

UM ARROJADO FEITO DA ENGENHARIA BRASILEIRA: A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

Antônio D'Ávila
(Academia Paulista de Educação)

Do começo deste século, até 1905, os mapas do Estado de S. Paulo apresentavam-se com uma enorme região assim descrita: "Terras desconhecidas habitadas por índios". Constituíam essa região perto de um quinto do território do nosso Estado e ficava compreendida entre os rios Tietê, Paranapanema e Paraná, tendo como limite oriental a povoação de Bauru. Bauru, que para alguns significa "cesto de flores", era então a "boca do sertão". E nesse sertão coberto de densa mata, florestas virgens, só existia um caminho: o caminho do Tietê, por que haviam descido e subido as famosas monções, que partiam de Porto Feliz (Aratiguaba: lugar onde as araras afiam o bico).

O resto era a selva bruta, fechada, domínio dos índios caingangs bravios, era a maleita, a úlcera de Bauru, o deserto, com poucos moradores perdidos na extensão dos campos.

No dia 1º de julho de 1905 chegava a Bauru a Estrada de Ferro Sorocabana, vindo de Lençóis. Em 1910 a Paulista ali chegava também.

Bauru era então um povoado de casas de madeira, ranchos humildes e uma população de seus quinhentos habitantes. Desenvolveu-se com a chegada da estrada de ferro, tornando-se hoje uma das mais opulentas cidades do Estado e ponto de penetração para o noroeste e Mato Grosso.

A vasta região do noroeste estava começando a povoar-se, com os primeiros cafezais e fazendeiros. E além do Rio Paraná, ficava Mato Grosso, imenso Estado sem comunicações com o resto do país, e sem porto para as suas produções. Era preciso ligá-lo ao porto de Santos e abrir uma estrada de penetração que nos comunicasse também com a Bolívia e Paraguai.

Para esse fim foi organizada uma Companhia com o nome de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 21 de junho de 1904.

A estrada projetada partiria de Bauru e caminharia pelo vale dos rios Tietê e Aguapeí, rumo a noroeste; depois atingiria o Tietê, na altura do Salto das Cruzes, cruzaria esse rio e atravessaria o rio Paraná rumo a Mato Grosso.

A 13 de novembro de 1905 foi iniciada a estrada. Grandes engenheiros brasileiros, sob a direção de João Feliciano da Costa Ferreira, participaram dos trabalhos: Misseno Taveira, Bicalho Tostes, Olavo Hummel, Rodolfo Batista, Carlos Luden, Sílvio Saint-Martin e outros.

De quilômetro a quilômetro avançava a linha, subiam os postes telegráficos, erguiam-se as estações. De Bauru a Cuiabá, deviam ser construídos 1.200 quilômetros. Seis meses depois, perto de 100 quilômetros estavam prontos.

O primitivo traçado da estrada foi modificado, não mais procurando Cuiabá em Mato Grosso, mas Corumbá.

O projeto inteiro da NOB era ligar o porto de Santos ao Oceano Pacífico.

Com os primeiros trilhos começaram a aparecer no mapa ferroviário da região, novas cidades e novas estações, entre outras:

Avaí	(1906)	Penápolis	(1908)
Tibiricá	(1906)	Glicério	(1908)
Presidente Alves	(1907)	Araçatuba	(1908)
Ministro Calmon	(1907)	Val de Palmas	(1909)
Guaiçara	(1907)	Toledo Piza	(1909)
Promissão	(1907)	Lussanvira	(1910)
Avanhandava	(1907)		

De 1910 em diante viriam Birigüi (1912), Mirante (1918), Guarantã (1920), Lins (1921), Cafelândia (1927), Guararapes (1928), Valparaíso (1931), Andradina (1935).

Em 31 de dezembro de 1909 contava-se com o seguinte resultado nos trabalhos da construção: linha colocada, 371 quilômetros; em construção, 163; em assentamento de trilhos, 56, estudada e por estudar, 777 quilômetros.

Para atravessar o rio Paraná, foi criado o serviço de “ferryboat” espécie de balsa para conduzir vagões de estrada de ferro para outro lado do rio Paraná, através de grandes sacrifícios. A grande ponte sobre esse rio, com 1024m de extensão, foi inaugurada em 1927, com o nome de “Francisco Sá”.

A 13 de maio de 1910 foi inaugurada a estação de Itapura, no quilômetro 437. E a 26 de agosto de 1910 chegava a NOB às barrancas do Paraná, a Jupuíá, com novo traçado, a partir de Araçatuba (variante). A 12 de novembro de 1910 alcançavam os trilhos Três Lagoas, continuando depois Mato Grosso adentro.

