



Transportes e planos de viação no Brasil imperial

Guilherme Grandi

resumo

O contexto histórico da Independência do Brasil foi marcado por inúmeros desafios, dentre eles o estabelecimento de uma rede de vias de comunicação que integrasse o território e, assim, auxiliasse a unidade do Império brasileiro. Nesse sentido, o objetivo do presente artigo é discutir, em primeiro lugar, aspectos gerais sobre os transportes terrestre e fluvial ao longo do Primeiro Reinado (1822-1831) e da Regência (1831-1840). Em seguida, analisa-se, a partir da bibliografia especializada e de fontes primárias selecionadas, as propostas de alguns dos principais planos de viação que surgiram ao longo do período de 1869 a 1882.

Palavras-chave: transportes; planos de viação; Brasil Império.

abstract

The historical context of Brazil's independence was marked by many challenges, including the establishment of a transport network that would integrate the territory and thus help the unity of the Brazilian Empire. In this sense, the aim of this paper is to discuss, first of all, general aspects of land and river transports during the First Reign (1822-1831) and the Regency (1831-1840). Then, according to the specialized bibliography and selected primary sources, it is analyzed the proposals of some of the main transport plans that emerged during the period from 1869 to 1882.

Keywords: transports; transport plans; Brazil Empire.

A oferta adequada de serviços de infraestrutura está entre os principais desafios dos países ao redor do mundo. Prover a população de água tratada e encanada, de energia elétrica e de serviços de transporte com adequada capilaridade sobre o território nacional tem sido extremamente desafiador a muitos Estados nacionais há tempos. O conjunto de indicadores internacionais que afere o nível de desenvolvimento dos países é frequentemente composto de índices que avaliam a qualidade dos serviços de infraestrutura como, por exemplo, a eficiência dos sistemas de transporte. Hoje em dia, o acesso a uma rede de internet de qualidade e de serviços educacionais e hospitalares também tem sido considerado demandas sociais de grande envergadura, às quais os Estados precisam buscar atender de maneira satisfatória, de acordo com as características demográficas de cada jurisdição nacional.

O período tratado neste artigo, o do Brasil imperial, marcou a fase em que o país experimentou um grande impulso com respeito ao estabelecimento de uma rede de estradas, primeiro de rodagem e posteriormente de linhas férreas, que se propunha a interligar as diferentes regiões do imenso território nacional. Odilon Nogueira de Matos pontua que as vias de comunicação do Brasil pós-Independência apresentavam poucas alterações em relação à estrutura viária estabelecida durante o período colonial, pois, segundo o autor, “a administração colonial pouco interesse demonstrou pela abertura de caminhos interligando as várias partes do Brasil interior ou mesmo pondo-as em contato com o litoral” (Matos, 2019, p. 54).

GUILHERME GRANDI é professor do Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da USP e membro dos grupos de pesquisa Formações Econômicas Regionais, Integração de Mercados e Sistemas de Transportes e Hermes & Clio.

De fato, antes da efetiva implementação da rede nacional de estradas de ferro, as comunicações territoriais no Brasil eram precárias e sua má estruturação decorria tanto dos obstáculos naturais, advindos de condições topográficas adversas, como do desinteresse dos agentes públicos e privados, ou a falta de incentivos a estes últimos, em estabelecer um efetivo sistema viário. William Summerhill avalia que “os administradores coloniais e, mais tarde, os governos imperial e provincial, empreenderam esforços modestos para melhorar as condições de transporte” e acrescenta que “os recursos públicos limitados para um Brasil recém-independente pouco trouxeram de alívio para uma população [...] prejudicada por rotas comerciais praticamente intransitáveis e traiçoeiras” (Summerhill, 2018, p. 23).

No Brasil colônia, a rede de caminhos terrestres, bem como o transporte por vias fluviais, experimentaria certo progresso somente a partir da descoberta das jazidas de ouro nas regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. O esforço de penetrar pelo extenso território colonial à procura de metais preciosos definiu rotas e possibilitou aperfeiçoamentos dos materiais de transporte. As tropas de animais cargueiros e as monções de povoado (frotas fluviais) são representativos do desenvolvimento dos transportes no Brasil entre os séculos XVII e XIX. A busca por ouro foi o fator propulsor do povoamento de diversas regiões do país e, ao mesmo tempo, forneceu estímulo aos sertanistas em sua tarefa de definir os melhores cursos d'água, os trechos mais facilmente navegáveis, bem como os trajetos mais curtos e menos acidentados por terra entre serras e frondosas florestas.

Todavia, a infraestrutura viária terrestre no país só melhoraria em termos mais contundentes com o início da implantação do transporte ferroviário na década de 1850, após a promulgação do Decreto Imperial n. 641, de 26 de junho de 1852, que introduziu a garantia de juros sobre o capital a ser utilizado na construção das linhas férreas. Não obstante, a primeira lei destinada à matéria é anterior ao referido decreto. Promulgada em 31 de outubro de 1835 pelo regente do Império, Diogo Antônio Feijó, a chamada “Lei Feijó” autorizava o governo a conceder o direito a uma ou mais empresas para a construção de estradas de ferro ligando a capital do Império às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (Pinto, 1977, p. 22). No ano seguinte, a Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo também aprovou a sua primeira concessão ferroviária por meio da Lei n. 51, de 18 de março de 1836, que, logo depois, seria substituída pela Lei n. 115, de 30 de março de 1838. Tal legislação estabelecia o privilégio de construção de uma estrada de ferro para ligar a vila de Santos às vilas de Campinas e Piracicaba até Itu ou Porto Feliz (Saes, 1986, p. 32).

José do Nascimento Brito observa que, para alguns historiadores, a Lei Feijó indicava a intenção do governo de enviar tropas de uma maneira mais ágil e eficiente ao Rio Grande do Sul, a fim de debelar a Revolução Farroupilha que naquela época havia eclodido. De qualquer maneira, o autor acrescenta: “É de presumir que os autores do projeto tivessem em mira unir, com ligações fáceis e rápidas, as várias regiões do Império à sua capital” (Brito, 1961, p. 10).

Mesmo diante desses relativos avanços da legislação, observa-se que havia certa

resistência aos investimentos e à concessão de subsídios ferroviários por parte de alguns eminentes senadores do Império, que defendiam, ardorosamente, a necessidade de construir e reparar os caminhos carroçáveis, por serem mais viáveis financeiramente em oposição aos expressivos dispêndios de capital representados pelos empreendimentos ferroviários. É o caso de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que teve um papel de destaque nos debates legislativos sobre a temática dos transportes durante grande parte do período imperial. Seu engajamento a esse respeito pode ser notado em uma carta sua remetida ao presidente da província de São Paulo, Bernardo Pereira de Vasconcelos, em 2 de novembro de 1838.

“Só a minha *mania por estradas* me obrigaria a escrever o seguinte: [...] dóe-me ver as estradas tão mal paradas agora que a sua direção pede maior inteligência, e actividade [...] tão penetrado estou da necessidade que não duvido em fazer grande sacrificio de offerecer os meus serviços por um anno deixando de ir ao Senado [...] e se em falta acceitar a minha offerta, só terei agradecer-lhe a confiança que lhe merecer, pois V. Ex. pode bem avaliar o nenhum beneficio que d’ahi me pode caber, tendo perda pecuniaria, augmento de trabalho, e nenhum interesse meu, ou de parente meu a promover. Repito a V. Ex. que a demora posto que de dias póde ser prejudicial, pois a providencia já é um pouco tardia” (Instituto Histórico do Rio de Janeiro, apud Forjaz, 1924, pp. 124-5, grifos nossos).

O Conselho Geral da Província e o Conselho da Presidência da Província eram os órgãos parlamentares deliberativos existentes

antes da criação das Assembleias Legislativas, ou seja, eram produtos da Constituição de 1824, outorgada pelo imperador d. Pedro I. Nas atas desses conselhos, que atuaram no correr do decênio de 1824 a 1834, aparece uma constante preocupação com as condições, e principalmente com o custo de manutenção, dos caminhos carroçáveis, em especial da ligação do porto de Santos ao planalto paulista, importante via de exportação de açúcar e, fundamentalmente, de café.

