

Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social - PPGDS

VAPORES E LOCOMOTIVAS

**Os instrumentos de civilidade e desenvolvimento da
população ribeirinha do São Francisco no período imperial
1879-1889**

Crhistophe Barros dos Santos Damázio

Montes Claros, 2010

AGRADECIMENTOS

Esses anos em que me dediquei aos estudos de mestrado foram de grande enriquecimento intelectual e de profundo amadurecimento pessoal. As dificuldades e o cansaço estiveram sempre presentes, porém, por contar com o apoio e amizade de determinadas pessoas, pude me manter firme em meus objetivos e consegui concluir esse trabalho que, no fim, não é só meu, mas quase uma obra compartilhada com todos aqueles que sempre estiveram ao meu lado, me apoiando, incentivando e ajudando da melhor maneira.

Agradeço à minha orientadora, prof^ª. Dra. Regina Célia Lima Caleiro, que com sua gentileza, solicitude, inteligência e competência sempre me atendeu da maneira mais cordial e paciente possível, especialmente na fase de conclusão deste trabalho, quando as dúvidas e apreensões eram muitas e frequentes. Seu exemplo de profissionalismo e paixão pela História vão sempre servir como valiosos exemplos para mim.

À minha eterna e estimada amiga, prof^ª. Dra. Márcia Pereira da Silva, cujos valiosos conselhos foram vitais para a elaboração deste trabalho, especialmente os que me foram dados na Banca de Qualificação em conjunto com o prof^º. Dr. Laurindo Mékie Pereira, que também contribuiu de maneira efetiva e decisiva para o direcionamento deste trabalho em sua fase final.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES, em especial, à prof^ª. Dra. Simone Narciso Lessa, pela orientação na primeira fase deste trabalho e ao prof^º Dr. João Batista de Almeida Costa, por ter me ajudado a desenvolver a ideia inicial desta pesquisa, me apresentando algumas das fontes mais importantes que foram nela utilizadas.

À secretaria do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros, especialmente à Fernanda Raquel Álvares e Silva e Vanessa de Siqueira Camilo Costa pela presteza, competência e gentileza que sempre me dispensaram.

Aos funcionários dos arquivos e bibliotecas que visitei em busca das fontes necessárias a essa pesquisa. Ao Arquivo Nacional, em especial a Sátiro Nunes. À Biblioteca Nacional, em especial a Fernando Paixão e Rosane Nunes. Aos funcionários

do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e da Divisão de Pesquisa e Documentação Regional da Unimontes.

A todos os colegas e funcionários das escolas onde trabalhei no decorrer desses anos de estudo no mestrado. À Escola Estadual Argelce de Carvalho Santos da Mota, em especial à sua diretora, Márcia Campos Caxito; aos vice-diretores Terezinha Auxiliadora Cordeiro e Gledson Alessandro Silva Santos e às supervisoras Valquíria Rosa Novais, Patrícia Viana Silva Meireles e Gilcélia Barbosa da Silva. Ao Colégio Nossa Senhora do Santíssimo Sacramento, em especial à diretora irmã Ercy Bahiense e ao coordenador pedagógico Gledson Alessandro Silva Santos. Sem o auxílio desses profissionais, que fizeram tudo para conciliar meus horários de trabalho com os estudos e souberam compreender minhas eventuais e necessárias ausências, eu dificilmente conseguiria concluir minhas pesquisas.

A todos os meus estimados colegas de mestrado da turma de 2008, em especial à minha amiga Maria Patrícia da Silva pelo importante apoio nesta reta final de trabalhos.

À minha amiga Maria Flávia Pereira Barbosa pelo incentivo, companheirismo e incansável apoio que foram importantíssimos nas horas mais difíceis dessa jornada.

Aos meus amigos Phelipe Tadeu Oliveira Azevedo, Matheus Hermínio Oliveira Azevedo e Leandro Augusto de Oliveira Martins, que abriram as portas de sua casa para me receber e tornaram-se minha segunda família em Montes Claros. A amizade de vocês foi uma das maiores conquistas da minha vida e espero poder preservá-la para sempre.

À minha família, meu porto seguro em todas as ocasiões. Ao meu pai, Oswaldo Damázio Filho; à minha mãe, Eliana dos Santos Damázio; à minha avó Josephina Barros dos Santos; ao meu irmão Cristiano Barros dos Santos Damázio e à minha cunhada Viviany A. Barbosa Lima Damázio, que me apoiaram incondicionalmente e se dispuseram a fazer todos os sacrifícios possíveis para me ajudar na concretização desse sonho, o meu eterno agradecimento.

RESUMO

O período do Segundo Reinado (1840-1889) foi de consolidação da independência e da unidade territorial do Brasil. Extintas as revoltas provinciais que agitaram o país nos conturbados anos da Regência (1831-1840), o Estado Imperial se dedicou à elaboração de um projeto de nação que objetivava colocar o Brasil no seleto grupo de nações civilizadas. Baseando-se nos preceitos do Cientificismo, correntes no século XIX, que via na difusão dos progressos científicos e tecnológicos a saída para se retirar do *atraso*, as localidades mais distantes dos *centros civilizados*, a elite intelectual e burocrática do Império idealizou uma rede combinada de transportes ferroviário e hidroviário que poderia integrar a região do vale do rio São Francisco aos principais centros urbanos do litoral brasileiro no período: Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Com vistas a esse objetivo, o governo central criou uma comissão científica formada por engenheiros estrangeiros e um brasileiro que iria percorrer toda a extensão navegável do rio São Francisco para verificar quais obras seriam necessárias para melhorar as condições de navegabilidade do mesmo e analisar as demais potencialidades econômicas da região. Ao término desse trabalho, os membros da Comissão Hidráulica entregaram relatórios onde deixavam impressas, para além de suas impressões técnicas acerca do rio e de suas condições de navegabilidade, detalhadas descrições acerca das atividades econômicas praticadas pelas populações ribeirinhas, seu hábitos, costumes e as dificuldades que o governo imperial enfrentaria em seu intento de levar a civilização àquela região marcada pela pobreza e atraso. Esta dissertação se propõe a analisar, por meio do estudo dos relatórios deixados pelos membros da Comissão Hidráulica, como o governo imperial agiu de maneira efetiva para concretizar o ideal de retirar o vale do São Francisco do isolamento em que vivia e, concomitantemente, integrá-lo à dinâmica da economia agrário-exportadora do período. Concluímos que, apesar das obras recomendadas pelos estudos da Comissão Hidráulica terem sido iniciadas ainda no período imperial, a concretização das mesmas só viria a ocorrer nas primeiras décadas do período republicano.

ABSTRACT

The period of the second reign (1840 – 1889) was of consolidation of independence and of territorial unity of Brazil. Extinguished provincial upheavals that agitated the country in the disturbing years of regency (1831 – 1840), the imperial state dedicated itself to drawing up a national project aimed at placing Brazil in the select group of civilized nations. Based on scientism rules in circulation in the XIX century, that saw in the diffusion of scientific and technological progress a way out to withdraw from *backwardness* the more distant localities from *civilized centers*, the intellectual and bureaucratic elite of the empire idealized a combined network of railroad and waterway transportation that could integrate the region of the valley of the São Francisco river to the main urban centers of the Brazilian coast at the time – Rio de Janeiro, Salvador and Recife. With a view on this objective, the central government created a scientific commission composed of foreign engineers and one Brazilian that would cover the total navigable extension of the São Francisco River to verify what construction work would be necessary to improve the navigation conditions of the same and analyze the other economic potentialities of the region. Upon conclusion of this task, the members of the hydraulic commission delivered reports leaving data that went beyond their technical impressions about the river and its navigation conditions, detailed descriptions about economic activities practiced by riverbank population, their habits, customs and difficulties that the imperial government would face in its intent to take civilization to the region marked by poverty and time. This dissertation proposes to analyze through studies of the report left by members of the hydraulic commission, how the imperial government acted in an effective manner to materialize the ordeal of taking the São Francisco valley out of isolation in which it encountered itself and concomitantly integrate it into the agrarian-exporting dynamics of the period. We concluded that although the recommended constructions by studies of the hydraulic commission having been initiated still in the imperial period, conclusion of the same would only occur in the first decades of the republican period.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AN – Arquivo Nacional

BN – Biblioteca Nacional

CLI – Coleção de Leis do Império

IHGB - Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

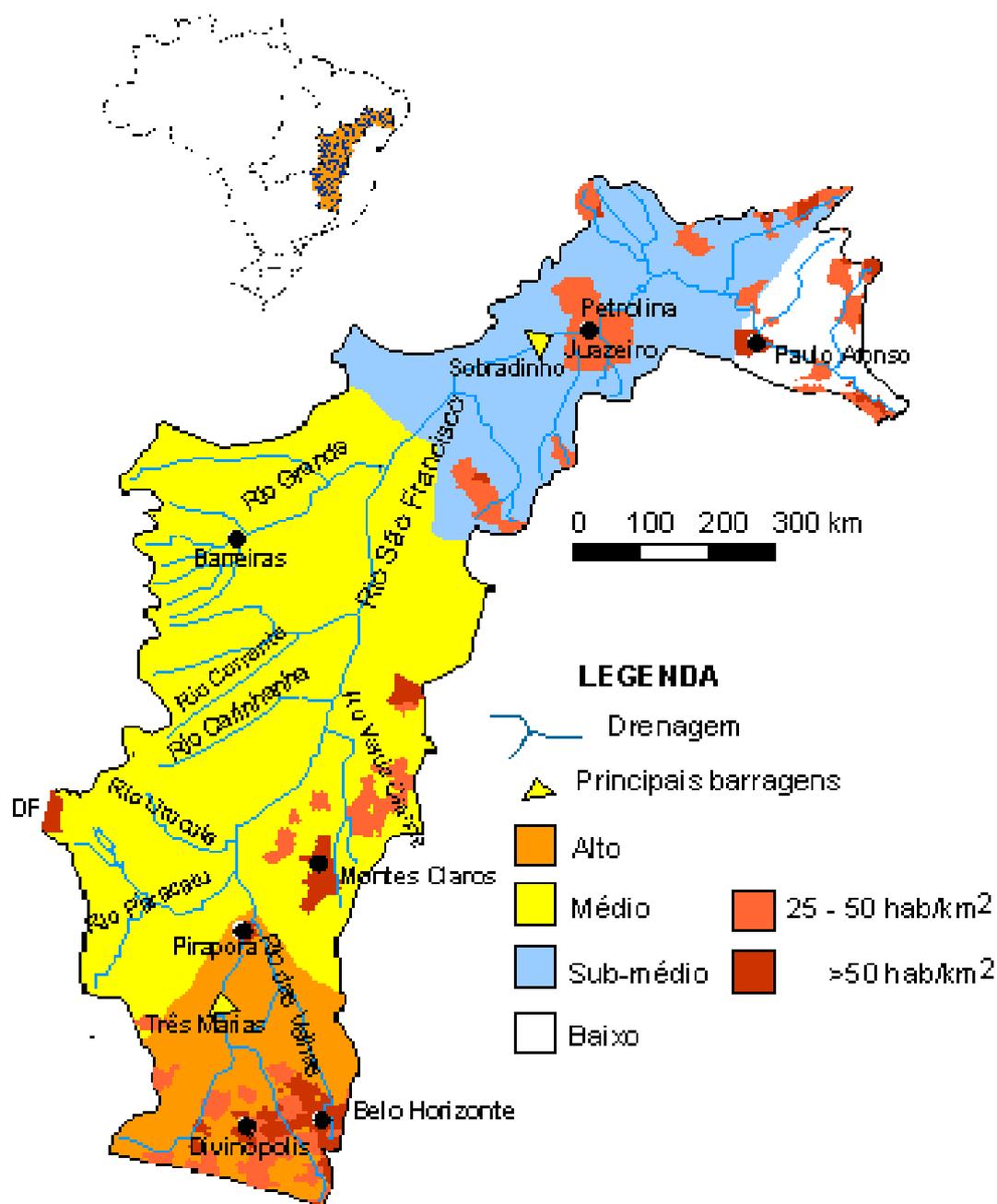
LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – O VALE DO RIO SÃO FRANCISCO



FONTE: <http://www.valedosaofrancisco.com.br/OVale/>

MAPA 2 – O TRECHO NAVEGÁVEL DO RIO SÃO FRANCISCO E SUAS SUB-REGIÕES



FONTE: <http://www.saofrancisco.cbh.gov.br/baciapart1.htm>

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| AGRADECIMENTOS | 2 |
| RESUMO | 4 |
| ABSTRACT..... | 5 |
| LISTA DE SIGLAS..... | 6 |
| LISTA DE MAPAS | 7 |
| Mapa 1..... | 7 |
| Mapa 2..... | 8 |
| | |
| CAPÍTULO 1 - PROGRESSO, MODERNIDADE E CIVILIZAÇÃO: ASPIRAÇÕES DE UMA MONARQUIA AMERICANA | 10 |
| 1.1 - O Império e as pretensões de civilização no Brasil..... | 10 |
| 1.2 - Os Relatórios de Viagem e as concepções de civilização e modernidade..... | 35 |
| | |
| CAPÍTULO 2 - OS TRANSPORTES FERROVIÁRIO E FLUVIAL ENQUANTO INSTRUMENTOS DE CIVILIDADE | 53 |
| 2.1- A Ferrovia e os trilhos do progresso..... | 58 |
| 2.2 - O rio São Francisco e os projetos da hidrovia..... | 73 |
| | |
| CAPÍTULO 3 - AS EXPEDIÇÕES AO VALE DO SÃO FRANCISCO E AS RECOMENDAÇÕES SOBRE A POPULAÇÃO LOCAL..... | 84 |
| 3.1 - As recomendações dos especialistas sobre o aprimoramento técnico da população do vale do S. Francisco..... | 84 |
| 3.2. As imagens do vale e/ou de seus habitantes na visão dos relatores..... | 88 |
| | |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 104 |
| | |
| FONTES..... | 108 |
| | |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 110 |

VAPORES E LOCOMOTIVAS
Os instrumentos de civilidade e desenvolvimento da população ribeirinha do São Francisco no período imperial - 1879-1889

INTRODUÇÃO

Entre os anos de 1877-1879 uma grave seca atingiu parte da região Sudeste e o Nordeste do Brasil. Na época, os estados da região Nordeste (Bahia, Pernambuco, Sergipe, Alagoas, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Piauí e Maranhão) eram denominados genericamente de províncias do Norte. A seca também atingiu as regiões Norte e Nordeste da província de Minas Gerais. Dentre a região atingida estava o vale do São Francisco, rio que percorria as províncias de Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Sergipe e Alagoas (ver mapa 1). Ao final do ano de 1879, a estiagem tinha devastado as lavouras, rebanhos e contabilizado, em toda a grande área afetada, um total aproximado de 300.000 mortes.

O Estado Imperial viu com apreensão a devastação que a seca provocou em uma região com grande potencial de expansão econômica, especialmente no setor agrícola, que era o mais importante da economia nacional no período. A seca chamou a atenção do Estado para a referida região. João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu (visconde de Sinimbu), presidente do gabinete ministerial entre 1878-1880, criou a Comissão Hidráulica, com o intuito de realizar explorações e pesquisas no vale do rio São Francisco, que serviriam de base para futuros melhoramentos na navegação fluvial que, até então, era o meio de transporte mais eficaz para se chegar aos locais mais distantes do interior das províncias que eram atravessadas pelo rio em questão. Além disso, a Comissão deveria realizar estudos acerca das riquezas naturais do vale do São Francisco para servirem de base para a implementação de políticas públicas de desenvolvimento econômico e social da região.

A expedição que partiu do Rio de Janeiro em julho de 1879 percorreu toda a extensão navegável do grande rio, desde sua foz, na divisa entre as províncias de Alagoas e Sergipe, até Pirapora, Minas Gerais. Ela era chefiada pelo engenheiro norte-americano Willian Milnor Roberts e composta por outros engenheiros e estudiosos estrangeiros e brasileiros. Esta expedição e as futuras políticas de desenvolvimento para as quais ela daria suporte compunham um projeto bem mais amplo do Estado imperial

brasileiro que parecia querer integrar à região do vale do rio São Francisco no projeto de Nação idealizado pelo governo central, pautado nos ideais de civilização correntes no final do século XIX. Analisar o projeto de desenvolvimento para o vale do rio São Francisco é o principal objetivo deste trabalho.

O projeto posto em andamento pelo governo imperial abarcava determinadas concepções de desenvolvimento e civilização, conceitos importantes para a compreensão das iniciativas imperiais de desenvolvimento no Segundo Reinado.

O período do Segundo Reinado foi de consolidação do Brasil como Estado independente e soberano. Afirmar essas concepções dentro e fora de nossas fronteiras era importante para a estabilidade e re-afirmação do poder imperial. Além disso, a elite intelectual brasileira da época buscava criar e difundir a imagem de um país civilizado, pacífico e próspero. As ideias de progresso, desenvolvimento e civilização que pautaram os planos e ações desta elite eram tributárias do pensamento Iluminista, que via no avanço das ciências e da tecnologia, os caminhos para o progresso humano. Os ideais de modernidade e urbanização, difundidos pelo mundo após a Revolução Industrial terminam de compor o cenário ideológico da elite que pretendia “civilizar” o Brasil. As concepções de desenvolvimento, civilização e modernidade em vigor no período imperial foram tratadas no Capítulo 1.

