

ESPECIAL

**TRANSPORTES NO BRASIL: QUE
HISTÓRIA CONTAR?**

Joaquim José Guilherme de Aragão

Universidade de Brasília

Oswaldo Lima Neto

Anísio Brasileiro

Universidade Federal de Pernambuco

Enilson Medeiros dos Santos

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

José Menezes Senna

Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes –
GEIPOT

Rômulo Dante Orrico Filho

Universidade Federal do Rio de Janeiro

RESUMO

O presente trabalho se propõe a desenvolver uma abordagem historiográfica com vistas a contribuir para o entendimento da história dos transportes no Brasil. Inicialmente, desenham-se considerações gerais sobre o ofício de historiar os transportes, de modo a que possam ser úteis para a compreensão das origens e do desenvolvimento do setor. Em seguida, tentamos demonstrar a complexidade dos transportes enquanto fenômeno histórico, e que pontes devem ser colocadas entre a história dos transportes e a história política, econômica e social mais abrangente, sobretudo no que concerne ao desenvolvimento espacial da sociedade. A partir dessa discussão metodológica, apresenta-se uma metodologia aplicada à historiografia dos transportes. Em seguida, aplica-se a metodologia através da definição de uma tipologia de fatos históricos

relevantes, com vistas a dotar a análise historiográfica de uma maior consistência analítica.

ABSTRACT

The present contribution aims to develop an integrated approach to Brazilian transportation historiography. To begin with, some general methodological considerations on transportation historiography are brought in which the authors think to be useful for the understanding of the origins and the development of the sector. In the following section an attempt is made to show the complexity of transportation as subject of historiography and the interdisciplinary bridges that are to be built between transportation and political, economical and social history, with special regard to general spatial development of the society. Starting from these methodological remarks, a general methodology for transportation history is exposed. Subsequently, this methodological proposal is applied to the definition of a typology of the main historical facts that would be relevant for a more consistent Brazilian transportation historiography.

1. SOBRE ESSE ENSAIO

Embora ainda com certo atraso, a historiografia dos transportes no Brasil começa a evoluir, embora boa parte dessas obras, por mais que elas avancem na coleção de fatos, se ressentem da falta de um método historiográfico consistente (cf. Ferreira Netto 1974, Stiel 1984, Vianna 1949, Coimbra 1974, Benévolo 1953, Bittencourt 1953). Assim, os escritos aparecem muitas vezes como uma seqüência de episódios escolhidos aleatoriamente, mesmo que cronologicamente bem ordenados, não permitindo ao leitor concluir alguma lógica histórica do desenvolvimento dos transportes. O presente ensaio pretende contribuir para a discussão da metodologia do trabalho historiográfico referente ao setor do transporte em nosso País, oferecendo sugestões de abordagem e pistas para futuros trabalhos, além de justificar a abordagem concretamente adotada na linha de pesquisa que os autores vêm desenvolvendo. Inicialmente, desenham-se considerações gerais sobre o ofício de historiar os transportes. A questão mais específica de como historiar os

transportes é retomada em seguida, onde tentamos demonstrar a complexidade dos transportes enquanto fenômeno histórico (especialmente em um país com posição internacional de periferia), e quais pontes têm de ser colocadas entre a história dos transportes e a história política, econômica e social mais abrangente, sobretudo no que tange ao desenvolvimento espacial da sociedade. Com base nesses pressupostos metodológicos, desenvolvemos uma proposta de trabalho para a historiografia dos transportes no Brasil, onde sistematizamos, conclusivamente, uma tipologia de fatos históricos dignos de um maior investimento de pesquisa, para que a historiografia ganhe consistência analítica.

2. A ABORDAGEM HISTORIOGRÁFICA

2.1. Noções Gerais

A História enquanto “ciência dos atos humanos do passado e dos fatores que neles influíram, vistos na sua sucessão temporal” (Besselaar 1974) não constitui apenas uma enumeração de eventos dispostos em ordem cronológica. Na verdade, o tempo é apenas formalmente o objeto da história. Materialmente, o que se estuda são os atos humanos, a sua lógica de evolução e de desenvolvimento, e os fatores que interferem nessa evolução, quer sejam estes passageiros (fatores fortuitos), quer sejam permanentes (condições naturais e sociais duradouras).

No tocante ao tempo, há de se distinguir entre a noção física e a histórica (ibid). O que está em jogo, quando se lida com a história, é a sucessão de situações, únicas, concretas e heterogêneas. Passado, presente e futuro não são fragmentos iguais de uma linha infinita, mas estão intimamente relacionados entre si: em uma situação presente, o passado é reconhecido e julgado, decidindo-se livremente seu prolongamento ou sua renegação. E ao mesmo tempo, antecipa-se o futuro, mediante planos e valores. Nesse contexto, o historiador deparará com uma questão não fácil de resolver, que é a periodização. Não existe nenhuma periodização universal, pois ela depende da própria interpretação do historiador, assim como do momento histórico do próprio. Na análise do desenrolar de acontecimentos sucessivos, o historiador não pode esperar

estabelecer sistematicamente “leis universais do processo histórico”, eis que tem por objeto de estudo fatos singulares, que podiam ter sucedido de outra forma ou até não ter sucedido. Assim, alguma ordem na multiplicidade desordenada e confusa de fatos averiguados (ibid.) exige uma sistematização que há de ser emprestada de outras disciplinas, tais como a sociologia, a economia e a psicologia.