Com o avanço da Noroeste inicia-se a navegação regular do rio Paraná. O vapor “Rio Brilhante”, comprado na Alemanha, chegou a Santos desmontado. De Santos foi a Bariri, em caixotes. Desceu o Tietê até Itapura, ocasião em que foi preciso construir 18 quilômetros de estra-

da à margem do rio. Armaram-no em pleno sertão em 1908. A seguir vieram mais quatro navios: "Rio Pardo", "Guaíra", "Paraná" e "Amambai".

As estradas de rodagem que se abriram, as Companhias de Colonização que se fundaram, as pontes que se construíram: ponte de Lussanvira, ponte "Francisco Sá" sobre o rio Paraná, ponte "Barão do Rio Branco", sobre o rio Paraguai, com 2025m, os colonos que apareceram, as culturas novas, cidades, vilas, povoados, com escolas, hospitais, indústrias etc., tudo isso revela o extraordinário impulso que trouxe à zona a NOB.

O devassamento da região e a construção da Estrada de Ferro Noroeste formam uma bela página de nossa história, porque esta representa uma epopéia, um trabalho de gigantes contra a fera, o bugre, a floresta virgem, o calor tropical, o frio abaixo de zero, a maleita, a fome, a úlcera. Trabalho de brasileiros, planejado por brasileiros, por engenheiros nossos executado, demonstra o valor da nossa ciência e de nossa técnica.

Iniciada a exploração por pioneiros, tem ela a aumentar-lhe o prestígio, a figura do Pe. Claro Monteiro, de Pindamonhangaba, que à frente de alguns homens, tentou penetrar na região desconhecida, em 1901, para iniciar a catequese do coroadado. Avançando muito, foi flechado pelo bugre impiedoso, às margens do rio Feio. Seu nome é hoje lembrado como o de mártir do nosso progresso.

O Coroadado (tribo possivelmente vinda do Rio Grande do Sul) era o terror do pioneiro, que contra ele organizava expedições destruidoras chamadas "dadas", quando matava o selvagem, roubava-lhe os filhos, queimava os ranchos. Em represália o bugre atacava a estrada de ferro, queimava os dormentes, destruía as linhas telegráficas, assaltava e incendiava os ranchos. Munidos de grandes arcos de quase três metros com flechas de igual tamanho, muitas com pontas de ferro, e de terríveis cacetes, de guarantã, atacavam os trabalhadores, decepavam-lhes os braços e pernas, cortavam-lhes a cabeça e investiam numa frente de 250 quilômetros. Morreram engenheiros, agrônomos, feitores, operários.

Em 1910, à vista da gravidade dessa situação, o Governo Federal criou o Serviço de Proteção ao Índio, confiando-lhe a direção ao então Cel. Cândido Mariano Rondon. Com Manuel Rabelo, Pedro Dantas, Horta Barbosa e outros, em 6 meses, Rondon pacificou os coroadados, sendo criadas para eles duas colônias: Icatu e Vanuire. Vanuire é o nome da índia pacificada, que ajudou a catequese do coroadado.

Contra os trabalhos da estrada, à margem do Tietê, principalmente um percurso de 181 quilômetros, a terrível maleita dizimava os trabalhadores. Apesar do alto salário do tempo — 7 mil réis por dia ! ninguém queria ficar na região empestada. Três mil trabalhadores estavam ameaçados pela "tremedeira". A estrada ia parar, quando o Governo man-

dou para a região o sábio Artur Neiva, que conseguiu enfrentar o mal, realizando um trabalho notável de profilaxia e de cura através do quinino.

Afinal a Noroeste do Brasil foi construída. Abrindo a picada na mata, a facção e foice, limpando o leito, varando rios, atravessando pântanos, com água até os joelhos, descendo e subindo rios, estudando o solo, enfrentando o índio traíçoero, a fera e a cobra, conseguiram nossos patrícios, com perseverança, firmeza e patriotismo, ligar o Pacífico, a Bolívia, o Paraguai e Mato Grosso a S. Paulo e ao Porto de Santos. Hoje a estrada Noroeste conta 1540 quilômetros de linha e transporta passageiros e cargas de vastas regiões de nossa Pátria. E com a estrada apareceram na antiga "região desconhecida e habitada por índios" de 1910, grandes cidades como Lins, Araçatuba, Birigüi, Penápolis, Glicério, Andradina, Calmon etc.

