

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

# **As Vias de Comunicação para Mato Grosso e as Políticas do Estado Monárquico do Segundo Reinado para o Território "Brasileiro."**

Manoel Fernandes de Sousa Neto.

Cita:

Manoel Fernandes de Sousa Neto (2005). *As Vias de Comunicação para Mato Grosso e as Políticas do Estado Monárquico do Segundo Reinado para o Território "Brasileiro."* X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/590>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## **X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia**

Rosario 20, 21, 22 y 23 de setiembre de 2005

Título: **As Vias de Comunicação para Mato Grosso e as Políticas do Estado Monárquico do Segundo Reinado para o Território “Brasileiro”**

Mesa temática nº 61: Saberes y prácticas políticas en los procesos de formación territorial

Pertenencia institucional: Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará/Brasil

Autor: Manoel Fernandes de Sousa Neto

Dirección: Rua Vereadora Zélia Correia, 605 – Itaperi – Fortaleza – Ceará CEP: 60.760-790

Correo electrónico: [poesimano@uol.com.br](mailto:poesimano@uol.com.br)

Em uma de suas crônicas na coluna *A Semana*, publicada em 25 de março de 1894, Machado de Assis (1997, v. 3, pp. 604) definiria de forma irônica e perspicaz o significado do fim da guerra contra o Paraguai para o Estado Monárquico em fins dos anos de 1870, ao dizer: “não há dúvidas que os relógios, depois da morte de Lopes, andam muito mais depressa”.

O fato é que por volta de 1870, o Império do Segundo Pedro se encontrava em um mundo que modernizava-se de maneira global (WALLENSTEIN, 2002, pp. 92; BATISTA JR., 1998, pp. 180), em um processo cada vez mais veloz de uniformização política, técnica e cultural, derivada da capacidade de o imperialismo impor regras e criar normas no sentido de realizar uma certa universalização do mundo, *a sua universalização*.

E essa onda modernizante, vindas talvez nas águas atlânticas, misturava-se com as águas das modernizações internas. E, não ao acaso, se via surgir *um bando de idéias novas*, fundava-se um clube republicano, libertava-se o fruto do ventre das mulheres negras, um surto ferroviário ocorria.

A ‘sociedade’ que habitava aquele Estado territorial era sacudida, por dentro e por fora das fronteiras que, de modo mais efetivo, haviam se delineado após a Guerra contra o Paraguai (MAGNOLI, 1997). De posse de um Estado territorial em meio à modernização do mundo era chegada a hora de construir um Estado-nação ou uma nação para um território estatal. Isso implicava, uma vez mais de maneira antinômica e complementar, em unificar em torno de um mesmo projeto, uma população tão diversa (histórica, cultural e materialmente), distribuída de modo absolutamente desigual em território tão imenso. O projeto modernizador sairia, é claro, daqueles que controlavam o Estado e eram responsáveis, segundo

eles próprios, por civilizar as gentes, estabelecer a ordem e realizar o progresso.

Dentre as missões que se impunha estava a de conhecer, controlar e ordenar as populações tidas como bárbaras, o território ainda desconhecido em muitos lugares sertões adentro e a natureza hostil. (GALETTI, 2000) É, também a partir de 1870 que aparecerão um sem número de reflexões baseadas em matrizes científicas como o darwinismo social e o evolucionismo (MACHADO, 1995; SCHWARCZ, 1993), que proporão a partir de certas idéias que ganharão o seu devido lugar (BOSI, 1992), o branqueamento da população, a imigração, o higienismo, o melhoramento das vias de comunicação para que se coloque em contato o litoral civilizado com a incivilidade dos sertões.

É nesse sentido que se coloca o debate acerca da província de Mato Grosso, ali na porção ocidental mais dilatada do território estatal e o modo de colocá-la em contato de maneira rápida e eficiente com a administração monárquica.

Dentre as discussões realizadas à época dos dois últimos decênios do Segundo Reinado, podemos perceber que os Planos de Viação elaborados entre 1869 e 1882, trataram de maneira direta da ligação da sede do poder monárquico com a Província de Mato Grosso.

