memoravel, devido aos esforços de meu venerando pae, de saudosissima memoria, então presidente da provin-

cia—Dr. Olyntho José Meira—(*) naturalmente encaminhou-se, depois disso, para ali, e já hoje ninguém cogita de o fazer por outra parte.

Consequentemente, S. Presidente, sendo esta a verdade; sendo-a, não menos, que o porto de Mossoró é a mais proximo daquelles sertões; sendo certo que uma grande necessidade ha de levar para alli, a Mossoró, em todos os tempos e circumstancias, aquellos povos—a necessidade do abastecimento do sal, que outr'ora se fazia muito mais longe, nas salinas do Assú, (Macáu); sendo ainda verdade que o sertanejo para ir á cidade da Parahyba tem de penetrar em um clima differente das *catingas*, *brejos* e *mattas*—aonde se desenvolvem certas enfermidades por exemplo, a febre intermitente e outras, ao passo que pôde chegar á cidade de Mossoró—debaixo do mesmo clima e da mesma temperatura em que costuma viver, porque o sertão chega alli até á *beira mar*; e consideradas outras razões que omitto por brevidade, facil será reconhecer—que seria o maior absurdo prolongar a Estrada de Ferro da Parahyba, antiga Conde d'Eu, até os confins do Estado, afim de ir buscar ao *alto sertão*, em Patos, Sabugy, Teixeira, Pombal, Catolé do Rocha, Souza, Cajazeiras, Piancó, Misericordia, etc. os seus productos.

(*) Veja-se o Relatorio com que o então Presidente da provincia dr. Olyntho José Meira entregou, em agosto de 1866, a administração ao seu successor dr. Luiz Barbosa da Silva. Administrador de vistas largas e perfeito conhecedor de toda a zona sertaneja das duas provincias—Parahyba e Rio Grande—já ao meu saudoso pai se antolhava naquella epoca, antes mesmo que a João Wrich Graf, a estrada de ferro de Mossoró para o sertão—como uma necessidade urgente e um melhoramento de grandissimo alcance. Eis a prova inconcussa. Naquelle Relatorio elle assim se exprime:

“ESTRADA DE FERRO DE MOSSORÓ PARA O INTERIOR. Como complemento da obra de navegação do rio Mossoró, julguei sempre conveniente melhorar as vias de comunicação dalli até os confins da provincia. O terreno, quasi todo plano de sorte que ja se transita sem grande inconveniente, presta-se facilmente e com pequena despesa a esse=desideratum=Tendo incumbido o engenheiro Dodt de levantar a planta, e apresentar-me um relatorio circumstanciado sobre a direcção da estrada que projectava, deu-me elle conta dessa commissão no officio de 9 de maio ultimo.” (1866) “que se acha annexa a mesma planta.” Este trecho, constatando o facto, vem transcripto nas magistraes “Razões Finaes” do egregio Senador Ruy Barbosa, advogado do Rio Grande do Norte perante o Supremo Tribunal Federal na Questão de Limites com o Ceará. (Rio, Comp. Typographica do Brasil, 1904) pag. 125—126

E, cousa digna de estranhesa=essa planta da referida estrada de ferro, abusivamente subtrahida do archivo da Secretaria do governo do Rio Grande do Norte, surgiu muitos annos depois “grosseiramente interpolada, modificada, invertida, chaótica,” com feição outra e rotulo diverso—entre os decu-

Considere-se ainda, Sr. Presidente, sobre tudo isto, que os centros productores mais afastados de uma tal estrada de ferro, admittida por hypothese, teriam de fazer transportar para ella, em animaes, as suas mercadorias, e, *vice versa*, as mercadorias conduzidas *aliunde*, pagando, além de um grande frete á via ferrea (pela enorme distancia), mais um e dous fretes especiaes pelos transportes animados, e será facilimo prever que a maior parte delles, si não todos, *maxime* os que ficassem ao lado norte da mesma estrada, remetteriam-nas, logo de uma feita, em uma só viagem, para Mossoró, donde conduziram, de retorno, as mercadorias alli compradas, e mais o sal, genero indispensavel, de que se faz immenso commercio, e pelo qual teriam sempre de visitar aquelle logar.

Seria, pois, um desacerto, se não ineptia, tentar-se realizar tamanho disparate, que em vez de estudar e seguir as indicações da sabia natureza e os verdadeiros interesses de um povo, que as comprehendeu e dellas aufere, já, uma certa vantagem (grande em relação ao passado), procurasse, contra tudo isso, levar a effeito semelhante empresa, fazendo largos dispendios, não para beneficio e progresso, mas em pura perda, e até para atraso do mesmo povo. Uma tal ompreza não conseguiria, de nenhum modo, fazer da cidade de Parahyba a *capital commercial* do mesmo Estado, «pois que até agora só é *politica e administrativa*», como diz, reconhecendo essa verdade, o illustre parahybano, de honrada memoria, Dr. J. Joffly, nas suas interes-antes *Notas sobre a Parahyba* (pag. 148 e 149).

E não se diga, que, dest'arte, faço um deserviço ao meu Estado natal, quando é indubitavel, que assim lhe promovo um grandissimo beneficio.

De facto, Sr. Presidente, fazer da cidade da Parahyba uma estrada ao alto sertão, para realizar os transportes na extensão de cem a cento e vinte leguas, ao passo que do territorio das ultimas secções dessa estrada é possivel fazel-o por um outro

mentos do Ceará, na indicada questão de limites, conforme domonstrou, profligando o criminoso embuste, o preclaro jurisconsulto, nas referidas *Razões Finaes*. — n. 63.