Interessa-nos também as motivações do projeto em questão. Não podemos esquecer dos fins econômicos para além dos ideais de civilização. O aprimoramento das lavouras, bem como o desenvolvimento do comércio, indústria e a expansão do mercado consumidor dependiam de uma rede de transportes que fosse mais rápida e eficiente, especialmente em um país como Brasil, com dimensões territoriais continentais. Parece-nos óbvio que novas regiões produtoras seriam bem-vindas à economia agro-exportadora brasileira. A partir do final da década de 1870, o Brasil enfrentou uma delicada situação financeira, devido a uma balança comercial deficitária. As despesas, quase sempre maiores que a receitas, desequilibravam os cofres públicos. O imperador D. Pedro II, na Fala do Trono¹ de Abertura da Assembléia Geral no dia 15 de dezembro de 1878, alertou os deputados e senadores para esse problema:

¹ A Fala do Trono era o discurso lido pelo imperador nas sessões de abertura e encerramento dos trabalhos da Assembléia Legislativa. O texto era elaborado com base nos relatórios anuais dos Presidentes de Província, que relatavam as dificuldades, problemas, avanços e necessidades de cada uma. A partir de 1848, o texto começou a ser elaborado pelo Presidente do Conselho de Ministros, porém, o imperador tinha total liberdade para alterar o seu conteúdo conforme achasse necessário.

As circunstâncias econômicas dos mercados europeus, o aumento de nossa despesa, provocado pela demasiada confiança os próximos benefícios dos melhoramentos materiais, o decréscimo da renda, devido ao estado anormal de algumas províncias, e os sacrifícios reclamados pela necessidade de socorrê-las, tornaram embaraçosa a situação de nossas finanças. Restringir quanto possível a despesa pública mormente na parte que não entende diretamente com a produção; criar as novas fontes de renda, a fim de equilibrar a receita com a despesa; decretar o orçamento em condições que não permitam exceder e despesa vota e manter com religioso respeito os compromissos do Estado, é dever imperioso, diante do qual não é lícito aos poderes políticos hesitar.²

A preocupação com o equilíbrio das contas públicas foi constante nos discursos imperiais até a proclamação da República. Menções a respeito da necessidade de se equilibrar os gastos e a receita, de desenvolver a lavoura e de se encontrar novas fontes de renda aparecem nas Falas do Trono dos anos de 1879, 1880, 1882, 1883, 1884 e 1886. A região do vale do São Francisco poderia vir a atender à essa necessidade expansão das fronteiras agrícolas do império.

Da Comissão Hidráulica ficou uma série de relatórios que propunham a criação e/ou aprimoramento dos transportes hidroviário e ferroviário na região, além de deixarem evidente a necessidade de propiciar à população local maiores conhecimentos técnicos e aptidões para o trabalho, obviamente obtidos por meio da educação.

A hipótese desse trabalho é que grande parte do desenvolvimento alcançado pela região do vale do São Francisco no período republicano somente foi possível em virtude do projeto imperial ter sido responsável pelo planejamento e pelas bases de implantação da ferrovia e hidrovia na região.

A região do vale do São Francisco, nas duas primeiras décadas do período republicano, foi beneficiada com grandes obras como hidrovia e ferrovias, que favoreciam sua integração às regiões mais desenvolvidas do país. Entretanto, tais obras foram concebidas durante o Segundo Reinado como integrantes do projeto de Nação idealizado no período. A mudança na forma de governo poder ter alterado o ritmo de execução do projeto, porém, sua concepção original parece ter sido mantida quase intacta. Nesse sentido, o Capítulo 2 analisa os projetos e a efetivação dos transportes ferroviário e hidroviário durante o período imperial.

Convém notar que os estudiosos que integravam a Comissão Hidráulica eram estrangeiros e/ou formados no exterior, fato que influenciou suas leituras e

² Fala do Trono de Abertura da Assembléa Geral no dia 15 de dezembro de 1878.

avaliações da população local. Esse fato coloca um ponto interessante: por serem estrangeiros, esses estudiosos teriam sensibilidade para compreender as reais necessidades e anseios das comunidades ribeirinhas, cujos costumes, hábitos e cultura eram tão diferentes da população de seus países de origem? Será que a formação intelectual superior desses estudiosos permitiria uma visão sem preconceitos da realidade das populações que habitavam as margens do rio São Francisco? Por estas razões, averiguar quais eram as imagens e conceitos que esses estudiosos relataram acerca da população local seria essencial para compreender as motivações de muitas das ações sugeridas por eles para o desenvolvimento da região do vale do rio São Francisco.

Acreditamos firmemente que o projeto de civilização para o vale do rio São Francisco foi marcado pelas visões que os estudiosos contratados tiveram da região e de seus habitantes. Para os mesmos não bastava investimentos, se esses não abarcassem a educação dos habitantes locais. Analisar quais eram as visões que os estudiosos estrangeiros que percorreram o vale do rio São Francisco no final do século XIX tinham acerca da população local e quais as recomendações que os mesmos fizeram no sentido de dotar essa população dos meios indispensáveis para aproveitar ao máximo as potencialidades de riqueza e desenvolvimento de suas localidades é o tema do Capítulo 3.

Resta-nos informar que não houve apenas a expedição da Comissão Hidráulica, tampouco é somente dos relatórios dessa viagem que emerge as imagens oficiais da região e de seus habitantes.

No século XIX, o vale do São Francisco foi visitado por vários viajantes estrangeiros e também brasileiros que deixaram valiosos relatos acerca do cotidiano das populações locais em seus aspectos sociais, econômicos e políticos. Os objetivos e motivações destas viagens variavam. Os europeus vinham atraídos pela imagem amplamente divulgada no Velho Mundo, desde o período colonial do Brasil como uma terra exótica e cheia de mistérios. Suas expedições registravam impressões valiosas acerca da fauna, flora e população nativa. Alguns destes registros, posteriormente se transformaram em grandes obras e coletâneas que servem como importantes referências para o estudo da realidade do interior brasileiro no século XIX. Tais viagens e estudos, frequentemente, eram patrocinados pelos governos dos países de origem dos estudiosos.

Ilka B. Leite (1996, p.63) explicou a motivação dos órgãos estatais europeus em financiar tais pesquisas:

Havia um clima de incentivo e receptividade a esse tipo de empreendimento não apenas porque contribuía para o desenvolvimento científico nacional, mas principalmente porque fornecia informações preciosas sobre as potencialidades exploráveis dos países visitados. Nesse sentido, contribuiu mais diretamente, seja financiando as viagens, seja comprando, posteriormente, as coleções de espécies botânicas e zoológicas para seus museus e permitindo ampla divulgação das obras.

A coroa portuguesa e, posteriormente o Estado imperial brasileiro também patrocinaram muitas dessas expedições. Segundo Ana Lucia R. Barbalho da Cruz (2002, p. 62) os objetivos da Coroa portuguesa com essas expedições não diferiam dos demais países europeus citados anteriormente:

No século XVIII, cresce em Portugal, assim como nos demais países da Europa, o interesse pelas viagens de cunho científico. Estrategicamente, o governo português procura colocar a ciência a serviço do reconhecimento das potencialidades econômicas dos seus territórios coloniais e, com esse intuito, patrocina uma série de expedições exploratórias aos quatro cantos do Império.

As expedições exploratórias no início do século XIX foram muito importantes para se conhecer os aspectos físicos e problemas sociais da região, porém, tinham um caráter meramente descritivo, ou seja, nenhuma delas objetivava melhorar as condições de vida da população local e/ou promover o seu desenvolvimento econômico. Expedições com o intuito de produzir conhecimento que pautasse políticas de desenvolvimento para o vale do São Francisco foram realizadas no Segundo Reinado. E são esses os que embasavam o ideal de civilizar o vale, que nos interessam para essa investigação. Assim, as fontes desse trabalho de investigação são: o relatório final da Comissão Hidráulica, redigido pelo chefe da expedição, o engenheiro Willian Milnor Roberts; uma carta-relatório em que o engenheiro Willian Roberts descreve a importância do rio e do vale do São Francisco e outros estudos e pesquisas sobre a região, realizados sob encomenda do Estado imperial, tais como o reconhecimento Geológico do Vale do São Francisco realizado pelo geólogo norte-americano Orville A. Derby, também membro da Comissão Hidráulica; o diário de viagem escrito por Teodoro Sampaio, engenheiro membro da Comissão Hidráulica; a Informação ou Descrição Topographica e Política do rio de S. Francisco, escrita pelo coronel Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, em 1847, a mando do governo provincial da Bahia e um relatório escrito pelo tenente Francisco Manoel Araújo, em 1873, elaborado como

conclusão de um estudo encomendado pelo governo imperial acerca das condições de navegabilidade do São Francisco.

Além dos relatórios mencionados, serão analisados os relatórios dos presidentes da província de Minas Gerais, escritos entre os anos de 1877 e 1910. Nestes documentos podem ser encontradas descrições mais detalhadas acerca das necessidades e problemas da região do vale do São Francisco.

Por fim, esperamos demonstrar como o governo imperial agiu de forma efetiva para tentar estender as suas concepções de progresso e civilização para a região do vale do rio São Francisco que, até o momento, se mantinha quase que isolada dos grandes centros urbanos da época. Ao se planejar a construção de uma rede de transporte integrada de ferrovias e hidrovia que ligasse a região à capital do Império, as autoridades governamentais tencionavam acabar com esse isolamento e promover um maior desenvolvimento de suas potencialidades econômicas, fato só verificado nos primeiros anos do período republicano.

Capítulo 1

Progresso, Modernidade e Civilização: aspirações de uma monarquia americana.

1.1. O Império e as pretensões de civilização do Brasil

O conceito de civilização é um dos mais debatidos e controversos no âmbito das ciências humanas e sociais. Inúmeras dissertações, teses, livros e ensaios foram dedicados à análise deste conceito que ainda fomenta um interessante debate acadêmico. Os estudos realizados por historiadores, sociólogos e antropólogos contribuíram para que o conceito de civilização recebesse diferentes significados e interpretações ao longo da história.

Para Norbert Elias (1994, p. 23) “o conceito de ‘civilização’ refere-se a uma grande variedade de fatos: ao nível da tecnologia, ao tipo de maneiras, ao desenvolvimento dos conhecimentos científicos, às idéias religiosas e aos costumes”. Em outras palavras, o conceito “expressa a consciência que o Ocidente tem de si mesmo”.

Parece óbvio que civilização não significa a mesma coisa para todos os povos, mesmo sendo um conceito altamente informado pela capacidade de desenvolvimento econômico do Ocidente que se julga especialmente superior às demais partes do mundo. Independentemente da abordagem adotada, a característica mais marcante deste conceito é que ele se desenvolve internamente, no seio da sociedade em estudo, que se conscientiza de sua “evolução” quando compara suas conquistas recentes, seja no campo econômico, político ou cultural, com suas estruturas arcaicas. A percepção é mais evidente quando um determinado grupo se compara com outra sociedade (ELIAS, 1994).

O conceito de civilização também foi apropriado pela política para justificar atos de expansão territorial e econômica. Nações que se consideravam civilizadas empreenderam, nos mais variados tempos históricos, a dominação daquelas que consideravam “bárbaras” e/ou “atrasadas”. Dessa forma, civilização foi sempre uma concepção que serviu de justificativa para guerras de conquista e políticas de dominação (HOBSBAMW, 2002).

Dos vários conceitos que o termo civilização possa ter, interessa-nos, para essa pesquisa as formulações teóricas sobre o mesmo em vigor nos séculos XVIII e XIX.

Segundo Elias, o conceito de civilização recebeu maior atenção dos estudiosos a partir do século XVIII. Na França desse período, por exemplo, muitos intelectuais começaram a criticar as bases do Estado Absolutista, propondo uma forma mais racional de organização social e política. A transição de uma estrutura sociopolítica “atrasada” para outra mais “evoluída” seria um processo de “civilização do Estado”. De acordo com o autor,

a civilização não é um estado, mas um processo que deve prosseguir. Este é o novo elemento manifesto no termo *civilisation*. Ele absorve muito do que sempre fez a corte acreditar ser – em comparação com os que vivem de maneira mais simples, mais incivilizada ou mais bárbara. – é um tipo mais elevado de sociedade: a idéia de um padrão de moral e costumes, isto é, tato social, consideração pelo próximo, e numerosos complexos semelhantes. Nas mãos da classe média em ascensão, na boca dos membros do movimento reformista, é ampliada a idéia sobre o que é necessário para tornar civilizada uma sociedade. O processo de civilização do Estado, a Constituição, a educação e, por conseguinte, os segmentos mais numerosos da população, a eliminação de tudo o que era ainda bárbaro ou irracional nas condições vigentes, fossem as penalidades legais, as restrições de classe à burguesia ou as barreiras que impediam o desenvolvimento do comércio – este processo civilizador devia seguir-se ao refinamento de maneiras e à pacificação interna do país pelos reis (ELIAS, 1994, p. 62).

Conforme ficou evidente na citação anterior, Elias define civilização como um processo e não como um estado final. O conceito adquiriu mobilidade e flexibilidade, incorporando novos elementos conforme o contexto econômico e sociopolítico em questão, porém sem descartar as concepções mais antigas que lhe dão fundamento. No caso da França, o processo de civilização do Estado, iniciado pela substituição das antigas estruturas do Antigo Regime, seria seguido da incorporação pela população de novos hábitos e costumes.

Segundo José Honório Rodrigues (1966), a utilização da palavra civilização na língua portuguesa começa a se popularizar nos documentos oficiais do século XVIII que versavam sobre as maneiras de se lidar com os indígenas. A preocupação da Coroa, nesse caso, era em estabelecer regras para a “integração” dos nativos à sociedade, ou seja, civilizá-los significaria “libertá-los” de seus costumes bárbaros e de sua religião pagã. Essa atitude era decorrente da estreita e oficial ligação da Coroa portuguesa com a

Igreja Católica, que pressionava a realeza a ajudá-la na catequização dos indígenas. Esse processo de “civilização” dos nativos servia a dois propósitos: para a Igreja significava aumentar substancialmente seu rebanho de fiéis no período que a Reforma Protestante havia quebrado sua unidade no Ocidente e reduzido seu poder e influência espiritual e temporal; para o Estado português representava uma maneira mais pacífica de estabelecer seu domínio sobre a colônia, evitando conflitos com os nativos. Nas palavras de José H. Rodrigues:

É em 1788 que D. Antônio José Pestana da Silva apresenta a sua exposição sobre os “Meios de Dirigir o Governo Temporal dos índios”, onde já se usa com frequência o termo civilizar e civilidade. É de 1797 a informação que Francisco de Souza Coutinho apresenta sobre a “Civilização dos Índios do Pará”. No princípio do século XIX a legislação sobre os índios usa sempre a expressão civilização dos índios no sentido de reduzir sua gentildade, rusticidade e fereza, incorpora-los à sociedade civil e uni-los aos europeus. A Carta Régia de 2 de dezembro de 1803, pretende concorrer para a pronta civilização dos indígenas, chamando-os ao conhecimento das utilidades que lhes hão de resultar de uma regular sociedade. No projeto famoso de José Bonifácio “Apontamentos sobre a civilização dos índios bravos do Império do Brasil” (1823), a idéia central consiste na destruição da barbaridade ou rudeza gentílicas. “Propagar as doutrinas do evangelho, ir aos patricios seus civilizando”, como poetava Inácio Jose de Alvarenga Peixoto, antes de 1788 (RODRIGUES, 1966, p. 260).

Jurandir Malerba, no livro *A Corte no Exílio* (2000), defende a idéia de que o conceito de civilização foi discutido de forma mais enfática no Brasil a partir da chegada da família real, em 1808. Segundo o autor, as grandes mudanças econômicas e políticas promovidas pela transferência da capital do império colonial português de Lisboa para o Rio de Janeiro, juntamente com a difusão dos modos, gostos e costumes da Corte entre a elite colonial que se aproximou da realeza em virtude dos favores que podiam conceder³, acabaram resultando no desencadeamento de iniciativas de civilização do Brasil, que seria fundamentado nos ideais de progresso científico e intelectual defendidos pelo Iluminismo.

³ Quando chegou ao Brasil em 1808, a família real portuguesa encontrava-se em uma delicada situação financeira. Embora o Tesouro Real pudesse confiscar propriedades e bens pessoais para satisfazer muitas das necessidades da Corte, o mesmo não podia tão facilmente ser feito com alguns serviços especializados (modistas, escritores, artistas e outros) que eram necessários à manutenção do status da realeza. Nesse caso, na falta de dinheiro para a contratação desses serviços, o monarca se via obrigado a conceder favores e honrarias como forma de pagamento. A concessão de comendas e títulos de nobreza eram as formas mais comuns do rei recompensar aqueles que lhes prestavam tais serviços.