Todos os planos de viação surgidos nesse interregno foram elaborados por engenheiros que estavam umbilicalmente ligados ao Estado. O primeiro deles é de Eduardo José de Moraes, intitulado *Navegação Interior do Brasil*, surgido em 1869, ainda em plena guerra contra o Paraguai. Em 1874 apareceriam dois outros planos, elaborados por João Ramos de Queiroz e André Rebouças, respectivamente intitulados *Esboço de um Plano de Viação para o Império do Brazil* e *Garantia de Juros*. A mando do governo imperial e na condição de ocupante de uma das diretorias do Ministério de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Honório Bicalho proporia em 1881 um plano denominado *Rede Geral de Comunicação* e, no ano seguinte, em 1882, ver-se-ia surgir como resultado dos trabalhos realizados por uma das comissões do Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil, um *Projeto de Viação Geral do Império*, conhecido como Plano Bulhões por ter sido Antonio Maria de Oliveira Bulhões o presidente da comissão.

Nesses planos, a perspectiva de chegar na fronteira oeste era, de alguma forma, como costurar por dentro as províncias que faziam parte daquela imensa ilha mítica que era o território monárquico denominado de Brasil. Assim, embora nem sempre de maneira explícita, o mito de ilha Brasil era reeditado nessas peças discursivas que eram os planos de viagem. Mesmo Queiroz, para quem “o Brasil não [era] uma ilha como a Inglaterra” (1882, pp. 16), dizia que a “direcção de nossas estradas de ferro, deve ser o laço inquebrantavel, a garantia solida e indispensavel que assegure não só a união entre as provincias, como as relações de amizade entre todos os brasileiros, do Amazonas ao Prata!” (1882, pp. 16)

A *unidade nacional* parecia assim estar referenciada na unidade das duas grandes bacias hidrográficas que banhavam as fronteiras e se colocavam como fronteiras naturais do imenso território. Assim a questão seria posta por Bicalho quando propunha sua linha *Grande Noroeste*: “ter-se-ha assim a linha *Grande Noroeste*, que, pela navegação do Guaporé, Mamoré e Madeira, alcançará a bacia navegavel do Amazonas abraçando o Império pelas suas fronteiras.” (1881, pp. 11) A mesma ligação do Amazonas ao Prata, inclusive com a orientação baseada na espinha dorsal que era sua *grande central leste oeste*, aparecerá no Plano Bulhões aproveitando os “ramos proxivamente perpendiculares ligando as navegações dos rios mais gigantes da América do Sul.” (1882, pp. 09)

André Rebouças, por sua vez dizia a mesma coisa, quando ao falar de uma das linhas convergentes que propunha, anunciaria com todas as letras a necessidade: “[d]a ligação dos valles do Madeira e do Paraguay, isto é, a realização dessa famosa convergente, que, construida em canaes, faria de quasi todo o Brazil a maior ilha do mundo.” (1874, pp. 241) Em Moraes, o mito de Ilha Brasil é desenhado com todas as cores em mais de um momento. Já no começo do trabalho, quando tratava ainda dos seus escritos anteriores sobre a junção de algumas bacias hidrográficas, dirá:

“A junção do Amazonas ao Prata, quer ella se opere pelo Madeira ou Tapajoz, ou até pelo Purús, realizará, não só a junção das bacias de oeste, como também a das duas grandes bacias fluviaes de 1<sup>a</sup> ordem ou principaes, collocadas ao norte

e sul do Brasil, que desta sorte ficaria constituindo, na sua maior parte, uma imensa ilha.” (1894, pp. 28)

Um pouco mais adiante, citando relatório do Ministério da Agricultura de 1868, poder-se-ia ler no plano de Eduardo José de Moraes

“A importancia desses estudos [realizados pelos engenheiros Kellers sobre as cachoeiras do Madeira] salta aos olhos á simples inspecção de nossa carta geographica. Salvas as cachoeiras destes affluentes do Amazonas, fica-nos aberto um caminho economico e fácil para a provincia de Matto-Grosso por meio dos rios Mamoré e Guaporé. Mais tarde, quando as circunstancias exigirem, nossos vindouros ligarão a bacia do Prata com a do Amazonas, fazendo assim da maior parte do Imperio uma vasta e consideravel ilha.” (1894, pp. 36)

O exemplo do que ocorrera na França onde a “ligação primordial Ródano-Saona-Sena (ou Reno)” (BRAUDEL, 1989, pp. 225) teria de algum modo contribuído para criar aquele País, não serviria nesses *ares tropicais* como uma correspondência para se compreender o estabelecimento de *fronteiras naturais* a partir da vontade do Rei? Ora, a idéia de ilha, proposta nos planos, não estava eivada desse desiderato da unidade territorial que era por em contato os rios que margeavam as fronteiras ainda por definir-se domínios do Segundo Pedro?