E até hoje, não foi possivel, ou melhor não se procurou descobrir o autor ou autores desse duplo ou triplicado crime !!

porto—com muito menos de metade dessa extensão ; diffcultar, ou impossibilitar a realização desse ultimo empreendimento, é que seria, bem se está vendo, um verdadeiro *presente grego* e a maior das oppressões a protexto de beneficio ;—uma delicada garrafinha de disfarçado veneno com vistosa etiqueta e o seguinte falso rotulo—*elixir de longa vida*—, que, no caso, se poderia dizer de—*longa via*.

Ora, Sr. Presidente, sabe V. Ex., que os povos, assim como as aguas, são os melhores nivelladores ; e não é sem grave erro que se lhes criam barreiras, contrariando-os em seu pendor natural, em seus justos interesses e legítimas aspirações.

Não se fazem estradas para opulentar cidades com detrimento dos povos ; fazem-se para o bem estar e desenvolvimentos destes, cuja prosperidade as tornará opulentas, quando for tempo.

O simples bom senso não recusará a evidencia destas verdades.

Passemos a tratar do Rio Grande do Norte.

A zona do Estado do Rio Grande do Norte, interessada na via ferrea de que trata o projecto, e cujos habitantes necessariamente procuram o porto de Mossoró, constava, no antigo regimen, de quatro comarcas (hoje as mesmas), oito municipios e oito parochias, com 63.525 habitantes. Actualmente contém, salvo engano, de memoria, 11 municipios, que são : Area Branca, Mossoró, Apody, Caraúbas, Augusto Severo, Martins, Porto Alegre, Patú, Páu dos Ferros, Luiz Gomes e S. Miguel.

Eis o mappa ou quadro da população parochial, conforme o recenseamento que ficou indicado :

Parochias	Homens	Mulheres	Total
Mossoró.....	4.326	3.674	8.000
Apody.....	3.338	3.300	6.638
Caraúbas.....	1.758	1.624	3.372
Imperatriz (Martins),..	5.352	5.233	11.085
Patú.....	2.602	2.319	3.921
Páu dos Ferros.	9.884	9.751	19.635
Porto Alegre.....	1.637	1.528	3,165
Triumpho.....	3.860	2.849	5.709
	32.247	30.278	63.525

Os povos de toda esta zona rio-grandense e provavelmente de algumas outras localidades, que della exorbitam, convergem para o porto de Mossoró, tornando se este, tanto mais favoravel para cada um dos pontos, quanto maior é a proximidade em que se acham.

E' de primeira intuição, Sr. Presidente, que as razões expendidas no sentido de não ser continuada a Estrada de Ferro da Parahyba até os confins daquelle Estado, superabundam a respeito da Estrada de Ferro de Natal ao Caicó—aliás um revelantismo serviço prestado ao Rio Grande do Norte, no Governo do illustre paulista Dr. Rodrigues Alves, pelo seu digno e operoso secretario da Viação, ora eminente Senador pelo Estado de Santa Catharina, o Sr. dr. Lauro Müller ;—superabundam a respeito desta estrada de ferro, dizia eu, para que não seja continuada até os confins do Rio Grande, onde o territorio fica tão proximo da barra do Mossoró ; e isto, já em relação á maior parte dos municípios, abso-lutamente fallando, já em relação a alguns delles, attenta a grande distancia em que ficam da cidade de Natal.

Basta attender que, da villa de Caraúbas a Natal contam-se, mais ou menos, 65 leguas, entretanto que, para Mossoró, são 16 apenas ;—da cidade de Apody a Natal vão 75 leguas, e a Mossoró, 14 ; das cidades de Martins, Páo dos Ferros, e das villas de Luiz Gomes e S. Miguel medeiam para Natal 86, 100 e mais leguas, ae passo que, para Mossoró, a distancia será de 23 a 30 leguas, conforme cada um desses logares. (*)

A simples carta topographica illustrará, sufficientemente, este ponto.

Os terrenos de toda esta zona rio-grandense, como os da Parahyba, são de uma fertilidade assombrosa. O algodão, o fumo, os cereaes ahi produzem admiravelmente bem. Abundam as riquezas naturaes e mineralogicas inexploradas. E, na costa, ha mais—o peixe [de mar], as madeiras de mangue e o sal,

(*) O illustre Dr. Roderic Crandall, conforme já vimos, no cap. IV da "Introdução", (pag. 40=44) corrobora a verdade do que fica dito dando a tabela kilometrica das distancias.

que é—um verdadeiro, incalculavel thesouro —pela abundancia e pela qualidade.

O sal é magnifico, Sr. Presidente. Obra pura da natureza, alli está espalhado em immensas *salinas*, na extensão de leguas, entre a cidade de Mossoró e a barra, principalmente na margem esquerda ; e com o serem—ellas—banhadas e saturadas diariamente pelas marés, scintillam aos raios solares, como espelho incommensuravel entre os renques de verdura dos mangues e o capinzal secco e louro dos campos,—tres lindas perspectivas, cuja simultaneidade encanta e sobreleva a todas as descripções !

Aqui e alli, de longe em longe, algumas pilhas pyramidaes de sal se alteiam coruscantes...