O poder provincial já tinha competência para legislar sobre a matéria da provisão dos meios de transporte desde a lei geral de 29 de agosto de 1828. No entanto, entre a Lei Feijó de 1835 e o Decreto 641 de 1852, nenhuma companhia ferroviária foi organizada no país, o que se explica pela ausência de mecanismos institucionais que pudessem garantir uma taxa mínima de retorno aos investimentos exigidos na construção e subsequente operação de estradas de ferro.

Atuando como senador do Império, o mesmo Bernardo Pereira de Vasconcelos se posicionou contrariamente à resolução da Câmara dos Deputados que havia aprovado uma solicitação de Tomas Cochrane para que o governo imperial subscrevesse ações visando à formação do capital de uma companhia ferroviária. A esse respeito, segue um trecho do parecer por ele assinado e apresentado na sessão do Senado de 23 de fevereiro de 1843.

“A Comissão de Fazenda examinou o projeto de resolução enviado pela Câmara dos Senhores Deputados, autorizando o Governo a subscrever pelo valor de duas mil ações, como acionista da companhia organizada por Tomas Cochrane para construir uma estrada de ferro, conforme o decreto de 4 de novembro de 1840 e condições que o acompanham.

A Comissão convencida como está da não realização da empresa projetada, a qual servirá somente para dificultar qualquer melhoramento das estradas já existentes, que porventura se empreenda, e, atendendo aos apuros do tesouro, é de parecer que não seja aprovada a dita resolução.

Paço do Senado, 31 de janeiro de 1843 – *Vasconcelos – Alves Branco*” (*Jornal do Commercio*, 26 de fevereiro de 1843).

De qualquer forma, a pesquisa realizada com outro conjunto de fontes primárias, como os relatórios ministeriais da repartição dos Negócios do Império brasileiro, indica que o tema dos transportes passou a ser uma questão cada vez mais debatida pela administração régia após a abdicação de d. Pedro I, como se verá mais adiante neste artigo. Primeiro, aborda-se a infraestrutura de transporte durante o período do Primeiro Reinado e a fase regencial, com foco nos caminhos terrestres e na navegação fluvial. Na seção subsequente são examinados alguns dos principais planos de viação elaborados no decorrer do Segundo Reinado, nos quais as estradas de ferro passam gradativamente a assumir um papel preponderante frente às modalidades alternativas de transporte. A terceira e última seção do artigo reúne, em formato de síntese, as principais considerações acerca do sistema e da política de transporte no Brasil durante a vigência do regime imperial.

OS “RUDES CAMINHOS” E AS “ESTRADAS MÓVEIS”

No primeiro capítulo do livro *O pacto imperial*, Miriam Dolhnikoff argumenta que o Brasil independente herdou da

América lusitana um conjunto de regiões relativamente desconexas, portanto, sem muitos laços de integração, o que reforçava em grande medida as diferenças econômicas, políticas e culturais entre os distintos espaços de ocupação econômica e povoamento. A já mencionada precariedade das vias de comunicação certamente contribuía para essa alegada falta de coesão, de modo que dentre os principais objetivos do novo Estado em formação estava, não há dúvidas, a questão da unidade nacional. Adicionalmente, a autora comenta que “a unidade estava condicionada à capacidade de acomodar elites que tinham como prioridade o atendimento de suas demandas, de modo que encontrassem espaço para negociar recursos e políticas que atendessem a seus interesses específicos” (Dolhnikoff, 2005, p. 25).

Foi exatamente movido por esse espírito, identificado por Dolhnikoff, que o senador Nicolau Vergueiro buscava, ao tratar da temática dos transportes, atuar em favor da elite paulista vinculada à agricultura de abastecimento e exportação. Um dos seus biógrafos, Djalma Forjaz, afirmou que o senador foi, ao seu tempo, o principal orientador e impulsionador dos caminhos terrestres em São Paulo¹.

O início do envolvimento de Vergueiro com a questão das estradas e dos meios de transporte remonta ao período imediatamente anterior à Independência, mais precisamente ao ano de 1820, quando da sua nomeação como inspetor, na província

¹ Sobre a relação da família Vergueiro com as estradas em São Paulo, ver nosso seguinte trabalho: Grandi (2021).

de São Paulo, das estradas do distrito da freguesia de Piracicaba e de suas vizinhanças. No início do século XIX, não havia uma via, por exemplo, ligando diretamente Piracicaba à capital paulista, apenas uma estrada em péssimas condições que passava por Itu, com cerca de 155 quilômetros de extensão. Assim, Vergueiro coordenou, além de financiar com recursos próprios, os trabalhos de abertura de uma estrada de rodagem entre Piracicaba e Jundiaí, como consta na Ata da Seção do Conselho do Governo de 7 de fevereiro de 1825.

Na realidade, Vergueiro supervisionou diversos trabalhos de construção de estradas, como a de Campinas ao Morro Azul e Araraquara, aberta também em 1825. Segundo Forjaz (1924, p. 116), as recomendações feitas por ele aos empreiteiros dessa obra foram integralmente aceitas e aprovadas pelo Conselho do Governo em sessão de 10 de novembro de 1825. Antes mesmo, em 12 de julho, o presidente da província de São Paulo havia solicitado informações a respeito de uma estrada de Araraquara em direção às margens do Rio Grande e deste no sentido de Goiás. Mais uma vez, Vergueiro participaria ativamente dos debates legislativos acerca do melhor trajeto a se definir para o projeto e, no dia 22 do mesmo mês, encaminhou um plano de uma estrada em direção a Cuiabá, na província de Mato Grosso.

O senador chegou também a enviar ao imperador d. Pedro I uma representação propondo a construção de uma nova estrada ligando a corte, no Rio de Janeiro, à cidade de Porto Alegre, na província do Rio Grande do Sul. Além de projetar e retificar importantes vias de comunicação entre as províncias do Centro-Sul do país na

qualidade de inspetor de estradas, Vergueiro se responsabilizou pela proposta de criação do gabinete topográfico, órgão destinado a manter uma escola na qual se ensinasse as regras básicas para a elaboração de plantas, realização de nivelamentos de terrenos, enfim, para a construção de estradas.

A imagem de uma “vasta mão espalhada”, concebida pelo engenheiro Teodoro Fernandes Sampaio em referência às vias de comunicação anteriores às estradas de ferro, é um forte indicativo do caráter irradiador da província de São Paulo no tocante à rede de caminhos e rios navegáveis. Acrescenta-se, no entanto, que nos dois primeiros séculos de colonização, o único meio de transporte terrestre existente em praticamente todas as áreas povoadas do Brasil era o dorso do escravo.

Segundo Ernani Silva Bruno, a atividade cargueira realizada pelos comboios de índios escravizados em São Paulo perdurou até o findar do século XVIII, mas tal tipo de transporte também era amplamente utilizado nas regiões das Minas Gerais e na ligação entre o litoral e o planalto de Curitiba, no Paraná. O autor transcreveu um trecho de uma carta do governador da capitania de São Paulo, de 1776, ao brigadeiro Sá e Faria, onde se lê: “Farei que no Cubatão ou em Santos estejam índios para o transporte de V. S., porém se pela incerteza de sua chegada se distraírem, sirva-se das escravas da fazenda do mesmo Cubatão, para imediatamente que ali chegar, subir sem demora” (apud Bruno, 1962, p. 94).

Tempos depois, em relatório lido durante a sessão inaugural da Assembleia Legislativa de São Paulo em 2 de fevereiro de 1835, o presidente da província, Rafael

Tobias de Aguiar, ao dizer “Vós não ignoraes que um dos objetos que toca mais de perto a prosperidade da província é o melhoramento das estradas”, mencionou a existência dos seguintes trechos viários: o Caminho do mar, ligando a capital paulista a Santos passando por Cubatão e suas ramificações; as estradas de Itu e de outras vilas contíguas; a estrada do Rio de Janeiro e suas variantes como o caminho para Paraty e a via ligando Bananal, Areias e Jacareí a Ilha Grande e Mambucaba; a estrada entre São Luís do Paraitinga e Ubatuba, no litoral norte de São Paulo, bem como a que vai rumo a São Sebastião; a estrada ligando Sorocaba ao Rio Negro; a estrada da Mata; a de Curitiba-Antonina; e a de São José a Morretes (*Annaes da Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo*, 1925, pp. 17-20).