Para Fernand Braudel “o Ródano só se incorporou à vida francesa após o lento e difícil deslocamento de suas fronteiras em direção ao sul e ao leste” (1989, pp. 232), naquele sentido de que o rio foi sendo apropriado e tornando-se propriedade à medida que várias vilas iam sendo incorporadas e ganhando vida ao longo de seu curso. Entretanto, Braudel é de uma clareza meridiana ao nos propor que embora o rio pudesse aparecer a muitos como uma espécie de fronteira que naturalmente delimitava a França e dava-lhe uma identidade, foi em realidade a ação histórica de apropriar-se das terras em torno do rio Ródano que teriam possibilitado a criação daquele território que viria a ser designado francês, assim:

“Não pode, ou antes, não deveria ser possível haver contestação quanto à propriedade do rio em si mesmo. O rei da França, Carlos VI, de há muito se proclamara proprietário das águas do Ródano e de tudo aquilo que elas podem representar. Assim, em 1380, muito antes de se tornar conde da Provença, o rei da França declara que ‘todas as ilhas do Ródano e dos outros rios do Languedoc lhe pertencem, em função de sua soberania e por direito real’. Em 1474 (portanto, alguns anos antes de herdar a Provença), Luís XI não é menos categórico: por meio de suas cartas régias aos parlamentos, declara que ‘todo o Ródano, tanto quanto ele se pode estender e tudo aquilo que pode abraçar e cercar pertence ao rei ...’.” (1989, pp. 238)

E, por *razões reais* similares a essas, chegar à *província de Mato Grosso* tornou-se também, fundamentalmente após a guerra contra o Paraguai, uma obsessão. Os rios que banhavam aquela província, que fora palco de um conflito, de certa forma *abraçavam* liquidamente tudo aquilo que *pertencia* ao Monarca D. Pedro II. Ou, se não pertenciam ao Rei, pertenciam às elites escravistas sedentas de vastos fundos territoriais à quem o Imperador devia, na condição de alguém que coroava a unidade daquela nação inexistente, servir.

A questão relativa ao acesso a Mato Grosso, será tratada por André Rebouças, em obra publicada em 1883, a partir das diversas ligações fluviais que eram possíveis para com aquela província e levando em consideração que o governo imperial mantinha intervenção militar no rio da Prata ainda àquela época. Em verdade, na perspectiva de Rebouças se poderia chegar a Mato Grosso pelos diversos afluentes do Amazonas, pelos rios centrais do território e também por via férrea, mas porque insistir no rio da Prata? Leiamos suas palavras para aquilatar o sentido que queria dar a essas idéias:

“Matto Grosso é a tristíssima vítima de todos os nosso erros no Rio da Prata!

E o que ha de mais atroz é o que os nossos governantes se desculpam com a Provincia de Matto Grosso para manter no Rio da Prata uma politica infernal, que

arrasta esse Paiz para uma crise medonha!

Elles dizem: é necessario a intervenção no rio da Prata para termos caminho para Matto Grosso!

Que pretexto e que mentira! Grita horrorizada a topographia d'este Paiz immenso!" (REBOUÇAS, 1883, pp. 106)

O fato é que o debate sobre como chegar a Mato Grosso a partir do Atlântico, nomeadamente a partir da administração central sediada no Rio de Janeiro, será um dos mais encarniçados do período pós-guerra contra o Paraguai. Ao ponto de o Governo Imperial nomear uma comissão que dirimisse as polêmicas em torno da questão e apontasse qual seria o melhor traçado.

*A comissão nomeada pelo governo para indicar o melhor traçado de uma via de comunicação entre a corte e a província de Mato Grosso, era formada pelo Visconde do Rio Branco, Henrique de Beaurepaire Rohan, Francisco Antonio Raposo, Manuel Buarque de Macedo e Honório Bicalho. Tendo sido instituída em 1876, concluiria seus trabalhos em 1878. O parecer de onze páginas daria cabo de analisar "16 traçados ou indicações de traçados para as comunicações com Mato Grosso, dos quais sete pela província do Paraná, seis entroncando-se na estrada de S. Paulo e três na de D. Pedro II."* (PARECER, 1878, pp. 01) e ao final se faria a seguinte indicação:

