

SERGIPE NO TEMPO DAS FERROVIAS: nota histórica

RAILWAIS IN SERGIPE:
historical note

Amâncio Cardoso*

RESUMO

Este artigo historia a presença das ferrovias em Sergipe, desde as origens até o final do século XX. Destaca a importância histórico-cultural do patrimônio ferroviário sergipano. Analisa a infra-estrutura e as condições de serviço. Apresenta os trechos ferroviários, as principais estações e sua relevância sócio-econômica. Por fim, reclama a revitalização do complexo ferroviário como um direito da população.

Palavras-chave: Ferrovias em Sergipe; Patrimônio ferroviário; Século XX.

ABSTRACT

This article tells the presence of the railways in Sergipe, since the origin into the end of the 20th century. Emphasizes the historical and cultural importance of the railways heritage in Sergipe. Analyses the infra-structure of train tracks and of the services. Shows the railways steps, the main train stations and their social and economic relevance. Finally, it complains about the revitalization of railway complex as people rights.

Keywords: Railways in Sergipe; railways heritage; 20th century.

* Historiador, professor do IFS e sócio do IHGS. E-mail: acneto@infonet.com.br

*“Quando o trem logo chegar/ Apitando pela estrada/
Rangendo as rodas nos trilhos/ E os sinos todos cantando/
Na alegria da chegada/ Toda a cidade na luz/
Recebe o trem em triunfos/ O triunfo da beleza”.*
(Machado, 2005, p. 134).

Da segunda metade do século XIX até meados do século XX, o trem foi um dos principais meios de transporte no Brasil. Antes das rodovias asfaltadas, reinava estrada afora potentes e memoráveis locomotivas.

Assim, o tempo das ferrovias deixou marcas no imaginário coletivo. Prova disso é o uso do relógio da estação de trem como referência de pontualidade no saber popular; a exemplo da seguinte comparação colhida da boca dos sergipanos e anotada por Carvalho Déda (1898-1968) em precioso trabalho editado em 1967: “Certo como relógio de estrada de ferro”.

Neste adágio, além dele expressar o costume de ser pontual, ele pode também designar um sentido moral, pois quem fosse preciso ou correto nas atitudes estaria agindo de acordo com os relógios de estação de trem, uma vez que eram geralmente “certos” ou “pontuais”, não faltavam ao “compromisso”, no caso do relógio, de dar as horas certas. E da pessoa; de cumprir como “certo” algum prometido ou dívida.

Eis ainda outro provérbio popular que alude às ferrovias e mais uma vez registrado por Carvalho Déda: “O trem apita é na curva”. O sentido dessa expressão é de que precisamos nos alertar por prevenção diante de uma situação de iminente perigo ou gravidade. Desse modo, como indicam esses ditos populares, os trens atravessaram o imaginário dos sergipanos.¹

Ademais, acreditava-se que a chegada de linhas férreas nalguma cidadela significava um futuro promissor. Por conta disso, planejou-se trazer ferrovias para Sergipe no século XIX. Desse modo, desde 1872 que havia um projeto de estrada de ferro de Aracaju a Simão Dias, com um ramal para Capela.²

¹ DÉDA, José de Carvalho. *Breféias e burundangas do folclore sergipano*. 2. ed. Maceió: Catavento, 2001. p. 157 e 199.

² SILVA LISBOA, L. C. *Chorographia do Estado de Sergipe*. Aracaju: Imprensa Oficial, 1897. p. 58.

E ainda anos depois, em 1881, o experiente engenheiro mato-grossense Francisco Antônio Pimenta Bueno (1836-1888) elaborou relatório sobre os traçados mais convenientes para construção de caminhos de ferro na província, a pedido do Ministério de Obras Públicas, para alavancar nossa economia cujas estradas de terra e precários portos fluviais dificultavam o escoamento da produção.³ Neste contexto, a chegada das vias férreas em Sergipe, anos depois, trouxe novas perspectivas a seus moradores e modificou o cotidiano das povoações. Noticiemos, então, a presença do complexo ferroviário na história e cultura sergipanas do século XX.