Glória pois, aos denodados patrícios que realizaram essa notável obra de engenharia, arrancando riquezas do solo de nossa terra, semeando cidades, plantando lavouras, dominando o impaludismo, enfrentando mil perigos, sem maiores pagas senão a do dever cumprido !

Não poderá ser esquecido, nessa notável façanha, os nomes do engenheiro Sílvio Saint-Martin, flechado e morto pelos coroados, e do agrônomo Cristiano Olsen, também por eles abatido. Também merece lembrado o nome do engenheiro Emílio Schnoor, a quem se deve o traçado da linha.

Outro nome digno de recordação é o do engenheiro Luiz Felipe Gonzaga de Campos, técnico de renome, que primeiro estudou pormenorizadamente a grande região.

Finalmente, cabe-nos lembrar um fato importante. Em 1905, o Governo de S. Paulo resolveu explorar e fazer levantamentos em regiões quase desconhecidas do Estado. Os trabalhos desse devassamento foram feitos pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado, tendo sido estudados cuidadosamente os rios Feio, Aguapeí, do Peixe, Paraná, Paranapanema e Tietê. Os homens dessa Comissão, engenheiros, botânicos, meteorologistas, médicos e enfermeiros, há 75 anos, em canoas, a pé, no lombo de burros, enfrentaram o mosquito, a maleita, o bugre, as feras, os temporais, as enchentes, o frio por vezes 5° abaixo de zero, o calor tropical (37,5°), mas realizaram uma notável façanha: estudaram o solo, o clima, a flora e a fauna, o curso dos rios, os obstáculos deles, usos e costumes dos índios, levantaram plantas, fotografaram regiões e acidentadas da natureza, colheram material para museus, publicaram fartos relatórios.

Parece que não é exagero afirmar-se como outrora se disse: "Ser paulista é um dom de Deus !"

NA SIMPLICIDADE DE UM "DIÁRIO", O RELATO DAS
INVASÕES INGLESAS NO PRATA.Fernando Nogueira
(Unesp — Franca)

Após várias visitas, em caráter de pesquisa, ao Archivo General de la Nación, na cidade de Buenos Aires, deparei-me com uma publicação da Comisión Nacional Ejecutiva Del Sesquicentenário de la Revolución de Mayo cujo título despertou-me pela sua simplicidade: "Diario de Un Soldado".

Trata-se de uma publicação de imenso valor histórico, em forma de crônica, de um dos períodos mais importantes da história argentina, momentos esses, extremamente fecundos, compreendidos entre junho de 1806 e maio de 1810; é, pois, sumamente importante para os estudiosos que se interessam pelo período em apreço. Apesar de inúmeras buscas por parte de vários pesquisadores, ainda permanece uma incógnita: o seu autor é totalmente desconhecido, pois sabemos apenas que "el que escribió estas líneas es soldado del 5 de Patricios", conforme anotação encontrada em uma página de seu diário.

Revela-nos seu autor, um caráter minucioso e detalhista, através de narrações de vários aspectos da vida e do povo portenho, permitindo-nos uma leitura sem causar tédio e sem rebuscamento de frases.

Consideramos que o **Diário** assim composto resulta em documento de valor porque ilumina alguns pontos da história das invasões inglesas ao Rio da Prata. Não tem o estilo seco dos diários militares, dedicados quase exclusivamente a consignar com precisão datas e fatos ocorridos. O **Diário**, não apenas aporta dados concretos, mas principalmente rumores que surgem por toda Buenos Aires, através de conversas de ruas, bares e esquinas.

Este **Diário** vem aumentar o conjunto de memórias similares relativas ao período pré-emancipador argentino, inclusive com mais detalhes e informações que as **Memórias curiosas** de Beruti. Imbuído de um espírito observador, talvez o seu autor tenha querido deixar um testemunho escrito do que ocorria cada dia, a cuja finalidade poderia ser um documento íntimo ou como elemento de trabalho para mais adiante.

É-nos dado extrair do **Diário** informações preciosas sobre o momento político de Buenos Aires no transcorrer do período em que a esquadra inglesa, comandada por Beresford, permanecia frente à capital rio-platense. O clima de suspense em que vivia seus moradores; as divergências de suas autoridades; a falta de movimento em seu comércio; as

acusações a vários espanhóis de serem coniventes com os ingleses; as reuniões promovidas pelo Ayuntamiento; acusações de que Sobremon-te havia tramado juntamente com os invasores a entrega de Buenos Aires; as atividades da Igreja; o reaparecimento dos pasquins; enfim, as informações são inúmeras, permitindo-nos formar uma idéia sobre a verdadeira situação reinante naquele momento histórico.