O canal de Iguape ligando ao Rio Una também foi mencionado por Tobias de Aguiar em seu relatório, mas tudo indica que a questão dos transportes durante o período da Regência se voltava mais especificamente aos “rudes caminhos”, para usar a expressão cunhada por Ernani Bruno. Do período colonial, este autor cita as estradas do Maranhão e Piauí rumo à Bahia, passando por Pernambuco e pelas povoações de Mocha, Cabrobó e Juazeiro; a da Bahia que ligava a Minas Gerais e que seguia por São Romão e Paracatu até Goiás e Mato Grosso; a do Rio de Janeiro a Minas; e a de São Paulo no sentido dos campos e pastagens do Rio Grande do Sul na porção meridional do país (Bruno, 1962, p. 85).

Pode-se mencionar também a comunicação entre Vila Rica e Tijuco, conhecida por muitos como *estrada real*, e as sinu-

osas e estreitas estradas de serra, como a de Paranaguá a Curitiba, o já mencionado Caminho do mar entre Santos e São Paulo e o trajeto do porto da Estrela, no Rio de Janeiro, em direção a Minas Gerais². Todos esses rudes caminhos representavam, segundo um cronista anônimo do século XVIII, o “espantallo dos tropeiros e o tormento das mulas” (Bruno, 1962, p. 86).

Sobre a província fluminense, Fernando Brame nota que, com a instalação da corte portuguesa em 1808 na cidade do Rio de Janeiro, estradas começaram a ser construídas no recôncavo e ao longo da serra visando unir a Baía da Guanabara ao Vale do Paraíba, região onde se deu o desenvolvimento da cafeicultura. As principais eram as estradas do Comércio, da Polícia e do Rodeio. Segundo o autor, tais vias eram mais do que “simples picadas na mata” e foram construídas com o propósito de suportarem o tráfego crescente das tropas de animais cargueiros que conduziam, fundamentalmente, a produção cafeeira aos portos do recôncavo e da capital fluminense (Brame, 2013, p. 75).

Quando alargadas, as primitivas trilhas indígenas se tornavam caminhos de bois, cavalos e mulas e, uma vez realizado o nivelamento e o calçamento, tais vias passavam-se assim à condição de estradas. A supramencionada Estrada do Comércio, por exemplo, dava acesso a um importante porto fluvial regional, o porto de Iguazu, localizado na baixada da Guanabara.

O trânsito pelas “estradas móveis” – para usar a feliz expressão de Sérgio

2 A respeito do conceito de “estradas reais”, ver: Santos (2001).

Buarque de Holanda – representa a atividade de transporte realizada pelos monçoeiros³ durante o auge da mineração na região mato-grossense. Observa-se que à medida que o tráfego fluvial ia se tornando cada vez mais intenso e regular, a partir do descobrimento das aluviões auríferas do Cuiabá ao final da segunda década do século XVIII, aperfeiçoamentos foram sendo feitos ao perfil primitivo das canoas indígenas de pau, feitas com tronco escavado, denominadas *pirogas*.

De acordo com Buarque de Holanda, as primeiras frotas fluviais desciam o Tietê até sua foz, seguiam o curso do Rio Paraná por meio dos seus afluentes, em geral o Rio Pardo, e, em seguida, subiam o Anhanduí-Guaçu visando a ganhar as contravertentes do Rio Paraguai e, assim, alcançá-lo através de um dos seus afluentes orientais. Ao subir o Rio Paraguai chegava-se ao São Lourenço e, finalmente, ao Rio Cuiabá. Em meados do Setecentos, no entanto, pilotos, proeiros e práticos começaram a avaliar a possibilidade de se adotar percursos alternativos a esse, de modo que as canoas passaram a subir a parte encachoeirada do Pardo, situada na barra do Anhanduí-Guaçu, até o Ribeirão de Sanguexuga, onde o divisor das bacias do Paraná e Paraguai apresenta uma largura menor, sendo, portanto, mais apropriado para a realização da varação das embarcações (Holanda, 1994, p. 143).

3 “O monçoeiro ou o cuiabano representam, de acordo com Sérgio Buarque, o tipo social que se consolidou no século XVIII em São Paulo como o responsável pelas navegações fluviais, haja vista que o propósito dessas expedições mareantes era o auxílio às minas de ouro e o comércio com a remota zona mato-grossense” (Grandi, 2020).

Sempre a partir do porto de Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araritaguba (atual município paulista de Porto Feliz), há quem considere que o trajeto das monções ia pelo Rio Tietê até o Grande, para em seguida subir o Anhanduí, acima da barra do Pardo, e, pela região de Vacaria, descia-se o Mbotetei (outro nome para o Rio Aquidauana) no sentido do Rio Paraguai até chegar ao Rio Cuiabá (Magalhães, 2008, p. 35).

A navegação fluvial teve também papel fundamental em possibilitar as comunicações do Mato Grosso com a longínqua província do Pará, mediante o estabelecimento de outra importante via de comércio que ampliou a fronteira econômica entre o Centro-Sul e o Norte do país⁴. Graças ao desenvolvimento de outras vias de comércio, no entanto por terra, muitos mareantes deixaram de realizar o percurso fluvial entre Porto Feliz e Cuiabá durante a década de 1820. Assim, uma vez consolidada a independência política do país, as monções foram escasseando até desaparecerem em definitivo, por volta de 1838. Nesse período, entre as décadas de 1830 e 1840, o Estado brasileiro, por meio de sua classe política, passou a discutir de modo cada vez mais frequente projetos e planos com o intuito de adensar e expandir a rede viária nacional, ao reconhecer a importância de se estabelecer um sistema de transportes que pudesse garantir maior unidade inter-regional e viabilidade econômica às diversas regiões produtoras do país.

4 A esse respeito, consultar os relatos de viagens e expedições que constam no livro do desenhista francês Hercule Florence (1948).

PLANOS DE VIAÇÃO DO IMPÉRIO BRASILEIRO

Como ministro do governo imperial, Nicolau Vergueiro, em relatório de 1832 apresentado à Assembleia Geral Legislativa em sessão ordinária de 1833, se manifestou sobre os negócios do governo da seguinte maneira:

“Entre as Obras Publicas, as que interessão mais directa, e poderosamente á riqueza Nacional, são as estradas, e canaes: ellas abrem novos mercados, e enriquecem os existentes com utilidade dos produtores, e consumidores, por quem se reparte a despesa poupada nos transportes. O Governo lhes tem dado toda a atenção, ainda que os resultados não possuão por ora corresponder aos seus desejos” (Brasil, 1833, p. 25).

Outro ministro, Antonio Pinto Chichorro da Gama, em relatório apresentado na sessão ordinária de 1834, põe em dúvida a real contribuição à economia nacional da navegação fluvial ao lamentar a sua situação de abandono, derivada da falta de mecanismos institucionais de promoção dessa modalidade de transporte, além do baixo nível de conhecimento técnico sobre engenharia de transporte no país e da escassez de mão de obra capaz para a realização dos serviços necessários. Segundo o ministro:

“A navegação interna, cuja benéfica influencia sobre a agricultura, industria, e commercio, he de simples intuição, pela facilidade, que oferece aos transportes dos produtos, ha quasi jazido em completo esquecimento. Diversas são as causas, que tem para isso concorrido, e que subsistirão por largo tempo, se o

Corpo Legislativo não as procurar remover; falta de conhecimentos topográficos; falta de meios para empreender; e falta de braços para executar.

Huma Comissão, que fosse nomeada para explorar os nossos Rios em todas as suas direcções; notando ao mesmo passo a possibilidade de sua junção com outros, e da remoção de quaisquer obstáculos, que interrompão a sua navegação, prestaria na verdade serviços importantíssimos. O estabelecimento porem de huma tal Commissão demanda despesas superiores ás faculdades do Governo, e Engenheiros hábeis, de que experimentamos considerável falta; achando-se os existentes empregados em outros trabalhos não menos importantes” (Brasil, 1834, pp. 28-9).