Essas pilhas, formadas do sal que se ajunta das planuras e se obtêm com o mais facil e grosseiro trabalho—reprezando as aguas e deixando ao sol a tarefa de crystalizal-as pela evaporação, dentro de oito dias, mais ou menos, ahi petrificam, de tal forma que resistem, durante muitos annos, aos mais rigorosos invernos, purificando-se cada vez mais.

A essas mesmas salinas, refere-se Barlæus, na sua grande edição, pag. 226, entrevendo a *esperança de grandes lucros*... E já em 1630, Adriano Verdonck, na *Memoria* que, então, dirigiu ao Conselho Politico do Brasil, informava que alli : —«se espraíavam amplas salinas, cuja provisão a natureza renovava espontaneamente, de um sál *melhor* que o de *Hespanha*, e que poderiam carregar desse producto não menos de *mil navios*.» Consta isso da *Revista* do Instituto Historico de Pernambuco, n. 55, pag. 227.

— *Melhor do que o de Hespanha* informava o Holandez, Sr. Presidente ; e o confirma a analyse ultimamente feita, em 29 de maio de 1906, pelos competentes chimicos, Drs. Theodoro e Gustavo Peckolt, os quaes, na referida analyse, publicada na *Lavoura* (Boletim da Sociedade Nacional de Agricultura, desta Capital, ns. 4 a 6, de abril a junho do corrente anno, pags. 92 e 93) se exprimem nos seguintes termos :

«*Analyse do sal fabricado por M. F. do Monte & Comp., do Rio Grande do Norte — Mossoró*

Sal perfeitamente branco, semi-opaco, em crys-

taes volumosos, cubicos, seccos, inalteraveis ao ar, inodoro, de sabor salgado [proprio], facilmente soluveis na agua fria e quente, pouco soluveis no alcool, insoluveis no acido chlorhydrico concentrado, etc.

Em 100 grammas de sal achamos :

	Grammas
Agua.....	1,554
Chlorureto de sodio.....	97,320
Sulfato de magnesia.....	0,153
Chlorureto de magnesia.....	0,111
Sulfato de calcio.....	0,623
Substancias insoluveis.....	0,052
(impurezas)	

Este sal, como se vê pela analyse, contem muito pouca agua, poucas substancias estranhas (sulfato de magnesia, chlorureto de magnesia, sulfato de cal, etc.); e entre as substancias insoluveis não se encontra silica, argilla, etc.

Conclnsão. A sua conpozição chimica leva-nos a collocar-o entre os saes de primeira qualidade, e superiores ao de Saint-Ubes e da E'tang de Berre (França). Os saes de primeira qualidade de Portugal, Cadix, de Figuéras e de Marennes, são inferiores a este, não só pela proporção de chlorureto de sodio que encerram, como pelas substancias estranhas que conteem.

Finalmente, este sal é de superior qualidade.

Rio de Janeiro, 29 de maio de 1906.—*Theodor Peckolt. Gustavo Peckolt.*

Reconheço as firmas de Theodoro Peckolt e Gustavo Peckolt.—Rio, 8 de junho de 1906.—Em testemunho da verdade. *Dario Teixeira da Cunha.*»

Eis ahi, Sr. Presidente; temos sal nestas condições e com tal abundancia, e somos um paiz que importa sal em grande quantidade, despendendo com isso quantias avultadissimas !

Aqui está o que, a este respeito, informa (porque não dizel-o) para vergonha nossa o—*Jornal dos Agricultores* :

«Importação do sal—Embora o nosso paiz disponha de maior extensão de costa do mundo, prestando-se admiravelmente, por isso, a grande e extensissimo numero de pontos para estabellecimento de importantes salinas, como as suas mais modelares em Mossoró e Macau, no Rio Grande do Norte, e as do porto de Cabo-Frio, a pequena distancia do Rio de Janeiro, importamos, por nosso immenso desleixo e falta de iniciativa, enormes quantidades desse condimento indispensavel á existencia !

Eis a discriminação da quantidade de sal que importámos no quinquennio de 1902 a 1906.

Annos	Quantidade em kilos	Valor papel
1902.....	37.323.099	1.255:706\$000
1903.....	35.980.317	1.352:828\$000
1904.....	41.160.688	1.469:185\$000
1905.....	28.645.061	933:965\$000
1906.....	32.147.163	937:362\$000
Total.....	175.272.328	5.949:046\$000

O valor médio do sal annualmente, durante o quinquennio exposto, alteou-se a 1.189:809\$. O sal marinho importado provém, na sua maior quantidade, da Inglaterra e depois de Portugal e Hespanha.

A nossa exportação desse artigo, podendo ser a maior do mundo, é quasi nulla !

E' facil indicar as causas dessa tristissima e lamentavel situação. Antes de tudo, a falta enormissima de communicações e ainda mais, quando ellas existem, o subido e impossivel preço dos seus fretes, devido á ausencia quasi absoluta de estradas de rodagem eo detestavel estado das poucas que actualmente existem.

As linhas de ferro são, como se sabe, poderoso factor de progresso, mas não pôdem existir em toda parte e cruzar o territorio em todos os sentidos, de modo a contribuirem para o desenvolvimento da producção nas regiões que atravessam ; só as boas estradas de rodagem que se dirigissem ás estações podiam concorrer para o desenvolvimento da pequena

lavoura e das pequenas industrias, pois que o transporte em animaes, encarece, por muito lento, quaesquer producções.

De resto, os fretes na nossa navegação maritima são tambem os mais elevadissimos e despropositados que existem. Essa é uma das grandes causas que faz com que importemos do exterior até o que nós possuímos como nenhum paiz do mundo possui — o sal !.