Outra dificuldade que se coloca é a construção da certeza histórica, ou seja, da justeza da reconstrução interpretada dos fatos em uma sucessão de acontecimentos. Não existe a certeza absoluta, eis que a reconstrução está sobretudo presa às fontes utilizadas; baseadas nelas, o historiador faz sua interpretação. Quanto maior o número de fontes, melhor. Mesmo assim, a verdade não será conseguida da sua essência total. Qualquer tentativa de consolidar uma reconstrução e interpretação consistente requer, antes de mais nada, a análise de documentos apropriados dos eventos, produzidos por testemunhas fidedignas e competentes, ou seja, não apenas sinceras mas também em condições realmente favoráveis para conhecer a verdade do fato em tela. Mas, a partir disto, coloca-se a questão da interpretação do material coletado, o que vai exigir do historiador um entendimento geral dos atos humanos, adquiridos de sua experiência profissional como historiador, bem como de sua própria vida.

Por fim, depara-se com uma riqueza de fatos que podem ser objeto de estudo historiográfico, tais como pessoas, grupos, instituições, grandes eventos (por exemplo, revoluções), tendências e movimentos (p.ex. industrialização), idéias e sistemas de idéias (ciências), crenças, valores e hábitos (culturas), tecnologias, artes, etc. (Guilderhus 2000, Stanford 1986, Cardoso et al. 1997, Swain 1994). Assim sendo, ao estudarmos uma sucessão de eventos, podemos analisá-los sob o prisma político, econômico, cultural, biográfico, e muitos outros.

2.2. História para quê?

Um aspecto que tem grandes implicações sobre a abordagem e estrutura de um estudo historiográfico são os objetivos do mesmo. Em muitos casos, ele visa buscar lições para lidar com problemas do presente. De fato, a história é freqüentemente apelidada de “mestra

da vida”. Entretanto, esse uso instrumentalizado do estudo histórico nem sempre leva a resultados práticos, eis que a atual situação têm singularidades, se diferenciando de situações semelhantes e aparentemente comparáveis do passado, do qual ela, inclusive, é filha. As condições sociais, econômicas, e políticas e sobretudo tecnológicas são diferentes. Muito menos pode se usar a historiografia para prever o futuro; quando muito, os ensinamentos poderão ajudar a buscar pistas para cenários futuros. No mais, a História vai ajudar a conhecer as raízes do presente, ajudando a compreender a atual situação, a compreender a nossa sociedade. Ela é, pois, resultado de seu passado, da variedade de fatores históricos.

2.3. História, como?

Uma primeira questão que surge na reconstrução historiográfica é a seleção, entre uma profusão de eventos e fatos, daqueles que possam ser considerados “fatos históricos”. De um lado, qualquer interpretação da história tem de partir de fatos objetivamente existentes, mas já a seleção dificilmente pode ser dissociada de uma proposta prévia de interpretação (Stanford 1986). Igualmente, a terminologia empregada pode influir na interpretação; embora que fatos não sejam apenas idéias ou sentenças, eles se expressam através desses. Existe, portanto, uma relação íntima entre os fatos e a reconstrução histórica, na medida em que os dois momentos são mediados pelo julgamento do historiógrafo.

Selecionados os fatos, há de se iniciar a busca de evidências. Primeiramente, há de se analisar quais estão disponíveis, e quais, não. No que tange as evidências disponíveis, há de se verificar como elas foram geradas, como estão preservadas e sob que lógica estão arquivadas. As fontes para tais evidências podem ser variadas, podendo surgir sob forma de textos escritos (historiografia já existente, crônicas, jornais, documentos oficiais, literatura), tradições e testemunhos orais, representações pictográficas, objetos e restos (Besselaar 1974), que deverão ser analisadas quanto à sua autenticidade (no caso de cópias, quanto à inexistência de erros), ao seu estado de conservação, às intenções e honestidade do autor, assim como à consistência interna da fonte.

Procede-se, então, à seleção das fontes segundo sua relevância, o que está ligado, como afirmado, a uma proposta de construção histórica e aos objetivos do projeto. Esta pode vir emprestadas de interpretações existentes, bem como de teorias de outras ciências sociais. Na construção da interpretação, novamente esses quadros existentes podem ser utilizados, devidamente complementados com a imaginação do historiógrafo, imaginação essa alimentada pela sua experiência de vida e de profissão de historiador, desde que a visão do analista não perturbe a análise objetiva das evidências e não distorça seu significado. A reconstrução se veste, evidentemente, com o manto de uma narrativa, que costura os fatos com uma linha que atravessa o tempo. Uma vez concluída a reconstrução, são feitas as conclusões, é composta a avaliação geral pelo historiador. Pode ocorrer aqui o risco de o historiador incluir nesse julgamento valores de sua época, que não seriam vigentes na época do objeto histórico relatado. Finalmente, o historiador dedicar-se-á à última fase do seu trabalho, que é a difusão e o impacto cultural de sua obra.