O problema, no entanto, persistiria até a elaboração do livro do engenheiro Eduardo José de Moraes, *Navegação interior do Brasil*, publicado pela primeira vez em 1869. Conhecido pela historiografia como Plano Moraes, o referido trabalho faz um levantamento detalhado das bacias hidrográficas do país e do seu potencial de navegação. Dividido em quatro partes, o estudo propõe a “compartimentação do território em função do seu sistema hidrográfico”, como nos informa Manoel Fernandes de Sousa Neto. De acordo com este pesquisador, Moraes caracterizou os subsistemas da rede de rios, compostos cada qual de um conjunto regional de bacias hidrográficas, “delineando um a um quais os trechos de navegação franca e aqueles em que seria preciso realizar obras que permitissem embarcações a vapor” (Sousa Neto, 2012, p. 118).

Havia também referência às ferrovias, já que para o referido engenheiro as comunicações com as regiões mais remotas do

país deveriam ser promovidas visando à integração do sistema fluvial à rede dos caminhos de ferro. Não obstante, Moraes se posicionou contrariamente às despesas do governo imperial com a estrada de ferro D. Pedro II⁵, dada sua preocupação com a centralização do Estado em torno da capital, o Rio de Janeiro, já que em seu plano há a ideia de se transferir para o Médio São Francisco a capital do Império. Moraes, que tinha formação militar, dizia que o Rio de Janeiro era vulnerável devido à “incapacidade de rapidamente se mobilizarem os recursos necessários à defesa do território” (Souza Neto, 2012, p. 120). Sua proposta era ousada, pois referia-se à criação de uma nova província em torno da junção das bacias dos rios Tocantins, Araguaia, Parnaíba, Gurgueia e São Francisco. Segundo o próprio tenente do corpo de engenheiros do Ministério da Guerra:

“Como consequência dos grandes melhoramentos que projectassem, talvez fosse conveniente a criação de uma província nas margens do rio S. Francisco.

Para formação desta província poderião concorrer as vastas províncias de Goyaz, Minas, Bahia e Piauhy, as quaes, reunidas, apresentam uma superfície territorial de 68.000 leguas quadradas geográficas ou de 20 ao gráo.

5 A origem desta ferrovia data de 1852, quando foi autorizada a construção de uma linha ligando a corte às províncias de São Paulo e Minas Gerais. Financiada com capitais privados e estatais, a E.F. Dom Pedro II foi formada no Rio de Janeiro em 1855, os trabalhos de construção da linha se iniciaram em junho do mesmo ano e sua inauguração se deu em março de 1858. Em 1865, ela foi encampada pelo governo imperial e somente em 1875 o seu percurso foi concluído ao alcançar o município de Cachoeira, na porção paulista do Vale do Paraíba.

A nova província poderia constituir-se com as seguintes comarcas: do Rio de S. Francisco a Paracatú, pertencentes á província de Minas-Geraes; com a do Parnaguá ou parte dela, da de Piauhy; e finalmente com parte das comarcas do Porto Imperial, Palma e Cavalcanti, da província de Goyaz, que se achão a leste da grande serra denominada dos Pilões ou do Teixeira, até o seu prolongamento norte, e isto se acaso considerações de outra ordem não se oppuzessem. [...]

A capital estava naturalmente designada na importante villa da Barra do Rio-Grande. A sua posição lhe daria esse direito como incontestável” (Moraes, 1894, pp. 67-8).

Propunha-se ligar o Sul ao Norte do Império por meio da junção das supraditas bacias hidrográficas, mediante a construção de canais que, do ponto de vista da estratégia militar de defesa, fazia todo sentido ao autor desse primeiro plano de viação, haja vista que naquela época, em sua avaliação, não existia no Brasil “navegação interior ou fluvial propriamente dita” (Moraes, 1894, p. 37). O Plano Moraes é um dos poucos cujo enfoque se volta quase que exclusivamente ao transporte fluvial. Todos os outros planos viários do período do Segundo Reinado, portanto, privilegiam o modal ferroviário.

Publicado no início de 1874 sob o título *Garantia de juros: estudos para a sua aplicação ás empresas de utilidade pública no Brasil*, o livro do engenheiro André Pinto Rebouças é emblemático nesse sentido. Além de grande defensor da política de juros garantidos, como única forma de subvenção estatal aos construtores privados de estradas de ferro, Rebouças discute uma série de questões relativas à promoção de um amplo sistema ferroviário que desse conta

de atender ao território nacional, tais como: elaboração de projetos de linhas, quantidade e localização de estações ferroviárias, definição de traçados, tipos de bitola, custos de construção, financiamento dos projetos, demanda pelo serviço de transporte e fiscalização por parte do governo.

Crítico do mau uso dos recursos públicos e da forma equivocada como o governo imperial vinha aplicando a garantia de juros às primeiras construções ferroviárias no Brasil desde os anos 1850⁶, Rebouças se valeu da aprovação da Lei n. 2.450, de 1873, para embasar o seu plano, cuja linha argumentativa central se associa à necessidade de articular as áreas produtoras aos principais portos de exportação. A esse respeito, Sousa Neto (2012, p. 134) é taxativo ao pontuar o seguinte:

“Por isso, ao recorrer das regras mais precisas no sentido de dar subsídio em forma de garantia de juros, o que Rebouças pretende é que a Lei n. 2.450, aprovada a 24 de setembro de 1873, com dotação orçamentária total de cem mil contos de réis, seja utilizada de maneira a constituir um sistema de viação, ao invés de se abularem as possibilidades que a lei abria com a continuação do mau uso do erário. Assim, aquela lei de garantia de juros que havia nascido da pena de um liberal como Tavares Bastos por volta de 1864 e que só seria aprovada mediante substitutivo apre-

sentado no Senado por João Lins Vieira de Cansação Sinimbu e Tomás Pompeu de Sousa Brasil, depois da guerra contra o Paraguai, deveria, no entendimento de André Rebouças, cumprir à risca o preceito estabelecido em seu parágrafo terceiro do artigo primeiro [...]”.

De acordo com esse primeiro artigo da Lei 2.450, o governo ficava autorizado a somente conceder subvenção ou garantia de juros àquelas estradas que fossem construídas para atender à ligação dos centros produtores do país aos seus portos de exportação. Além disso, a lei deixava claro que tal subsídio não seria concedido a mais de uma estrada em uma mesma província, até que a linha beneficiária produzisse renda líquida suficiente que lhe permitisse dispensar o recebimento dos juros sobre o capital gasto na construção.

Ao que parece, o objetivo dos legisladores brasileiros ao aprovar a referida lei seria remediar os abusos que vinham ocorrendo no campo das concessões ferroviárias. Maria Lúcia Lamounier esclarece que o problema, entretanto, não se restringia ao desperdício dos recursos públicos para tal finalidade nem à ineficiência dos empreiteiros, aliada à diminuta *expertise* em engenharia ferroviária, como fica sugerido por Rebouças, mas se relacionava também, e fundamentalmente, à ausência de um plano viário nacional efetivamente implementado. A pesquisadora afirma que o prazo de concessão das vias férreas se reduziu de 90 para 50 anos, em 1871, e que a referida Lei 2.450 limitou o montante de capital sujeito à garantia de juros, além de sua vigência em no máximo 30 anos. Outra novidade trazida pela lei foi a subvenção quilométrica, que não podia exceder 20%

6 A fase inicial do desenvolvimento ferroviário no Brasil, que se encerra ao final da década de 1860, caracteriza-se pela forte presença do capital britânico, pela construção de duas linhas ineficientes na região Nordeste e pela transferência da E.F. Dom Pedro II à administração do governo imperial.

do capital subscrito para a construção da estrada. A esse respeito, estimava-se um valor de 30 contos de réis por quilômetro e as vias que fossem construídas abaixo desse valor seriam totalmente custeadas pelo governo (Lamounier, 2015, pp. 215-6).

José Palhano de Jesus lista 12 trechos ferroviários construídos por efeito da referida lei e que totalizaram um capital da ordem de 102.797:104\$151, ou seja, superior à dotação orçamentária total de 100 mil contos de réis. O governo, segundo o autor, teve um gasto anual total com garantias de juros de 7.005:447\$000 e a extensão dessas concessões somou 1.894 quilômetros. Contudo, o custo médio de construção desses trechos ferroviários ficou acima do valor

supramencionado por Lamounier, isto é, a 54:600\$000 por quilômetro (Palhano de Jesus, 1922, pp. 727-8, n. 3).