(Do *Jornal dos Agricultores*.)

Quanto ao Ceará e Pernambuco, Sr. Presidente, nas partes proximas aos limites com o Rio Grande e Parahyba, militam razões da mesma ordem ou natureza ; sendo para notar, que a immensa distancia em que se acham da costa de Pernambuco diversas das suas localidades, reclama em favor dellas uma communicação com o porto de Mossoró, como a mais facil, mais natural e mais curta.

Póde-se calcular, Sr. Presidente, como interessada nessa via ferrea, nos logares approximados das zonas rio-grandense e parahybana, uma população pernambucana e cearense, nunca inferior a 190.000 habitantes, isto é, igual, ou pouco superior, a dos dous Estados da Parahyba e Rio Grande do Norte, nas zonas definidas.

Consequentemente, um total de 371.938 habitantes ; total que, sem exaggeração nenhuma, póde ser elevado a 500.000, attendendo se a que os meus calculos estão baseados no recensoamento de 1872, já lá vão 37 annos.

Isto quer dizer que temos ahi — nessa região da estrada de ferro projectada, uma população muito densa e superior á de muitos dos nossos Estados, mesmo considerados pelos calculos actuaes do illustre e benemerito Sr. barão Homem de Mello, no seu moderno *Atlas do Brasil*.

E' bem certo, Sr. Presidente ; é um facto real, e digno da meditação dos homens de sciencia — o prodigioso augmento da população nos Estados assolados pelas seccas, e apesar dellas.

Documentos antigos e modernos attestam a seguinte progressão :

Ceará

Rio Grande

Annos	População	Annos	População
1782.....	61.408	1782.....	23.812
1857.....	486.000	1857.....	149.072
1860.....	504.000	1860.....	190.000
1872.....	721.000	1872.....	283.979
1907.....	980.000	1907.....	407.200

O mesmo phenomeno dá-se na Parahyba e em toda a região das seccas : a extraordinaria força productiva nos periodos regulares de bons invernos, não já, sómente, na especie humana, mas em todas as especies de animaes. E, por isso, essa região das seccas, é tambem *um viveiro humano para o Brasil*, como se exprimiu um consciencioso observador. O assombroso progresso da Amazonia é obra sua : sua—é a encorporação de facto, do Acre ao territorio nacional. Em todos os centros populosos do nosso paiz se encontram filhos seus, luctando, com vantagem e nobremente, pela vida (*Apoiados.*)

Ora, sendo esses Estados septentrionaes sujeitos ás seccas, tendo soffrido, periodicamente, tantas perdas de vida e de fortuna, luctando sempre com tantas difficuldades; vivendo segregada, ao longe, nos sertões, uma grande parte de seus habitantes, na ausencia de todo elemento de bem estar e progresso, e desenvolvendo se tanto, ainda assim, a sua população, está claro—que deve existir para tal effeito uma grande causa; e esta não póde deixar de consistir senão na salubridade do clima e na fertilidade do sólo, capazes de preencher os claros abertos por aquellas outras causas deleterias.

Razão de mais, pois, para vir a União em auxilio desses povos, beneficiando-os com a via ferrea de que se trata.

• Trata-se de uma população quasi que exclusivamente natural do paiz, a cujo sólo se acha radicada, vigorosa por muitos principios e condições especiaes, já affeita, adaptada ás difficuldades, e dedicada ao trabalho no meio de todos os obstaculos; população que convém fazer progredir desassombradamente; população que, em summa, custar-nos-hia muito di-

nheiro, e cujo desenvolvimento forçosamente ha de augmentar em grão consideravel a exportação e importação dos productos indispensaveis ao consumo e ás necessidades da civilização.

Quanto ao porto de Mossoró, muito tinha que dizer; mas posso, em synthese, affirmar—que é sufficiente, bom, e está a' salvo de desastres e contratempos.

Transcreverei no meu discurso o que, a este respeito, escreveu o negociante suisso João Wrich Graf, que teve um estabelecimento commercial em grosso, na cidade de Mossoró, conforme uma *Memoria* publicada em 1876.

«A barra de Massoró (informa o referido e competente commerciante) é uma das mais abrigadas e a mais calma do norte do Brasil; navios de todo porte pôdem descarregar e tomar seus carregamentos alli com muita economia e facilidade. As tempestades lá são desconhecidas. O espaço para ancoradouro é muito extenso. A menor distancia entre o encoradouro e o porto é de quatro, e a maior de 10 kilometros. Nem o canal, nem o porto receberam até hoje melhoramento artificial algum; todavia navios calando doze pés d'agua entram e sahem francamente.

Com certos melhoramentos do canal, de pouco custo, navios e vapores grandes poderiam visitar o porto. O canal é regular, formando um meio circulo; se acha livre de pedras; seu fundo é composto de lama e areia. Os commandantes de vapores, seus praticos e os capitães de navios, que frequentam o porto e a barra, affirmam que é a melhor barra e um dos melhores portos do norte. Este porto é um dos mais proximos da Europa etc., etc.»

Limite-me, Sr. Presidente, a estas considerações, susceptíveis de mais largo desenvolvimento, que a hora finda não me permite dar, mas que reputo sufficientemente justificativas do projecto a que me venho referindo.