3. HISTORIANDO OS TRANSPORTES

O transporte é uma infra-estrutura complexa e relacionada, de forma igualmente complexa, com os mais diversos momentos da vida social e seu ambiente natural. Entender a história dos transportes é, portanto, entender como as diversas redes espaciais de infra-estruturas, serviços e organizações e respectivas tecnologias resultam e se inserem nas seguintes categorias de fatores condicionantes (Hoyle e Knowles 1999):

- o legado histórico de épocas passadas;
- suporte físico e ambiental do território nacional, de suas regiões e de suas cidades (formas e tamanhos, recursos naturais, condições climáticas, etc.);
- padrões atuais de demanda de transportes, tanto internos quanto internacionais: tais padrões estão relacionados com as estruturas espaciais demográficas, sociais e econômicas. Em se tratando de um País primeiramente colonizado e depois dependente, as geografias

econômicas e sociais resultam dessa sua inserção subordinada na geografia econômica e política internacional;

- padrões tecnológicos de transporte e de movimentação de produtos e pessoas; estruturas de mercado no setor de transportes, caracterizadas pela constituição de empresas e pelas relações entre elas, os diversos grupos de clientes, fornecedores de insumos e o Estado;
- políticas governamentais, tanto setoriais quanto econômicas gerais, as quais têm reflexo no arcabouço jurídico do setor e de outras atividades conexas.

Em se tratando de um sistema que tem por missão realizar iterações espaciais da sociedade e sua economia, o estudo da evolução dos transportes não pode deixar de lado sua natureza intrinsecamente geográfica. A Geografia é tida por muitos autores como a “ciência-irmã” da História, e isso fica patente no estudo da história dos transportes. Assim, entender história dos transportes é, antes de qualquer coisa, entender uma evolução das geografias de transporte e das subjacentes geografias econômicas e políticas. Desta feita, a compreensão da história dos transportes do Brasil requer a adoção de um modelo conceitual da evolução das geografias de transporte em economias colonizadas e depois dependentes.

Para os fins de nosso trabalho, julgamos útil, como hipótese a ser testada, o modelo proposto por Taaffe, Morrill e Gould (cf. Hoyle e Knowles 1999), que tenta explicar o desenvolvimento das redes de transportes em tais economias mediante a conceituação de seis fases principais:

- a) *fase dos pontos de transbordo dispersos*, em que, em um conjunto numeroso de pontos de atracação de embarcações não conectados entre si, são realizadas as primeiras trocas com os centros colonizadores (na nossa história, representada pela época das Capitâneas);
- b) *fase das primeiras penetrações e concentrações dos pontos de transbordos*, em que a colônia passa a desenvolver, a partir de um

número mais reduzido desses pontos, uma incipiente economia primária e exportadora, mas sem integração entre as regiões internas (no Brasil, as penetrações para as áreas pecuárias e de mineração);

c) *fase do desenvolvimento de redes alimentadoras*: as regiões exportadoras e os respectivos pontos de transbordo ainda não apresentam interligações mútuas; mas internamente a cada região, os eixos de penetração se desenvolvem e constroem redes de pequenas vias alimentadoras e de centros internos menores (desenvolvimento dos eixos de mineração e de pecuária);

d) *fase da interconexão incipiente*: em cada eixo de penetração, alguns sub-centros interiores se desenvolvem e se conectam com outros sub-centros de outros eixos, abrindo campo para as primeiras trocas internas do território nacional (primeiras ligações entre eixos e centros no Sudeste e no Nordeste);

e) *fase da interconexão completa*: os eixos e as regiões econômicas apresentam diversas ligações mútuas, mas o espaço nacional não mostra ainda eixos preferenciais, denotando uma economia ainda fortemente primária, quase que sem centro industrial (no Brasil, o fim da Velha República);

f) *fase da emergência de eixos prioritários*: em função da industrialização, o território nacional se polariza, e alguns eixos de conexão interna de maior capacidade partem do principal centro industrial (rede rodoviária nacional a partir do Plano de Metas).

O desenvolvimento dos sistemas de transportes e da respectiva tecnologia líder apresenta igualmente uma periodização que, se não coincide inteiramente, pelo menos não se confronta com a periodização dos outros fatores históricos: na Colônia, assistimos a uma falta total de integração nacional e até uma política de repressão a essa integração; mais adiante, pode-se verificar o desenvolvimento das economias exportadoras e florescimento da navegação de cabotagem e da ferrovia durante o Império; sua continuação, durante a Primeira República; o desenvolvimento geral das infra-estruturas, durante o Estado Novo; assim como o rodoviarismo a partir de 1945. Ou seja, os períodos definidos pelas posturas políticas típicas, pelos

traços marcantes da economia e da conseqüente expansão do território não apenas não se chocam com os grandes cortes cronológicos da história dos transportes, mas também mantêm uma certa correlação.

4. HISTÓRIA DOS TRANSPORTES DO BRASIL: UMA INTERPRETAÇÃO

Trabalhar sistematicamente a História dos Transportes do Brasil exige uma análise multidimensional do fenômeno e de seu desenvolvimento, na medida em que não podem ser olvidadas as relações entre o transporte e o desenvolvimento geral da sociedade, nos planos político econômico, social, tecnológico, cultural e geográfico. Além disso, a lógica do desenvolvimento desse tipo de infra-estrutura não se entende apenas a partir dos acontecimentos no País, ele se insere, muito mais, em todo um processo internacional de mudanças econômicas, técnicas e políticas. Assim, no resto do presente artigo, é proposta uma sistematização de grandes momentos históricos, sistematização essa que haverá de servir para programas de pesquisa historiográfica dos transportes no nosso País. Essa proposta resulta de uma contraposição entre literatura da História Geral do Brasil (cf. Prado Jr 1974, Lima 1970, Fausto 1993, Rodrigues 1949, Baer 1995) e a dos Transportes (cf. Ferreira Netto 1974, Stiel 1984, Vianna 1949, Coimbra 1974, Benévolo 1953, Bittencourt 1953).