Entretanto, apesar da perspectiva adotada em seu livro, Jurandir Malerba orientou uma dissertação de mestrado, de autoria de Sergio C. Gonçalves, que corrobora a ideia de que o conceito de civilização começa a ser discutido no Brasil antes do período Joanino. De acordo com Sérgio C. Gonçalves (2009), foi a partir das medidas modernizadoras do Estado português, tomadas pelo marquês de Pombal, que o ideário de civilização em Portugal vai começar a ser revestido de um caráter mais científico e menos religioso. De acordo com Gonçalves:

A compreensão da ciência como elemento útil ao Estado surgiu principalmente a partir do ministério do Marquês de Pombal. (...). A sintonia com o cosmopolitismo do pensamento europeu sugere que a adesão dos luso-brasileiros à concepção de mundo de base experimental e científica significava que a sua mentalidade compartilhava, em grande medida, a mesma estrutura de pensamento civilizador irradiado do processo de burocratização e centralização do Estado absolutista e de sua sociedade de corte. Com efeito, os nobres de orientação intelectual reformista foram agentes da burocratização do Estado português, e isso não se restringiu apenas à metrópole, pois a progressiva especialização da burocracia ultramarina alcançou diversos níveis da administração colonial no Brasil (GONÇALVES, 2009, p. 42).

Durante o período em que ocupou o cargo de Secretário de Estado do rei D. José I, entre 1755 e 1777, o marquês de Pombal (Sebastião José de Carvalho e Melo), como tributário do pensamento Iluminista, implementou uma ampla reforma do Estado português, na qual merecem destaque suas ações no intuito de diminuir a influência da Igreja Católica nos assuntos governamentais. Medidas como o fim da discriminação aos cristãos-novos e dos Autos de Fé e a expulsão dos jesuítas do reino português e de suas colônias demonstram o espírito renovador do marquês que desejava racionalizar a administração pública. Uma parte da elite lusitana, ligada aos ideais iluministas em virtude de seus estudos universitários, compuseram uma intelectualidade ligada aos ideais científicos de progresso e modernização. Dentre esses, aqueles que foram designados para ocupar cargos na administração colonial, acabaram por difundir suas ideias no Brasil. Segundo Gonçalves:

Crentes no poder da razão como único guia universal para a ciência, e o progresso material, os intelectuais brasileiros do século XVIII, servindo-se da política de Estado ilustrada, assumiram a aventura de tentar integrar o Brasil colonial na cultura ocidental européia. Além do fator exógeno metropolitano, o enraizamento do ideário ilustrado durante o processo de colonização ocorreu lado a lado com a

importação voluntária do programa modernizador e do pensamento civilizador europeu. Desde que a escassez educacional foi agravada no Brasil quando o Marques de Pombal expulsou os jesuítas, os quais praticamente eram os únicos agentes educacionais do parco ensino que existia no país, foi cada vez maior o número de jovens brasileiros que ia à Europa para se formar em teologia, direito e medicina. Entre eles, principalmente de 1770 em diante, se tornava mais expressiva a quantidade daqueles que estavam expostos às idéias dos *philosophes*. Naturalmente, ao retornarem ao Brasil, muitos traziam consigo parte do aparato intelectual que estruturava o processo civilizador do século das Luzes. Em contraste com a maioria analfabeta da colônia, esses homens ilustrados compuseram a elite intelectual do século XVIII (GONÇALVES, 2009, p. 43-44).

A partir das mudanças estruturais na organização do Estado português, promovidas pela administração pombalina, o conceito de civilização adotado no reino lusitano e “exportado” para o Brasil começa a incorporar as ideias de progresso científico e intelectual, defendidos pelos iluministas. A concepção de “civilização” em oposição à “barbárie” vai permanecer, porém, a partir de então, mais do que desconhecimento da doutrina cristã, a “barbárie” será identificada como tudo o que se afasta ou se opõe àquilo que é considerado civilizado. Em um sentido *Lato* é considerado “bárbaro” tudo e/ou todos que não sofreram ordenamento social, que não obedecem às normas de conduta, padrões de comportamento ou regras de etiqueta estabelecidas por aqueles que se consideram civilizados.

A proposição de Sergio Gonçalves nos parece bastante pertinente se levarmos em conta os documentos oficiais e a bibliografia que foi utilizada em sua pesquisa. Porém, não se pode desconsiderar a teoria de Malerba que coloca o período Joanino (1808-1822) como ponto crucial para difusão dos ideais de civilização no Brasil, afinal, as mudanças econômicas e políticas ocorridas no período foram muito significativas. A Abertura dos Portos, em 1808, colocou fim a três séculos de Pacto Colonial e abriu o comércio da colônia para o resto do mundo, enquanto a posterior elevação do Brasil à categoria de Reino Unido de Portugal (1815), deu à antiga colônia status político de Metrópole. Concomitantemente, as transformações ocorridas no Rio de Janeiro para adequá-la à sua nova posição como capital do Reino (obras de saneamento, iluminação pública, construção de novos prédios para administração e acomodação da realeza) e a chegada de muitos imigrantes estrangeiros que vieram prestar serviços à Corte (joalheiros, cabeleireiros, modistas, jornalistas, artistas e outros) contribuíram para que os ideais de civilização em voga na Europa comesçassem a ser discutidos por vários setores da intelectualidade luso-brasileira, inclusive pelas

autoridades governamentais. Mais do que um conceito a ser discutido, a civilização começa a ganhar forma de um projeto de Estado, elaborado e posto em prática de acordo com os padrões europeus.

Em Artigo intitulado *Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial. Rio de Janeiro - 1808-1821*, Kirsten Schultz (2008) discute como a transformação do Rio de Janeiro em capital do reino após a transferência da família real para o Brasil foi concebida de acordo com os padrões europeus de civilização. Para a autora, além da preocupação estética de embelezar a cidade por meio de obras de saneamento e da construção de novos palácios, teatros e outros prédios públicos, havia uma preocupação latente das autoridades governamentais em ordenar os espaços públicos, especialmente no que se refere à circulação dos escravos, regulamentada por meio de policiamento mais ostensivo e por leis mais rígidas que limitavam os lugares permitidos aos cativos. Em uma cidade que ganhava ares de Metrópole, um dos maiores obstáculos à comparação do Rio de Janeiro com as grandes cidades europeias era o grande número de africanos que circulavam por suas ruas. Conforme afirmou a autora:

O projeto de fazer do Rio de Janeiro a capital do Império era uma busca de tornar a cidade não somente esplendorosa, mas também ordenada, moralizada e decorosa. Tornando-se a corte real, neste sentido, fez-se com que a cidade se tornasse "policiada". O policiamento, por sua vez, significou não somente garantir a "segurança pública", mas também fazer do Rio uma metrópole, reconhecendo a diferença entre a metrópole e a colônia, justamente para que essas diferenças pudessem ser diminuídas. Tal projeto era sustentado pela concepção de "civilização" ilustrada da Europa do século XVIII e sua missão disciplinadora. Contudo, ao mesmo tempo em que os funcionários da corte procuravam erradicar as "indecências" da colônia, esses também mantinham uma instituição colonial preeminente: a escravidão africana. (...). A escravidão, assim imaginava o intendente e outros funcionários régios, seria elegante e cosmopolita se os escravos fossem moralmente educados e se sua presença na cidade fosse cuidadosamente controlada. Não obstante o fim do velho sistema colonial, no caso da escravidão, foi uma intensificação do colonialismo que tornou a "nova Cidade" do Rio de Janeiro imperial (SCHULTZ, 2008, p.27).

O conceito de civilização vai se tornando cada vez mais complexo e, a partir das duas grandes revoluções ocorridas no final do século XVIII – Francesa e Industrial - recebe novas leituras e interpretações. Com efeito, a ideia de civilização enquanto um processo não estático foi defendida por inúmeros autores que abordaram períodos

históricos mais contemporâneos a exemplo das duas grandes correntes científicas do século XIX: positivismo e marxismo.

O imperador D. Pedro II era um homem admirado tanto dentro como fora do país por seu alto grau de cultura e erudição. Fluente em pelo menos 12 idiomas e possuidor de conhecimentos satisfatórios em matemática, física, botânica, geologia, mineralogia, astronomia, fotografia, arqueologia, egiptologia, literatura e outras ciências, o último monarca brasileiro dedicava considerável parte de seu tempo livre a leituras e estudos, além de manter correspondência frequente com diversos institutos e academias estrangeiras dedicadas às artes e ciências, sendo membro honorário de muitas delas (SCHWARCZ, 1998). Conforme ele mesmo relatou em um de seus cadernos de confissões: “nasci para me consagrar às letras e às ciências” (CALMON, 1975, p.657). Devido a essas circunstâncias, não seria exagero afirmar que o imperador tinha conhecimento das doutrinas filosóficas, políticas e econômicas mais populares de seu tempo. Entretanto, apesar de todo esse conhecimento, é necessário esclarecer que D. Pedro II governava um país assentado em bases políticas e econômicas altamente criticadas pelos intelectuais da época. Criava-se assim uma situação difícil: um monarca esclarecido nas teorias políticas mais modernas mantinha seu trono fixado em elementos identificados com o período colonial, apesar das características liberais presentes na economia desde a chegada da família real portuguesa no Brasil, em 1808.

O Segundo Reinado foi marcado pela tentativa da intelectualidade brasileira, liderada por D. Pedro II, de elaborar e pôr em prática um projeto de nação que se baseava nos ideais do Cientificismo, tão popular no século XIX. Segundo Maria A. Rezende Mota (2000), o período de expansão e prosperidade econômica, iniciada a partir da década de 1850, associado ao declínio da escravidão, a introdução da mão-de-obra imigrante e o desenvolvimento do sistema de transporte vieram acompanhados de uma mudança no modo como a intelectualidade nacional interpretava o Brasil e nos planos de progresso e desenvolvimento que esta traçava para o país. Baseados no Cientificismo em voga na Europa, eles planejavam criar um novo modelo de nação, fundamentado nos preceitos do racionalismo científico com vistas a atingir os mesmos níveis de progresso e civilização alcançados pelos europeus. Porém, esse grupo de intelectuais sabia que a tarefa não seria fácil, ainda mais considerando os entraves que as estruturas políticas e socioeconômicas do país, algumas estabelecidas e imutáveis desde a colônia, representavam ao pleno desenvolvimento dos ideais de progresso e civilização importados da Europa. Nas palavras da autora:

Às elites, em sua dupla função – a política e a letrada -, impunha-se pensar o Brasil na moldura conflitante do progresso, vislumbrado no outro lado do oceano, e do atraso, presença cotidiana. No momento mesmo que Koseritz apreciava a metáfora cientificista do *Excelsior* – representação do progresso como a superação linear e ascendente dos obstáculos ao domínio total do homem sobre a natureza -, pensar o Brasil, no Brasil, significava antes de tudo perceber a presença de uma desarmonia: forças produtivas em ritmos desiguais, novas demandas sociais em cena e uma ordem política cristalizada, como que alheia às mudanças no país e no mundo. Pensar o Brasil significava, sobretudo, defini-lo. Afinal, que país era aquele? Uma imagem embaçada, conjunto disperso, fragmentado, para o qual era necessário desenhar os contornos e uma possível unidade. A tarefa, pois, sobre a qual se debruçavam políticos e letrados associava um duplo esforço de identificação: ao mesmo tempo que absorviam e reelaboravam as matrizes teóricas do pensamento europeu, procuravam, de um lado, encontrar a expressão genuína de uma possível cultura brasileira - “o verdadeiro Brasil” -, e de outro, apontar os obstáculos que impediam a realização do país enquanto nação (MOTA, 2000, p. 27-28).

O monarca brasileiro e a elite intelectual que o cercava não pautaram suas ações em um conjunto de ideias previamente estabelecido (a exemplo do positivismo e do marxismo), mas se apropriaram de elementos diversos de diferentes teorias em voga no final o século XIX. Explica-se: a maioria das ciências, já tributárias do Iluminismo, não se adaptava completamente a um Estado Imperial de efetivo poder do monarca.⁴

No século XIX, duas correntes filosóficas se destacaram como as mais populares no meio científico: o positivismo e o marxismo. Ambas possuíam uma visão evolucionista da história humana, porém se diferenciavam quanto ao caminho escolhido nesta busca por “evolução” e quanto ao destino final das sociedades ao término da jornada. Dentro de cada uma dessas correntes filosóficas, o conceito de civilização vai

⁴ Não desconhecemos que, no mesmo período, outros Estados também vivenciaram experiências **aparentemente** semelhantes à do Brasil império, que tentou conciliar um modelo político conservador e de pouca participação popular com uma política econômica direcionada à modernização e ao progresso. Eram os casos da Inglaterra, com sua monarquia parlamentarista; do império alemão da dinastia dos Hohenzollern e da Rússia czarista. A Inglaterra, depois da Revolução Gloriosa do século XVII, adotou o regime parlamentarista que reduziu consideravelmente o poder dos reis e colocou o Parlamento, de composição burguesa, no comando do país, fato que a diferenciava do caso brasileiro. Já a Alemanha vivenciou uma postura centralizadora para impor um processo de modernização conservadora, direcionado para o desenvolvimento industrial, muito em virtude de sua unificação tardia, realidade que o Brasil não vivenciava. A Rússia dos Romanov, no final do século XIX, resistia como uma das últimas monarquias absolutistas européias, mantendo a ligação entre Estado e Igreja Ortodoxa e iniciando um processo tardio de industrialização. No caso da Rússia, convém notar que apesar da concentração de poder nas mãos do imperador aparentemente aproximar o Estado imperial brasileiro do Estado Tzarista russo, estes se diferenciavam na medida em que o último ainda era considerado chefe da Igreja (o que o Iluminismo combateu com sucesso no Ocidente), a conhecida igreja Ortodoxa, o que dava poderes ilimitados ao Tzar, enquanto, no Brasil, as atribuições e poderes do monarca, mesmo que considerados exagerados por muitos, tinham limites estabelecidos por uma Constituição e não estavam mais embasados nos tais “direitos divinos”.

se ligar estreitamente à ideia de progresso humano, nas áreas cultural, científica, econômica e política.

O Positivismo, criado por Auguste Comte no final do século XIX, foi uma elaborada doutrina filosófica que defendia a ideia de que a humanidade passa por três estágios de evolução: o teológico; o metafísico e o positivo. O primeiro seria aquele em que os seres humanos buscam nos deuses e em forças sobrenaturais a explicação para os acontecimentos. No segundo, os deuses são substituídos por entidades abstratas (povo, Estado e outras) na busca por respostas ao seu cotidiano. No último e mais evoluído estágio, o Positivo, o progresso das ciências permitiria ao ser humano explicar sua realidade por meio da observação e experimentação que estabeleceriam leis naturais. Em sua obra *Discurso Preliminar sobre o Espírito Positivo*, Comte explica:

Esta longa sucessão de preâmbulos necessários conduz enfim nossa inteligência, gradualmente emancipada, ao seu estado definitivo de positividade racional, que deve ser caracterizado aqui de um modo mais especial do que os dois estados preliminares. Tendo tais exercidos preparatórios mostrado espontaneamente a inanidade radical das explicações vagas e arbitrárias próprias à filosofia inicial, quer teológica, quer metafísica, o espírito humano renuncia de ora em diante às pesquisas absolutas, que só convinham à sua infância, e circunscreve os seus esforços ao domínio desde então rapidamente progressivo, da verdadeira observação, única base possível dos conhecimentos realmente acessíveis, criteriosamente adaptados às nossas necessidades efetivas (COMTE, 1848, p.12).

Dos estudos que resultaram na elaboração da doutrina positivista, Comte fundou a “religião da Humanidade”, que tinha a ciência como um de seus principais dogmas e o lema “O Amor por princípio e a Ordem por base; o Progresso por fim”. Esse lema pregava que os seres humanos deveriam ter o amor como princípio básico de suas ações, bem como zelar pela conservação de tudo que é belo e positivo. O progresso seria uma consequência natural para a humanidade caso essa respeitasse os dois primeiros princípios mencionados. É exatamente a crença de que o progresso viria por intermédio das ciências o que agradava a elite imperial. As Comissões enviadas para o vale do rio São Francisco eram formadas por engenheiros e demais cientistas, interessados em diagnosticar cientificamente as possibilidades de desenvolvimento da região. Nos relatórios deixaram claras suas concepções de ordem e progresso, ambas próximas das leituras positivistas.

No entanto, conforme já mencionamos, nem tudo o que defendia o positivismo era bem vindo ao pensamento dos defensores do Império no Brasil. Como

uma doutrina que abarcava todas as esferas do cotidiano, o positivismo também tinha suas concepções acerca de política e organização do Estado. Segundo José Murilo de Carvalho a doutrina positivista colocava a monarquia como sendo uma forma de governo retrógrada. De acordo com a lei positivista dos três estados, “a monarquia correspondia à fase de governo teológico-metafísica, que deveria ser superada pela fase positiva, cuja melhor encarnação era a República” (CARVALHO, 1999, p. 95). Essa teoria serviu muito bem aos simpatizantes do regime republicano no Brasil que começaram a ganhar espaço nas duas últimas décadas do Segundo Reinado. O positivismo se tornou popular entre os grupos que viam a monarquia como um obstáculo à constituição do Estado que serviria melhor aos seus anseios econômicos e políticos. Não foi por acaso que o lema “Ordem e Progresso” foi estampado na bandeira do Brasil republicano. Ele fazia alusão à doutrina positivista de Comte e representavam bem o plano dos republicanos para o Brasil: progresso econômico, mas sem grandes convulsões na ordem social.

