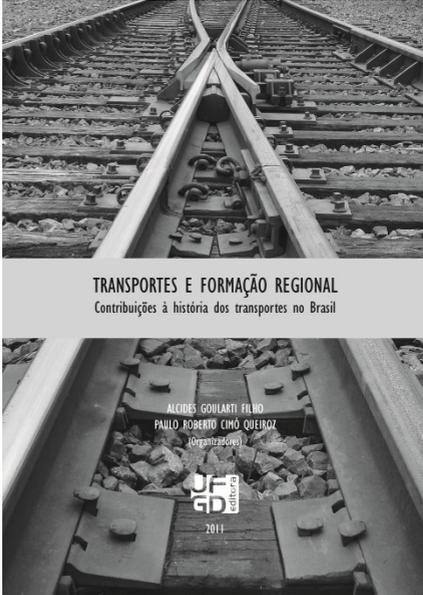


[210]



***Transporte e construção da economia nacional.  
Contribuições à história dos transportes no Brasil***

**Autores:** Alcides Goulartí Filho y Paulo Roberto Cimó Queiroz (org.)

**Editorial:** Dourados, UFGD, 2011

**ISBN:** 978-85-61228-90-3

**Páginas:** 460

A reflexão sobre a construção da economia nacional passa invariavelmente pela discussão e caráter do sistema de transporte que conecta seu território. Se a questão dos transportes é central no que diz respeito ao caráter político – tanto para a articulação das regiões deste território como para a busca de uma ideia de pertencimento nacional – é também decisiva no que diz respeito ao caráter da formação de uma economia nacional – pela construção de um mercado interno e de um projeto do Estado frente suas atividades econômicas. Essa dupla função empreendida pela montagem de sistema

de transportes, em países continentais como o Brasil, tornou-se historicamente um profundo desafio.

Como resultado da segunda fase da Revolução Industrial, ainda na primeira metade do século XIX, uma rápida expansão da construção ferroviária partiu da Inglaterra para outros países da Europa e para os Estados Unidos (Hobsbawm, 2003). Com as ferrovias, o capitalismo se espalhava para o globo, promovendo uma maior integração dos países quanto ao comércio de mercadorias e de capital. O Brasil que não pretendia perder o “trem” da história, logo criou sua primeira legislação – ainda genérica – de incentivo à construção de vias de transportes em 1828; anos mais tarde, em 1835, o Padre e Regente Diogo Antonio Feijó promulgou a primeira concessão para estrada de ferro no país, no intuito de implementar uma ligação entre o Norte e o Sul do país; essa idealização, finalmente, foi sistematizada com o Plano Rebelo de 1838<sup>1</sup>. De medidas efetivas, entretanto, somente em 1852 o Império promulgaria a lei de garantia de juros de 5% sobre o capital investido para os concessionários de estradas de ferro, mas ainda assim, a construção das estradas de ferro manteve-se tímida até a década de 1870.

A verdade é que como atestam trabalhos clássicos como de Celso Furtado (1959) e Ana Célia Castro (1979), as condições econômicas – fosse por determinantes internos como a reintegração do Brasil no mercado internacional por meio da economia cafeeira, fosse por determinantes externos, da maior exportação de capitais das eco-

<sup>1</sup> Conferir texto de José Vieira Camelo Filho – Zuza, nesta coletânea, p.140-1.

nomias centrais para a periferia – impulsionariam novo ritmo à economia brasileira na segunda metade do século XIX. E, neste contexto, sedimentava-se o sentido a ser dado ao modelo do sistema de transportes brasileiro: o projeto político se subordinava ao econômico; os interesses internos, por sua vez, se subordinavam aos determinantes externos.

O presente livro organizado por Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz, *Transportes e formação regional (Contribuições à história dos transportes no Brasil)*, atesta essa dificuldade de formação de um sistema brasileiro de transportes de caráter efetivamente nacional. Após uma introdução geral, o livro transcorre treze experiências regionais de formação de sistemas de transporte: quase como treze subsistemas autônomos que respeitam as particularidades econômicas e políticas de cada região. Em suma, diferentemente da experiência norte-americana da expansão ferroviária, de conquista do Oeste e conexão do território nacional, o Brasil manteve o sentido de sua formação colonial no momento de construção do sistema de transportes (PRADO JR., 1994). Eram ilhas de produção isoladas, cuja integração não voltou-se para seu mercado interno, mas sim para os portos, isto é, para os mercados externos. Assim, os projetos políticos da primeira metade do século XIX que vislumbravam um sistema de integração nacional com ferrovias paralelas ligando interior ao litoral, cortadas por uma grande linha norte-sul, foram substituídos por projetos independentes de grupos econômicos locais.