A História brasileira de transportes, aliás de todo o País, iniciou-se fora dele, em Portugal. Trata-se de estudar porque uma nação na margem da Europa, que conseguira dar a luz a uma estrutura política e social peculiar em função de uma árdua luta pela imposição de sua soberania frente à política reunificadora de Castela, passou a ter por objetivo estratégico nacional sua expansão pelo Sul do Atlântico, absorvendo e desenvolvendo o que havia de mais moderno em termos de tecnologia de navegação. Fazia isso, sobretudo, aproveitando uma oportunidade histórica daquele momento, que era a superexploração das economias européias por aqueles que dominavam o comércio levantino. No avanço das descobertas, soberanos vizinhos começam a se mover também, e surgem primeiros conflitos na corrida pelos novos espaços. Em um primeiro

momento, o conflito é regulado pelo Tratado em Tordesilhas, o qual permite a portugueses e espanhóis se concentrarem nas suas respectivas estratégias de conquista: historicamente, o caminho para a viagem de Cabral está preparado. Relevante para a História dos Transportes é sobretudo o fato que aquela nação desenvolve não apenas a tecnologia mas também um conhecimento valioso de como organizar expedições de descoberta e de comércio, acumulando, ao longo de diversas investidas, experiência na arte de desbravar o desconhecido. Vão apropriando-se de novos espaços, inventando caminhos e estabelecendo rotas. Tais antecedentes é que vão resultar naquela partida de uma fabulosa frota e na viagem que se segue, a qual, além de dar origem à nossa História, viagem essa que constitui um relevante e completo ato de transporte, merecedor de devidos esforços de pesquisa. Aqui, encontram os portugueses a sociedade indígena e se estabelecem após sucessivas viagens, com tolerância e até colaboração dos índios, ou contra a sua vontade. Inicialmente mantido como reserva para futuras expansões do Império que ora se construía pelo mundo e para novas explorações econômicas, o novo território teve logo serventia para outros empreendedores, indesejados pelos pretensos donos desse quinhão do planeta. Inicia-se uma intensa derrubada das matas de pau-brasil, o Reino tenta correr atrás do prejuízo e são estabelecidos os primeiros postos permanentes de ocupação. Igualmente, o território é utilizado pelos portugueses como ponto de partida para vãs tentativas de invasão da área reservada aos espanhóis, onde se suspeitava a existência de grandes reservas de metais preciosos. Todos esses eventos são filões ricos para os pesquisadores de transporte: além das viagens, os primeiros passos e deslocamentos no território ainda não familiar, o transporte e embarque dos primeiros bens extraídos, da mesma forma o desembarque dos equipamentos e bens trazidos do Reino. Em seguida, então, as primeiras incursões, quer seja para melhor conhecê-lo, que seja para combater tribos inóspitas e “invasores” de outras nacionalidades, quer para descobrir caminhos para supostas fabulosas jazidas em território dos rivais espanhóis. Aqui, há um primeiro intercâmbio entre os europeus e as tribos, e os primeiros se apropriam da técnica dos índios de desbravar a mata e navegar por seus rios: abrem-se picadas e escavam-se canoas. Não se olvide, igualmente, o processo de transporte nas perseguições, navais, aos

concorrentes, cujos soberanos não se submetiam à avença de partilha entre portugueses e espanhóis.

Desfeito o sonho do Império nas Índias, os portugueses chegam para ficar. A estratégia das capitanias, que tinha rendido bons resultados em outras partes do Império, não vinga aqui. Assim, o Reino tenta uma outra alternativa que é o Governo Geral. Essas duas lógicas e etapas da Administração do território geram novos espaços políticos e sociais, que se consolidam quando se estabelece a primeira cultura permanente, que é a do açúcar e que traz consigo a escravidão. O Reino tem ainda de repelir várias tentativas de disputa de outras potências européias, assim como rebeliões dos indígenas. Outros eventos de interesse para nossos fins são os momentos quando Portugal é obrigado a se juntar ao Reino da Espanha, desmanchando-se, assim, a geografia da partilha; quando os jesuítas se espalham pela colônia, atravessando os interesses daqueles que viviam de escravizar os índios; e, evidentemente, quando os holandeses conseguem implantar, por algum tempo, colônias próprias. Reconquistados a independência e o domínio completo sobre a colônia americana, Portugal não é mais o mesmo reino: despojado dos postos na Ásia e politicamente dependente da Inglaterra, o Brasil se torna a principal base para o seu comércio e para a sua economia. Resolve-se, assim, promover sua exploração até às últimas conseqüências. No início, era o açúcar, depois o ouro e o diamante, além de outros produtos comercializáveis no mercado europeu e no africano (o qual fornecia os escravos). A Administração da colônia passou a visar primordialmente essa sua superexploração, de um lado pouco investindo no desenvolvimento de seu processo produtivo e das respectivas infra-estruturas, de outro lado reprimindo o surgimento de atividades e comércios que pudessem concorrer com os empreendedores metropolitanos, ao ponto de se restringirem deslocamentos entre as capitanias; e acima disso, recolhendo da população a parte que o Reino resolveu caber a si. Submetida a toda essa pressão, a colônia foi desenvolvendo seus espaços produtivos, direta ou indiretamente relacionados com o processo de exploração. Enquanto que a costa e as áreas das jazidas se integram no comércio colonial, o restante do interior se destina ao fornecimento de alguns dos mantimentos necessários para a subsistência dos colonos. A colônia tenta diversas vezes resistir, mas