Em 1903, o então deputado federal Rodrigues Dória (1859-1938) apresenta projeto de implantação de estrada de ferro da Bahia até Propriá, com ramal por Simão Dias, pois ele tencionava abranger os vales agropecuários, alegando que a deficiência de escoamento dos gêneros produzidos em Sergipe seria sanada.⁴

Dois anos depois, 1905, o governo federal autoriza obras para iniciar o tempo das ferrovias em Sergipe, excluindo porém o ramal de Simão Dias. Houve festa para lançamento dos estudos definitivos ocorrida em Laranjeiras, então importante centro econômico e político do estado. A solenidade foi pomposa, conforme testemunha ocular e pároco da cidade Filadelfo Jônatas de Oliveira (1879-1972).⁵ Os estudos se encerram em 1906, contudo só em 1908 iniciam-se as obras do primeiro trecho, entrando pela fronteira da Bahia, seguindo por Tomar do Geru até Aracaju.

No entanto, somente em maio de 1913 a primeira etapa é inaugurada. Já o segundo trecho, entre Aracaju e Rosário, passando por Laranjeiras, começa a operar em março de 1914. E a terceira e última parte, de Rosário a Propriá, com ramal para Capela, inaugura-se em agosto de 1915.⁶

³ BUENO, Francisco Antônio Pimenta. *Relatório sobre a preferência de traçados para ferrovia na província de Sergipe*. Rio de Janeiro, 1881.

⁴ *O Estado de Sergipe*. Aracaju, nº 8.598, 08 de julho de 1911. p. 01-02.

⁵ OLIVEIRA, Filadelfo Jônatas de. *Registros dos fatos históricos de Laranjeiras*. 2. ed. Aracaju: SEC, 2005. p. 209. (1ª edição de 1942).

⁶ *O Estado de Sergipe*. Aracaju, nº 4696, 08 de agosto de 1915. p. 01; OLIVEIRA, Filadelfo Jônatas de. *Registros dos fatos históricos de Laranjeiras*. 2. ed. Aracaju: SEC, 2005. p. 205-209.

Todo este percurso foi denominado “Timbó-Propriá”. São cerca de 300 Km de ferrovias compostas, do sul ao norte, por 25 estações: 1º trecho- Tomar do Geru; Itabaianinha; Pedrinhas; Boquim; Riachão; Salgado; Itaporanga; Escurial; Rita Cassete; São Cristóvão; Tebaida; Aracaju. 2º trecho- Socorro; Laranjeiras; Riachuelo; Caitetu; Maruim; Rosário. 3º trecho- Carmo; Japarutuba; Murta; Capela; Japarutubinha; Batinga e Propriá.⁷ Essas estações e pontos interligavam o Estado tanto social quanto economicamente. Com elas, houve um intenso aumento no comércio de mercadorias, assim como uma diminuição na distância entre parentes, amigos e clientes.

Uma das principais estações da primeira etapa é a de Boquim. Nela, houve relativo progresso econômico com a presença da ferrovia até meados do século XX. Nisso acreditavam os técnicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo eles, a chegada dos caminhos de ferro em Boquim modificou não só a economia local como também “requintou” os hábitos da população. A gare passou a ser ponto de frequência indispensável pela sociedade local, na espera da passagem dos “trens de horário”.⁸

A bem da verdade, se a ferrovia não requintou hábitos, como diziam os técnicos do Instituto, ao menos possibilitou novas relações, novos usos e costumes. Além disso, os trens de Boquim passaram a escoar gêneros alimentícios produzidos em Estância, Lagarto, Riachão e outras povoações; o que movimentou sensivelmente a economia do lugar, reforçando a afirmação dos técnicos do IBGE.⁹

Talvez, uma das maiores homenagens à presença ferroviária na cidade da laranja tenha sido feita pelo famoso escritor baiano Jorge Amado (1912-2001), demonstrando a importância da via férrea no município. Em seu romance “Tereza Batista Cansada de Guerra”, de 1972, há um capítulo inteiro que se passa em Boquim. Ali, a personagem que dá título ao livro chega e parte de trem, vivendo dias trágicos, pois

⁷ SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe*. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe. 1920. p. 64.

⁸ FERREIRA, Jurandyr (Coord.). *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. p. 258.

⁹ SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe*. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe. 1920. p. 178.

o município enfrenta uma grave epidemia de varíola que Tereza, então amásia do diretor do posto de saúde, ajuda a debelar.