Mesmo que servisse aos republicanos, o positivismo, repetimos, foi útil ao Império em termos da defesa do progresso e das benesses da “civilização”, alcançados por meio da valorização das ciências. A intelectualidade brasileira do final do século XIX desejava progresso econômico e científico, mas queria evitar grandes transformações na ordem social vigente.

A exemplo do positivismo, também o marxismo foi utilizado e negado simultaneamente na defesa do Império. A concepção de história defendida por Marx em sua vasta obra possui uma perspectiva linear, dividida em estágios diversos de evolução que se sucedem de acordo com o progresso humano na busca pelos meios de sobrevivência, ou seja, na medida em que a uma determinada sociedade altera suas estruturas econômicas e formas de trabalho, ela avança para o estágio seguinte. Como crítico ferrenho do sistema capitalista, baseado na propriedade privada, na dominação burguesa e na exploração do proletariado, Marx acreditava que esse regime era uma das últimas fases da evolução humana e que, após uma revolta armada do proletariado, ocorreria a transição para aquele que seria o último e mais evoluído estágio da história humana: o comunismo. Segundo Marcelo W. Proni:

(...) Marx acreditava na força do progresso humano em direção a uma organização social superior, opondo a idéia de civilização à idéia de barbárie. Para ele, bárbaras são as relações que brotam da lógica do mercado, da lei do mais forte, do capitalismo selvagem. A ordem

liberal burguesa representava apenas um estágio na construção de um mundo substantivamente civilizado. A superação das contradições entre o plano formal e o plano real só poderia ocorrer com a conscientização da classe proletária e com uma revolução social que desse encaminhamento ao socialismo. Em última instância, trata-se de uma utopia em nome da libertação da humanidade e de uma nova civilização (PRONI, 2005, p.3)

As teorias de Marx tiveram repercussão e alcance mundiais, servindo de referencial teórico para movimentos de contestação à ordem capitalista vigente em várias partes do mundo. Embora considerasse o capitalismo apenas como uma fase intermediária da evolução humana, muitos estudiosos contestaram sua teoria ao afirmar que o sistema capitalista burguês seria o mais aprimorado estágio da civilização humana devido aos grandes progressos científicos e culturais experimentados no período.

A elite imperial brasileira não era, obviamente, partidária da instauração do socialismo e de nenhum outro tipo de sociedade mais igualitária. No entanto, o arcabouço teórico que perpassa os escritos de Marx é muito mais amplo do que a defesa do socialismo/comunismo como o fim último da humanidade. Marx construiu uma significativa teia de explicações que embasam as concepções históricas sobre a civilização e a modernidade até os dias atuais.

“Tudo o que é sólido desmancha no ar”, escreveu Marx (In: BERMAN, 2007, p. 11) no *Manifesto Comunista*, seguido da frase “tudo que é sagrado é profanado, e os homens são finalmente forçados a enfrentar com sentidos mais sóbrios suas reais condições de vida e sua relação com outros homens”. Com tal afirmação, Marx pretendeu definir a experiência da civilização, da modernidade que assolou o homem na era do desenvolvimento burguês.

Para Marx, o grande projeto da civilização, do desenvolvimento atrelado ao capitalismo combatendo a barbárie não se realiza sem contradições:

De um lado, tiveram acesso à vida forças industriais e científicas de que nenhuma época anterior, na história da humanidade, chegara a suspeitar. De outro lado, estamos diante de sintomas de decadência que ultrapassam em muito os horrores dos últimos tempos do Império Romano. Em nossos dias, tudo parece estar impregnado do seu contrário. O maquinário, dotado do maravilhoso poder de amenizar e aperfeiçoar o trabalho humano, só faz, como se observa, sacrificá-lo e sobrecarregá-lo. As mais avançadas fontes de saúde, graças a uma misteriosa distorção, tornaram-se fontes de penúria. As conquistas da arte parecem ter sido conseguidas com a perda do caráter. Na mesma instância em que a humanidade domina a natureza, o homem parece escravizar-se a outros homens ou à sua própria infâmia. Até a pura luz

da ciência parece incapaz de brilhar senão no escuro pano de fundo da ignorância. Todas as nossas invenções e progressos parecem dotar de vida intelectual as forças materiais, estupidificando a vida humana no nível da força material. (ENGELS; MARX. In: BERMAN, 2007, p.29).

Nesse sentido, são tributárias de Marx as concepções de civilização como um estágio do desenvolvimento humano que impõe desenvolvimento econômico, ao mesmo tempo em que, ao racionalizar o cotidiano, impõe ao humano determinados comportamentos, ideais de civilidade, ordenamento social pelo Estado burguês, enfim, a ausência das liberdades individuais em nome da permanência numa dada comunidade política. Tudo isso faz com que civilização seja um empreendimento informado pela modernidade.

Nas palavras de Marshall Berman (2007, p.24), cujo título do livro é a frase de Marx (“Tudo o que é sólido desmancha no ar”), a modernidade é definida como “um tipo de experiência final – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo (...)”. Sobre o assunto, complementa o autor:

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, ‘tudo o que é sólido desmancha no ar’ (BERMAN, 2007, p.24).

Para José Carlos Reis (2005, p.22-23) a modernidade foi um fenômeno exclusivamente Ocidental, iniciado na Europa por volta do século XIII, que representaria uma nova consciência do homem ocidental acerca de seu papel histórico. Nesse período, as bases da sociedade feudal estabelecidas pela Igreja começavam a ser contestadas e, concomitantemente, o capitalismo começava a emergir juntamente com a classe burguesa. Nas palavras do autor:

A “modernidade” significou uma revolução cultural, ocorrida apenas no Ocidente, que acompanhou e tornou possível a expansão européia

pelo mundo e, internamente, a constituição de uma nova ordem política (Estado burocrático), uma nova ordem econômica (ética do trabalho e empresa capitalista) e uma nova ordem social (não-fraternidade religiosa). Esse conceito designa uma consciência secularizada, mais fascinada do que aterrorizada pela experiência do tempo sublunar. (...). Os europeus retomam a lógica imperialista dos romano-cristãos e se sentem a serviço da salvação da humanidade quando vencem e submetem os pagãos não europeus do mundo inteiro. Ao fazê-lo, acreditam que os estão incluindo no caminho da Verdade e da Vida (da Civilização) e que os pagãos deveriam ter por eles, europeus, sentimento de gratidão (REIS, 2005, p.22-23).

O advento da modernidade deu início a um processo de secularização nas instituições ocidentais que passaram a racionalizar suas ações e formas de pensar. O pensamento religioso foi, gradativamente, perdendo espaço frente aos novos desafios que se apresentavam ao homem “moderno”, especialmente no que se refere ao estabelecimento do sistema capitalista. As novas fronteiras de comércio estabelecidas pelas Grandes Navegações e seus “descobrimientos” estimularam como nunca o crescimento da manufatura e, posteriormente, da indústria. O contato com outros povos, possuidores de sistemas econômicos e organização social diversos dos seus, ajudaram a desenvolver nos europeus a crença da superioridade de sua “civilização” sobre aquelas que estavam acabando de descobrir. A partir de então, o conceito de civilização será frequentemente associado a uma postura etnocêntrica dos europeus, que procuravam justificar seus planos de expansão econômica como uma espécie de “missão civilizadora”. Porém, um fato deve ser lembrado: se no período das Grandes Navegações – entre os séculos XV e XVI – a missão civilizadora era revestida de um caráter muito mais religioso, ou seja, levar a civilização significava levar o cristianismo aos pagãos, a partir do final do século XVIII e início do XIX – com o desenvolvimento da indústria e o posterior imperialismo europeu – o discurso se modificou. A motivação religiosa foi relegada a segundo plano para dar lugar a fundamentos racionais e científicos. Os europeus acreditavam que sua superioridade em relação aos africanos, asiáticos e latino-americanos se fundamentava não apenas em relação à sua fé, mas principalmente em relação à sua cultura, ciência, tecnologia e hábitos cotidianos. A partir de então, levar a civilização aos “bárbaros” significava impor-lhes os hábitos, costumes e cultura europeia e forçá-los a abandonar seus costumes “selvagens” e “atrasados”. Evidente que tal processo ocorreu concomitantemente ao domínio econômico e, muitas vezes, político das regiões “atrasadas”.

Anthony Giddens (1991, p.11) afirma que modernidade “refere-se ao estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa no século XII e que ulteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência”. O autor também vincula o conceito de modernidade ao de urbanização, ou seja, as sociedades que pretendem se qualificar como “modernas” estimulam o crescimento urbano em detrimento do modo de vida rural. O advento da industrialização veio acompanhado de um rápido crescimento urbano, decorrente da migração de trabalhadores da zona rural em busca de emprego nas fábricas. O modo de vida rural, com suas moradias rústicas, hábitos simples, pouca instrução formal e extenuantes trabalhos braçais passaria a representar um modo de vida “atrasado” que deveria ser superado pelo modo de vida urbano, considerado como sendo o mais “civilizado”, ligado ao progresso científico, cultura e industrialização. É obvio que os benefícios do progresso urbano demorariam um pouco para chegar às classes trabalhadoras que migraram para as cidades no início da revolução industrial. Seu cotidiano era marcado por longas jornadas de trabalho nas fábricas, salários baixíssimos e péssimas condições de moradia, fatos que não lhes deram melhores condições de vida aos que esses trabalhadores tinham quando viviam no campo. Entretanto, era ideia corrente entre os intelectuais do período que o progresso econômico gerado pela industrialização, bem como todas as demais conquistas científicas e tecnológicas dela decorrentes, iriam, mais cedo ou mais tarde, beneficiar a todas as classes.⁵

Para Eric Hobsbawm, as mudanças ocorridas no século XIX, especialmente o advento da industrialização, são tão fortes que podem servir como marco divisório na história humana. Segundo ele, o século XIX seria o período *de maior transformação da história humana desde os tempos remotos quando o homem inventou a agricultura e a manufatura, a escrita, a cidade e o Estado* (1981, p.17.) A modernidade, compreendida

⁵ Escrevendo acerca da expansão dos benefícios do progresso econômico trazido pela Revolução Industrial, Eric Hobsbawm afirmou: “ (...) é quase certo que os benefícios dessa multiplicação da riqueza não tenham se estendido, nos anos 1870, à esmagadora maioria dos habitantes da Ásia, África e, à exceção de uma parte do Cone Sul, América Latina. Não é clara qual foi a proporção das pessoas das penínsulas do sul da Europa e do Império Czarista afetadas por eles. Mesmo no mundo “desenvolvido”, tais benefícios eram distribuídos de maneira muito desigual numa população composta por 3,5% de ricos, 13-14% de classe média e 82-83% de classes trabalhadoras, segundo classificação oficial francesa dos funerais da República, nos anos 1870. Entretanto, era difícil negar uma certa melhoria nas condições das pessoas comuns. O aumento da estatura humana, tornando hoje cada geração mais alta que dos seus pais, provavelmente começara por volta de 1880 em diversos países – mas de modo geral em todos de maneira muito modesta, quando comparado ao que teve lugar após 1880 ou mesmo mais tarde. (...). Em suma, a maior esperança dos pobres, mesmo nas partes “desenvolvidas” da Europa, era ainda, provavelmente, ganhar o suficiente para manter o corpo e a alma juntos, ter um teto sobre as cabeças e roupas suficientes, sobretudo, nas idades mais vulneráveis do seu ciclo vital, quando os filhos não estavam em idade de trabalhar e quando homens e mulheres envelheciam” (HOBSBAWN, 1998, p. 49-50).

como uma ideologia baseada no avanço científico/tecnológico, na *crença do progresso individualista, secularista e racionalista* (1981, p.17) e marcada pela relação dicotômica entre realidades distintas (cidade/campo; civilização/barbárie; indústria/agricultura) seria um processo inerente à sociedade que passa pelas transformações promovidas pela Revolução Industrial.

No caso do vale do rio São Francisco, os ideais de civilização e progresso, que acompanhariam a melhoria na rede de transportes seriam levados a uma região de fronteira.

No clássico *Raízes do Brasil*, Sérgio Buarque de Holanda estuda o processo de colonização do Brasil com ênfase no período colonial e no processo de expansão da civilização portuguesa pelo território. No decorrer desse processo de expansão, a fronteira seria aquilo que separa a civilização da barbárie, no caso do Brasil, o litoral colonizado seria o reduto da civilização, enquanto o sertão, como área inóspita e pouco explorada, seria o espaço da barbárie. O autor defende a ideia de fronteira também como região de encontro entre culturas distintas. Dentro da Europa, Sérgio Buarque de Holanda define a península Ibérica e a Rússia como regiões fronteiriças pela qual o Velho Mundo estabelece contato com diferentes culturas e costumes:

A Espanha e Portugal são, como a Rússia e os países balcânicos (...) uns dos territórios-ponte pelos quais a Europa se comunica com outros mundos. Assim, eles constituem uma zona fronteiriça, de transição, menos carregada, em alguns casos, desse europeísmo que, não obstante, mantém como patrimônio necessário (HOLANDA, 1936, p. 3).

Os reinos ibéricos eram considerados como territórios de fronteira na Europa não apenas por sua posição geográfica – às margens do Atlântico – mas por ser uma região de frequente intercâmbio cultural, como o ocorrido durante a ocupação da península Ibérica pelos árabes entre os séculos VIII e XV. Portugal e Espanha agiram como um “filtro” por onde a Europa absorveu muitos elementos da cultura árabe. Situação semelhante ocorria na Europa oriental onde a Rússia desempenhava o mesmo papel em relação às influências asiáticas. Esta análise explica a posição de “defesa” que o autor faz da colonização portuguesa no Brasil, considerando-a como “bem-sucedida” se comparada a que foi empreendida na América por outros europeus, como franceses e holandeses, afinal, ninguém mais qualificado para estender as fronteiras da Europa ao Novo Mundo do que um “povo fronteiriço” como o português.

Em *Raízes do Brasil*, Sergio Buarque de Holanda atribui diferentes significados à palavra fronteira. Além de território de transição, fronteira é associada às noções de espaço e de expansão, porém, esses diferentes significados não se excluem, mas complementam-se, tornando o conceito de fronteira flexível e móvel. Em obra posterior, intitulada *Caminhos e Fronteiras*, Sérgio Buarque de Holanda expressa bem como a palavra fronteira abarca diferentes significados:

(...) o fato é que essa própria mobilidade (...) irá (...) condicionar a situação implicada na idéia de fronteira. Fronteira, bem entendido, entre paisagens, populações, hábitos, instituições, técnicas, até idiomas heterogêneos que aqui se defrontavam, ora a esbater-se para deixar lugar à formação de produtos mistos ou simbióticos, ora a afirmar-se, ao menos enquanto não superasse a vitória final dos elementos que se tivessem revelado mais ativos, mais robustos ou melhor equipados. Nessa acepção a palavra fronteira já surge nos textos contemporâneos da primeira fase da colonização do Brasil e bem poderia ser utilizada aqui independentemente de quaisquer relações com o significado que adquiriu na moderna historiografia, em particular na historiografia norte-americana desde os trabalhos já clássicos de Frederick Jackson Turner (HOLANDA, 1975, p.8).

Os estudos de Sérgio Buarque de Holanda abriram caminho para diversos outros intelectuais brasileiros que se dedicaram a estudar o conceito de fronteira em variadas vertentes. Historiadores, antropólogos, geógrafos e sociólogos analisaram desde a utilização do termo fronteira em diferentes períodos históricos, o cotidiano das populações que vivem em regiões fronteiriças até as consequências da colonização como fator de mobilidade das fronteiras. Nesse estudo, entendemos que os estudiosos enviados pelo governo imperial para avaliar as potencialidades de desenvolvimento do vale do rio São Francisco o enquadraram como uma região que seria o reduto da barbárie, onde muitos costumes “incivilizados” ainda persistiam mesmo após quase duzentos anos de ocupação e colonização portuguesa. Modificar esses hábitos por meio da educação da população seria o primeiro passo para que qualquer ação no intuito de promover o progresso, a modernização e o desenvolvimento econômico da região tivesse êxito. Tendo em vista o conceito de fronteira discutido até aqui, entendemos que o Estado imperial brasileiro considerava o vale do rio São Francisco como uma área de fronteira entre a civilização e a barbárie, fato que justificava as expedições científicas enviadas à região, pois era necessário averiguar com rigor as reais possibilidades de investimento no local antes de empreender onerosas obras aos cofres públicos. Era indispensável ao Estado ter certeza de que “levar” a civilização àquela região resultaria

em algo produtivo, seja do ponto de vista econômico e político, ou se essa tentativa se revelaria apenas como um grande desperdício de dinheiro e tempo. Essa postura interventora do governo imperial brasileiro não deve ser vista com estranheza. Embora, no final do século XIX, os ideais do Liberalismo estivessem em evidência, eles tiveram pouco alcance no Brasil, no que se refere às suas concepções políticas.