Há indícios que os estímulos dados nos anos 1870 à promoção das ferrovias geraram maus resultados, uma vez que se passou a construir linhas mais baratas e excessivamente extensas, acarretando trajetos pouco racionais, isto é, exageradamente sinuosos pela quantidade de curvas. Todavia, Rebouças estava certo ao observar que a orientação geral do Estado com respeito à política de transporte era a associação do capital ferroviário com a economia de exportação. Tal vinculação, segundo Lamounier (2012, pp. 36-7), corresponde a uma das principais características da expansão dos caminhos de

FIGURA 1

Ferrovias brasileiras (início da década de 1870)



ferro pelas regiões de Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Na primeira metade da década de 1870 houve a inauguração dos seguintes trechos ferroviários: E.F. de Recife a Olinda e Beberibe, na província de Pernambuco, em 1870; no ano seguinte, a E.F. União Valenciana, no Rio de Janeiro; em 1873, a E.F. de Macaé a Campos e a de Campos a São Sebastião, ambas também na província do Rio de Janeiro; e na província de São Paulo a E.F. Ituana; em 1874, outras duas, a E.F. Leopoldina, na província de Minas Gerais, e a de Porto Alegre a Nova Hamburgo, no Rio Grande do Sul; em 1875, na Bahia, foram inauguradas a E.F. de Baturité e as centrais da Bahia e de Nazareth e, em São Paulo, a Sorocabana, a Mogiana e a ligação com o Vale do Paraíba fluminense, a E.F. São Paulo-Rio de Janeiro, que viria a ser posteriormente incorporada à D. Pedro II formando assim a E.F. Central do Brasil (Palhano de Jesus, 1922, p. 728).

Entre 1854, ano de inauguração dos primeiros 14,5 quilômetros de linhas férreas no Brasil (a E.F. Mauá, na província do Rio de Janeiro), e o fim do período monárquico, foram construídos 9.583 quilômetros de estradas de ferro (IBGE, 1941, p. 46). O período de maior crescimento foi a primeira quadra da década de 1880, quando se construiu 3.391 quilômetros de vias férreas, seguido pelos anos 1885-1889 (3.281 quilômetros) e o quadriênio 1875-1879, quando outros 1.627 quilômetros de linhas haviam sido assentados (Palhano de Jesus, 1922, p. 727).

A tabela ao lado deixa evidente o fato de que foram raros os casos de estradas de ferro que ressarciram o tesouro nacional a partir dos anos 1880. Este dado reforça o

argumento de que a política de juros garantidos aos construtores de ferrovias comprometeu em excesso o erário público, ou seja, embora fundamental para atrair o interesse do capital privado pelo ramo ferroviário, foi uma política onerosa e relativamente ineficiente. Emblemático nesse sentido é o caso das linhas de Itararé e Tibagi, da Companhia Sorocabana, que tiveram um total de 22.838:370\$000 em juros garantidos pelo governo frente a um custo total de impressionantes 43.728:209\$594⁷. Nem um vintém sequer foi resgatado pelo cofres públicos. Em outras palavras, pode-se dizer que o governo imperial “investiu” a fundo perdido ao garantir juros a algumas companhias de estradas de ferro.

Não obstante o relativo fracasso da política de garantia de juros, surgiram outros três planos viários no Brasil até o final do período monárquico. O plano do engenheiro João Ramos de Queiroz, que, embora tenha sido originalmente formulado no mesmo ano do Plano Rebouças, em 1874, sofreu acréscimos e foi apresentado oficialmente ao parlamento brasileiro anos depois, mais precisamente em agosto de 1882. O quarto plano de viação a ser aqui brevemente discutido foi elaborado por Honorio Bicalho, em 1881, e intitula-se Rede Geral de Comunicações. O quinto e último, no entanto, tem o diferencial de ser um plano assinado por três engenheiros, Antonio Maria de Oliveira Bulhões, Ferino José de Melo e Jorge Rademaker Grunewald. Denominado Plano Bulhões, foi originalmente apresentado no I Congresso de Estradas de Ferro, organi-

7 A respeito do caso da Sorocabana, recomenda-se o artigo de Dante Aldrighi e Flávio Saes (2005).

TABELA 1

Estradas de ferro concedidas com garantia de juros pelo governo geral (1852-1889)

Estrada de ferro	Data da concessão	Extensão (km)	Taxa	Capital garantido	Espécie	Custo da estrada	Resgate pelo gov.	Espécie	Província
1. Recife a S. Francisco	7 ago. 1852	124,739	5%	4.316:934\$100	Ouro	16.375:869\$000	14.551:436\$000	Ouro	Pernambuco
			7%	10.666:560\$000	Ouro				
2. Bahia a S. Francisco	9 dez. 1853	123,130	7%	16.002:000\$000	Ouro	16.002:000\$000	20.131:320\$000	Ouro	Bahia
3. Santos a Jundiá	11 mar. 1858	139,466	7%	23.555:850\$000	Ouro	24.444:730\$000	17.897:132\$320	Ouro	S. Paulo
4. Conde d'Eu	25 dez. 1871	121,901	7%	6.000:000\$000	Ouro	6.000:000\$000	5.466:120\$000	Ouro	Paraíba
5. Paraná	1 maio 1873	110,387	7%	11.492:042\$707	Ouro	11.492:000\$000	5.367:000\$000	Ouro	Paraná
6. Minas e Rio	24 set. 1873	170,000	7%	16.150:000\$000	Ouro	16.150:000\$000	16.442:800\$000	Ouro	Minas Gerais
7. S. Paulo - Rio de Janeiro	25 abril 1874	231,020	7%	10.665:000\$000	Papel	14.300:000\$000	10.000:000\$000	Papel	S. Paulo
8. Limoeiro	5 ago. 1874	96,030	7%	5.000:000\$000	Ouro	5.000:000\$000	-	-	Pernambuco
9. D. Thereza Christina	21 out. 1874	118,096	7%	5.451:008\$900	Ouro	5.451:008\$900	32.554:254\$400	Ouro	Santa Catarina
10. Central da Bahia	28 out. 1874	316,660	7%	13.000:000\$000	Ouro	13.000:000\$000	10.221:200\$000	Ouro	Bahia
11. Carangola	12 dez. 1874	223,242	7%	3.499:555\$555	Ouro	3.499:555\$555	-	-	Rio de Janeiro
			7%	2.500:444\$445	Papel	2.500:444\$445			
12. Natal a Nova Cruz	20 fev. 1877	120,600	7%	5.496:052\$544	Ouro	7.110:049\$000	3.802:286\$400	Ouro	Rio G. do Norte
13. Rio Grande a Bagé	26 out. 1878	280,500	7%	13.521:453\$322	Ouro	13.683:637\$090	4.133:808\$800	Papel	Rio G. do Sul
14. Central de Alagoas	12 nov. 1880	88,000	7%	4.553:000\$000	Ouro	4.553:000\$000	6.754:880\$000	Ouro	Alagoas
15. Rib. Preto a Jaguará e ramal Caldas (Cia. Mogiana)	17 fev. 1881	268,238	6%	4.500:000\$000	Ouro	4.500:000\$000	-	-	S. Paulo e Minas
			6%	1.853:857\$500	Papel	1.853:857\$750			
16. Quarahim a Itaqui	19 nov. 1881	157,597	6%	6.000:000\$000	Ouro	8.410:000\$000	-	-	Rio G. do Sul
17. Conde d'Eu (prolongamento a Cabedello)	30 out. 1882	18,707	6%	614:698\$420	Ouro	614:698\$420	-	-	Paraíba
18. Ramal de Timbó	7 abril 1883	83,021	6%	2.650:000\$000	Ouro	2.650:000\$000	1.448:740\$000	Ouro	Bahia
19. Linhas de Itararé e Tibagi (Cia. Sorocabana)	24 nov. 1888	250,047	6%	7.500:000\$000	Papel	43.728:209\$594	-	-	S. Paulo
		511,279	6%	15.338:370\$000	Papel				
20. Central de Macahé	15 dez. 1888	42,629	6%	1.196:805\$897	Papel	1.196:805\$897	-	-	Rio de Janeiro
21. Santo Eduardo a Itapemirim	15 dez. 1888	93,230	6%	2.796:900\$000	Papel	4.770:016\$337	-	-	Espírito Santo
22. Prolongamento da Paraná e ramais	16 jan. 1889	296,614	6%	9.179:858\$100	Ouro	15.183:554\$400	-	-	Paraná
23. Caxias a Cajazeiras	31 maio 1889	78,000	6%	2.414:774\$517	Papel	2.414:774\$517	-	-	Maranhão
24. Ramal de Viçosa (Central de Alagoas)	22 jun. 1889	62,000	6%	1.860:000\$000	Papel	1.860:000\$000	-	-	Alagoas
25. Santa Maria ao Uruguai	9 nov. 1889	355,602	6%	10.597:781\$556	Ouro	10.597:781\$556	14.265:240\$000	Ouro	Rio G. do Sul
26. São Paulo - Rio Grande	9 nov. 1889	1.443,41	6%	84.590:738\$207	Ouro	84.590:738\$207	-	-	Paraná e Sta. Catarina

Fonte: P. de Jesus (1922, pp. 740-1)

zado pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro em 1882 (Sousa Neto, 2012).