"O systema de communições com a província de Mato-Grosso, segundo o projecto que á commissão parece preferível, se comporia assim: - de uma secção em estrada de ferro da côrte ao melhor ponto de partida para a navegação do Paranapanema; - uma secção de navegação dos rios Paranapanema, Paraná, Ivinheima e Brilhante até ao porto de Sete Voltas; e finalmente uma secção de estrada ordinária deste ultimo porto á villa de Miranda, perfazendo uma distancia total de cerca de 2.128 kilometros." (1878, pp. 09)

Entretanto, o trecho mais belo do documento da comissão é seu penúltimo parágrafo, onde se lê acerca da ligação do sertão com o litoral

“A secção da linha férrea em prolongamento da Sorocabana ou da Ituana, é a parte do projecto que absolutamente não carece de razões em apoio como parte da linha de comunicações para Mato-Grosso: deve ser empreendida independentemente deste fim, pois é a chave de um tesouro de 2.000 kilometros de vias de comunicações naturaes, encerradas sem uso por falta de porto no centro do Brazil; a sua execução importa abrir á immigração os caminhos que devem conduzir-a ás férteis margens do Paraná e seu afluentes.” (1878, pp.10-11)

Nos planos de viação a questão sobre Mato Grosso aparecerá de maneira claríssima. Eduardo José de Moraes, diria em seu plano da preocupação com os riscos em não se tomar a decisão política de criar vias de comunicação ao dizer “do que, porém, não podemos ficar duvidosos, é que a longínqua provincia de Matto-Grosso continuará ainda a ficar por seculos na completa dependencia do estrangeiro, até talvez desnacionalisar-se” (1869, pp. 49) e defender assim a urgência de estradas que unificassem o território pois, repetindo ele as palavras escritas em artigo do *Jornal do Comércio* publicado em 1868, diria sobre Mato Grosso: “*É preciso que esta joia do Imperio não fique á mercê do estrangeiro nem dependente delle*” (1874, pp. 54) e para concluir, afiançava algo que nos parece essencial entender “a guerra do Paraguay, considerada hoje uma calamidade, ha de ser designada no futro como ponto de partida da grandeza e prosperidade do Brazil.” (*Jornal do Comércio apud MORAES*, 1874, pp. 54)

A morte de *Solano Lopes não só apressara os relógios* como colocara no centro das preocupações do Império o domínio pleno de suas fronteiras, naquele sentido de garantir a *grandeza e prosperidade do Brasil*. Páginas adiante, navegando ainda pelas palavras no interior do Plano Moraes, lê-se sobre o projeto de junção das bacias do Amazonas e do Prata

“O projecto, que hoje tenho a honra de apresentar á consideração do governo imperial, consiste, pois, na junção das duas maiores bacias da America do Sul, as do Amazonas e Prata, das quaes a primeira é a maior do globo, por meio de



uma canal, e no melhoramento das porções do curso dos rios onde existem actualmente alguns obstaculos á livre navegação.

Com a abertura desta via fluvial se ligaria, pelo interior do Imperio, ás provincias do Pará e Amazonas, a longinqua, e hoje quasi segregada, provincia de Mato-Grosso.” (MORAES, 1869, pp. 94)

Em João Ramos de Queiroz o tema será tratado considerando que se houvessem estradas para Mato Grosso pelo interior do território monárquico, não teria sido necessário gastar tantos recursos do Estado e o dinheiro despendido no conflito poderia ter sido utilizado a “serviço do commercio e da industria” (1882, pp. 51)

Por outro lado, embora muitos defendessem a construção de caminhos para Mato Grosso pelo interior do território monárquico, nem todos partiam do mesmo porto no Atlântico e muito menos percorriam os mesmo roteiros até Miranda e/ou Cuiabá. Queiroz, em seu plano, seria contra uma estrada que partisse de São Paulo e atravessasse os sertões de Minas e Goiás, como defendiam alguns e defenderia “a estrada de Curytiba á Miranda, ou antes de Antonina a Morretes, á Curytiba e á Miranda” (1882, pp. 90), por sinal o mesmo traçado proposto em relatório escrito por Antonio Rebouças a serviço do Ministério da Agricultura

“Para a realização de tão nobre intento [ligar estratégica e comercialmente o Atlântico ao Prata], o primeiro passo está dado pela estrada de Antonina á Miranda, cuja excellente direcção é o seu melhor elogio, e bem denota o esclarecido espirito emprehendedor de quem teve a gloria de conceber idéa de tanto alcance.