No caso do Brasil império, os grupos dominantes que apoiaram o anseio de liberdade expresso por D. Pedro, souberam hastear a bandeira do liberalismo político e econômico, então em evidência no Velho Mundo, para dar o suporte teórico que precisavam para lutar contra as ideias de “recolonização” do Brasil defendidos pela elite lusitana que dominava as Cortes de Lisboa. Porém, trataram de recolhê-la assim que os ideais de maior participação política das classes populares e igualdade civil entre todos os cidadãos, característicos desse conjunto de teorias, chocaram-se contra os seus interesses. Ato como a dissolução da Assembleia Constituinte de 1823, a instituição do poder Moderador, a manutenção do trabalho escravo e as restrições censitárias e religiosas estabelecidas ao pleno exercício do direito de representação política, evidenciam o curto alcance dos princípios liberais na constituição do Estado Imperial brasileiro. Conforme afirmou Emília Viotti da Costa:

Os valores associados ao liberalismo: valorização do trabalho, poupança, apego às formas representativas de governo, supremacia da lei e do respeito pelas Cortes de justiça, valorização do indivíduo e de sua autonomia, a crença na universalidade dos direitos do homem e do cidadão, todos esses dogmas típicos do credo liberal tinham dificuldade em se afirmar numa sociedade escravista que desprezava o trabalho manual, cultivava o ócio e a ostentação, favorecia os laços de família, afirmava a dependência, promovia o indivíduo em razão de seus laços de parentesco e amizade em vez de seus méritos e talentos como rezava a Constituição, instituía o arbítrio, fazia da exceção à regra e negava os direitos do homem e do cidadão à maioria da população. As elites brasileiras não podiam ignorar que o liberalismo nada tinha a ver com a realidade vivida por milhões de brasileiros. Mas atribuíam essa deficiência ao atraso. Imaginavam que nos países “civilizados” as práticas liberais seguiam de perto a teoria. Enquanto na França e na Inglaterra os liberais que se sentiam ameaçados pelas reivindicações populares começavam a criticar o liberalismo, e alguns até mesmo chegaram a pôr em dúvida a sua eficácia, no Brasil, o liberalismo continuava a funcionar como utopia, uma promessa a ser cumprida. Apontava-se para a distância entre o país real e a teoria liberal, criticava-se a sua prática e não suas premissas (COSTA, 1999, p.166).

O Estado Imperial brasileiro constituiu-se a partir do modelo adotado por Portugal, que por sua vez, inaugurou um novo tipo de Estado que seria adotado na Europa. Segundo José Murilo de Carvalho (2003) a formação desses Estados seguiu um padrão que, iniciado por Portugal no final do século XII, foi seguido pelos demais reinos do Velho Mundo no decorrer dos séculos posteriores. O primeiro passo seria o ordenamento e delimitação territorial, acompanhados da monopolização da força e da burocratização do aparelho estatal e, posteriormente, ocorreria a criação dos parlamentos representativos. Neste ponto, o autor faz uma ressalva importante: na organização e estruturação dos Estados Modernos, o equilíbrio de forças entre parlamento e realza dependia da capacidade de organização e mobilização das classes ou estamentos. Explica-se: nos locais onde essa capacidade fosse maior, o poder tendia a se concentrar mais nas mãos do Parlamento, em contrapartida, nos locais onde essa mobilização e organização das classes ou estamentos fosse mais limitada, o absolutismo poderia acabar prevalecendo.

A formação do Estado Imperial brasileiro, embora apresente algumas semelhanças com o processo de constituição dos Estados Modernos europeus - especialmente com o português - possui singularidades decorrentes do contexto histórico diferenciado em que ele ocorreu. Tal como ocorreu em Portugal, que se constituiu enquanto Estado após as guerras de reconquista contra os mouros, o Estado imperial brasileiro também enfrentou resistências externas e internas para consolidar sua condição de nação soberana e independente. A resistência das autoridades portuguesas que permaneceram leais ao rei D. João VI, bem como a ameaça de fragmentação territorial, tal como ocorreu no império colonial espanhol na América, foram os primeiros obstáculos superados - por meio do uso de grande repressão militar - pelo então imperador D. Pedro I na constituição do Brasil império. Apesar dessa semelhança, um ponto de diferenciação deve ser salientado: enquanto o reino português, renascido após a expulsão dos mouros inaugurava um novo modelo de Estado na Europa, o Estado Imperial brasileiro era marcado por uma forte tendência à continuidade e manutenção das estruturas estatais "herdadas" da colonização lusitana, dentro do que fosse permitido e aceitável à condição de país recém-emancipado. Desde o novo imperador, passando pelos mais altos cargos da administração pública, moeda e muitas instituições do incipiente Estado Imperial brasileiro eram de origem portuguesa.

Parece evidente que a presença da família real no Brasil (1808-1821) e a concomitante transferência do aparelho burocrático do Estado português para o Rio de

Janeiro contribuíram de forma decisiva para a preservação de estruturas lusitanas na constituição do Estado Imperial brasileiro, especialmente no que se refere a algumas de suas características mais marcantes: autoritarismo, centralismo administrativo e burocratização. Dentre essas características a burocratização mereceu destaque na obra de José Murilo de Carvalho intitulada *A construção da Ordem* (2003). Nesse livro o autor estuda a estruturação do Estado Imperial brasileiro com ênfase no papel desempenhado pela elite e como esta acabou se formando. Tal como ocorreu em Portugal na época da expulsão dos mouros, quando a nobreza enfraquecida viu no serviço real uma forma de recuperar riqueza e prestígio, no Brasil Império, a elite também recorreu ao serviço público e aos cargos políticos como instrumento de manutenção dos seus privilégios. Essa elite, que em sua maioria possuía estudos universitários na Europa, compunha a burocracia imperial e ocupava os principais cargos de representação política nas Câmaras legislativas (Deputados e Senadores) e nos ministérios.

A elite burocrática do Brasil imperial, no comando de um aparelho estatal de características autoritárias e centralizadoras, poderia determinar quais os rumos políticos e econômicos mais adequados para o país sem sofrer maiores contestações, especialmente no Segundo Reinado quando as ameaças à ordem e a unidade nacional representadas pelas revoltas do período regencial já haviam sido debeladas. Em um país de proporções continentais, o mais adequado seria usar a palavra elite no plural, já que as particularidades econômicas e sociais de cada região do país geravam interesses díspares entre os grupos privilegiados de regiões distintas. Porém, no Segundo Reinado, podemos traçar um perfil mais ou menos homogêneo dessa elite: ela era composta, em sua grande maioria, pelos latifundiários escravocratas, deixando a incipiente classe burguesa em posição secundária durante a maior parte do século XIX.

No concernente à economia, embora o Estado Imperial brasileiro mantivesse uma postura liberal em relação ao comércio, ele adotava uma postura interventora toda vez que achasse necessário à estimulação das atividades produtivas. Tal iniciativa também se explica pela fraca capacidade da incipiente burguesia nacional de movimentar a economia com recursos próprios. No caso de uma região como o vale do rio São Francisco, a postura do Estado imperial se mostrou intervencionista em todas as etapas do projeto que pretendia levar a “civilização” às populações ribeirinhas. Desde os estudos preliminares, executados pela Comissão Hidráulica e por outros estudiosos de períodos posteriores, até a locação de recursos e execução das obras, tudo deveria ser

elaborado, conduzido e financiado pelo Estado Imperial e por sua elite burocrática, versada nas concepções de civilização e modernidade em voga na Europa.

Em fins do século XIX, período em que se multiplicaram os esforços de desenvolvimento do vale do rio São Francisco, estavam no auge as pretensões de civilização e modernidade. No Brasil, não era diferente. As fontes utilizadas nesse estudo (Carta-Relatório e Relatório Final escritos pelo engenheiro-chefe da Comissão Hidráulica, Willian Milnor Roberts; o diário de vigem escrito por Teodoro Sampaio, membro da Comissão Hidráulica; o reconhecimento Geológico do Vale do São Francisco, realizado pelo geólogo norte-americano Orville A. Derby, também membro da Comissão Hidráulica; a Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco, escrita por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva e a Memória da Navegação a vapor do rio São Francisco, escrita por Francisco Manoel Araujo) apontam para a existência de elementos selecionados das teorias positivista e marxista nas proposições de projetos de desenvolvimento da região alvo de análise dessa pesquisa. Chamou-nos a atenção o discurso de desenvolver/civilizar o sertão, tendo como elemento articulador o rio São Francisco.

1.2 – Os Relatórios de Viagem e as concepções de civilização e modernidade

A Comissão Hidráulica, conforme já mencionado, partiu do Rio de Janeiro em julho de 1879 e percorreu toda a extensão navegável do rio São Francisco. A viagem pelo rio, que durou aproximadamente seis meses, partiu de Penedo (AL). Durante o percurso, da foz do rio, na divisa das províncias de Sergipe e Alagoas até a então vila de Pirapora (hoje município com mesmo nome) foram feitas paradas técnicas e de provisão nas localidades de Piranhas (PE), na cachoeira de Paulo Affonso, Volta Grande (PE), Jatobá (BA), Boa Vista (BA), Capim Grosso (BA), Juazeiro (BA), Casa Nova (BA), Barra (BA), Bom Jesus da Lapa (BA), Carinhanha (BA), São Francisco (MG) e Pirapora (MG)⁶. O número grande de paradas justifica-se pela necessidade de se fazer medições e estudos geológicos, hidrográficos e topográficos e também em virtude da Comissão ser transportada em uma embarcação a vapor – o *Presidente Dantas* - que precisava ser constantemente suprida de lenha. Compunham a referida Comissão o engenheiro-chefe da mesma Willian Milnor Roberts, o engenheiro baiano Teodoro

⁶ O Rio São Francisco e a chapada Diamantina. Diário de Teodoro Sampaio.

Sampaio, o geólogo Orville Derby e outros engenheiros norte-americanos. Nessa viagem foram produzidos o Diário de Teodoro Sampaio, a Carta Relatório do engenheiro-chefe Willian Milnor Roberts, o Relatório Final também redigido pelo último e um estudo de reconhecimento geológico do vale do rio São Francisco a cargo de Orville Derby.

O diário escrito por Teodoro Sampaio durante sua viagem como membro da Comissão Hidráulica descreve de maneira bastante minuciosa as características geofísicas da região (relevo, solos, clima, vegetação e outros) bem como revela a sua visão, os hábitos e costumes das populações com quem o mesmo teve algum contato direto durante a expedição. Filho de um padre com uma escrava, Teodoro Fernandes Sampaio nasceu em um engenho de açúcar do recôncavo baiano no ano de 1855. Levado pelo pai, o menino de nove anos de idade vai para o Rio de Janeiro onde faz seus estudos de 1º e 2º graus e, posteriormente, ingressa na Escola Politécnica de onde sai graduado em engenharia. Durante sua vida, trabalhou como engenheiro em construções de ferrovias, projetos de saneamento e urbanização, ocupou cargos importantes em diversas instituições públicas (secretaria do Interior do Estado de São Paulo; Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo e outros), publicou trabalhos que se tornaram referências nacionais em cartografia, geografia e geologia e também ocupou uma cadeira de deputado na Câmara Federal, em substituição a Otávio Mangabeira, convocado pelo então presidente Washington Luis para assumir o Ministério das Relações Exteriores em 1929 (SANTANA, 2002).

A Carta-Relatório foi redigida pelo engenheiro norte-americano Willian Milnor Roberts contendo suas impressões iniciais do vale e do rio. Neste documento, o chefe da Comissão Hidráulica parece bastante impressionado com as possibilidades de exploração e desenvolvimento do rio São Francisco. A Carta foi enviada ao presidente do Conselho de Ministros, o visconde de Sinimbu, logo após o término da viagem quando a expedição aportou em Pirapora, norte de Minas Gerais, no dia 15 de dezembro de 1879, como primeira satisfação ao governo do país. Após a viagem, o Relatório Final entregue ao governo imperial revela muito mais do que os aspectos físicos da região, mas também as impressões sobre a população, notadamente marcada por determinadas concepções de civilização e modernidade, próprias do período. O Relatório Final difere-se da Carta apenas porque incorpora dados técnicos mais precisos, além de contar com uma elaboração mais acabada e formal da escrita, próprias dos relatórios oficiais. Já o

geólogo Orville Derby⁷, apesar de integrar a Comissão, era encarregado de apresentar estudos geológicos do vale independentemente do Relatório Final escrito em nome da Comissão Hidráulica.⁸ A escolha de Willian Milnor Roberts como chefe da Comissão Hidráulica não foi aleatória. O currículo do engenheiro lhe dava total respaldo para comandar os estudos sobre os melhoramentos do vale do rio São Francisco:

William Milnor Roberts (1810-1881) foi um engenheiro civil nascido na Pensilvânia. Ele começou sua carreira em 1825 na Union Canal da Pensilvânia e em 1830 teve que trabalhar na construção da ferrovia. De 1835 a 1857, Roberts foi contratado como engenheiro chefe para vários projetos em Ohio, Indiana, Pensilvânia e Canadá, servindo como chefe de uma companhia enquanto, ao mesmo tempo, era consultor de muitas outras. De 1857 a 1865 estava encarregado da construção da Estrada de Ferro Don Pedro no Brasil. Após retornar aos Estados Unidos se envolveu em importantes trabalhos hidráulicos e ferroviários, como o melhoramento dos rios Ohio e Mississipi, a construção da ponte de St. Louis, os reservatórios de água em Pittsburg e Filadélfia e a construção da ferrovia em Nova Scotia. Em 1869 ele fez o reconhecimento para a rota da Ferrovia Northern Pacific que incluía a rota através de Montana. Seu relatório publicado por Jay Cooke serviu como base para o financiamento da construção da linha da costa do Pacífico servindo como engenheiro chefe da Ferrovia Northern Pacific de 1870-1879. Em 1874 o presidente Grant o nomeou em uma comissão de cinco engenheiros para examinar as desembocaduras dos grandes rios da Europa de acordo com as recomendações para tratamento do delta do Mississipi. Em 1879 Roberts aceitou a contratação para diretor de melhoramentos dos portos e rios do Brasil. (...). Ele foi membro da Sociedade Americana de Engenheiros, do Instituto dos Engenheiros Cívicos e da Sociedade Geográfica Americana. William Milnor Roberts faleceu de febre tifóide em Soledad, Brasil, em 14 de julho de 1881. Em 1923 o prédio

⁷ “Orville Adalbert Derby, que é tido como o “Pai” da Geologia brasileira, nasceu em 1851 nos E.U.A. Bacharelou-se em História Natural na Universidade de Cornell em 1873, onde ingressou em 1869. Desde de 1870 foi auxiliar do professor Charles Frederick Hartt que o trouxe ao Brasil em 1870/1871 como membro das “Expedições Morgan”. Doutorou-se em 1874 pela mesma Universidade. Em 1875, quando é criada a Comissão Geológica Imperial, retorna ao Brasil para integrá-la como membro. Mesmo depois de sua extinção, em 1877, permanece no Brasil. Em 1879 participa da Comissão Hidráulica do Império, chefiada por Milnor Roberts que percorrerá o Rio São Francisco. Ainda no mesmo ano, é nomeado para chefiar a 3ª Seção do Museu Nacional. Em 1885, é convidado a fazer a proposta da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo. Permanece nesta como seu Chefe até 1905, quando, após uma re-estruturação da referida Comissão, prefere demitir-se a permanecer nela. É quando recebe o convite do Secretário da Agricultura do Estado da Bahia, Dr. Miguel Calmom du Pin de Almeida, para organizar o Serviço de Terras e Minas do Estado, onde realiza importantes trabalhos sobre as lavras diamantinas, as zonas do Sul e do nordeste e das margens do São Francisco” (COSTA, 2001, p.32-33).

⁸ O diário de viagem de Teodoro Sampaio é uma obra publicada de fácil acesso. Já os três documentos da Comissão Hidráulica: a Carta-Relatório e o Relatório Final – escritos por Willian Roberts - e o reconhecimento Geológico do Vale do São Francisco, de autoria de Orville Derby, estão sob guarda do Arquivo Nacional e da Biblioteca Nacional, respectivamente.

de engenharia da Universidade Estadual de Montana foi batizado com seu nome em sua honra.⁹

Convém salientar que embora a Comissão Hidráulica tenha sido a última e mais completa expedição de análise e estudos para o desenvolvimento do vale do rio São Francisco encomendado pelo governo imperial, ela não foi a única. Em 1847, portanto dezoito anos antes da Comissão Hidráulica, o governo provincial da Bahia encarregou o coronel Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva¹⁰ de investigar o rio, o que resultou no documento intitulado *Informação ou Descrição Topográfica e Política do rio de São Francisco*. Este estudo foi encomendado em virtude da pretensão de um engenheiro belga, Mr. Tarte, de conseguir privilégio exclusivo de navegação no São Francisco. A requisição de tal privilégio foi dirigida ao governo central que, por sua vez, encarregou o governo provincial da Bahia de realizar os estudos necessários para averiguar as possibilidades da concessão do pedido de exclusividade na navegação.