Tenho prazer de mandar á mesa este mesmo projecto, com grande numero de assignaturas de illustres Senadores, aguardando-me, para, na sua discussão, si preciso fôr, melhor esclarecel-o e demonstrar as grandissimas vantagens, aliás, claras, que resultarão dessa via-ferrea; vantagens que não serão somente

para o Rio Grande do Norte, mas também para os quatro Estados a que me referi, além de outros, e para o paiz;—vantagens que se prendem directamente á solução do problema das seccas, porque, para a solução desse secular e momentoso problema, além dos açudes, barragens dos rios e outros meios—é também necessaria a viação ferrea, para encurtar as distancias, para tornar facil a comunicação, de modo que possam ser vistas e amadas essas regiões, conhecidos e explorados os abundantes elementos de producção dessas plagas, de cujos terrenos disse Euclydes da Cunha, nunca assás pranteado, (*muito bem*) nesse monumental livro—que é *Os Sertões...* (*muito bem*):

«Ao atravessal-os no estio... barbaramente este-reis... ao atravessal-os no inverno- maravilhosamente exuberantes... E o sertão é um paraizo; é um pomar vastissimo, sem dono.» (*Muito bem.*)

Já vê V. Ex., Sr. Presidente, que terrenos que são *marvilhosamente exuberantes*, que se tornam *pomar vastissimo*—uma vez não lhes faltando esse precioso elemento—a agua, facil de conseguir—corrigindo-se os defeitos topographicos da drenagem rapida e torrencial do sólo—terrenos taes, dizia, não podem ser desprezados ou esquecidos. Menos o podem ser as fortes gentes, que alli vivem e trabalham, ás quaes cumpre ouvir, attender e tomar na devida consideração; são cousas e povos—patricios nossos—que estão a clamar de todos os governos providencias energicas, decisivas, sollicitas e sythematicas, no sentido de debellar, de vez, as seccas e evitar os prejuizos enormes, incalculaveis, —os desastres que ellas teem causado, periodicamente, ao norte do Brasil e ao patrimonio nacional. (*Muito bem; muito bem. O orador é cumprimentado.*)

Vem á Mesa, é lido, e, estando apoiado pelo numero das assignaturas, vae a imprimir o seguinte:

PROJECTO

N. 41 — 1909

O congresso Nacional resolve:

Art. 1º O Governo da União mandará construir

uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, na villa de Arêa Branca, atravessasse, em linha mais ou menos recta, o Estado do Rio Grande do Norte, nos municipios de Mossoró, Caraúbas, Apody, Porto Alegre, Patú, Pau dos Ferros e Luiz Gomes, penetre no Estado da Parahyba pelos sertões do Rio do Peixe, proximo ao Estado do Ceará, e termine no sertão de Pernambuco, á margem do rio S. Francisco.

Paragrapho unico. Para a dita construcção abrirá o Governo os creditos necessarios.

Sala de sessões 27 de outubro de 1909.--*Meira e Sá.—Ferreira Chaves.—Antonio de Souza,—Walfredo Leal.—Castro Pinto.—Thomaz Accioly.—Ribeiro Gonçalves.—Pedro Borges.—Severino Vieira.—Gonçalves Ferreira.*

Senado Federal

N. 377 -- 1909

PARECER

Presente á Commissão de Obras Publicas, para interpor seu parecer o projecto n. 41, offerecido pelo Sr. Senador Meira e Sá, que autorisa a construcção de uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, no Estado do Rio Grande do Norte, termine no sertão de Pernambuco, á margem do rio S. Francisco, julga-se a mesma Commissão dispensada de encarecer a importancia do assumpto, evidenciada no substancioso discurso em que fundamentou aquelle projecto o seu distincto autor.

Nem é motivo que induza, siquer, a hesitar na adopção da medida o dispendio reclamado pela execução da importante obra, de que cogita o projecto referido, uma vez que as despezas com tal empreendimento se afiguram á Commissão, tanto mais inadiveis quanto urgentemente impostas pela necessidade palpitante de poupar, na emergencia das seccas que frequentemente assolam as zonas sertanejas que pelo projecto se pretende dotar de meios facéis de transporte, as vidas preciosas de populações consideraveis, activas e trabalhadoras que luctam brava e heroicamente contra um conjuncto de elementos naturaes que periodicamente transformam o solo, aliás de prodigiosa fecundidade, daquellas paragens abrazadas em inhospitos desertos.

Si é uma necessidade indeclinavel, reconhecida pelos poderes publicos, que não lhe regateiam recursos para ser devidamente provida, o povoamento do territorio nacional por via da emigração e colonização estrangeira, não ha como recusar character mais urgente e imperioso a de combater por todos os meios os effeitos de calamidades que, ás vezes, em periodos bem

aproximados, veem ceifar, pelos flagellos e horrores da fome e da sede, vilas preciosissimas de dezenas e centenas de milhares de cidadãos brasileiros, que não sabem recusar á patria commum nem a contribuição do seu trabalho fecundo, nem o sacrificio d' seu sangue generoso, toda vez que por aquellos sertões invios ecôa qualquer appello ao seu concurso patriotico em defesa e desaffronta do brio nacional.

E' a fins desta natureza, desta importancia e transcendencia, sem fallar na sua contribuição poderosa e immediata para o progresso e civilização daquellas vastas regiões, que vem satisfazer a via ferrea esboçada no projecto.