Desenvolvida essa idéa como já fôra, por um dos nossos mais notaveis engenheiros, o Dr. Antonio Rebouças, de saudosa memoria, nada se poderá acrescentar, no sentido descriptivo de sua alta importancia, senão que ella é imprescindivel para a compleição do systema de viação do Imperio.” (QUEIROZ, 1882, pp. 91-92)

Este traçado seria o mesmo com o qual teria discordado quase integralmente Eduardo José de Moraes, em memória escrita em 1873 com o título “A Via de Comunicação para Matto Grosso”, embora faça longo arrazoado falando da excelência do trabalho de Antonio Rebouças, defenderá que ao invés do porto de Antonina no Paraná se optasse pelo porto de São Francisco em Santa Catarina e, em vez de aproveitar algumas estradas de rodagem já utilizadas à época como as de Graciosa e D. Francisca, fosse constituída a mais plena utilização dos rios pela construção de canais que permitissem ao máximo a sua navegação. (MORAES, 1873, pp. 27-56)

Para André Rebouças, que junto com Antonio Rebouças e em consórcio com alguns empresários, tentara sem sucesso o empreendimento da construção de uma via férrea de Antonina a Curitiba, o traçado que fora apresentado pelo irmão era aquele que melhor cumpria fins estratégicos e comerciais, cabendo perfeitamente como uma das dez paralelas de seu plano de viação. Além disso colocava-se em Rebouças a mais declarada premência dá constituição desse caminho e ele diria: “É urgente a construção do grande caminho de ferro de Antonina a Curitiba, ao Ivahy e Miranda, a solução mais rápida e mais economica para as comunicações commerciaes e estrategicas com a fronteira meridional de Mato Grosso” (1874, pp. 226)

A mesma urgência seria reclamada por Honório Bicalho em 1881, tendo em vista que tanto as províncias de Goiás como de Mato Grosso teriam ficado sem desfrutar dos fundos referentes à lei de garantia de juros de 1873, embora representassem juntas “*mais da quarta parte da superfície do Império*” (1881, pp. 08). Versando sobre dois, dos muitos traçados apresentados para unificar os rios Paraguai e Paraná, assim conclui Bicalho as suas apreciações apontado para a necessidade urgente de se ligar um porto no Atlântico a Mato Grosso: “Por qualquer destes traçados, que convem estudar para resolver a preferencia, se alcançará por meio de um trecho final de estrada de ferro a cidade de Matto Grosso, na provincia deste nome.” (BICALHO, 1881, pp. 11)

A ligação com Mato Grosso, entretanto, durante e após aquela guerra

contra o Paraguai era, para todos os que escreveram planos, uma imperiosa necessidade no sentido de propor o povoamento daqueles *desertos despovoados, sertões ínvios, lugares incivilizados, terras ubérrimas ainda desconhecidas pela incúria daquela nação antigeográfica.*

Essas expressões em itálico que você acabou de ler, verdadeiras pérolas vocabulares, vão estar impressas nos planos por serem parte do espírito de uma época em que três questões se tornavam indissociáveis naquele conflito de um Imperador com um *Cacique* às margens do Guaporé, para utilizar a expressão colonialista de Moraes. A primeira delas é que o civilizado Império do Brasil que lutara contra as *bárbaras tribos* paraguaias, era o único lugar naquelas terras cozinhadas pelo calor dos trópicos meridionais a manter a escravidão. A segunda questão dizia respeito a um tema bem próximo e relacionava-se à imigração *branca, européia e civilizadora* que viria enfim ocupar aqueles *desertos*, substituir braços negros e *melhorar* com sua eugenia as condições da raça. Em terceiro e último lugar, mas não menos importante, estava o centro das atenções das elites escravocratas agroexportadoras para essa mudança de cores e mãos que representava a passagem do trabalho servil ao trabalho livre, qual seja, a questão do acesso à terra em um território tão vasto de recursos de todas as ordens e *rico por natureza.*

É por isso que Rebouças resumiria a tríade, como o único dentre todos os que elaboraram planos a falar da emancipação do trabalho servil, ao dizer:

“É hoje opinião formada entre as pessoas mais cultas deste paiz, que em presença do movimento emancipador, que tão brilhantemente se realiza neste Imperio, os grandes proprietarios agricolas não têm outra solução racional senão subdividir com os emancipados e com os immigrantes as suas desmensuradas propriedades ruraes.” (REBOUÇAS, 1874, pp. 123)

Ora, André Rebouças participou ativamente da campanha abolicionista e colou-a ao debate sobre o acesso a terra e modernização da agricultura, mas parece que ou eram poucas as pessoas cultas daquele país ou as pessoas que

ele considerava cultas não defendiam exatamente a posição que ele acreditava.