O relatório entregue ao governo provincial da Bahia era bastante detalhado em seus diversos aspectos e apresenta uma perspectiva otimista com relação ao progresso da região, exaltando suas muitas e variadas riquezas naturais que, segundo ele, eram pouco aproveitadas. No subsolo do vale se encontrariam:

Os diamantes, a platina, o ouro, o cobre, a prata, o manganês, o chumbo, o ferro, o alumen ou pedra hume, vastas pedreiras de fino e variegado marmore, muitas minas de salitre, muitas pedreiras de sílices, a pedra calcarea, e a de amolar, diversidade de argilas finissimas por ora abandonadas (...) ¹¹

Além dos minerais, o coronel Accioli vislumbrou grandes possibilidades de expansão para as lavouras e criações já existentes (algodão e gado bovino) e também

⁹ Site da Biblioteca da Universidade Estadual de Montana. <http://www.lib.montana.edu/collect/spcoll/findaid/0783.html> (tradução livre).

¹⁰ Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, nascido em Portugal no ano de 1808, era de uma família de que veio para o Brasil em 1822. Após se fixar no Pará, participou da luta de independência da província contra as autoridades portuguesas. Depois de cumprir pena em Portugal, retornou ao Brasil e se dedicou a estudos etnográficos, históricos e geográficos. Formado em Direito pela Universidade de Coimbra, escreveu obras como *Corografia paraense ou descrição física, histórica e política da província do Grão Pará* (1833) e *Memórias históricas e políticas da província da Bahia* (1835-1843). Esta última é uma obra de 6 volumes, escritos pelo autor atendendo a um pedido do imperador D. Pedro II. Foi condecorado pelos dois imperadores brasileiros: de D. Pedro I recebeu o título de Cavaleiro da Ordem de Cristo (1824) e, de D. Pedro II, recebeu a Comenda da Ordem da Rosa (1845). Faleceu no Rio de Janeiro em 1865. http://pt.wikipedia.org/wiki/In%C3%A1cio_Accioli_de_Cerqueira_e_Silva

¹¹ Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco*. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia Escrito por Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, Bahia, 1847, p.21.

para os produtos extraídos das matas locais e do próprio rio, como as palmeiras de carnaúba, cochonilha e o peixe salgado.¹²

Poucos anos depois, em 1852, uma importante expedição cruzou as águas do São Francisco, chefiada pelo engenheiro alemão Henrique Guilherme Fernando Halfeld, a mando do governo imperial. Seu objetivo era fazer um estudo detalhado das potencialidades de navegação do grande rio, avaliando as melhorias que precisavam ser feitas, obras necessárias e futuros gastos. Os estudos de Halfeld na região tiveram duração de quase dois anos e resultaram em um detalhado relatório que serviu de base para todos os exploradores que seguiriam seus passos em expedições posteriores, pois contava com os mais minuciosos mapas de navegação feitos até então. Um trecho do relatório final da Comissão Hidráulica, escrito pelo engenheiro norte-americano Willian M. Roberts, que percorreu o São Francisco em 1879, confirma a importância dos estudos realizados pelo engenheiro Halfeld:

No exame do rio São Francisco, desde o mar até Pirapora, os trabalhos da comissão foram muito facilitados pelos mappas, perfis e relatórios, publicados por ordem do Governo pelo engenheiro civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld, após os estudos feitos por ele de 1852 a 1854. Os exemplares destas obras, que levamos conosco, eram constantemente consultados e comparados com o que observamos no rio, suas ilhas, canaas, etc., tanto na subida como na descida.¹³

Em 1873, o tenente Francisco Manoel Araújo escreveu Relatório elaborado como conclusão de estudos encomendados pelo governo imperial sobre as condições de navegabilidade do rio São Francisco. Nascido na Bahia, em 1830, Francisco Manoel Álvares de Araújo ingressou na carreira militar como aspirante à Guarda Marinha em 1846. Matriculado na Academia Naval, no Rio de Janeiro, cursou, além das matérias regulares, Arquitetura naval, Máquinas a Vapor, Artilharia, Observatório entre outras disciplinas. Após galgar vários postos na hierarquia militar, foi reformado como primeiro-tenente em 1862, fato que não o impediu de ser nomeado chefe de expedições exploratórias pelo rio das Velhas e pelo São Francisco, a bordo do vapor *Saldanha Marinho* entre 1870-71. Francisco Manoel A. Araújo ocupou cargos na secretaria do Conselho de Estado e publicou obras que versavam sobre a navegação e duas peças de

¹² IHGB. Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia. Escrito por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, Bahia, 1847.

¹³ Biblioteca Nacional. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.16-17.

teatro. Foi condecorado Cavaleiro da Ordem da Rosa e eleito sócio correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (MACHADO, 2002).

Os dois últimos documentos mencionados, redigidos por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva e por Francisco Manoel Araújo são relatos que se aproximam do material que resultou da Comissão Hidráulica porque também foram produzidos por especialistas com formação europeia, também imbuídos de determinadas concepções de civilização que, obviamente, trataram o vale sob “o olhar do outro”. Produziram discursos repletos de preconceitos e imagens já disseminadas sobre a região e seus habitantes. Por isso mesmo, utilizamos desses dois documentos de forma a corroborar nossa interpretação e análise dos relatórios de viagem da Comissão Hidráulica.

Um primeiro ponto a destacar é que os relatórios de viagem são evidências materiais da política econômica do Segundo Reinado.

Dentro do contexto socioeconômico de crise na Europa no início do século XVI, Portugal deu início ao seu audacioso projeto de expansão marítima visando expandir sua economia para além do Mediterrâneo. A conquista de novas colônias onde poderiam ser encontrado ouro, prata e especiarias seria o objetivo principal do reino ibérico que seria o primeiro a fundar colônias fora da Europa. Ao chegarem ao Brasil, em 1500, os portugueses demoraram cerca de trinta anos para começarem a empreender a colonização efetiva do território devido à ausência dos metais e especiarias tão desejados. Devido à ameaça de ocupação do território por invasores, franceses e holandeses, a Coroa decidiu promover a colonização efetiva do Brasil por meio da exploração do seu potencial agrícola. Conforme afirmou Celso Furtado (1980, p. 8):

Coube a Portugal a tarefa de encontrar uma forma de utilização econômica das terras americanas que não fosse a fácil extração de metais preciosos. Somente assim seria possível cobrir os gastos de defesa das novas terras. (...). Das medidas políticas que então foram tomadas resultou o início da exploração agrícola das terras brasileiras, acontecimento de enorme importância na história americana. De simples empresa espoliativa e extrativa – idêntica à que na mesma época estava sendo empreendida na costa da África e nas Índias Orientais – a América passa a constituir parte integrante da economia reprodutiva européia, cuja técnica e capitais nela se aplicam para criar de forma permanente um fluxo de bens destinado ao mercado europeu.

A agricultura de exportação, organizada pelos colonizadores portugueses em sistema de latifúndio e sustentada com mão-de-obra escrava africana, seria a

principal atividade econômica do Brasil pelos próximos quatrocentos anos. A primeira cultura a se espalhar pelo território brasileiro para atender as demandas do mercado europeu foi a da cana-de-açúcar. O chamado “ouro branco”, produzido principalmente nos engenhos da Bahia e Pernambuco foi, por quase três séculos, o principal produto na pauta de exportações do Brasil colônia. Além do açúcar, o tabaco e o algodão também eram exportados para a Europa, juntamente com o ouro e os diamantes, encontrados no século XVIII nas regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. O lucro da Coroa portuguesa com a exploração dessas riquezas era assegurado pelo chamado Pacto Colonial, que seria o instrumento mais eficiente do Mercantilismo europeu ao estabelecer o monopólio da Metrópole sobre as riquezas da Colônia que, concomitantemente, se via obrigada a recorrer apenas à primeira para satisfazer suas necessidades de produtos manufaturados.

Na transição da colônia para a condição de país independente, a estrutura econômica não se altera. A agricultura de exportação, latifundiária e escravocrata se mantém como estrutura primeira da economia do único Império das Américas. A única alteração significativa seria quanto à cultura que prevaleceria como a principal fonte de renda do país no decorrer do século XIX. A produção de açúcar e algodão, principais gêneros de exportação durante o período colonial, sofreram uma sensível queda em suas cotações no mercado externo, desde o final do século XVIII, devido à concorrência dos similares produzidos nas Antilhas e Estados Unidos, respectivamente (FURTADO, 1980).

Quase no mesmo período em que açúcar e algodão começam a entrar em decadência, um outro produto começa a ser cultivado no Brasil e, posteriormente, viria a ser o principal gênero de exportação no país até o fim do século XIX. O café, planta nativa da África Oriental, foi trazido pelos portugueses no início do século XVIII e começou a ser cultivado, em pequena escala, apenas para consumo interno. Com a progressiva popularização do consumo de café na Europa no início do século XIX, a demanda pela importação do produto aumentou muito e o seu cultivo se popularizou na região sudeste do Brasil, primeiramente no Rio de Janeiro (vale do rio Paraíba) e depois em Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo. Em pouco tempo, o café suplantaria o açúcar como principal produto de exportação do Brasil. Nas palavras de Caio Prado Junior (1967, p. 167):

A lavoura de café marca na evolução econômica do Brasil um período bem caracterizado. Durante $\frac{3}{4}$ de século concentra-se nela quase toda a riqueza do país.; e mesmo em termos absolutos ela é notável: o Brasil é o grande produtor mundial, com quase monopólio, de um gênero que tomará o primeiro lugar entre os artigos alimentares do comércio internacional. A frase famosa, “o Brasil é o café”, pronunciada no Parlamento do Império e depois largamente vulgarizada, correspondia tão legitimamente a uma realidade: tanto dentro do país como no conceito internacional o Brasil era efetivamente e definitivamente, e só, o café. Vivendo exclusivamente de exportação, somente o café contava seriamente na economia brasileira. Para aquela exportação, o precioso grão chegou a contribuir com mais de 70% do valor.

Além da geração de divisas para o Estado por meio da arrecadação de impostos de importação, a expansão da cafeicultura incrementou as atividades industriais no Brasil império por dois caminhos: na acumulação de capital que seria empregado, futuramente, em empreendimentos industriais e no estímulo ao desenvolvimento tecnológico da agricultura (máquinas de beneficiamento do café) e dos meios de transporte para o escoamento da produção, especialmente as ferrovias. Conforme destacou Fernando Henrique Cardoso (1969, p. 188-189), o avanço da industrialização e o subsequente estabelecimento de um regime capitalista industrializado são precedidos pelo estabelecimento de uma economia de mercado capitalista que possui relativo grau de divisão do trabalho. A lavoura cafeeira, entre outras atividades, seria responsável por dar ao Brasil esses pré-requisitos básicos que antecederiam o estabelecimento de um regime capitalista industrializado.

Pelo que foi exposto anteriormente percebe-se porque o café e as regiões produtoras do mesmo, atraíam toda a atenção da política econômica do governo imperial. No decorrer das duas primeiras décadas do Segundo Reinado, o Brasil viveria um período de crescimento econômico devido à expansão da lavoura cafeeira e do desenvolvimento das atividades comerciais, industriais e bancárias, incrementadas a partir de 1850 quando a proibição do tráfico negreiro possibilitou a transferência de grandes quantias de capital, antes empregados no comércio de escravos, para essas atividades.

A participação do Brasil na Guerra do Paraguai (1865-1870) ¹⁴ poria fim a esse período de prosperidade, transformando a década de 1870 em um dos períodos mais difíceis para a economia do Brasil imperial. Segundo Alice Canabrava:

¹⁴ O conflito se iniciou oficialmente com o aprisionamento do vapor brasileiro “Marquês de Olinda” em novembro de 1864 pelas tropas paraguaias que, no mês seguinte, invadiram a província de Mato Grosso.

No anos 70 vários problemas levavam ao recrudescimento da crise que assumia caráter nacional, desde os primeiros anos da segunda metade do século: os preços do açúcar em seu mais baixo nível no período monárquico, a depressão do comércio algodoeiro após a euforia na década anterior; as severas restrições ao crédito advindas do término do regime de pluralidade de emissão, consubstanciadas na reforma de 1864; a crise comercial de 1875 marcada pela quebra da casa Mauá & Cia.; a grande seca dos anos 1877/79 no Nordeste que impôs o socorro aos flagelados por parte do governo imperial; os encargos financeiros assumidos durante a Guerra do Paraguai; o agravamento do problema do regime servil com o progressivo estancamento das fontes de suprimento localizadas no Norte do país e o clima psicológico criado pela Lei do Ventre Livre. Estes, apenas, entre os mais importantes. (...). As iniciativas da parte do governo geral foram na maior parte do período simplesmente de natureza informativa com os inquéritos de 1874 por meio da Comissão especial e a da fazenda junto às autoridades provinciais e o Congresso Agrícola do Rio de Janeiro (1878), que convocou os lavradores da área cafeeira, com o objetivo de ‘obter informações seguras e esclarecimentos indispensáveis para firmar a opinião que seja o móvel de suas deliberações’. Esta sondagem completou-se com o Congresso Agrícola de Recife (1878), que reuniu sobretudo os senhores de engenho do Nordeste, sob a iniciativa do governo provincial de Pernambuco. Segundo os termos em que a configuraram as Comissões de 1874, a crise da lavoura significava um complexo de problemas, os quais podiam ser especialmente definidos com respeito à carência de mão-de-obra, de capital, de modernos meios de transporte, de instrução agrícola e quanto às altas tarifas (CANABRAVA, 2004, p.126-127).

Os gastos militares necessários para a manutenção do Brasil no conflito armado mais violento da história sul-americana obrigaram o governo imperial a contrair muitas dívidas junto às instituições financeiras internacionais, especialmente na Inglaterra. Como se não bastassem os problemas enfrentados pelos produtores dos principais gêneros de exportação do Império, frequentemente, o governo se via obrigado a recorrer a novos financiamentos para, dentre outros motivos, conseguir honrar o pagamento de dívidas mais antigas. Explica Paulo Roberto de Almeida:

Em abril de 1865 a Argentina é invadida e, em maio do mesmo ano, é assinado o tratado que cria a Tríplice Aliança, formada pela Argentina, Brasil e Uruguai contra o Paraguai. A guerra foi marcada por momentos de instabilidade, com vitórias e derrotas se alternando para ambos os lados. O conflito acabou sendo mais longo, sangrento e oneroso do que D. Pedro II esperava. Em 1869 o Paraguai já estava praticamente derrotado, e o Duque de Caxias, dando a guerra por terminada, regressou ao Rio de Janeiro. Porém o Imperador só daria o conflito por encerrado quando o presidente paraguaio, Francisco Solano López fosse capturado ou morto. Diante da renúncia de Caxias, D. Pedro II acabou mandando seu próprio genro, o conde d’Eu, para comandar as tropas. Com a morte de Solano López em 1º de março de 1870 a guerra acabou e o saldo final foi deficitário para o Brasil. O estado das finanças era caótico devido ao aumento da dívida externa, decorrente dos empréstimos contraídos para custear a guerra. Na política, o regime monárquico saiu debilitado, enquanto o Exército e os movimentos republicano e abolicionista saíram fortalecidos.

A motivação principal da maior parte das operações contratadas de financiamento externo foi, principalmente, o crônico desequilíbrio das contas públicas brasileiras, numa situação de virtual impossibilidade de obtenção de recursos internos em nível adequado, salvo pela via inflacionária de emissões irresponsáveis de títulos da dívida pública. A dívida externa passou de cerca de 4 milhões de libras esterlinas em 1850 para 30 milhões no final do Império e seu serviço (basicamente juros) passou a representar, junto com o da dívida interna, uma proporção crescente do orçamento (...). Não obstante, vários dos empréstimos serviram igualmente para o desenvolvimento da infraestrutura material do País — sobretudo no que se refere à construção ou extensão de ferrovias — numa modalidade que seria conhecida no século XX como “development finance”; foi caso, especialmente, das operações realizadas em 1858, 1860, 1883 e 1888, ao passo que em 1871 e 1875, ademais da construção de estradas de ferro, também havia a necessidade de serem cobertos déficits do Tesouro e efetuados pagamentos relativos a juros de empréstimos anteriores (ALMEIDA, 2001, p. 117).

Os empréstimos contraídos para construção e expansão das ferrovias denotam uma preocupação do governo imperial em melhorar o sistema de transporte no Brasil, procurando adequá-lo às necessidades de rapidez e agilidade no escoamento da produção agrícola. Partindo da afirmação feita por Paulo César de Almeida na citação anterior, se o governo imperial estava sendo incapaz de captar novos recursos, podemos inferir que a construção de ferrovias e hidrovias no vale do rio São Francisco, região situada bem distante dos cafezais do Sudeste, poderia representar uma intenção governamental de expandir as fronteiras agrícolas do império até as margens do “velho Chico”. A incorporação do vale do grande rio como zona produtora de gêneros de exportação poderia incrementar a economia regional e até mesmo nacional. As expedições científicas enviadas ao vale do São Francisco, desde a realizada por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva em 1847 até a Comissão Hidráulica, enviada em 1879, dedicaram grande atenção a questões ao desenvolvimento das lavouras na região.