somente quando o Reino é invadido pelos franceses e que a Corte foge para este lado do oceano é que essa lógica é rompida. Tal reviravolta, aliada às insatisfações da elite na colônia e às grandes mudanças políticas, econômicas e culturais que ocorrem no mundo nessa época conturbada, vai posteriormente levar a colônia para o Grito.

Diante desse pano de fundo, o pesquisador de transportes encontrará fartos motivos de investigação, a começar com a organização de expedições e com os meios de transporte utilizados na exploração do território, na repulsão de invasões por outras potências e de revoltas de índios, assim como na ocupação definitiva para fins do estabelecimentos das primeiras culturas permanentes. Adicionam-se, aí, toda logística de transporte do tráfico negreiro e da manutenção do sistema de escravocrata (como e onde os escravos circulavam, por onde se rebelavam e eram reprimidos?); o transporte dos bens econômicos explorados e exportados, bem como daqueles importados; o transporte referente ao comércio interno de víveres na colônia (gado, couro, algodão, os primeiros produtos manufaturados, etc.), como também o deslocamento de tropas e autoridades para efeitos de controle administrativo-militar (inclusive o correio colonial!). Fatos históricos notáveis como a invasão holandesa, as missões jesuítas, as bandeiras, as mais diversas revoltas e guerras internas (dos Emboabas, as inconfidências, etc.) e, por fim, a própria transferência da Corte para o Brasil, são fartos de momentos de transporte que não podem escapar a uma historiografia sistemática desse período. Durante o mesmo, o espaço da futura nação se fabrica na medida em que a partir da costa se abrem trilhas que se encontram no interior, rios são subidos e descidos, novos núcleos são erigidos, seguindo uma diretriz lógica semelhante ao representado no modelo de Taaffe, Morris e Gould acima referenciado. E se desenvolvem caminhos, pontilhões, embarcadouros, carros e embarcações, como também instrumentos de manejo, postos de transferência e depósitos de cargas. Em torno das respectivas atividades, estruturam-se organizações de transporte e regulamentos do Reino que não podem fugir do olho investigador e curioso do historiador. Têm-se ainda as cidades que se implantam e crescem, geram fluxos de deslocamentos internos e desenvolvem diversos veículos de transporte, de tração animal ou mesmo humana.

A peculiaridade do processo brasileiro de independência é de domínio público, e igualmente é notório o papel exercido pela Inglaterra. A inserção do Brasil no comércio e na política mundial muda de pólo de referência, mas no início, o jovem Império ainda tem de lutar por sua unidade. Sua base econômica é ainda a mesma dos últimos séculos precedentes, e subsiste a escravidão, embora combatida pela Inglaterra. Mas, aos poucos, a nova base exportadora, que é a do café, produz uma acumulação interna de capitais e aprofunda a integração do território. Tal acumulação, mas também investimentos estrangeiros começam a implantar as primeiras indústrias e infra-estruturas modernas de transporte de comunicações, que reforçam o impulso de modernização. Paulatinamente, o braço escravo vai sendo substituído pelo trabalho livre, especialmente de imigrantes, e crescem as cidades e as respectivas economias urbanas. Todo esse processo não está livre de eventos políticos traumáticos como as rebeliões regionais e as guerras com os países vizinhos. No final, a época é encerrada com o golpe militar de 1889, que introduz o regime republicano. Mas é nesse período que o pesquisador vai assistir uma maior animação no campo dos transportes, na medida em que o País se livra dos grilhões coloniais que impediam modernizar sua base produtiva. A acumulação autóctone de capital, complementada pelo investimento estrangeiro, permite a implantação de meios modernos de transporte, tanto na terra como na água, e isso é basicamente realizado por empreendedores privados, cujas epopéias já mereceram e merecerão sempre atenção dos pesquisadores. Igualmente é relevante, até para a política dos dias de hoje, o processo de relacionamento entre esses empreendedores e o Estado imperial, que se dava basicamente pelo instrumento das concessões. Em todos os modos de transporte, seja o das estradas, as ferrovias, a navegação fluvial ou a marítima, os documentos deixados alimentarão ainda muitos trabalhos. Novamente, não nos esqueçamos das operações e dos instrumentos de transporte presentes em importantes fatos políticos, como a resistência e a repressão do tráfico negreiro, as guerras e rebeliões e a importação da mão-de-obra estrangeira.