Assim os temas da imigração e do acesso a terra apareceriam em Rebouças como parte de seu plano e seriam essenciais no processo de povoamento do território, como ele mesmo propunha

“Que riqueza não resultará para o Imperio, se ao mesmo tempo que se trabalhar na construcção desses 10.000 kilometros de caminhos de ferro, se proceder á colonização dos terrenos, adjacentes a estas vias ferreas?!

Os colonos, nos primeiros tempos, achariam emprego e salario na construcção das vias ferreas: logo que estivessem sufficientemente acclimados, se estabeleceriam como agricultores nos terrenos, cortados pelo caminho de ferro.” (REBOUÇAS, 1874, pp. 122-3)

Assim é que para Rebouças ao se estenderem linhas férreas que unissem o porto de Antonina a Mato Grosso se facultaria “a colonisação de sertões imensos, tão ricos quanto vastos” (1874, pp. 130) que por sua vez tornariam rentável aquela via férrea que teria seu tráfego aumentado sobejamente pelo acréscimo da produção agrícola. E não era ao acaso portanto, que em quase tudo seu plano de viação se assentava nos exemplos históricos dos Estados Unidos e para Rebouças não havia “outro systema racional de colonisar, além do americano” (1874, pp. 224), ao ponto de defender que as estradas de ferro a construir fossem as mais baratas – *bitolas estreitas, poucas obras de luxo, estudos que diminuíssem custos, traçados rentáveis* -, para defender com vigor:

“Não imitemos, pois, os erros da Europa, vamos buscar exemplos modestos nos Estados Unidos de 1830 a 1840. Ahi nós encontraremos condições analogas ás dos Brazil; muita terra e muitas aspirações; pouco capital e escassa população.

Seja a nossa formula:

Caminhos de ferro muitos e muito baratos para o Brazil” (REBOUÇAS, 1874, pp. 248)

Em João Ramos de Queiroz encontraremos a proposta de uso dos fundos territoriais como ativos, quando o mesmo defende que as terras à ilharga das estradas de ferro fossem vendidas para financiar as ferrovias, tentando provar com seus cálculos que não só os recursos com este tipo de prática permitiriam a construção das vias férreas, como ainda resultariam em lucros para o Estado. (1882, pp. 115)

Assim, no Plano Queiroz, a própria opção pelo traçado das vias férreas, já deveria ser pensado em função das necessidades de modernização das condições materiais existentes. Ao que diria: “Dessa direcção [das ferrovias] dependerá a boa venda de nossas 120.000 leguas quadradas de terras devolutas, a prosperidade de nossa industria, a barateza dos transportes, o estabelecimento da corrente futura de imigração” (1882, pp. 15) e pensando diferente de Rebouças que propunha que os imigrantes viessem também construir vias férreas, defendia que a infra-estrutura de transporte e comunicação fosse montada exatamente com o fito de atrair a imigração.

“Taes são os exemplos dos outros paizes, que nos fazem sempre dizer: si o Brazil quizer immigrants siga o exemplo dos outros povos; o immigrant de hoje não quer mais caminhos vicinaes, nem mesmo estradas de rodagem; elle quer estradas de ferro e telegrapho!

Assim o comprehenderam a Confederação Americana e as Republicas do Prata, e o immigrant para alli se dirige!” (QUEIROZ, 1882, pp. 80-81)

A nós parece ainda que o exemplo dado pelos Estados Unidos de estabelecimento de vias de comunicação no *deserto*, tendo em vista que a noção de deserto à época estava diretamente associada à noção de despovoado, ligando o Atlântico ao Pacífico e levando os trilhos antes e os imigrantes depois, também era a perspectiva adotada por Queiroz, que diria:

“Na verdade, seja-nos lícito, agradecendo aquella lição, perguntar:

Nós, que lemos no livro do estrangeiro, que recebemos a sua instrucção, que o

imitamos; nós, que para buscarmos as nossas asserções vamos buscar um precedente estrangeiro, porque não havemos de seguir os exemplos da Confederação Americana, deste paiz, que, o primeiro do mundo, fizera atravez dos desertos, a colossal estrada de ferro do Pacifico, em cinco annos apenas?” (1882, pp. 33-34)