No Plano Ramos de Queiroz, sobressai a ligação do Rio Paraná, a partir da cidade de Curitiba, com a província do Mato Grosso, de modo que o acesso ao sul mato-grossense passaria a ser compartilhado com as outras províncias do Brasil Meridional. Chama a atenção nesse plano a perspectiva em torno da estratégia militar a ser adotada, associada à ideia de integridade territorial, pois, nas palavras do próprio engenheiro, era imprescindível “unir-se Porto Alegre a Uruguayana e Curitiba e Miranda, [...], porque o nosso caminho é ainda o oceano para chegarmos às fronteiras” (Ramos de Queiroz, 1882, p. 19).

Nesse sentido também, é importante lembrar que a navegação costeira de cabotagem foi responsável, como observa Renato Marcondes, por promover “o principal eixo de desenvolvimento comercial” no Brasil antes da mais ampla disseminação das linhas ferroviárias pelo país, ocorrida a partir das duas últimas décadas do século XIX. De acordo com esse pesquisador, o constante aumento no Brasil do “número de embarcações e, especialmente, dos vapores facilitou o crescimento dos circuitos mercantis marítimos” (Marcondes, 2012, p. 143).

No entanto, o ponto central do Plano Ramos de Queiroz é a divisão do mapa brasileiro em duas grandes artérias: a *grande artéria meridional* que vai do Rio Araguaia ao Paraná e a *grande artéria central*, unindo por meio de ferrovias um porto oceânico do Atlântico a um ponto de navegação no Rio Madeira ou no Guaporé, no limite com o Rio Paraguai. Sobre a primeira artéria:

“No systema das *convergentes e divergentes*, por nós adoptado, em que a grande artéria

meridional do Araguaya ao Paraná é o mais frizante exemplo, é fácil reconhecer-se as vantagens commerciaes e estratégicas que o seu traço garante.

Imagina-se duas paralelas cortadas por uma secante quasi perpendicular: teremos o Amazonas e a estrada de Porto Alegre a Uruguayana unidas pelo Araguaya e pela artéria central; supondo-se que três paralelas entre si partem sucessivamente das capitães de S. Catharina, Paraná e S. Paulo, e vão encontrar aquella estrada, formando ângulos de 45° cortados no quadrante sud’este; teremos descripto a parte Sul da rêde geral de viação do Imperio, cujo tronco é a grande artéria meridional do Araguaya ao Paraná” (Ramos de Queiroz, 1882, pp. 37-8).

Já no que respeita à *grande artéria central*, Ramos de Queiroz propõe uma comunicação entre os oceanos Atlântico e Pacífico, ou seja, de Leste a Oeste, ligando Canavieiras, no Vale do Jequitinhonha, por meio de uma estrada de ferro à rede fluvial do Amazonas, sem antes passar pelos pontos navegáveis dos rios São Francisco, Tocantins, Araguaia e Madeira. Assim se expressou o autor: “Será esta uma estrada *transcontinental* e de um futuro imenso para o commercio e relações políticas entre o Brazil e os nossos irmãos do outro oceano” (Ramos de Queiroz, 1882, pp. 41-2).

Diferentemente dos planos Moraes, Rebouças e Ramos de Queiroz, o Plano Bicalho foi o primeiro a possuir um caráter oficial, em virtude de ter sido elaborado no âmbito da diretoria da Viação e Obras Públicas do Ministério da Agricultura. Pensado para ser executado em nove anos, o plano considerava cerca de 15 mil quilô-

O Plano Ramos de Queiroz



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovios/1882-Plano-Ramos-de-Queiroz-2.shtml>

metros de vias férreas, fluviais e linhas hidroferroviárias, além de melhoramentos dos portos de escoamento que já tinham ligações com linhas férreas em funcionamento (Sousa Neto, 2012, pp. 140-1).

Fica patente, na exposição feita por Bicalho em seu plano, que a política de garantia de juros foi mal distribuída e por isso resultou na concentração das linhas em algumas poucas províncias, tais como Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Bicalho reconhece que a garantia de juros foi concedida, em especial nos anos 1850 e 1860, primordialmente às empresas fundadas por capitais ingleses, mais uma evidência, na avaliação dele, de que o governo imperial

vinha produzindo distorções no segmento de infraestrutura de transporte. Ele argumentava que o elevado custo quilométrico não havia favorecido, por exemplo, a implantação de uma extensa linha de interesse geral do Estado. Em suas palavras:

“As duas províncias de Matto-Grosso e Goyaz, que representam mais da quarta parte da superfície do Imperio, viram passar o período de oito anos de aplicação total do fundo aberto pelo Estado ao desenvolvimento da viação férrea, sem que se desse um só passo para reduzir os demorados percursos que as isolam do resto do Imperio; pelo contrario viram caducar a concessão

da estrada de ferro do Madeira ao Mamoré, anterior áquella lei” (Bicalho, 1881, p. 8).

A lei a qual Bicalho se refere é, mais uma vez, a de n. 2.450 de 24 de setembro de 1873. Propondo aperfeiçoá-la no sentido de ampliar e assim melhor distribuir o subsídio para o maior número de províncias possível, seu plano baseia-se em um sistema viário composto de quatro linhas gerais: a Grande Leste-Oeste, a Grande Central Norte, a Grande Central Sul e a Grande Central Noroeste.

A melhor descrição do Plano Bicalho é a de Sousa Neto, em seu minucioso estudo sobre os planos imperiais de viação. Nesse sentido, vale a pena reproduzir o trecho a seguir desse seu trabalho:

“*Grande Leste-Oeste* visava a ligar o Tocantins ao São Francisco, por intermédio de uma via férrea de 293 quilômetros, pondo em contato várias porções de Goiás com o oceano Atlântico na altura de Salvador que, por sua vez, estaria ligado por ferrovia já em construção à cidade de Juazeiro. A interiorização no sentido ocidental se daria depois pelo Araguaia, que se ligaria aos limites do Império pelos vales dos rios Xingu, São Manoel e Tapajós. Ainda pelo São Francisco, se ligaria à *Grande Central Norte*.

A *Grande Central Norte* ligaria a cidade de Belém do Pará ao Rio de Janeiro, com obras que visassem a conectar os trechos do alto e baixo Tocantins, por uma ferrovia de cerca de 600 quilômetros que, depois de encontrar com o São Francisco na *Grande Central Leste*, chegaria ao Rio de Janeiro pela Estrada de Ferro D. Pedro II.

A *Grande Central Sul* visava à ligação

da rede ferroviária de São Paulo com o rio Paraná, o que possibilitaria, *a posteriori*, ligar a bacia do Paraná á do Araguaia, por intermédio de diversos outros rios como o Paranaguá, pelo centro do território. Por fim, ainda na bacia do rio Paraná, á altura dos rios Tibagi e Ivaí, sairia um tronco ferroviário que ligaria desde a estrada de Paranaguá, passando por Palmas em Santa Catarina, à rede ferroviária do Rio Grande do Sul.