Contudo, além da sensual morena, a epidemia também chegou na pequena cidade do centro-sul sergipano pelos trilhos, através dos tripulantes da locomotiva. Assim, a bexiga “desceu em Boquim. (...), inoculou-se no fogueira [que cuida da fornalha] e no maquinista [conduzidor da locomotiva], mas o fez devagar, dando-lhes tempo para morrer na Bahia, (...)”.¹⁰

Vê-se que a trama do capítulo tem na estação de Boquim palco de um roteiro trágico-erótico numa das obras-primas da literatura moderna brasileira.

Recentemente, em 2009, a prefeitura e o IPHAN restauraram parte do patrimônio ferroviário de Boquim, satisfazendo desejo da população para que os bens edificados (estação; plataforma; caixa d'água; casa de operários; praças e ruas adjacentes) fossem revitalizados. Aliás, a linha arquitetônica da estação boquinense foge ao padrão da época; tem traços modernistas, inaugurada em 1948, quando substituiu a antiga. Desde então, muitos moradores, quando criança, ali brincaram; já adultos, trabalharam e viajaram.¹¹ Portanto, o patrimônio ferroviário de Boquim é prenhe de valor arquitetônico e de memórias significativas. Urgia restauração!

Outra importante estação do primeiro trecho é São Cristóvão. A chegada da via férrea despertou a esperança de progresso no local. Alguns contemporâneos consideravam a chegada dos trens, 1913, e a inauguração da fábrica de tecidos, 1914, “como os dois mais eficazes veículos da ressurreição da mais velha cidade de Sergipe”.¹²

A partir de então, os costumes da população também são mudados. Um exemplo significativo é o do General José de Siqueira Menezes (1852-1931), que governou o Estado entre 1911 e 1914, ou seja, durante

¹⁰ AMADO, Jorge. *Tereza Batista cansada de guerra*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008. p. 193-237. Citação p. 201.

¹¹ BORGES, Daiane dos Santos; SANTOS, Viviane M. *Patrimônio ferroviário de Buquim: um potencial turístico de Sergipe*. Aracaju: Instituto Federal de Sergipe-CHL, 2010. (Curso de Tecnologia de Gestão do Turismo). p. 25-39 *et passim*.

¹² SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe*. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe. 1920. p. 281.

a instalação das ferrovias sergipanas. Nesse período, ele vinha de trem regularmente de São Cristóvão a Aracaju para os devidos despachos no Palácio e retornava para a estação da centenária cidade onde nascera.¹³

A mais importante estação do trecho inicial era a de Aracaju, porque ligava as linhas do sul com as do norte e tinha maior movimento. Ela se localizava próxima aos mercados municipais do centro da cidade e funcionou de 1913 a 1950. Um episódio memorável na antiga estação aracajuana foi a visita do presidente da República Getúlio Vargas (1882-1954) em 30 de agosto de 1933. A viagem presidencial pelo Nordeste fazia parte da campanha em busca de votos em apoio à constituinte que elaboraria a Carta de 1934, prolongando o mandato do ditador.

Na despedida da manhã seguinte, 31 de agosto, a banda de música tocou durante o embarque presidencial; e “sob palmas e vivas o comboio especial partiu” da velha estação da capital.¹⁴ O presidente e sua comitiva seguiram até Propriá. No meio do caminho, entretanto, desceram na estação de Rosário do Catete, cidade onde nascera o então interventor federal Augusto Maynard (1886-1957) que acompanhava os visitantes.

A antiga estação de Aracaju foi desativada porque estava pequena para uma capital em franco crescimento populacional. Ela foi substituída por uma mais ampla. Mas há muito ela se encontrava abandonada, sem zelo. Em 1948, por exemplo, o cronista Mário Cabral (1914-2009) escreveu sobre as más condições dessa primeira estação de Aracaju. Ele a classificou de “pardieiro”, em alusão ao “descaso e desmazelo” em que se encontrava a velha ferrovia.

Quanto à segunda estação, ainda em construção à época do testemunho do mesmo autor, pois foi inaugurada no final de 1950, no bairro Siqueira Campos, embora Cabral reconhecesse sua imponência arquitetônica, ele reclama dos desgastes dos trilhos; da falta de força das locomotivas para subirem ladeiras; dos atrasos e da superlotação dos vagões.¹⁵

¹³ *Correio de Aracaju*. 20 e 22 de novembro de 1913, nº 1.035 e 1.037. p. 01.