Em Eduardo José de Moraes, que defendia a máxima utilização das vias fluviais, eram muitos os exemplos que arrolava para propor que antes que houvesse ferrovias em muitos países como França, Inglaterra e Estados Unidos utilizara-se largamente as hidrovias, com muitos trabalhos de engenharia que permitiram a junção de bacias ou a sua interligação por canais. Para Moraes um dos problemas relacionados ao fato de em 1869 o Brasil ter apenas 11 milhões de habitantes, e considerando a população como um importante recurso, como tão bem nos ensinara Raffestin (1993), devia-se à não utilização das vias fluviais como meio de comunicação entre os diversos pontos do território.

“A razão, pois, da falta de população que se tem allegado para explicar-se o não ter ainda o Brasil se lançado resolutamente nas vias de seu engrandecimento não é procedente, como procuraremos mostrar.

A população actual do Brasil é áquella que possuíam os Estado-Unidos quando contavam um periodo igual de independencia, e quando já haviam executado e levavam ao cabo a execução do seu vasto plano de melhoramentos materiaes, que tão prodigiosamente hão concorrido para a prosperidade sempre crescente daquelles Estados.” (MORAES, 1894, pp. 40)

Assim, para Moraes (1894, pp. 52) no *Brasil* se teria invertido a ordem, *queria-se antes povoar os sertões para só depois criar meios de comunicação*. Para ele, portanto o desenvolvimento de um país estava na capacidade de, naquele momento histórico, aumentar a população por intermédio da atração de imigrantes a partir de investimentos na infra-estrutura de transporte.

“É, pois, a inacção que assim é imposta a uma população consideravel, que sem duvida alguma se augmentaria sob o influxo de uma melhor situação, desenvolvendo por consecuencia os recursos do paiz, como tem acontecido em outras partes, e notavelmente nos Estados-Unidos. Foi sem duvida alguma aos prodigiosos trabalhos de communicação interior executados nesse paiz, que deve elle o desenvolvimento colossal que apresentou em tão pouco tempo. A emigração tem sempre se dirigido para elle em larga escala: assim, desde 1847, ate o mez de Maio de 1866, isto é, n’um periodo de 20 annos, o numero de emigrantes elevou-se a 3.500,000, o que representa mais da terça parte da população do Brasil.” (MORAES, 1869, pp. 75)

Ora, se os exemplos dos Estados Unidos, tão largamente citados por Moraes, Queiroz e Rebouças, não seriam utilizados por Bicalho e Bulhões, não era menor a preocupação dos últimos em acentuar sua preocupação com o *despovoamento* do território e a necessidade de *atrair imigrantes*.

Honório Bicalho deixaria explícita a necessidade de levantar estudos sobre o território que, a um só tempo criasse subsídios para a organização de uma “carta corographica” (1881, pp. 08) e tornasse “conhecidas regiões feracissimas do Brazil ainda não lembradas pela imigração” (1881, pp. 08).

A questão do despovoamento seria ainda colocada com todas as letras por Bicalho, quando o mesmo defendia que, dadas as condições econômicas daquele Estado Monárquico, a opção deveria ser, em princípio, de compor um sistema misto férreo-fluvial, pois:

“Dada a vastissima superficie do territorio brasileiro e a pequena densidade de sua população, disseminada, com grandes extensões de permeio quasi ou completamente despovoadas, não seria economicamente pratico pretender-se dotar immediatamente o paiz de grandes linhas de tronco no systema mais aperfeiçoado de viação.” (BICALHO, 1881, pp. 09)

Os lugares ermos, os sertões ínvios habitados por bárbaros incivilizados

eram não raro, como tão bem demonstrou Lilia Galetti (2001), apresentados também como aqueles em que a natureza em tudo era generosa, com solos ubérrimos e vegetação exuberante. Em função dessas características utilizadas de acordo com as intenções de quem pronunciava o discurso e de quando o discurso era pronunciado, Mato Grosso que ficava naquela condição a um só tempo de sertão e de fronteira, podia ser tanto inferno quanto paraíso.

Ir à Mato Grosso, era entretanto atravessar de leste a oeste o imenso território, para unir as águas do mar às águas dos rios e era exatamente esta a proposta feita pelo Plano Bulhões no tocante à sua *Grande Linha Central*, que atravessaria em seus mil e novecentos quilômetros diferentes climas, altitudes, terrenos ricos em tudo naturalmente e que *jaziam desaproveitados* à espera da imigração.