Em sua *Descrição Topographica e Política do Rio de São Francisco*, Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva relata as dificuldades e vantagens que o solo do vale do São Francisco oferecia à agricultura, bem como quais as culturas em atividade no período:

Prospera igualmente no terreno adjacente ao Rio de São Francisco o algodão, de qualidade ainda superior ao de Pernambuco; mas sua cultura está em abandono, e sempre esteve, apesar de havel-a ordenado o antigo governador e capitão general desta província D. Fernando José de Portugal, em officio dirigido á comarca da Villa da Barra, no qual recommendava igualmente a do tabaco e arroz. É certo

que fora dos lugares a que alli se dá a denominação de brejos, a aridez do solo no tempo do verão rigoroso é pasmoza; a terra fica calcinada pelo ardor do sol que a fere verticalmente, mas em compensação é ainda mais pasmoza a vegetação naquelles brejos em todo anno, e todavia nesses mesmo brejos existe abandonada a cultura, embora esteja reconhecido corresponderem á toda a casta de sementeiras que se confia á sua terra. (...). É com especialidade desta parte meridional do Rio de São Francisco que são abastecidas de cereaes as povoações que se estendem até ainda abaixo do Joazeiro, e, alem dos cereaes, de quantidade de outros gêneros proprios do consumo daquella parte, quando só as ilhas do meio do rio regularmente cultivadas podião tornar os habitantes desses lugares em um estado de abundancia, especialmente de farinha de mandioca, arrôz, e milho e, pela prodigiosa uberdade de suas terras estrumadas todos os annos pelas enchentes do rio (...).¹⁵

A descrição de Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva revela que a região do vale do São Francisco possuía um considerável potencial agrícola, no momento em questão, pouco explorado para a produção de gêneros de exportação e voltado quase exclusivamente para o cultivo de produtos que supriam as necessidades básicas de seu mercado interno.

Em sua Carta Relatório, enviada ao Visconde de Sinimbu logo após o término da expedição pelo vale do São Francisco, William Milnor Roberts também destacou a fertilidade do solo na região e suas principais lavouras de subsistência, como arroz, feijão, mandioca e milho. No que se refere aos gêneros de exportação, o engenheiro-chefe da Comissão Hidráulica fez uma observação interessante:

Não se tem plantado café no valle em escala importante; melhorando a navegação do rio poderia contudo haver estímulos para plantal-o em maior extensão. Por algum tempo planta-se algodão enquanto este sustental-o por um preço anormal em consequencia da guerra civil na America do Norte, mas agora não se pode cultivar-o com lucro para exportação fora do valle. Manufaturas de algodão para o valle animarião e [ilegível] no futuro a plantação de algodão no valle.¹⁶

As observações feitas por William M. Roberts em seu relatório preliminar indicam que, para além da tradicional agricultura de subsistência, o vale do rio São Francisco teria potencial para produzir gêneros de exportação importantes para economia do Império, inclusive o tão valorizado café. Porém, os obstáculos impostos

¹⁵ IHGB. Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia. Escrita por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, 1847, p. 31-32.

¹⁶ Arquivo Nacional. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 10-11.

pelas dificuldades de transporte da produção regional até os centros exportadores dificultavam a implementação da grande lavoura na região. Em seu Relatório Final, William Roberts confirmou essa perspectiva apresentada em sua Carta-Relatório preliminar: “(...) com um rio melhorado, que abra este valle a mercados exteriores, muito se póde alcançar sómente pelo emprego de methodos de lavoura aperfeiçoados, e pela escolha de certos gêneros de cultura, que possam ser exportados com proveito”.¹⁷

Apesar das boas perspectivas para expansão das lavouras de exportação no vale do rio São Francisco, apresentadas pelos estudiosos enviados pelo governo imperial, os desafios a serem superados para que essa realidade se estabelecesse eram consideráveis. Para além de um sistema de transporte rápido e eficiente para escoar a produção, seria necessário difundir na região aquilo que William Roberts definiu como *métodos de lavoura aperfeiçoados*, ou seja, se fazia necessário educar a população do vale do rio São Francisco nas modernas técnicas agrícolas em vigor no século XIX em substituição às suas rudimentares práticas de cultivo. Em sua Carta-Relatório, o engenheiro norte-americano afirmou que no vale do rio São Francisco “a cultura do solo é praticada como a um seculo; a enchada e o machado ainda são os únicos instrumentos”.¹⁸ Por meio da citação anterior percebe-se que havia um “atraso” tecnológico na agricultura praticada no vale do São Francisco que precisava ser compensado caso o governo quisesse inserir a região na política econômica de exportação do Segundo Reinado.

Partindo do conceito de civilização já mencionado, e do qual este trabalho é tributário, de que o termo reporta-se ao desenvolvimento da tecnologia e da ciência e ao aprimoramento das maneiras e costumes, sempre considerados como positivos (mesmo que não o sejam), chamou-nos a atenção alguns trechos da documentação das viagens que serviram de fontes para esse trabalho:

O fato é que o valle do rio S. Francisco nunca foi colonizado no sentido ordinário desta palavra. Foi parcialmente reocupado ao longo das margens do rio: e esta ocupação ainda existe; porem verdadeiros estabelecimentos agrícolas nunca ahi se fizerão, e a agricultura moderna propriamente dita não existe.¹⁹

¹⁷ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.58.

¹⁸ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 2.

¹⁹ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 1.

Do trecho depreende-se que o engenheiro norte-americano partia do pressuposto de que ocupação e colonização são coisas diferentes. Por ocupação compreendia povoamento desordenado do território, sem o devido ordenamento social imposto pelo Estado em qualquer projeto de colonização. Willian Roberts defendia que o desenvolvimento econômico e o real aproveitamento das potencialidades do rio somente seriam possíveis se o Estado enviasse para a região pessoas capazes de ocupar o lugar e ali aplicar modernas técnicas de produção agrícola.

Parece-nos óbvio que as concepções de civilização informavam a idéia de colonização vinculada ao ordenamento de espaço imposto pelo Estado.

Próximas das concepções Iluministas também foram as observações dos costumes dos nativos, considerados incapazes em virtude dos “ruins serviços prestados pelos jesuítas”. Willian Roberts adverte o governo para a necessidade de civilizar a população até então detentora, a seu ver, de hábitos indígenas em virtude da tolerância dos jesuítas na região.²⁰ Chamou-nos a atenção a crítica à presença desses religiosos no Brasil, atitude aproximada à do marquês de Pombal, que advogava civilização e modernidade para o Brasil.²¹

Segundo as concepções de civilização vigentes no período, desenvolvimento e modernidade eram termos que se aproximavam de urbanização, da vida em espaços mais compatíveis com benefícios oriundos do capitalismo. Mas essa realidade não foi observada no vale do rio São Francisco:

(...) desde muito tempo tem havido uma população considerável ao longo deste rio; porém o pouco valor da importação, comparado com o número de habitantes, porque as suas necessidades, mesmo á respeito dos mais ordinários objetos de luxo, são de todo insignificantes. A causa é obvia. O numero de famílias que se formarão com objetivos de lucro, é mínimo. Mesmo nas cidades e villas, á apenas poucas casas boas, mobiliadas ... com modestíssimo **conforto**, a quasi totalidade das casas são choupanas de quatro paredes de pao a pique, com uma porta e uma janella, sem vidraças e o chão de barro; os utensílios são apenas os indispensáveis para preparar a comida da família. A massa da população reunida nas villas é mais pobre do que a das choupanas ao longo do rio, e os mendigos abundão em toda parte. Nas villas poucas casas são habitadas por pessoas de educação ou de mais ou menos refinamento; mas a população em geral não tem mais educação do aquella das margens do rio e os hábitos e costumes sã quasi os mesmos. Verdadeira pobreza é muito mais comum nas villas do que no campo. A educação é verdade, tem

²⁰ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 1-2.

²¹ Sobre as mudanças promovidas pelo governo do Marquês de Pombal, ver p. 19-20 desta Dissertação.

começado nas villas; porem até agora ella chega sómente a poucos; tempo é necessário para generalisar os seus benefícios O progresso será provavelmente vagaroso por causa da pobreza e dos habitos dos seus povos.²² (grifos do autor)

Em seu diário de viagem, Teodoro Sampaio também relatou o baixo índice de urbanização na região do vale do São Francisco. Quando a Comissão aportou na cidade de São Francisco, em Minas Gérias, o engenheiro baiano relatou da seguinte maneira o que viu:

A cidade de São Francisco era de categoria recentíssima e bem demonstrava na modéstia excessiva das suas reais proporções. Três ruas longitudinais, algumas transversais curtas, tortuosas, todas por calçar, ou com um calçamento rudimentar apenas iniciado, 378 casas de feio aspecto, irregulares mal construídas, uma população de 2 mil habitantes escassos, muita pobreza, apesar de se nos dizer que o lugar era bom, próspero e fadado a auspicioso futuro, eis o que era então a novíssima cidade que tão gentilmente nos recebia.²³

Com relação ao aspecto desses pequenos aglomerados urbanos, William M. Roberts, em seu Relatório Final, fez uma descrição da realidade que encontrou na maior parte das localidades que visitou durante seus trabalhos que muito se assemelha à relatada por Teodoro Sampaio: “Em toda parte as ruas, em geral, não são calçadas; são arenosas como os terrenos, que circundam as villas e cidades e outras povoações”.²⁴

Na segunda metade do século XIX, época em que a industrialização entrava em fase de rápido desenvolvimento e expansão na Europa e nos Estados Unidos, os valores defendidos pela burguesia em ascensão se popularizaram, mesmo em países em que a industrialização ainda era incipiente, como o Brasil. Dentre esses princípios, destaca-se a valorização do trabalho assalariado, não só como forma mais digna de se obter os recursos necessários à sobrevivência, mas também como instrumento de ordenação e controle social. Um exemplo dessa realidade ocorreu na Inglaterra, quando a burguesia e as classes fundiárias uniram forças para lutar pela abolição da Speenhamland Law, que garantia aos pobres desempregados uma renda mínima para a sobrevivência. Graças a esse abono, fazendeiros e industriais viram a oferta de mão-de-

²² AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 5-6.

²³ O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina. Diário de Teodoro Sampaio. p.163.

²⁴ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.56.

obra cair drasticamente, o que os motivou a lutar pela extinção da lei, verificada em 1834. A situação social da Inglaterra durante a vigência da Speenhamland Law foi bem descrita por Harriet Martineau (apud POLANYI, 1980, p.108-109):

O imposto dos pobres se tornara uma espoliação pública... Para conseguir a sua parte os mais brutos bajulavam a administração, os dissolutos exibiam seus bastardos, que precisavam ser alimentados, os preguiçosos cruzavam os braços e esperavam. Rapazes e moças ignorantes casavam-se contando com ele; caçadores furtivos, ladrões e prostitutas extorquiam-no através da intimidação; juízes do campo esbanjavam-no em busca de popularidade e os guardiões por conveniência. Essa era a forma de gerir o fundo... O fazendeiro, ao invés de dispor de um número satisfatório de trabalhadores para cultivar sua terra – trabalhadores pagos por ele mesmo -, era forçado a manter o dobro da quantidade e os salários eram parcialmente pagos em impostos. Esses homens, empregados por ele através de compulsão, ficavam fora de seu controle – trabalhava ou não, conforme lhes aprazia – diminuíam a qualidade de sua terra e impediram-no de empregar homens melhores, que trabalhariam duramente pela sua independência. Esses homens melhores acabavam se perdendo entre os piores; o aldeão contribuinte de impostos, após uma luta vã, terminava procurando a assistência na mesa paga.

Conforme mencionado anteriormente, dentro das concepções de civilização e modernidade desenvolvidas nas nações industrializadas, o trabalho assalariado, normatizado dentro das características de uma sociedade industrializada, e uma economia de mercado seriam características marcantes de distinção entre as nações “civilizadas” e aquelas que ainda viviam na “barbárie”. Embora o Brasil ainda fosse um país escravocrata e de economia agrário-exportadora, percebe-se que Teodoro Sampaio, apesar de ser o único estudioso brasileiro membro da Comissão Hidráulica, compartilhava dos valores da burguesia industrial europeia no que se refere à valorização do trabalho assalariado e da economia de mercado. Este fato não deve ser encarado como contraditório, afinal, na época em que seu diário foi escrito (1879), a elite intelectual brasileira, envolvida em causas como a abolição da escravidão – que ganhou força a partir da década de 1870 – buscava construir uma nova imagem do país, ligada ao progresso econômico, ciência e cultura, onde a escravidão representava uma espécie de “mancha” que precisava ser apagada para que tal imagem pudesse se consolidar. Conforme afirmou Eduardo França Paiva (2004, p.10) *o mundo ocidental reconhecia nesses regimes escravistas a face da barbárie, ameaça à cultivada, decantada e projetada civilização, cujo centro seria a velha Europa, em pleno estágio superior na linha de evolução da humanidade.*

Em uma das passagens do seu diário Teodoro Sampaio relatou como a população ribeirinha vivia fora dos padrões “civilizados” no que se refere à organização econômica e ao trabalho:

Nestas paragens, o deserto é apenas aparente. O Brasil, em verdade, é mais habitado do que se pensa e menos rico do que se presume. Daqui para cima, em ambas as margens do São Francisco, não faltam moradores. A população é mesmo numerosa, bem que pouco produtiva. **Vive alheia às leis econômicas** (grifos nossos). Produz apenas o preciso para viver. Não importa, porque não produz para trocar, nem troca ou permuta porque não tem mercado para fazê-lo. (...). Nas povoações ribeirinhas, o aspecto de pobreza e atraso é extremo. Vive-se aí sem saber de quê. Não se vê agricultura alguma, nem trabalho permanente. Na beira do rio, no lameio das margens, onde a umidade resiste melhor à secura do ar, descobrem-se as vezes os restos de uma plantação de milho, de abóboras, de batatas-doces, e mandioca, mas tudo em proporções minúsculas e muito pouco cuidadas²⁵

Quando o engenheiro baiano menciona que as populações ribeirinhas vivem alheias às leis econômicas, a que ele está se referindo? Que leis seriam essas? Por meio dos dois trechos supracitados anteriormente, percebe-se que Teodoro Sampaio estabeleceu o sistema da economia de mercado como o ideal e tratou a economia de subsistência praticada pelos ribeirinhos, baseada na pesca e no extrativismo, com menosprezo.

O engenheiro norte-americano William Milnor Roberts, em seu relatório final, também fez menção ao fraco desenvolvimento da economia de mercado em algumas localidades ribeirinhas:

Uma grande porção destas colheitas é consumida pelas famílias que os produziram, o resto é vendido ou trocado por outros artigos, como sejam o café, chá, tecidos, ferragens, etc. na povoação mais próxima. O dinheiro que ali aparece toma pela maior parte o caminho dos cofres dos negociantes e mercadores ambulantes do rio.²⁶

As observações feitas por Teodoro Sampaio e William Milnor Roberts revelam a realidade vivida pela população ribeirinha do São Francisco no final do século XIX. A lavoura de subsistência seria a base da economia dessas populações, incrementada pelas atividades de pesca, criação de animais e extrativismo nas matas. As

²⁵ Diário de Teodoro Sampaio. O rio São Francisco e a Chapada Diamantina, p. 96-97.

²⁶ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.54.

principais características deste tipo de economia no século XIX foram bem descritas por Celso Furtado (1980, p.120-121):

O setor de subsistência, que se estendia do norte ao extremo sul o país caracterizava-se por uma grande dispersão. Baseando-se na pecuária e numa agricultura de técnica rudimentar, era mínima sua densidade econômica. Embora a terra fosse o fator mais abundante, sua propriedade estava altamente concentrada. (...). Dentro da economia de subsistência cada indivíduo ou unidade familiar deveria encarregar-se de produzir alimentos para si mesmo. A “roça” era e é a base da economia de subsistência. Entretanto, não se limita a viver de sua roça o homem da economia de subsistência. Ele está ligado a um grupo econômico maior, quase sempre pecuário, cujo chefe é o proprietário da terra onde tem sua roça. Dentro desse grupo desempenha funções de vários tipos de natureza econômica ou não, e recebe uma pequena remuneração que lhe permite cobrir gastos monetários mínimos. Ao nível da roça o sistema é exclusivamente de subsistência, ao nível da unidade maior é misto, variando a importância da faixa monetária de região para região, e de ano para ano numa região. Havendo abundância de terras o sistema de subsistência tende naturalmente a crescer e esse crescimento implica, as mais das vezes, redução na importância relativa da faixa monetária. O capital de que dispõe o roceiro é mínimo, e o método que utiliza para ocupar novas terras, o mais primitivo. (...). Tem-se repetido comumente no Brasil que a causa dessa agricultura rudimentar está no “caboclo”, quando o caboclo é simplesmente uma criação da economia de subsistência. Mesmo que dispusesse de técnicas avançadas, o homem da economia de subsistência teria que abandoná-las, pois o produto de seu trabalho não teria valor econômico. A involução das técnicas de produção e da forma de organização do trabalho com o tempo, transformariam esse homem em “caboclo”.