¹⁴ *Sergipe Jornal*. Aracaju, 01 de setembro de 1933, nº 3.377. p. 01.

¹⁵ CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Banese, 2001. p. 159-160.

Confirmando essa crítica, outras fontes diziam que era premente a falta de zelo para com o material rodante e com o atendimento aos passageiros. Comumente, notas nos jornais cobravam da empresa administradora do primeiro trecho, a *Chèmins de Fer*, maior respeito aos usuários devido aos descarrilamentos; à falta de manutenção dos trilhos; aos atrasos; às paradas por falta de combustível; ao mau atendimento dos funcionários; ao maquinário envelhecido e aos excessos de lotação.¹⁶

Todavia, apesar das precárias condições de funcionamento da primeira estação férrea de Aracaju, ela foi representada em expressões artísticas significativas. Um exemplo é o famoso romance *Os Corumbas*, de Amando Fontes (1899-1967), publicado em 1933. Nele, o autor encerra a narrativa com os personagens principais, Josefa e Geraldo Corumba, esperando o trem na antiga estação da capital, na região entre o mercado e as fábricas de tecido do bairro Industrial, outrora Chica Chaves, nos idos da década de 1920.

A obra conta a saga da família Corumba (o casal, quatro filhas e um filho) que foge da seca no interior sergipano e migra num trem para Aracaju. Para isso, “demandaram a Estação da Murta, para aguardar a passagem do comboio”.¹⁷ Aqui, na capital de Sergipe, todos acumularam infortúnios. Após seis anos, os pais resolveram voltar para Capela num “sujo vagão de segunda classe, tão parecido com aquele que os trouxera da Ribeira [engenho onde Geraldo fora carreiro]”. Nesse tipo de vagão, viajavam os menos abastados: “(...) gente do interior, empoeirada e mal vestida. Eram feireiros, na sua maioria pequenos lavradores, que haviam trazido seus produtos para vender na capital e agora retornavam a seus lares”.¹⁸

Josefa e Geraldo estavam tristes por não realizarem o sonho de prosperidade da família em Aracaju. Para piorar a situação, “o descarrilamento do comboio do Sul, (...), fez retardar de muito a saída do suburbano” em que iria o casal.¹⁹

¹⁶ *Correio de Aracaju*. Aracaju, vários números, 1913 a 1914.

¹⁷ FONTES, Amando. *Os Corumbas*. 23. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999. p. 11.

¹⁸ *Idem*. p. 170.

¹⁹ *Ibidem*. p. 171.

O “comboio do Sul” era o trem que perfazia todo primeiro trecho: partindo de Salvador-BA, entrando em Tomar do Geru-SE, chegando até a capital sergipana. Os atrasos eram constantes devido aos descarrilamentos e outros contratemplos.

Já os suburbanos eram as máquinas que transportavam os sergipanos de uma cidade a outra no próprio Estado, em vários horários e diariamente; por isso também eram conhecidos por “trens de horário”.

No que diz respeito aos infortúnios do casal Corumba sofridos em Aracaju, eles eram obrigados àquela “volta humilhante” num suburbano de segunda classe, sem a companhia dos filhos, ao município de Capela. Tudo isso após horas de espera, “já noite fechada”, na antiga estação. Tempos depois, “um apito estridente deu ordem de partida. A locomotiva resfolegou, silvou forte, e o trem começou a deslocar-se, em marcha lenta”.²⁰

Ademais, além de servir de cenário para o enredo de *Os Corumbas*, a velha ferrovia de Aracaju tinha valor significativo para as personagens. O filho Pedro Corumba, por exemplo, fora um dos arrimos da casa quando “trabalhava como ajudante de torneiro nas oficinas da Estrada de Ferro, situadas muito longe, no bairro do Aribé” (atual Siqueira Campos). Depois, Pedro passara a contramestre até ser preso e deportado por participar da primeira greve operária do Estado.²¹

Como se vê, a história dos Corumbas está intimamente ligada ao nosso complexo ferroviário: trens, estações, oficinas e ferroviários. Além disso, a obra inicia-se e termina em duas estações, Murta e Aracaju respectivamente, contudo em situações opostas. No início do romance, a família Corumba migra para a capital num dia alegre e ensolarado. E no final, a história se passa na primeira Estação de Aracaju cujos vagões estão sujos e a viagem do melancólico casal atrasa por um descarrilamento. Então, eles partem taciturnos numa noite soturna. Era um cenário desolador, embora a

²⁰ FONTES, Amando. *Os Corumbas*. 23. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999. p. 172.