Enfim, estabelecer conexões entre o litoral e as distâncias dilatadas do território a oeste, implicava em pensar questões que eram tão imbricadas quanto as águas dos rios e iam desde o povoamento do território à transição do trabalho servil para o trabalho livre, estando no cerne do processo de elaboração de uma nação para um território estatal.

A busca por definir caminhos para Mato Grosso, implicava pois em definir os caminhos que deveria tomar o próprio Estado Monárquico após a guerra contra o Paraguai.

#### Referências Bibliográficas

ASSIS, Machado de. *Obras Completas*. Vol. 3. Rio de Janeiro, Nova Aguilera, 1997.

BATISTA JR., Paulo Nogueira. "Mitos da Globalização". In: *Estudos Avançados*, n. 32, janeiro/abril. São Paulo, USP, 1998. (125-186)

BOSI, Alfredo. **Dialética da Colonização**. São Paulo, Cia. das Letras, 1992.

BRAUDEL, Fernand. **A Identidade da França**. Rio de Janeiro, Editora Globo, 1989. (356p.)

DANTE, Maria Amélia Mascarenha. "Os Positivistas Brasileiros e as Ciências no Final do Século XIX." In: HAMBURGUER, Maria Império et al. **A Ciência nas**



**Relações Brasil-França** (1850-1950). São Paulo, EDUSP/FAPESP, 1996. (pp. 49-63)

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. **Nos Confins da Civilização**: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso. Tese de Doutorado. São Paulo, FFLCH/USP, 2000. (312)

LE GOFF, Jacques. **O Maravilhoso e o Cotidiano no Ocidente Medieval**. Lisboa, Editora 70, (247p.)

MACHADO, Lia Osório. “Origens do Pensamento Geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a idéia de ordem (1870-1930)” In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.) **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro, Bertrand, 1995. (pp. 309-353)

MAGNOLI, Demétrio. **O Corpo da Pátria**: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). São Paulo, Moderna/UNESP, 1997. (318p)

MORAES, Antonio Carlos Robert. “O Sertão: um ‘outro’ geográfico.” In: **Revista Terra Brasilis – Território**, ns. 4 e 5. Rio de Janeiro, 202-2003. (pp. 11-23)

**PLANOS de Viação: evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Transportes/Ministério dos Transportes, 1973. (554p.)

RAFFESTIN, Claude. **Por Uma Geografia do Poder**. São Paulo, Ática, 1993.

SOUZA, Candice Vidal e. **A Pátria Geográfica: sertão e litoral no pensamento social brasileiro**. Goiânia, Editora da UFG, 1997. (171p.)

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **O Espetáculo das Raças**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.

WALLERSTEIN, Immanuel. **O Fim do Mundo Como o Concebemos**: a ciência social para o século XXI. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro, Revan, 2002. (330p)

## FONTES

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 Relatório apresentado a Assembléa Geral na Primeira Sessão da Decima Oitava Legislatura. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1882. (pp. 03 a 18)

**BRASIL.** Relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1861 a 1886.

BULHÕES, Antonio Maria de Oliveira et al. **Parecer Apresentado ao Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil pela Comissão de Viação Geral do Imperio.** Rio de Janeiro, Clube de Engenharia, Typographia Cruzeiro, 1882. (23p)

MORAES, Eduardo José de. **Navegação Interior do Brasil.** Notícia dos projetos apresentados para a junção de diversas bacias hidrográficas do Brasil ou Rápido Esboço da Futura Rede Geral de Suas Vias Navegáveis. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1894. (211p)

MORAES, Eduardo José de. **Via de Comunicação para Matto Grosso.** Rio de Janeiro, Typographia Comercial, 1873. (214p.)

**PARECER** da Comissão Nomeada pelo Governo para indicar qual o melhor traçado de uma via de comunicação entre a corte e a província de Mato Grosso. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1878. (11p. + quadro)

QUEIROZ, João Ramos de. **Esboço de um Plano de Viação Geral para o Império do Brazil.** Rio de Janeiro, s. ed., 1882. (149p.)

REBOUÇAS, André Pinto. **Garantia de Juros: estudos para sua applicação ás emprezas de utilidade publica no Brazil.** Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1874. (282p.)

REBOUÇAS, André. **Agricultura Nacional: estudos econômicos.** Rio de Janeiro, A. J. Lamoreux e Co., 1883.