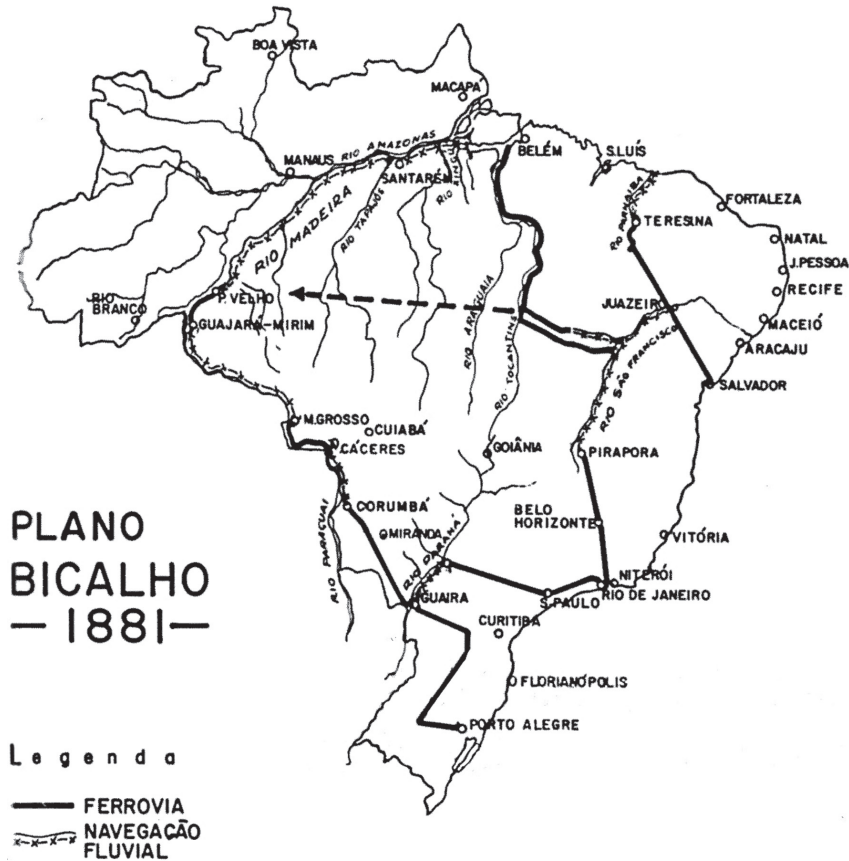
A *Grande Noroeste*, podendo ter dois traçados a partir do seu entroncamento com a *Grande Central Sul*, alcançaria Mato Grosso e, subindo pelo Tapajós e Madeira, uniria a bacia do Amazonas à do Prata com a realização de ferrovias ligando os trechos separados por cachoeiras ou pelo próprio traçado no terreno” (Sousa Neto, 2012, pp. 144-5).

De qualquer forma, ao tratar da questão da melhoria e do reaparelhamento dos portos, Bicalho concorda com Rebouças de que as estradas de ferro deveriam ser projetadas de modo a buscarem uma saída ao mar. A respeito do seu entendimento sobre as “grandes linhas de comunicações gerais”, o autor menciona que uma delas é fornecida pela própria natureza e “serve diretamente a dezesseis províncias do Imperio – é a navegação do Oceano Atlantico” (Bicalho, 1881, p. 15).

O vice-presidente e fundador do Clube de Engenharia, Antonio de Oliveira Bulhões, tem o seu nome associado ao *Parecer Apresentado ao Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil* pela Comissão de Viação Geral do Império por ter presidido a dita comissão. Assim, o chamado Plano Bulhões, como ficou conhecido, traz uma crítica contumaz à legislação ferroviária por

FIGURA 3

O Plano Bicalho



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovianos/1881-Plano-Bicalho.shtml>

considerá-la excessivamente descentralizada. Segue o trecho do parecer no qual tal crítica fica explicitada:

“Estas leis que foram ditadas com o firme proposito da descentralização administrativa, que vizavam a não ofender a autonomia das províncias, a alargar o seu horizonte de atividade de acordo com o acto adicional, já estão produzindo e ameaçam ainda maiores inconvenientes em relação á distribuição da grande viação férrea do paiz” (Bulhões et al., 1882, p. 7).

Em unísson, portanto, com um dos pontos levantados por Bicalho, a perspectiva apresentada pela comissão presidida por Bulhões vai um pouco mais além ao propor uma espécie de “modelo padronizado”, e mais centralizado, de concessões ferroviárias que, nesse sentido, deveria estar somente sob a alçada do governo imperial como único poder concedente. Além disso, entendia-se que a bitola-padrão das estradas deveria ser a de um metro, em vez da bitola larga (1,60 m) ou estreita (0,60 m).

O traço comum a todos os planos arrolados ao longo deste artigo, isto é, a referência básica sob a qual eles foram formulados, é o traçado geomorfológico das águas fluviais dispostas pelo território brasileiro em diversas bacias hidrográficas que se interligam umas às outras (Sousa Neto, 2012, p. 150). O próprio parecer de Bulhões se refere à natureza como a ordenadora do sistema de viação do país, que, em sua visão, deveria conter uma grande linha central ligando a corte, no Rio de Janeiro, com variados pontos, desde os mais a oeste, banhados pelo Rio Guaporé, como as bacias do Sul (no caso, a do Prata), do Norte (Amazonas) e as que correm para o Norte (como a do Rio São Francisco).

O Plano Bulhões propunha também a construção de mais 6 mil quilômetros de ferrovias, mas sem se furtar da identificação do problema central que vinha dificultando a implementação dos planos viários anteriormente formulados. Tratava-se da instabilidade política do regime imperial, marcada pela sucessão no poder de gabinetes ora dirigidos pelo Partido Liberal, ora pelo Partido Conservador (Sousa Neto, 2012, p. 152).

Com efeito, o debate sobre o estabelecimento de um sistema viário nacional efetivamente integrado, como produto de uma política bem desenhada, implica necessariamente a análise pormenorizada do papel do Estado como fomentador e regulador do setor de transportes. Nesse sentido, há a defesa no Plano Bulhões (1882), assim como no Bicalho (1881), da constituição de um corpo técnico de engenheiros de transporte com relativa independência das forças políticas governamentais, dado que a implantação de

uma rede viária orgânica e abrangente, cobrindo portanto grande parte do imenso território nacional, não deveria ser uma questão de governos, mas sim de Estado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao discutir a questão dos transportes durante o período monárquico no Brasil independente, o presente artigo confirma algumas impressões de historiadores econômicos que postulam que o Brasil tardou a iniciar a construção de estradas de ferro em larga escala (Leff, 1997, p. 45). De fato, o maior aumento na frequência das construções férreas ocorreu somente a partir da década de 1890, ou seja, já na fase republicana. Contudo, há de se destacar outros três aspectos que foram examinados ao longo do texto: 1º) o tema dos transportes passou a ganhar cada vez mais importância nos debates legislativos travados nas assembleias provinciais após a promulgação do Ato Adicional de 1834; 2º) engenheiros e técnicos governamentais, que tiveram destacada atuação no desenvolvimento dos meios de transportes no Brasil imperial, adotavam via de regra as bacias hidrográficas, portanto, os cursos fluviais, como referências geográficas básicas na formulação de seus planos de viação; 3º) dentre os pontos de crítica apontados nesses planos, destaca-se a constante necessidade de se readequar o mecanismo institucional do Estado brasileiro representado pela garantia de juros às estradas de ferro, principal modalidade de transporte enfatizada por esses mesmos planos.

Diante das opiniões aqui apresentadas de alguns dos engenheiros formuladores dos planos de viação, são inegáveis os

prejuízos que o sistema de garantia de juros acarretou ao tesouro do Império brasileiro. Ao final do regime monárquico, o governo havia subscrito o equivalente a 167.021:229\$678 em juros por ano às ferrovias subsidiadas. Grande parte desse valor foi destinada às ferrovias britânicas instaladas no Nordeste do país, a Recife and San Francisco Railway e a Bahia and San Francisco Railway.

Observa-se que ao longo do século XIX existiram no Brasil dois padrões de desenvolvimento ferroviário, um vinculado às regiões açucareiras do Nordeste e outro às áreas cafeicultoras do Sudeste. No primeiro, a empresa ferroviária não proporcionou rentabilidade aos capitais, não foi localmente financiada, não pôde prescindir da garantia de juros e não alcançou extensão quilométrica significativa. No segundo padrão, contudo, algumas estradas de ferro foram lucrativas e muitas financiadas com capital nacional. É o caso particular de São Paulo, onde se estabeleceu uma rede de estradas que foi a base para o desenvolvimento posterior. Seu sistema ferroviário formou-se pela junção da ferrovia Santos-Jundiaí com a linha principal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Inaugurada em 1872 entre Jundiaí e Campinas, a Paulista construiu inúmeras ligações com linhas e ramais de outras companhias de São Paulo: Sorocabana, Mogiana, Araquarense, Noroeste, além de ferrovias menores vinculadas a esse grande eixo que se estende de Santos até as margens dos rios Grande e Paraná.