²¹ FONTES, Amando. *Os Corumbas*. 23. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999. p. 14; 59 *et passim*.

precariedade de nossa estrutura ferroviária fosse comum, conforme outros testemunhos.

Entretanto, poetas e memorialistas homenagearam as gares da capital. Em 1949, por exemplo, o cordelista alagoano Rodolfo Coelho Cavalcante (1919-1986), em seu “ABC de Aracaju”, escreveu versos exaltando as duas estações da capital. Num passo do poema, ele anota: “Estação da via Férrea/ Fica defronte do mercado/ Outro prédio formosíssimo/ Está sendo edificado/ No bairro das Oficinas/ E mais obras purpurinas/ De um progresso elevado”.²²

Neste trecho, o versejador alude à mudança da antiga estação do mercado para o novo prédio inaugurado em 1950, no Bairro Siqueira Campos, na atual praça dos Expedicionários, onde se localizavam as oficinas das locomotivas que davam nome à área, como vimos no romance de Amando Fontes. Está evidente que Rodolfo Cavalcante alia progresso e modernidade à construção da nova estação, pensamento comum no tempo das ferrovias; era o que vislumbrava o espírito da época.

A primeira estação de trem de Aracaju também foi homenageada pelo poeta Jacintho de Figueiredo e pelo memorialista Murillo Melins.

Figueiredo escreveu o poema “Estrada de Ferro” em sua obra “Motivos de Aracaju”, de 1957. Os versos se referem, com saudosismo, ao fechamento da estação próxima aos mercados. Numa das estrofes, lamenta: “Não mais aquela ocasional poesia,/ Tão expressiva aos olhos da cidade:/ A chegada do trem, - que era alegria .../ A partida do trem, - que era saudade ...”.²³

Quanto a Melins, ele também rememora com saudade da primeira estação da capital quando “a velha locomotiva movida à lenha, balançando nos trilhos, apitando insistentemente” chamava a atenção dos distraídos. Ele relembra ainda tipos populares que ali trabalhavam, tais como os carregadores de mala “Preguinho, O Mudo, Erasmo, Lafaiete e Alemão” que disputavam a preferência dos passageiros.²⁴

²² CAVALCANTE, Rodolfo Coelho. *ABC de Aracaju*. Salvador-BA: s. ed., 1949. p. 02.

²³ FIGUEIREDO, Jacintho de. *Motivos de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Funcaju, 2000. p. 83.

²⁴ MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi*. 3. ed. Aracaju: Unit, 2007. p. 156-159.

Para o pesquisador José Silvério Leite Fontes (1925-2005), a inauguração da estrada de ferro em Aracaju foi o acontecimento mais importante da capital, ao centralizar as atividades regionais sergipanas entre 1930 e 1950. Porém, complementa professor Silvério, a ferrovia perdeu importância devido ao equipamento deficiente.²⁵

Tal denúncia passou a ser generalizada, com o acréscimo de que os materiais rodantes mais novos eram enviados para as cidades da Bahia, onde se localizava a sede da empresa administradora.

Quanto ao segundo trecho das linhas férreas em Sergipe, ele passa a funcionar em 1914. Sobre esta etapa continuaram as reclamações de deficiência no serviço sem providências da empresa responsável.

Por conta disso, num dia de intenso movimento de passageiros, aconteceu o grave acidente ferroviário de 18 de março de 1946, entre Laranjeiras e Riachuelo, próximo ao engenho Pedrinhas. Os vagões tinham saído superlotados de Aracaju em direção ao ramal de Capela. Na expressão do Sergipe Jornal, ele foi denominado de “o terrível desastre do Km 458”. E assim ocorreu: por volta das 19 horas, uma composição descarrilou, provocando o luto de várias famílias. O número de mortos chegou a mais de sessenta, conforme o Diário de Sergipe. Mas a imprecisão era evidente, pois muitos corpos foram enterrados sem autorização da polícia legista, que mesmo após 24 horas não havia comparecido ao local do acidente.