Essas experiências regionais da formulação dos sistemas de transportes

regionais são emblemáticas na caracterização desta economia brasileira na transição do século XIX para o XX – período em destaque para quase todos os autores desta coletânea: de transição para um sistema de transportes modernos, baseado na integração ferroviária. Período de construção que reforça o argumento de que as tentativas de integração regional somente ocorreriam quando, de um lado a tecnologia necessária para essa integração estivesse disponível e, de outro lado, quando internamente cada localidade buscasse se integrar economicamente com outros mercados. Como toda regra possui sua exceção, vale destacar que em casos muito particulares, como a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ligando o Estado de São Paulo com a fronteira boliviana, o sentido da construção ferroviária teria sido estratégico e militar<sup>2</sup>.

Quando observado de maneira individualizada, por sua vez, cada narrativa, cada capítulo, esses variados sistemas regionais de transporte tendem a dar ênfase para um caráter particular e completo do seu próprio sistema de comunicação; rompe-se com a interpretação de um sentido disperso e exportador, por exemplo, pensado por Caio Prado Jr (1994). Essa divergência está na base dos debates recentes da historiografia brasileira, do papel do mercado interno na construção de uma economia nacional. Se cada localidade consegue internamente se reproduzir e constituir seu próprio sistema de transporte de uma maneira plena – calcado por suas atividades econômicas internas e pelos interesses das elites locais – , em suma, por meio de uma dinâmica

[211]

---

<sup>2</sup> Conferir o artigo de Paulo Roberto Cimo Queiroz desta coletânea.

[212]

endógena de acumulação, reforçasse que o mercado interno brasileiro poderia ser considerado como pujante e possivelmente permitiria a construção de um projeto de economia nacional com maior autonomia.

Entretanto, o que se observa não é bem esse cenário. Nas narrativas deste livro podemos observar que as regiões menos dinâmicas da economia teriam dificuldade de sustentar suas próprias ferrovias. Seguindo os exemplos do livro, ora projetos eram abortados ou adiados, como a Estrada de Ferro Goiás (p.91), ora ferrovias sofreriam com profundas crises financeiras, resultando em encampação pelo governo ou, mais tarde, desativação, como a Companhia Estrada de Ferro do Norte do Brasil (p.63). A verdade é que respondendo aos interesses políticos e econômicos locais, o sistema de transporte nem sempre conseguia se mostrar rentável para se sustentar por meio das atividades ligadas ao mercado interno ou comunicação regional – tais como os casos de Minas Gerais e do Nordeste brasileiro respectivamente. Como lembram Tosi & Faleiros, “os domínios do café” não impediam a disseminação de outras atividades econômicas – muito pelo contrário – mas a existência de uma atividade estreitamente ligada ao mercado externo, era o que garantia a sobrevivência econômica da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, assim como outras ferrovias ligadas ao complexo cafeeiro paulista.

Em suma, a história dos transportes no Brasil foi marcada por essa forte prevalência das atividades regionais, sem que a proposição de uma integração nacional pudesse ser efetivamente colocada em prática. Como ressalta Ivanil Nunes (p.21), as cinco

maiores companhias ferroviárias no país ainda nos anos 2000 respondem por 95% da Tonelagem-Quilômetro Útil, na ligação das produções voltadas ao mercado externo com os portos brasileiros. Em suma, o projeto Rebelo de 1838 que pretendia fazer a efetiva integração econômica nacional por meio das ferrovias, não somente não se realizou, como o sentido da economia brasileira pouco se transformou nestas longas décadas de história. É neste sentido que, o livro de Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz lança questões decisivas do processo de construção do sistema de transporte brasileiro: da dificuldade de romper as dispersas dinâmicas regionais para um projeto nacional e da subordinação econômica ao comércio internacional, os transportes brasileiros personificam os próprios dilemas da economia brasileira.

#### Referências bibliográficas:

CASTRO, Ana Célia (1979): *As empresas estrangeiras no Brasil: 1860-1913*. Zahar, Rio de Janeiro.

FURTADO, Celso (1959): *Formação econômica do Brasil*. Companhia Editora Nacional, Rio de Janeiro.

HOBSBAWM, Eric (2003 [1968]): *Da revolução industrial inglesa ao Imperialismo*. Forense Universitária, Rio de Janeiro.

PRADO JR., Caio (1994 [1942]): *Formação do Brasil contemporâneo*. Editora Brasiliense, São Paulo.

Alexandre Macchione Saes (Universidade de São Paulo)