Para nossos fins, a Primeira República completa a obra do Império, mas preparando o terreno para a fase que lhe viria a suceder, da plena industrialização do País. As culturas de exportação se ampliam

continuamente, mas também se reforça a industrialização, a qual se dá basicamente nas principais cidades, dando origem a uma classe operária urbana reivindicante. O processo de integração do território nacional — esse sofre sua última expansão no Acre e em outras áreas fronteiriças na Amazônia —, longe de estar completo, passa a criar novos espaços econômicos em função da estrada de ferro e da navegação a vapor. Entretanto, apesar de todos os progressos, a nova estrutura social emergente dessas modernizações se torna cada vez menos compatível com as antigas formas oligárquicas de poder. O novo sistema econômico também põe à luz suas características de instabilidade. As contradições internas do sistema vão, então, aos poucos produzindo crises, as quais culminam na Revolução de 30. Neste contexto, os meios modernos de transporte continuam a dinamizar a economia, sobretudo sua base exportadora mas também a industrialização incipiente. Mas surge uma nova tecnologia que produz um enorme impacto sobre o desenvolvimento do sistema de transporte e de toda a economia: é o automóvel (em nosso programa de pesquisa, não nos dedicaremos, ao menos em um primeiro momento, ao transporte aéreo). No Brasil, a motorização de parte significativa das massas urbanas ocorreria apenas mais tarde; contudo, nessa parte inicial do Século XX, o automóvel produz primeiramente a decadência das ferrovias, eis que essas foram destronadas da posição monopolista de constituir a única tecnologia moderna de transporte terrestre. O automóvel, em contraste, é flexível, e possibilita uma nova divisão entre o Poder Público e a iniciativa privada: enquanto que, no modo ferroviário, o empreendedor, público ou privado, tem de se encarregar da via e da operação veicular, no sistema rodoviário, a via fica a cargo do poder público, e a operação, que possui menor custo fixo e, assim, maior lucratividade, a cargo do operador privado. O automóvel retoma, ademais, a integração do território nacional por estradas e caminhos, processo esse que tinha sido interrompido com a navegação a vapor e a estrada de ferro: há muito tempo, as antigas trilhas e picadas que integravam o interior nos tempos coloniais tinham deixado de exercer qualquer papel na configuração do espaço econômico e social do País. Durante o auge da navegação a vapor e da ferrovia, o Brasil regrediu, em termos espaciais, ao estágio de arquipélago de centros econômicos costeiros. Cabe ressaltar que, no nosso país, é o automóvel que coloca em cena o Poder Público como grande

iniciador no setor de transportes: primeiramente, ele empurra a ferrovia, moribunda para fins de investimento do capital privado, para os braços do governo, e esse ainda fica com a responsabilidade exclusiva pelo investimento nas rodovias. Se na época das ferrovias — pelo menos no Brasil —, o Estado exercia apenas uma função de protetor e incentivador (e também parcialmente de financiador) dos investimentos da iniciativa privada, e a essa é que cabia o planejamento da expansão da rede, na era rodoviária, o encargo que passou a pesar sobre o Estado de prover as vias impôs a necessidade do planejamento público e do financiamento fiscal para fins da expansão da rede. Ao largo dessa incumbência, lhe sobriariam ainda as funções de operar e expandir o sistema ferroviário e portuário. Evidentemente, esse planejamento ainda se fazia sem as bases técnicas que surgiriam somente na segunda metade desse século. Mas sejam quais forem os critérios então utilizados para a escolha dos investimentos, o que queremos aqui sublinhar é que caberia ao Estado, a partir de agora, se preocupar de uma forma sistemática com a configuração de uma rede de infra-estruturas e serviços. Com relação a essa época, cabe completar que fatos políticos marcantes como as contínuas rebeliões sobretudo durante a década de vinte (saliente-se aqui a Coluna Prestes) e a própria Revolução de 1930 têm valor próprio para o historiador dos transportes, eis que em todos eles o transporte atuava no mínimo como importante figurante do cenário, viabilizando tecnicamente as operações desses movimentos.

Os cavalos são então atados no obelisco para inaugurar uma era de intensiva modernização do parque produtivo nacional. Os grandes eventos políticos, o contexto ideológico então reinante, fazem parte da memória pessoal de uma parte da população ainda hoje viva. Cabe ressaltar, aqui, a dramática mudança no papel do Estado, que passou a comandar ativa e agressivamente o progresso da base técnica de produção, e isso não apenas no nosso País. O antigo *laissez-faire* no campo das infra-estruturas é substituído pela noção de serviço público: caducam as concessões, até por desinteresse dos próprios investidores em continuar as operações. Igualmente, fazem parte do campo de ações do Poder Público as relações entre empregadores e empregados e a reprodução ampliada da força de trabalho. Embora continuasse a evoluir, nossa geografia econômica e social ainda não passara pelas mudanças traumáticas que lhe

esperavam na segunda metade do século. Assim sendo, ao pesquisador de transportes cabe ressaltar, no momento que registrar os fatos históricos do setor desse período, a radical mudança havida no processo administrativo, onde se criam importantes organismos públicos como o DNER. Embora que a tutela governamental sobre os diversos meios de transportes lhes garanta uma relativa modernização, é no modo rodoviário que a transformação mais reluz, eis que ele se empurra para o centro das atenções.