Felizmente, ouvindo os clamores das zonas assoladas, aos quaes se vão casando confortadores e unisonos, os reclamos da opinião nacional, o actual governo se acha possuido do animo resolutivo de empenhar-se com afincio e firmeza na solução desse magno problema, tendo já iniciado a organização de aparelhamento administrativo de acção continua e permanente para ataca-la com vigor e efficacia.

Dahi a convicção, que a Commissão não tem duvidas em externar, de que não escapará ao zelo patriotico do governo a perfiliação da providencia que o projecto em estudo confia á sua execução.

Tratando-se de uma ferro-via destinada a attender ás necessidades de toda ordem daquellas zonas sertanejas, pensa a Commissão que sua utilidade avulta consideravelmente, si ella, partindo de um porto franco como o de Mossoró, no Atlantico, for terminar em ponto que seja por sua vez a convergencia de vias facéis de communicação e meios de transporte por onde possam igualmente ter escoadouro a sua producção ou penetrar os auxilios de que houverem mister em tempos calamitosos. Este DESIDERATUM será vantajosamente attingido, levando-se a estrada projectada ao rio S. Francisco, na cidade de Petrolina, fronteira á do Joazeiro, onde termina a estrada de ferro que liga esta cidade ao porto da Bahia, e onde, por outro lado, começa a navegação regular a vapor do citado rio até Pirapóra, termo da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Isto posto, e devendo, no traçado da estrada projectada, ser respeitadas condições technicas que podem

comprometter-se com a designação dos pontos indicados no projecto, pensa a Comissão que esse traçado só deverá ser determinado pelos estudos que para sua fixação tenham de ser feitos, cumprindo que, em taes estudos, se tenha bem em vista que a estrada a construir deve aproveitar, nos seus differentes fins, ao maior numero possível de populações sertanejas.

Por isso, a Comissão, acceitando e applaudindo a idéa do projecto, é de parecer que seja o mesmo approved, na fôrma do substitutivo que aqui offerece :

O Congresso Nacional decreta :

Art. 19 O Governo mandará construir uma estrada de ferro que, partindo do porto de Mossoró, na villa de Arêa Branca, no Estado do Rio Graude do Norte, penetre no sertão desse Estado, demandando o da Parahyba, na região do Rio do Peixe, approximando-se dos sertões do Ceará e, atravessando o Estado de Pernambuco, vá terminar no rio São Francisco, na cidade de Petrolina, conciliando-se com as exigencias do traçado a necessidade de servir a mesma estrada ao maior numero possível de centros povoados flagellados pelas seccas.

Art. 29 Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das Commissões, 23 de dezembro de 1909.—
Hercilio Luz, Presidente.—*Jonathas Pedrosa*, Relator.
—*Severino Vieira*.

Carta ao Ilustre Jornalista Tr. Curvello de Mendonça

Graças á bondosa solícitude de um amigo, acabo de lêr, com a mais viva satisfação, o seu bello artigo, publicado n'O Paiz, sob a suggestiva epigraphie: *Um grito dos sertões*, a proposito de um "Memorial," que, em hũa hora, lhe enviaram da cidade de Mossoró, neste Estado, com este titulo e subtitulo: *Do Littoral da zona das seccas ao Brasil central. Estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco.*

E, não só pelas palavras de eloquente, sincera e captivante solidariedade, tão brilhantemente manifestada no referido artigo, em prôl do projecto dessa via ferrea, que me coube apresentar e justificar, o anno passado, perante o Senado Nacional, como pela referencia sobremaneira distincta, comquanto nimiamente generosa, ao discurso que, então, proferi e publicado foi no *Diario do Congresso*, de 5 de Novembro do mesmo anno,—venho, muito penhorado, como interprete que fui, embora obscuro, dos meus concidadãos, cumprir o gratissimo dever de agradecer o concurso valiosissimo do seu nobre esforço e da sua penna valente e magnanima.

O assumpto, em verdade, é digno das sympathias da imprensa, dos homens patriotas e de real bene-merencia, que se interessam seriamente pelas cousas do nosso paiz e pelos melhoramentos de que—mais e urgentemente—necessita a extensa e infortunada zona chamada das seccas, ainda não bem conhecida no Rio d Janeiro, e que tão descurada tem sido das nossas administrações, em geral.

Eu sei que, de tempos a esta parte, se tem cuidado melhor do caso, graças ao clamor da imprensa, principalmente. Mas isso mesmo, no tocante ao lado pratico dos beneficios, vai, aqui, no Norte, um tanto... *a passo de kagado*, muito preguiçosamente.

Tal é a verdade, que me entristece manifestar, e torna os sertanejos, já tantas vezes moidos e en-

ganados, cada vez mais desconfiados de fallazes promessas e vistosos programmas regulamentares, que, de vez em quando, surgem alviçareiros, consoante o nosso velho regimem do *papelorio* e das commissões technicas de *estudos*, que nunca têm fim.

Ora, as sommas avultadissimas, gastas, desde o tempo do Imperio até hoje, por semelhante modo, a titulo de *soccorros*, nos periodos de calamidade publica, e em commissões de *estudos intermittentes*, começados e recommçados muitas vezes, sem resultado algum pratico correspondente, davam bem, com avultadas sobras, para a execução de melhoramentos de beneficios immediatos, reaes e fecundos, como, por exemplo, esse da estrada de ferro de Mossoró a Petrolina, na margem do rio S. Francisco, com 660 a 700 kilometros, segundo o calculo do illustre engenheiro e scientista Norte Americano, Dr. Roderic Crandail.