Segundo a imprensa da época, os administradores da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro mantinham “um antigo desprezo pelos interesses coletivos”, com material rodante imprestável. Por isso, diziam as gazetas, a tragédia era previsível.²⁶ Ainda hoje, os serviços de transporte público no Brasil merecem melhor planejamento e fiscalização do poder público, para que não ocorram fatalidades ou má prestação de serviço a uma população que paga impostos abusivos.

Porém, o referido desastre não apagou a saudade do vai-e-vem

²⁵ FONTES, José Silvério Leite. *Formação do povo sergipano*. Aracaju: SEC, 2004. p. 107 e 120-124.

²⁶ Ainda o terrível desastre do KM 458... *Sergipe Jornal*. Aracaju, nº 11353, 20 de março de 1946. p. 01; Um desastre de proporções gigantescas consternou o povo sergipano. *Diário de Sergipe*. Aracaju, nº 1171, 20 de março de 1946. p. 01.

da estação de Laranjeiras, conforme testemunha o poeta riachuelense João Silva Franco - o popular João Sapateiro (1918-2008) -, autor do poema “Marasmo”, de 1974, em que registra a importância do trem na vida da Atenas Sergipense, onde morou até morrer. Tome-se o trecho em que o poeta Sapateiro revela a tristeza de viver sem o alarido da estação laranjeirense: “A estação cheia de vida/ Hoje vive entristecida/ Sem pregão, sem poesia;/ (...)/ O comboio serpeante,/ Barulhento e trepidante,/ Nunca mais apareceu;/ E a velha estação da Leste/ Hoje de luto se veste,/ Porque o trem pereceu!”.²⁷

Com o fim dos vagões de passageiros nas ferrovias sergipanas em 1977, as cidades servidas por elas coincidentemente se estagnaram; ou ao menos perderam a vivacidade de outrora.

A última estação do segundo trecho era a de Rosário. Ela foi palco de um dia memorável para os rosarenses; a recepção do presidente Getúlio Vargas e sua comitiva por estudantes, moradores da redondeza e autoridades locais, em 31 de agosto de 1933; um dia após a visita oficial à capital. Assim recorda daquele episódio, como testemunha ocular, a senhora Maria Carmelita Brandão:

“Quando estudava na Escola Nossa Senhora do Vale, da Professora Iaiazinha Sampaio, fomos todos à Estação Ferroviária de Rosário recepcionar o Presidente Getúlio Vargas.

Foi uma festa muito bonita. Os alunos todos formados de bandeirinha na mão.

Da janela do trem eu vi uma mesa arrumada com uvas, maçãs e outras coisas. Um vagão do trem foi utilizado só para isso”.²⁸

Certamente, o comboio do presidente não sofria das vicissitudes verificadas nas locomotivas utilizadas no cotidiano dos sergipanos.

²⁷ FRANCO, Joselito de Jesus; GUIMARÃES, Danielle Virginie Santos (Orgs.). *Mensagens*: João Sapateiro. Laranjeiras-SE: Prefeitura Municipal, 2008. p. 63-64.

²⁸ Depoimento recolhido por CRUZ e SILVA, Maria Lúcia Marques. *Rosário do Catete, Sergipe*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Rosário do Catete, 2000. p. 129-130.



Autoridades e estudantes a espera de Vargas em Rosário-SE (1933)

Fonte: CRUZ e SILVA, Maria L. Marques. *Rosário do Catete, Sergipe*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Rosário do Catete, 2000.



Getúlio Vargas na Estação de Rosário-SE (1933)

Fonte: CRUZ e SILVA, Maria L. Marques. *Rosário do Catete, Sergipe*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Rosário do Catete, 2000.

Passemos agora para o terceiro e último trecho ferroviário sergipano. Ele funciona a partir de 1915. Uma das mais importantes estações dessa etapa é a de Capela. Ela se situava numa posição estratégica, pois fora o único ramal de interiorização para escoar os gêneros do agreste-sertão. A estação capelense ligava-se ao ponto do povoado Murta para seguir pelo tronco até Propriá.