As mudanças se aceleram no período que sucede: sob a sombra da Guerra Fria e da competição entre dois sistemas políticos e econômicos, o País consegue negociar o apoio a um processo acelerado de industrialização e da modernização de sua infraestrutura. Investimentos estrangeiros e públicos se complementam nessa tarefa. A interferência norte-americana se faz igualmente mediante apoio a estudos setoriais, e a técnica governamental se moderniza. Celebra-se o desenvolvimentismo: indústrias de base se instalam e são coroadas pela indústria automobilística, a qual consolidou o padrão rodoviário do transporte interior no Brasil. Mas é a construção de Brasília que vai reconfigurar radicalmente o espaço econômico e social brasileiro, integrando grande parte do sertão definitivamente à vida nacional. Adicione-se, evidentemente também, o início da veloz urbanização do País. E os conflitos sociais se agudizam, impulsionados também pela efervescência ideológica. Esses fatos e mais ainda o desequilíbrio financeiro provocado pela expansão acelerada da economia põem os tanques na rua. Essa é, obviamente, uma época rica para o avanço dos sistemas de transporte e para a respectiva pesquisa. A tecnologia rodoviária se instala plenamente no nosso país, e igualmente se renova a técnica administrativa (sem todavia conhecer ainda os instrumentos de planejamento sistêmico). Mesmo com o avanço do Estado no setor de transporte, o qual ainda investe nas outras modalidades, o setor privado desdobra-se em múltiplas iniciativas, construindo sob contrato governamental as vias, prestando os serviços de transporte e fabricando os equipamentos. A faculdade que o modo rodoviário tem para impulsionar incontáveis iniciativas privadas nacionais e estrangeiras contribui, sem dúvida, para sua apoteose, mesmo que os outros modos recebam alguma atenção do Estado. Os "caminhoneiros" completam, por fim, a obra do governo que rasga o

país de estradas, finalizando o processo de integração e da criação de uma nova geografia. Só a Amazônia ainda fica à margem da epopéia rodoviária, e sua vida continua a ser comandada pelo rio. Nas cidades, inchadas e conflituosas, vinga igualmente o modo rodoviário, se bem que os conflitos entre os empreendedores e os usuários, além do tipo particular de interferência do Poder Público local (política de permissões) têm sido dignos de alguma pesquisa.

Os militares aplicam então até à exaustão o modelo de desenvolvimento montado na década de 50, inovando-o mediante a aplicação de modernas técnicas de planejamento importadas de fora. A repressão dificulta o pleno desenvolvimento dos conflitos sociais e políticos e aplaina o caminho para um incontido e explosivo avanço da industrialização em todos os níveis e da construção da respectiva infra-estrutura básica. O Estado comanda agora firmemente os mais diversos aspectos desse processo, mas no forno dessa forte interferência assa-se a formação dos grandes grupos empresariais nacionais. A integração incondicional de todo o território nacional é política explícita do regime, e o País sofre uma revolução em sua geografia. Mas a cidade, agora monstruosa, resiste. E quando os desequilíbrios financeiros produzidos pelo crescimento sem freios apresentam a sua conta, o regime desaba. Foi essa, até agora, a época de ouro dos técnicos especialistas de transporte. A nova ciência permite a capacitação técnica para servidores públicos, pesquisadores, consultores, que recebem guarida em diversas instituições e empresas públicas. Sob a direção enérgica do setor público cresce o privado, protegido que está pelos contratos de obras e de prestação de serviços que celebra com o Poder. Se bem que a modernização sopra nos mais diversos modos de transporte — o País se transforma em um grande construtor de navios e até de aviões, ferrovias são recuperadas e reequipadas, portos são implantados e aparelhados —, a rodovia prossegue na sua missão transformadora do espaço. Nas cidades, sujeitas igualmente à aplicação das mais recentes técnicas administrativas e de planejamento, o modo rodoviário alimenta e faz amadurecer um setor privado ímpar no mundo, muito embora as principais cidades recebam novos sistemas de transportes sobre trilhos (pela primeira vez, embora de forma transitória, o Governo central se interessa pela saúde dos deslocamentos urbanos, embora fosse a questão energética o motivo

principal de suas preocupações). A cidade e seu transporte fornecerão, enfim, solo fértil para o pesquisador, eis que no seio do transporte coletivo urbano se desenvolvem importantes lutas sociais.

Festa acabada, o País tenta encontrar um novo rumo. A antiga lógica do crescimento rápido financiado pelo erário esbarra nos seus limites, mas o caminho para a estabilidade financeira ainda tem de atravessar várias experiências traumáticas. Especialmente, as reivindicações populares reprimidas durante duas décadas também exigem sua satisfação, o que torna mais tortuosa a vereda da construção de um novo consenso. De qualquer forma, o grande capital nacional já se julga suficientemente maduro para assumir investimentos que antes eram exclusivamente realizados pelo Estado, e não se pode esquecer que ele não parou de se desenvolver e modernizar durante a “década perdida”. Igualmente, novas fronteiras geográficas não deixaram de ser continuamente incorporadas ao espaço produtivo. No plano internacional, não apenas o conflito ideológico sofre, pelo menos temporariamente, uma dramática solução com a queda do socialismo, mas também a revolução tecnológica e o agigantamento de estruturas de capital à procura de novos espaços para a sua valorização aprisionam as economias periféricas que caíram na armadilha do endividamento internacional: anuncia-se a globalização. Os referidos fatos internos e externos impõem ao Brasil os remédios da estabilização financeira mediante a retração do setor estatal e a venda de boa parte dele, assim como uma nova lógica da ação governamental, especialmente no que tange à provisão das infra-estruturas e o apoio às atividades privadas. O País é também obrigado a expor mais sua economia ao mercado externo, após décadas onde o mercado interno tinha dado a tônica do crescimento. Nesse âmbito, emerge a opção de utilizar a região do Cone Sul como canal para a expansão do comércio externo, direção essa que nunca tinha sido cogitada em quinhentos anos de história do subcontinente e a qual tende a produzir um novo e dramático deslocamento dos eixos geográficos do desenvolvimento regional.