Além das anotações das ocorrências locais, encontramos no **Diário** significativos dados referentes à situação política européia, principalmente sobre as invasões napoleônicas. Interessa-nos sobremaneira, as notícias sobre a situação portuguesa... "Se an rezivido noticias por un Buque del Brasil que se decia en el Janeiro que Bonaparte pedia al portuges zeraze los puertos al yngles o que le diera 12 millones de pesos para dejarle la neutralidad Parece que este reyno lusitano no se alla con tanto tesoro que le pide se le dise se tema queste Principe rejente se vea obrigado abandonar su reyno y embarcarse para el Brasil yualmente se teme que ayga Gerra con España con dicho Reino"... "En este dia llego de España una Barca en 47 dias de navegacion trajo la contestacion de la Victoria de Bs. Ayres del 5 de Julio las noticias son las siguientes = Aviendole Bonaparte hecho la forsosa al gavinete Portugues mandandole sobre Lisboa 40 (Hay un signo) hombres poniendole 3 capitulos 1º que todas las propiedades Inglesas havian de ser sequestradas. 2º serale los Puertos 3º todo Ingles havia de quedar Prisionero dicen que el P. R. pidio a la propuesta 5 dias de tiempo, que en estos dicen que mando sacar de Lisboa y embarcar a bordo de sus navios y de la Esquadra de los Ingleses que se hallavan hanclados en dicho Puerto las propiedades Inglesas y el tesoro de Lisboa. alajas hasta las de los templos y quanto pudo mandar embarcar de su corte embarcandose el P. R. y toda la Real familia Portuguesa que se dirigio para el Rio Janeyro como ya tenemos noticias aque que el 19 de Enero llegaron al Jeneyro comboyados por navios Portugueses y Yngleses disen que a Bonaparte a sentido mucho de esta bastardia... Se an rezivido noticias del bracil dizen que el 7 de este avia entrado en el Jeneiro el Principe Regente de Portugal comboyado por una esquadrilla de navios de su nacion y ingleses dizen que a los 4 dias de su llegada se icieron a la vela los yngleses corian vozes que se dirigian a europa dizen que el Principe Regente que a los 2 dias de su llegada al Jeneiro mando publicar un vando privando la navegacion con la europa mandando que su comercio devia aserse con las americas del sur y del norte puso nuevos derechos de los acostumbrados parece que no esta mui contentos los comerciantes del brazil macimamente dizen que mandaron desealogar de sus casas a los vecinos para hospedar en ellas a la grandeza que trajo dicho Principe... han entrado en el puerto de Montevideo y desta capital varios buques Portugeses cargados en mercancia Prosedentes del rio Janeiro y de otros puertos del Brasil las noticias que traen dizen que todo esta sin novedad

y que bienen muchos buques cargados como los anteriores... En este dia a llegado a esta capital una corveta Inglesa Procedente del Rio Jeneiro con 11 dias de navegacion con Pliegos para Este Gobierno confirmando las noticias despafia que avian librado a madrid de franceses... Se dize que en el Jeneiro el principe R. y la Carlota havian mandado desterar angola al enviado Cora do que vino a montevideo a tratar de negocios desde el mes de Abril ultimo... En este dia se publico un Bando en esta capital de orden de la señora princesa del Brasil con motivo de la felicidad de aver librado al reino de portugal de enemigos Franceses se manda que el 20 del corriente Se canta el tadeum con misa y que Esta capital agan 3 dias de luminarios y que se avisa a los Ss. Virey de lima y de Sta. fee de Bogota para que Estos manden Zelebrar yqual funcion en sus vireinatos de orden de dicha princesa... en este dia con motivo del Vando de ayer se canto la misa solene y el tedeum con toda solenidad concurieron todos los tribunales y una compañia de cada cuerpo con sus banderas ubo tres salbas de fucilerias y attileria que estaba colocada en esta plaza para el efeto”.

Através desses exemplos, acima citados, colhidos nos relatos quase diários do soldado desconhecido, acreditamos sejam suficientes para evidenciar a importância desse **Diário** para um melhor conhecimento da história portenha no período compreendido entre 1806 a 1810. O material fornecido pelo **Diário** é abundante e, devido à feliz iniciativa de publicação por parte do Archivo General de la Nación Argentina, tomando-o mais acessível, cabe agora aos estudiosos da História aproveitar ao máximo as fontes nele contidas.

*