O fato é que o resultado da política imperial de transporte foi o estabelecimento de uma malha férrea concentrada no Sudeste, portanto, parcamente articulada

com outras regiões do país e pouco interiorizada em virtude da sua evidente associação com a atividade agrícola-exportadora. Associadas a alguma saída portuária rumo ao Oceano Atlântico, as principais linhas não criaram um sistema intermodal com outras modalidades de transporte, a exemplo das navegações fluvial e de cabotagem, mas se tornaram via de regra concorrentes desses outros modais.

O fato é que o ideário liberal, idiosincrático, de políticos do período imperial como Nicolau Vergueiro, Diogo Feijó, Joaquim Nabuco, entre outros, encontrou entraves secularmente arraigados às estruturas institucionais que derivam das próprias características da formação do Estado-nacional no Brasil. Nesse sentido, uma vez consolidada a Independência, o projeto informal das elites brasileiras (a governante e a econômica) determinou o padrão de desenvolvimento socioeconômico do país, o que inclui obviamente o seu sistema de transportes. A frequente captura do Estado por frações hegemônicas da classe latifundiária agroexportadora garantia determinados privilégios e mantinha certos monopólios contra o aumento, por exemplo, da inserção de capitais estrangeiros no comércio atlântico associado ao amplo mercado brasileiro. Não obstante, tal projeto político avançou às custas do atrofiamiento dos fatores endógenos de desenvolvimento da cidadania e do bem-estar econômico e social da maioria da população residente, composta de cativos e ex-cativos que foram lançados à marginalidade após a abolição definitiva do sistema escravista.

A este artigo coube, contudo, a discussão sobre o tema dos transportes no Brasil imperial e alguns dos principais planos

de viação formulados entre 1869 e 1882. Ressalva-se que o debate acerca de temas mais amplos, como o do padrão de desenvolvimento econômico do Brasil após 200 anos de sua Independência, exige, ademais, pesquisas complementares sobre a história de outros elementos institucionais relativos à constituição dos demais setores da economia brasileira, como o bancário e financeiro, o mercado de mão de obra e os setores dos demais fatores de produção.

Compreender, à luz da história, como o Estado brasileiro pensou e estruturou o

seu sistema de transportes foi o propósito central deste estudo. A partir do processo de independência política do Brasil, nota-se, do ponto de vista econômico, desde a emergência de formas pré-capitalistas de acumulação até a etapa mais exacerbada da internacionalização do capital. A expansão pelo mundo dos bancos, das companhias de seguro e das empresas de serviços públicos em geral marca o início, no século XIX, desse grande movimento que buscamos aqui examinar à luz do caso dos transportes no período do Brasil imperial.

REFERÊNCIAS

- ALDRIGHI, D. M.; SAES, F. A. M. de. "Financing pioneering railways in São Paulo: The idiosyncratic case of the Estrada de Ferro Sorocabana (1872-1919)". *Estudos Econômicos*, vol. 35, n. 1, 2005, pp. 133-68.
- ANNAES DA ASSEMBLÉA Legislativa Provincial de S. Paulo. "Reconstituição desde 1835 a 1861". Publicação organizada por Eugenio Egas e Oscar Motta Mello. São Paulo, Secção de Obras d'O Estado de S. Paulo, 1925.
- BICALHO, Honorio. *Rede Geral de Comunicações*. Projecto apresentado a S.Ex. Sr. Conselheiro José Antonio Saraiva, Presidente do Conselho de Ministros e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. No Terceiro Volume de Anexos ao Relatorio apresentado a Assembléa Geral na Primeira Sessão da Decima Oitava Legislatura. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1882.
- BRAME, F. R. G. *O Império sobre os trilhos: estradas de ferro e desarticulação socioespacial do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Gramma, 2013.
- BULHÕES, A. M. de O. et al. *Parecer apresentado ao Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil pelo Comissão de Viação Geral do Imperio*. Rio de Janeiro, Clube de Engenharia/Typographia Cruzeiro, 1882.

- BRASIL. Ministério do Império. *Relatorio da Repartição dos Negocios do Imperio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Sessão Ordinaria de 1833 pelo Respectivo Ministro e Secretario do Estado Nicolau Pereira de Campos Vergueiro*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1833.
- BRASIL. Ministério do Império. *Relatorio da Repartição dos Negocios do Imperio Apresentado à Assembléa Geral Legislativa na Sessão Ordinaria de 1834 pelo Respectivo Ministro e Secretario do Estado Antonio Pinto Chichorro da Gama*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1834.
- BRITO, J. do N. *Meio século de estradas de ferro*. Rio de Janeiro, Livraria São José, 1961.
- BRUNO, E. S. *Imagens da formação do Brasil*. São Paulo, Cultrix, 1962.
- DOLHNIKOFF, M. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil*. São Paulo, Globo, 2005.
- FLORENCE, H. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. 2ª ed. Trad. Visconde de Taunay. São Paulo, Melhoramentos, 1948.
- FORJAZ, D. *O senador Vergueiro – sua vida e sua época (1778-1859)*. São Paulo, Officinas do Diário Oficial, 1924, vol. I.
- GRANDI, G. “Sistema e meios de transporte em São Paulo a partir da obra de Sérgio Buarque de Holanda”. *História (São Paulo)*, vol. 39, 2020.
- GRANDI, G. “De pai para filho: os Vergueiros e as estradas paulistas”, in B. G. W. de Souza; L. A. S. Gardenal (orgs.). *Ibicaba (1817-2017): entendendo, vivendo e construindo futuros*. Campinas, Pontes, 2021.
- HOLANDA, S. B. de. *Caminhos e fronteiras*. 3ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- IBGE. *Repertório estatístico do Brasil, quadros retrospectivos*, vol. I. Rio de Janeiro, 1941.
- JORNAL DO COMMERCIO*. 26 de fevereiro de 1843.
- LAMOUNIER, M. L. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo, Edusp, 2012.
- LAMOUNIER, M. L. “Brasil”, in *La expansión ferroviaria en América Latina*. Sandra Kuntz Ficker (coord.). México, D. F., El Colegio de México, 2015.
- LEFF, N. “Economic development in Brazil, 1822-1913”, in S. Haber (ed.). *How Latin America fell behind. Essays on the economic histories of Brazil and Mexico, 1800-1914*. Stanford, Stanford University Press, 1997.
- MAGALHÃES, L. A. M. *Rio Paraguay da Gaíba ao Apa*. Campo Grande, Alvorada, 2008.
- MARCONDES, R. L. “O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem”. *Revista de Economia Política*, vol. 32, n. 1, 2012, pp. 142-66.
- MATOS, O. N. de. “Vias de comunicação”, in S. B. de Holanda (dir.). *História geral da civilização brasileira*, tomo II, vol. 6. 10ª ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2019.
- MORAES, E. J. de. *Navegação interior do Brasil. Notícia dos projetos apresentados para a junção de diversas bacias hidrográficas do Brasil ao Rápido Esboço da Futura Rede Geral de Suas Vias Navegáveis*. Rio de Janeiro, Typographia Montenegro, 1894.
- PALHANOS DE JESUS, J. “Rápida notícia da viação férrea do Brasil”, in *Diccionario histórico, geográfico e estatístico do Brasil*, vol. 1. Rio de Janeiro, Instituto Histórico e Geographico Brasileiro, 1922.
- PINTO, A. A. *História da viação pública de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo, Governo do Estado, 1977.
- RAMOS DE QUEIROZ, J. *Esboço de um plano de viação geral para o Império do Brazil*. Rio de Janeiro, 1882.

- REBOUÇAS, A. P. *Garantia de juros: estudos para sua aplicação ás empresas de utilidade publica no Brazil*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874.
- SAES, F. A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 1986.
- SANTOS, M. *Estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte, Estrada Real, 2001.
- SOUSA NETO, M. F. de. *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo, Alameda, 2012.
- SUMMERHILL, W. R. *Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira, 1854-1913*. São Paulo, Alfaatar, 2018.