Relatar o desenvolvimento do setor de transportes durante essa transição já se assemelha à análise política contemporânea, tão recentes e atuais são os respectivos fatos históricos. De qualquer

maneira, a desorientação do período reflete-se na imagem das vias esburacadas e das ferrovias e restantes instalações sucateadas, salvo algum ou outro investimento pontual. Mas, como afirmado, não foi um tempo onde tudo esteve parado. Modernizou-se, pelo menos, o parque empresarial, e se preparou o terreno para uma extensiva política de concessões, cujos primeiros resultados todavia estão sendo impressos. O antigo aparato administrativo foi parcialmente desmontado, eis que a nova lógica da atuação estatal irá exigir um novo tipo de organismo público. A crise marca presença sobretudo nas grandes cidades, onde não se conseguem realizar investimentos significativos. Mas elas são asfixiadas no congestionamento, eis que a nova inserção do País no mercado globalizado dele faz um dos locais mais privilegiados na recente estratégia de expansão dos grandes fabricantes mundiais de automóveis. Por outro lado, com o agravamento da crise social mas também em função da incapacidade do mercado financeiro nacional para canalizar grandes massas de pequena poupança popular, mais outro ator disputa o já exíguo espaço das ruas e avenidas que é o transporte rodoviário não oficial de passageiros. Contra toda essa maré, os grandes grupos empresariais no setor de ônibus, que estão sendo progressivamente desertados por sua clientela outrora cativa, tentam preservar suas prerrogativas contratuais. Mas como tudo isso é uma batalha ainda em curso, historiar seu desfecho caberá a futuros estudiosos.

5. PALAVRAS FINAIS

Apresentamos, ao longo dessa contribuição, um roteiro multidimensional para a pesquisa histórica dos transportes no Brasil. Tal proposta metodológica não exclui, evidentemente, outra, mas pretende oferecer um caminho sistemático para a pesquisa, para que os trabalhos não resultem em coletas anedóticas de fatos juntados. Evidentemente, as diversas dimensões poderão oferecer trabalhos especializados em cada uma delas, mas sugerimos que não se percam de vista outros elementos que irão enriquecer a compreensão da História.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Baer, W. (1995): *A Economia Brasileira*. São Paulo: Nobel
- Benévolo, A. (1953): *Introdução à História Ferroviária do Brasil. Estudo Social, Político, e Histórico*. Recife: Ed. Folha da Manhã.
- Besselaar, J. (1974): *Introdução aos Estudos Históricos*. 4a edição revista e ampliada. São Paulo: Editora Pedagógica e Universitária e Editora da Universidade de São Paulo.
- Bittencourt, E. R. (1953) *Caminhos e Estradas na Geografia dos Transportes*. Rio de Janeiro: Editora Rodovia.
- Cardoso, C.; C. Flamarion e R. Vainfas (1997): *Domínios da História*. Ed. Campus.
- Coimbra, C. (1974): *Visão História e Análise Conceitual dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes.
- Fausto, B. (1993): *História do Brasil*. 10a ed. São Paulo: EDUSP
- Ferreira, Netto F. (1974): *150 Anos de Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes.
- Gilderhus, M. T. (2000): *History and Historians*. 4th ed. Upper Saddle River: Prentice-Hall.
- Hoyle, B. S. e R. Knowles (1999) : *Modern Transportation Geography*. New York: John Wiley & Sons
- Lima, H. F. (1970): *História Político-Econômica e Industrial do Brasil. Série Brasileira, Volume 347*. São Paulo: Editora Companhia Nacional.
- Prado Jr., C. (1974): *História Econômica do Brasil*. 17a edição São Paulo: Brasiliense
- Rodrigues, J. H. (1949): *Teoria da História do Brasil*. 1a edição. São Paulo: Instituto Progresso Editorial.
- Stanford, M. (1986): *The Nature of Historical Knowledge*. Oxford: Blackwell.
- Stiel, W. C. (1984): *História do Transporte Urbano no Brasil*. Brasília; EBTU e Pini
- Swain, T. N.: (1994): *História no Plural*. Brasília: Ed. UnB
- Vianna, H. (1949): *História da Viação Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Lammert.

Endereço dos autores:

Joaquim José Guilherme de Aragão

Oswaldo Lima Neto

Anísio Brasileiro

Enilson Medeiros dos Santos

José Menezes Senna

Rômulo Dante Orrico Filho

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental

Universidade de Brasília Campus Universitário – Asa Norte

Cep: 70910-900 Brasília – DF

E-mail: aragao@unb.br

oln@npd.ufpe.br

anisio@npd.ufpe.br

emsantos@ct.ufrn.br

jmsenna@uol.com.br

romulo@pet.coppe.ufrj.br