E pode-se affirmar, com inteira segurança, que o governo que a levasse a effeito—teria prestado relevantissimo serviço, não só á zona das seccas, cujo eixo central ella percorreria, na menor distancia possivel, interessando, portanto, a diversos Estados e a uma população de notavel densidade, superior a 400 mil habitantes, isto é, maior que a de muitos dos nossos Estados, dotada de admiraveis qualidades de resistencia, conforme penso ter demonstrado perante o Senado, como ainda á propria União, construindo-lhe, assim, a verdadeira estrada de ferro estrategica do Nordeste (*duplamente estrategica para a defeza nacional e contra as seccas*), com facil accesso, pelo rio S. Francisco, para o sertão Mineiro até a estação de Pirapora, final do ultimo trecho da grande Estrada de Ferro Central do Brasil. A inauguração desse ultimo trecho, de Lassance a Pirapora, na margem do rio S. Francisco, acaba de realizar-se com a presença do illustre e operoso Ministro da Viação, Dr. Francisco Sá, segundo vejo da leitura do “Jornal do Commercio,” de 31 de Maio ultimo.

Dest’arte, uma vez feita a estrada de ferro de Mossoró a Petrolina, todo o Nordeste do Brasil ficaria admiravelmente ligado, pelo modo mais facil desejavel, pelo caminho mais curto possivel, atravessando terrenos apropriados e fertilissimos, ás gran-

des rêdes de viação ferrea de Minas e de todo o Sul do Brasil.

Esse ultimo ponto de vista, de horisontes ainda mais dilatados e momentosos, para o objectivo verdadeiramente superior do interesse nacional, vem avultar sobremaneira a importancia desse magno emprehendimento: bastante, só por si, para immortalisar a administração que o realizasse.

Assim, pois, eu não conheço nada mais justo; nada mais digno de attenção, carinhosa acolhida e solícito deferimento, do que esse *grito dos sertões* que, de tempos a tempos, irrompe e brada, pertinaz, respeitoso e eloquente, como ainda agora no “Memorial,” a que me refiri, opulento de novas e valiosissimas informações documentadas—reclamando dos nossos Governos essa primordial, urgente, patriotica e humanitaria construcção. Ella não visa um interesse local, deste ou daquelle Estado; mas encerra em si um interesse muito maior, verdadeiramente nacional, e vem satisfazer antiga aspiração de uma população respeitavel, soffredora e heroica; população que, apesar de segregada, duramente, nos sertões longinquos, flagellada pelas terriveis seccas periodicas, e balda de todos os recursos da civilisação, se desenvolve e expande, ainda assim, vivaz e patriotica, até ao ponto de ir conquistar e povoar o territorio Acreano, dando ao Brasil *outro Brasil*, e incorporando ao Thesouro Nacional, dentro de poucos annos, quantia superior a 400.000.000\$!

Porque, pois, esquecer essa população nos sertões? Porque abandonol-a, deixal-a comprimida, em todos os sentidos, pela distancia?; ou só lebral-a para dar o voto nas nossas extereis luctas eleitoraes, para a exaustiva sangria do tributo, duplicado—sob a forma de imposto pecuniario e de homens para o exercito e a armada? Não será uma grave, clamorosa injustiça, uma ingratitude mesmo, um erro deploravel—crear-lhe barreiras, contrarial-a em seus justos interesses e legitimas aspirações, conforme qu disse perante o Senado?

Vejo que me vou excedendo dos limites que me imposéra ao começar, abusando, involuntariamente, de sua bondosa benevolencia; do que peço perdão.

O meu fim é somente este: manifestar-lhe o

meu grande reconhecimento e agradecer-lhe, como ao brilhante órgão da imprensa dessa capital—"O Paiz," o carinhoso e captivante auxilio em pròl da idéa concretisada no referido projecto de estrada de ferro de Mossoró a S. Francisco.

E, fazendo-o, com muita satisfação, tenho o grande prazer de subscrever-me.

Amigo e collega muito attento e admirador

F. de S. Meira e Sá.

Natal, 12—de—Junho de 1910.

INDICE

Pags.