A chegada do trem em Capela foi documentada liricamente no poema/memória “Itinerário de Viagem”, escrito pelo magistrado Manoel Cabral Machado (1916-2009). O autor descreve, com nostalgia, o pitoresco das estações que impressionaram o então estudante de Direito; cujo percurso ferroviário era feito por quatro vezes ao ano, entre 1936 e 1942, para rever a família, os amigos e a “doce amada”. Dessa maneira, o poeta recorda a chegada ansiosa na Princesa dos Tabuleiros. Ouçamo-lo:

“O trem subindo cansado/ Chega por fim ao planalto/ E passa a correr feliz/ (...)/ Ao romper os povoados/ Que cercam firme a cidade/ Meu coração se comprime/ Com uma louca alegria/ (...)/ O trenzinho dobra a curva/ Ao longe avisto a estação”.²⁹

A última estação do terceiro trecho, Propriá, merece destaque. Estacionada a 110 Km de Aracaju, ela atende ao então movimentado comércio ribeirinho, ligando a região sanfranciscana ao restante do Estado.³⁰ A estação ribeirinha tornou-se ponto estratégico por ligar também o estado aos ramais setentrionais de Alagoas e Pernambuco, sobretudo a partir de um evento memorável na história dos transportes em Sergipe: a inauguração da ponte rodo-ferroviária sobre o rio São Francisco em dezembro de 1972.³¹ Essa moderna obra foi marco de dois fatos com sentidos opostos. Por um lado, via-se o vigor das rodovias asfaltadas em crescente proliferação; por outro, iniciava-se uma

²⁹ MACHADO, Manoel Cabral. *Capela: meu chão da infância*. Aracaju: J. Andrade, 2005. p. 132-141. (citação p. 141).

³⁰ SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe*. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe. 1920. 250 e 252.

³¹ ARAGÃO, Carlos R. Britto & PRATA, Washington. *Propriá 200 anos: notas e fotos do bicentenário*. Aracaju: Semeear, 2002. 24 e 76.

etapa de recuperação das então decadentes ferrovias, sobretudo para transporte de mercadorias.

Na inauguração desta importante ponte, fez-se presente o ministro dos transportes (coronel Mário Andreazza); o comandante da IV Região Militar do Exército (general Valter Menezes Paes); os governadores dos estados de Sergipe (engenheiro Paulo Barreto de Menezes) e de Alagoas, além de outras autoridades. Afinal, a ponte de Propriá inseria-se no sistema nacional de transporte executado pelo governo militar, na gestão do presidente Garrastazu Médici (1905-1985), caracterizado por investimentos de grandes obras com vistas à segurança e à integração nacionais.

Foram desse período, por exemplo, a ponte Rio-Niterói (1974) e a rodovia Transamazônica (1972). Nesse contexto, o trem que abriu o tráfego sobre o São Francisco foi denominado de “Trem da Integração Nacional”, pois a Rede Ferroviária Federal, substituída da Leste Brasileiro, ligaria as regiões Nordeste, Sudeste e Sul com uma linha regular desde Recife, passando por Propriá, até Porto Alegre-RS, levando principalmente alimentos e depois minérios, para alavancar o que se denominou de “milagre econômico” operado pelo governo Médici, entre 1969 e 1974.³²

Com a ponte rodo-ferroviária de Propriá, as linhas férreas sergipanas assumem uma posição importante na logística de transporte brasileira na medida em que a transposição ferroviária do Velho Chico seria o arremate que faltava para a política de integração nacional.

Entretanto, o que se viu foi a paulatina desintegração das ferrovias sergipanas. Como resultado, os serviços dos trens de passageiros aqui seriam extintos anos depois. Quanto aos trens de carga, sua gradativa paralisação no estado ocorreria em 2007.³³

Mesmo o fim dos trens de passageiros, ainda hoje muitos sergipanos sentem saudade dos tempos em que o apito da locomotiva marcava as horas; os comboios estacionavam a trazer novidades; os ambulantes

³² Ponte Propriá-Colégio Inaugurada. *Gazeta de Sergipe*. Aracaju, n° 4.354, 06 de dezembro de 1972. p. 01 e 03.

³³ BORGES, Daiane dos Santos; SANTOS, Viviane M. *Patrimônio ferroviário de Buquim: um potencial turístico de Sergipe*. Aracaju: IFS, 2010. (Trabalho de conclusão do curso de Gestão do Turismo). p. 22.

ofereciam quinquilharias nas gares; os lenços acenavam; enfim, vidas pulsavam no lufa-lufa das estações.

Atualmente, grande parcela da cultura material ferroviária jaz abandonada pela falta de interesse da gestão pública e de investimentos da iniciativa privada. Aqueles que viveram “o tempo das ferrovias” em Sergipe, hoje vergam sob o peso da saudade; e o nosso patrimônio ferroviário ora sucumbe sob os estragos imperdoáveis de um outro tempo.

Ao presenciarmos a situação de abandono em que ainda se encontra nosso complexo ferroviário e após conhecermos sua importância histórico-cultural, clamamos para que esses bens sejam revitalizados. Se não para servirem como meio alternativo de transporte de passageiros e carga, que sejam empregados para demandas do Turismo; como ocorrem nos países organizados.

Reclama esta invocação, por exemplo, as estações ainda sobreviventes de Aracaju, Itabaianinha, Salgado, São Cristóvão, Itaporanga, Nossa Senhora do Socorro, Murta (em Capela), Laranjeiras, Riachuelo e Propriá, cujas comunidades em seu entorno merecem projetos que lhes dêem melhores e mais rentáveis usos, além de um reencontro, por direito, com suas memórias.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AMADO, Jorge. *Tereza Batista cansada de guerra*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.

ARAGÃO, Carlos R. Britto & PRATA, Washington. *Propriá 200 anos: notas e fotos do bicentenário*. Aracaju: Semeiar, 2002.

BORGES, Daiane dos Santos; SANTOS, Viviane M. *Patrimônio ferroviário de Buquim: um potencial turístico de Sergipe*. Aracaju: Instituto Federal de Sergipe-CHL, 2010. (Curso de Tecnologia de Gestão do Turismo).

BUENO, Francisco Antônio Pimenta. *Relatório sobre a preferência de traçados para ferrovia na província de Sergipe*. Rio de Janeiro, 1881.

- CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Banese, 2001.
- CAVALCANTE, Rodolfo Coelho. *ABC de Aracaju*. Salvador-BA: s. ed., 1949.
- Correio de Aracaju*. 20 e 22 de novembro de 1913, nº 1.035 e 1.037.
- CRUZ e SILVA, Maria Lúcia Marques. *Rosário do Catete, Sergipe*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Rosário do Catete, 2000.
- DÉDA, José de Carvalho. *Breféias e burundangas do folclore sergipano*. 2. ed. Maceió: Catavento, 2001.
- Diário de Sergipe*. Aracaju, nº 1171, 20 de março de 1946.
- FERREIRA, Jurandyr (Coord.). *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.
- FIGUEIREDO, Jacintho de. *Motivos de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Funcaju, 2000.
- FONTES, Amando. *Os Corumbas*. 23. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999.
- FONTES, José Silvério Leite. *Formação do povo sergipano*. Aracaju: SEC, 2004.
- FRANCO, Joselito de Jesus; GUIMARÃES, Danielle Virginie Santos (Orgs.). *Mensagens: João Sapateiro*. Laranjeiras-SE: Prefeitura Municipal, 2008.
- GASPAR, Lúcia. *José Américo de Almeida. Pesquisa Escolar On-Line*. Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br>>. Acesso em: 21 de fev. 2011.
- Gazeta de Sergipe*. Aracaju, nº 4.354, 06 de dezembro de 1972.
- MACHADO, Manoel Cabral. *Capela: meu chão da infância*. Aracaju: J. Andrade, 2005.
- MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi*. 3. ed. Aracaju: Unit, 2007.
- NASCIMENTO, José Anderson. *Sergipe e seus monumentos*. Aracaju: J. Andrade/Prefeitura Municipal de Aracaju, 1981.

O Estado de Sergipe. Aracaju, nº 8.598, 08 de julho de 1911.

O Estado de Sergipe. Aracaju, nº 4696, 08 de agosto de 1915.

OLIVEIRA, Filadelfo Jônatas de. *Registros dos fatos históricos de Laranjeiras*. 2. ed. Aracaju: SEC, 2005. (1ª edição de 1942).

Sergipe Jornal. Aracaju, nº 3.377, 01 de setembro de 1933.

Sergipe Jornal. Aracaju, nº 11353, 20 de março de 1946.

SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe*. Aracaju: Governo do Estado de Sergipe. 1920.

SILVA LISBOA, L. C. *Chorographia do Estado de Sergipe*. Aracaju: Imprensa Oficial, 1897.

Artigo recebido em abril de 2011. Aprovado em junho de 2011.