- I SUMMARIO :—Razão de ser desta publicação.—Projecto de estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco —O dever "pelo dever".—Solidariedade da representação no Senado Federal.—Plena confiança no Marechal Presidente da Republica e no seu digno Secretario da Viação.—Confirmações : Drs. Raymundo Pereira da Silva e Roderic Crandall.—Parenthesis : os "Boqueirões".—Ingentes fadigas e trabalho insano do habitante do sertão.—"Estouros" de açudes, prejuizos enormes, imagem viva do filho de Eolo.—Injustos conceitos contra os sertanejos ; o egoismo e a superficialidade.—Pergunta, e resposta que se impõe.—O despovoamento systematico da zona das seccas ; idéa absurda..... 9— 24
- II SUMMARIO :—Meios de debellar os effeitos das seccas : a therapeutica da "sangria" e a do desenvolvimento da região.—Estrada de ferro Mossoró-S. Francisco "chave desse desenvolvimento".—Outros melhoramentos complementares—represas, açudes, irrigação, instrucção profissional do sertanejo.—Alguns milhares de contos que se multiplicarão como os pães do Evangelho. Questionario : imigração estrangeira, embaixada de ouro, Avenidas e monumentos na Capital Federal &c.—O "perigo estrangeiro".—O baluarte da defeza nacional está nos sertões ; face estrategica da Mossoró-S. Francisco. Ligeiro confronto : sub-raça sertaneja do norte ; seu presente e seu futuro..... 25— 32
- III SUMMARIO :—Synthese dos estudos da Inspectoria de Obras contra as seccas.—Opiniões dos Drs. Crandall e A. Loeffgren sobre as condições physicas da região secca do nordeste do Brasil comparadas com as da Tunisia, do Egypto, da India e das terras aridas dos Estados Unidos.—Solução do problema sob a aspecto da engenharia : completa transformação do norte ; terrenos de incomparavel fertilidade.—Irregular distribuição das chuvas e não falta absoluta destas ; meios de corrigir essa armazenagem das aguas, irrigação, vias de communicação facil e transporte barato, a Mossoró-S. Francisco.—Clima da região ; elementos para um largo desenvolvimento.—Que nos tem faltado para a solução do problema da secca.—Os Estados depauperados de longa data não o poderao fazer.—Movimento ascendente de progresso.—A providencial cultura do algodoeiro.—O general algodão..... 33— 39
- IV SUMMARIO :—Produção actual na primeira secção (até Cajazeiras, 300 ks.) da estrada de ferro projectada Mossoró-S. Francisco : o algodão e outros productos das industrias extractivas e agro-pecuaria.—Exportação e importação pelo porto de Mossoró.—Zona naturalmente tributaria deste porto.—Menor distancia do porto de Mossoró, em relação a qualquer outro, para o sertão do Nordeste.—Confirmação disso pelo Dr. Crandall : manifesto erro politico e economico.—O sal das colossaes minas de Mossoró : superior qualidade e prodigiosa abundancia..... 41— 47

II

dancia deste producto.—Um paiz que produz sal para o consumo de 400 milhões de habitantes, e que, entretanto, se dá ao luxo de importar sal, despendendo quantias avultadissimas, não tendo mais de 20 milhoes de habitantes.—Calculo da produção algodoeira na segunda secção (de Cajazeira ao S. Francisco).—Admiravel produção algodoeira em toda zona favorecida pela estrada de ferro projectada.—Previsão do enorme desenvolvimento deste e de outros productos.—População da zona: calculo do autor e do Dr. Chrockatt de Sá.—Densidade dessa população comparada com a de diversos dos nossos Estados.—Impertinencia que merece

40— 53

V SUMMARIO :—Synthese final.—“Ruído de terra”.—Exemplo dos Estados Unidos da America do Norte.—Verdades que não tem sido vistas.—Iniciativa do proprio Governo Federal nos Estados Unidos.—Opiniões dos Drs. Roderic Crandall, Chrockatt de Sá, e veredicto do Club de Engenharia do Rio de Janeiro sobre a estrada de ferro projectada de Mossoró ao rio S. Francisco.—Que é de esperar da Camara dos Deputados.—Votos do autor.

54— 70

VI SUMMARIO :—As poucas estradas de ferro do Nordeste secco; traçados nem sempre os mais convenientes, a antiga Natal a Nova Cruz, e a Central de Natal a Catco; considerações a respeito.—Effeitos do transporte facil e barato segundo a sciencia economica.—Contingente despesado de uma maravilhosa rede hydrographica de communicações para a solução do problema climaterico do Nordeste.—Governar—é prever “para prover”.—A grande área do Brasil com pronunciada receptividade para as secas.—Rápido confronto entre a politica dos Estados Unidos e a do Brasil quanto á construcção de estradas de ferro, maxime na zona das secas.—Desigualdade injustificavel, e tarifas asphyxiantes que bradam aos céos.

71— 89

VII SENADO FEDERAL. — Sessão de 27 de Out. de 1909.—Estrada de ferro de Mossoró ao rio S. Francisco.—Projecto e discurso de apresentação e justificação

90— 116

VIII PARECER N. 377—1909—da Comissão de Obras Publicas do Senado Federal sobre o projecto de E. F. de Mossoró ao S. Francisco.

117— 119

IX Carta ao illustre jornalista Dr. Curvello de Mendonça. 120--123 *

(*) Esta carta foi publicada no “Commercio de Mossoró” de 31 de Julho de 1910, e transcripta na “União” da Parahyba e no “Jornal do Comercio” do Rio.

ERRATA

Escaparam, na revisão, numerosos erros, entre os quaes, de momento, corrigimos os seguintes :

Paginas	Linhas	ERROS	CORRECÇÕES
10	35	14 de Novembro	14 de Dezembro
16	4	bradarem	bradar
23	2	se vem	se veem
26	40	habitantes pela	habitantes dizimados pela
28	23	americanos	americanas
37	15	metereologicos	meteorologicos
44	33	e claro	é claro
45	31	Mossoró	Minas
49	15	sessão	secção
50	1	mesologicos	mesologicas
64	28	eleito	leito
70	39	necidade	necessidade
83	28	sorvido	servido
84	9	serta neja	sertaneja
91	15	Pois hem	Pois bem
95	32	enfrental-a	enfrental-as
95	32	debellal-a	debellal-as
96	7	preventivô	preventivo
105	6	a mais	o mais
89	24	abril de 1911	a Julho de 1911
NOTAS			
21	1	cham padões	chapadões
28	1	Soefgren	Loefgren
55		photogrias	photographias
70	6	este respeito	a este respeito
82	14	axacta	exacta
88	8	anteriores	anteriores
89		Intraducção	Introdução
91		á modo	a modo
Nota a pag. 92		Locigren	Loefgren
Nota a pag. 106		tripicado	triplicado