A caracterização feita por Celso Furtado acerca da economia de subsistência contraria, em parte, o que foi exposto pelos estudiosos que percorreram o vale do São Francisco no final do século XIX. Nos escritos de Roberts e Sampaio percebemos uma desqualificação da economia de subsistência e, além disso, uma visão de que tal prática era decorrente, em parte, da falta de conhecimento de técnicas avançadas de cultivo e criação por parte de seus praticantes. Pela leitura dos relatórios de William Roberts e pelo diário de Teodoro Sampaio pudemos perceber também que, na opinião desses estudiosos, a prática da lavoura de subsistência também seria uma consequência do temperamento da população local, que seria, na opinião deles, pouco afeita ao trabalho pesado. Celso Furtado contraria essa perspectiva ao afirmar que a economia de subsistência é mais dinâmica do que se pensava, tendo seus praticantes que desempenhar variadas funções, remuneradas ou não, para garantir sua sobrevivência. Além disso, ele afirma que não era o caboclo que determinava se sua

“roça” seria de subsistência ou de exportação quando, na verdade, era o meio econômico em que ele vive e suas demandas que influenciariam essa “escolha”.

A ideia de que o homem ribeirinho era avesso ao trabalho também deve ser vista com ressalvas, afinal, se adotarmos o conceito de que trabalho é toda atividade humana que transforma a natureza em busca da sobrevivência, veremos que ele não é preguiçoso, pois a pesca e as atividades extrativistas nas matas ciliares, também são formas de trabalho. Como afirma Karl Polanyi (1980. p.61-62),:

a descoberta mais importante nas recentes pesquisas históricas e antropológicas é que a economia do homem, como regra, está submersa em suas relações sociais. (...) Ele valoriza os bens materiais na medida em que servem a seus propósitos. Nem o processo de produção, nem o de distribuição está ligado a sistemas econômicos específicos relativos à posse de bens. Cada passo desse processo está atrelado a certo número de interesses sociais, e são estes que asseguram a necessidade daquele passo. É natural que interesses sejam muito diferentes numa pequena comunidade de caçadores ou pescadores e numa ampla sociedade despótica, mas tanto numa como noutra o sistema será dirigido por motivações não-econômicas.

Pelos relatos dos estudiosos que percorreram o vale do rio São Francisco durante o período do Segundo Reinado, percebemos que o cotidiano das populações ribeirinhas estava muito afastado dos padrões de civilidade correntes no Velho Mundo e nos Estados Unidos. Baixo índice de urbanização, economia de subsistência e pouca valorização do trabalho livre eram realidades que não combinavam como valores defendidos pela sociedade europeia urbanizada e industrial, tida como padrão a ser seguidas no que se referem a usos e costumes “civilizados”. Intelectuais brasileiros e estrangeiros perceberam que tais diferenças poderiam representar um sério obstáculo ao objetivo de integrar a região em um plano de implantação de uma rede de transportes ferroviário e hidroviário. Enquadrar a população ribeirinha aos padrões de civilização e modernidade vigentes na Europa não seria uma tarefa simples, muito menos rápida, porém, os estudiosos que percorreram o vale do São Francisco pareciam concordar que retirar a região do isolamento em relação aos grandes centros urbanos do Brasil império seria o primeiro e, talvez, o mais importante passo nesta jornada.

Capítulo 2

Os transportes ferroviário e fluvial enquanto instrumentos de civilidade

O processo de exploração e povoamento do vale do São Francisco pelos colonizadores europeus iniciou-se no final do século XVII e início do XVIII e teve a pecuária como um dos seus principais estímulos. Inicialmente, o gado era criado no litoral para atender as demandas de alimentação da população e de tração animal, necessárias ao funcionamento dos engenhos açucareiros. À medida que o açúcar foi ocupando o espaço de principal fonte de rendas da Coroa Portuguesa no Brasil, a área de cultivo foi se expandindo e, concomitantemente, empurrando os pecuaristas para o interior. A carta Régia de 1701, que determinava o afastamento da criação de gado para uma faixa de dez léguas de distância do litoral, para preservar as áreas de cultivo da cana-de-açúcar, foi decisiva para este movimento de interiorização da colonização lusitana e também de expansão territorial do Brasil, já que os vaqueiros e seus rebanhos não respeitavam e, em sua maioria, nem sequer conheciam os limites territoriais impostos pelo Tratado de Tordesilhas. Segundo Maria Yedda Linhares:

(...) a expansão da fazenda de gado para a fronteira aberta traduz, não apenas uma determinação de natureza econômica e prática - qual seja a de garantir as áreas do litoral baiano e pernambucano para a grande lavoura, e, neste caso, se justifica a expressão de Celso Furtado quanto ao caráter periférico, embora não-autônomo, do sertão (retaguarda do litoral agroexportador), como também, e sobretudo, política: a de assegurar ocupação do território pela Coroa, naqueles primeiros séculos da colonização, ao mesmo tempo em que se mantém como um elo do padrão de acumulação, então vigente (LINHARES, 1995, p. 8).

Devido ao caráter expansivo que a criação de gado tinha no período colonial eram necessárias grandes áreas para a pastagem dos animais e fontes permanentes de água. Por esta razão, as regiões ribeirinhas tornaram-se os locais preferenciais dos pecuaristas, e o rio São Francisco, como o maior da região do sertão nordestino, acabou servindo como caminho natural para aqueles que conduziam suas boiadas pelos sertões das províncias da Bahia, Pernambuco e norte de Minas Gerais. As fazendas de criação de gado que se estabeleceram às margens do rio São Francisco eram tão numerosas que ele acabou recebendo a alcunha de “rio dos currais”. Para Alexandre M. Cunha e Marcelo M. Godoy (2003, p.10):

(...) os “*sertões*”, antes a designação irrestrita dos espaços desconhecidos, vão se diferenciando, como na conformação dos “*currais*” onde se espalha a pecuária extensiva ou dos “*campos*” onde começa a florescer uma área de produção agrícola para o abastecimento das “*minas*”. O sertão é assim empurrado para as bordas do não ocupado, não transformado e no limite não conhecido.

Conforme mencionado anteriormente, a região do vale do rio São Francisco teve na criação de gado sua primeira atividade econômica desenvolvida pelos colonizadores portugueses, desenvolvendo-se com maior intensidade em áreas que, atualmente, correspondem ao norte de Minas Gerais, sul e oeste da Bahia e o sertão de Pernambuco. Manuel Correia de Andrade descreveu com precisão a importância e as principais características dessa atividade na Bahia e norte de Minas Gerais:

A base econômica era a pecuária bovina, visando a produção de carne e de animais de tração, a serem utilizados nas áreas mais densamente povoadas e exploradas. Era uma pecuária feita de forma ultra-extensiva em campo aberto, com gado criado solto e procurando seu próprio alimento, o que provocava a adaptação do animal ao meio ambiente, fazendo-o perder porte e peso, só tendo condições de ser abatido depois dos cinco ou seis anos. Os animais se auto-transportavam das áreas de produção às de consumo, sendo conduzidos pelos tangerinos, numa viagem que muitas vezes demorava meses, forçando a boiada a estacionar por algum tempo em áreas destinadas à engorda, a fim de suportar a caminhada até as proximidades de Salvador (ANDRADE, 1982, p. 69).

As fazendas de gado que se espalharam ao longo do curso do São Francisco no início do século XVII se tornaram a principal atividade econômica do vale juntamente com a produção de gêneros alimentícios que abasteciam a região mineradora durante o século XVIII. O ciclo do ouro na região sul da capitania, porém, gerou uma situação complicada para a economia do vale do São Francisco no decorrer dos setecentos. Na tentativa de evitar que os contrabandistas de ouro tentassem usar os portos do sul da Bahia para contrabandear o precioso metal, a Coroa portuguesa tentou isolar a região do vale do São Francisco, restringindo ao máximo o comércio na região. Entretanto, a tentativa das autoridades lusitanas parece não ter funcionado com precisão, pois os comerciantes que levavam e traziam produtos do vale para o litoral e região mineradora continuaram a passar pela região. Segundo Oliveira e Rodrigues (2000, p.192) “(...) pelo Rio São Francisco as mercadorias chegavam mais facilmente à Região, seguindo daí para abastecer as minas, enquanto centros como São Paulo e Rio de Janeiro não tinham como realizar tal abastecimento de forma eficiente”.

A economia do vale do São Francisco, no final do século XVIII e início do XIX, foi incrementada pela difusão de uma cultura de exportação bastante valorizada no período, o algodão. Segundo Andrade (1982), inicialmente, o algodão era cultivado como uma cultura complementar à criação de gado, pois suas sementes eram utilizadas na alimentação dos rebanhos. Posteriormente, com a valorização do produto no mercado internacional a partir da Revolução Industrial e do subsequente desenvolvimento das indústrias têxteis, o produto passou a ser cultivado em maior escala para atender ao mercado externo. A cultura algodoeira foi responsável por períodos de prosperidade na região do vale do São Francisco, entretanto, conforme afirmam Silva e Andrade-Lima (1982, p. 46) esses períodos não foram constantes:

Condicionada pela demanda do mercado externo, a expansão da cultura do algodão conheceu momentos de auge e de crise. Auge, quando outras regiões abastecedoras dos mercados consumidores de fibra (notadamente a Inglaterra) retraíram-se, tal como aconteceu com os Estados Unidos durante a Primeira e a Segunda Guerras da Independência (1776-1783 e 1812-1814, respectivamente) e durante a Guerra de Secessão (1860-1864) – únicos momentos em que o algodão brasileiro substituiu o produto americano no mercado britânico. Crise, quando da recuperação das áreas supridoras do mercado europeu, pois a recuperação do algodão americano, aliada ao desenvolvimento das plantações no vale do Nilo e na Índia, levou, nas últimas décadas do século passado, a uma retração do mercado externo ao produto brasileiro.

Além do algodão, outro produto de exportação pouco conhecido do vale do São Francisco no século XIX foi a borracha, produzida com o látex extraído da mangabeira e da maniçoba, árvores nativas da região. De acordo com Bernardo Mata-Machado (1991), a produção da borracha nas regiões de Januária (MG) e Remanso (BA), às margens do São Francisco, gerou uma grande migração para essas localidades. A exploração comercial teria começado por volta de 1885 e se expandido até a primeira década do século XX, quando a produção em grande escala de látex nas colônias britânicas da Ásia (Ceilão e Malásia) derrubou o preço do produto e pôs fim a esse curto período de prosperidade.

Durante sua viagem pelo vale do rio São Francisco, o geólogo Orville Derby, além de detalhado trabalho de pesquisa geológica e topográfica, no qual foram identificados e catalogados os principais tipos de solo e rochas que compõem a região, dedicou um capítulo do seu *Reconhecimento Geológico do Valle do São Francisco* às atividades agrícolas desenvolvidas pela população ribeirinha e alertou para as

possibilidades de expansão e diversificação da economia regional por meio da exploração de produtos nativos:

Entre as produções naturaes há muitos que merecem attenção. Já citei a cochonilha,²⁷ a palmeira oleosa da região situada perto de Pirapora e a palmeira cerifera (carnaúba) da parte central do valle. Há também numerosas plantas medicinais, muitas das quaes podem vir a ter considerável importância commercial. A utilização de diversas fibras vegetaes merece séria attenção, pois há motivo para crer que de algumas dellas se póde fazer importantes objectos de exportação. Uma espécie de bromélia, chamada boroá, cresce abundantemente nas egiões mais áridas, fonrecendo para cordas uma excellente fibra, que preparada em quantidade e submetidas aos manufactureiros, terá provavelmente muita saída. A exhibição das fibras em Philadélfia²⁸ atraiu muito a attenção, e se um esforço serio e bem dirigido for feito para preparar e levar ao mercado algumas das que são tão abundantes no Brazil, o paiz enriquecer-se-ha com uma nova e importante industria, que terá a vantagem especial de ser adpatada ás regiões mais áridas, onde os productos agrícolas ordinários são cultivados com menos successo.²⁹

Os estudos da Comissão Hidráulica apontaram também a possibilidade de exploração de diversas rochas e minérios, abundante no solo do vale do São Francisco. Os estudos geológicos de Orville Derby e as observações feitas por William Milnor Roberts apontaram para a existência de ouro, chumbo, calcário e minério de ferro. Quanto a este último, matéria-prima indispensável para qualquer país no século XIX com pretensões de industrialização, o engenheiro-chefe da Comissão Hidráulica fez menção especial em seu Relatório Final:

Os minérios de ferro no alto São Francisco são de superior qualidade, e existem, segundo se sabe, em varios logares em quantidades consideráveis (...). Sem melhorar o rio, estas grandes jazidas de minério de ferro, e de outras análogas, que possam existir nas numerosas montanhas, te de permanecer no estado primitivo e sem uso, porque mesmo que se abrissem hoje ao trafego linhas férreas ao litoral, a distancia do transporte sobre ferro-via, ou mais de 500 kilometros, seria uma barreira contra a aquisição do capital necessário para explorar taes minas (...)³⁰

²⁷ Corante natural avermelhado utilizado nas indústrias cosmética e alimentícia. (nota do autor)

²⁸ Orville Derby faz referência à Exposição Universal da Philadélfia, ocorrida em 1876, para celebrar o centenário de independência dos Estados Unidos. Segundo Lilia Schwarcz (1998), o Brasil participou da exposição levando produtos agrícolas, manufaturados e artigos indígenas. O imperador D. Pedro II e a imperatriz Teresa Cristina compareceram à cerimônia de abertura da Exposição, acompanhados pelo Presidente dos Estados Unidos, Uliisses Grant, e pela sua esposa. (nota do autor)

²⁹ BN. Reconhecimento Geológico do Valle de S. Francisco. Orville Derby, 1880, p.23.

³⁰ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.59.

Por meio da citação anterior e de tudo que foi exposto acerca da economia do vale do São Francisco desde sua ocupação até o final do século XIX, fica evidente que, apesar do seu grande potencial de desenvolvimento, o isolamento da região em relação aos principais centros urbanos da época constituía um grande obstáculo a ser vencido. A região do vale do São Francisco, reconhecida como “atrasada” economicamente e até mesmo “bárbara”, no concernente ao modo de vida de sua população, representava um desafio para o governo que pretendia estender os benefícios da “civilização” aos rincões do São Francisco e, desse modo, incluir essa região no projeto de nação que estava sendo arquitetado na Corte. Iniciativa semelhante foi registrada pela pesquisadora Regina Horta Duarte para o vale do Mucuri (nordeste de Minas Gerais) no início do Segundo Reinado:

Ganharia força, na sociedade oitocentista, a ânsia por projetos delimitados, seguros e previsíveis, configurados como elos entre pontos bem definidos. Para tanto, multiplicaram-se os esforços para conhecer esses espaços, ocupa-los, preenche-los com o estilo de vida instituído a partir de signos civilizatórios (DUARTE, 2002, p. 19).

Os estudos realizados na região do vale do São Francisco pela Comissão Hidráulica pretendiam justamente avaliar qual seria a melhor forma de integrá-la ao restante do país por meio de um eficiente sistema de transporte. Tais pesquisas e estudos concordavam que a navegação a vapor pelo São Francisco, associada a uma rede ferroviária, cumpriria com êxito a função de escoar a produção do vale bem como integrar a região aos maiores centros urbanos da época, no caso, as cidades do Rio de Janeiro - capital do Império - e Salvador, na Bahia. Segundo Fernando da Matta Machado, o plano original era ambicioso:

Para facilitar as transações mercantis, a idéia básica era criar nas regiões relacionadas com o Vale do São Francisco um amplo sistema geral de transporte utilizando as vias de comunicação fluvial, ferroviária e terrestre. As quatro principais ligações idealizadas foram: a) a navegação por vapores começaria no rio das Velhas, em Sabará, e se estenderia até a barra do São Francisco, na localidade de Guaicuí-MG. Daí, iniciaria a navegação a vapor no medio São Francisco, passando por Juazeiro-BA, Boa Vista-PE, e chegando a Jatobá-PE. De Jatobá a Piranhas-AL, seria utilizada a Estrada de Ferro de Paulo Afonso. A partir de Piranhas, no Baixo São Francisco, até o oceano

Atlântico o transporte se realizaria novamente por navios; b) uma linha férrea unindo Juazeiro com Salvador seria construída; c) a Estrada de Ferro Bahia e Minas (Caravelas-BA a Teófilo Otôni-MG), pela qual se pretendia ligar as regiões ribeirinhas dos rios da Velhas e São Francisco, o nordeste e norte de Minas com o oceano Atlântico; d) a ferrovia Central do Brasil partiria da cidade do Rio de Janeiro e alcançaria um ponto da margem do rio da Velhas e do São Francisco, fazendo a junção com a navegação fluvial (MACHADO, 2002, p. 20).

De fácil ou de difícil realização a ideia em voga no Segundo Reinado era a de que o aprimoramento dos transportes era condição primeira de desenvolvimento, civilização e de integração nacional. Conforme afirmou Candice Vidal e Souza (1997, p. 82):

A redução dos espaços e o encurtamento das distancias é, no caso brasileiro, a iniciativa mais certa para se conseguir *concertar* a nacionalidade (...). Essa *imensidade vazia da terra* se torna o desafio básico para a empresa de construção do Brasil novo. Havendo acordo sobre o fulcro do problema, resta proceder à efetivação da mudança. Os discursos que querem entender o Brasil, em sua grande parte, pensam na realidade da Nação neste país somente quando se atingir a superação dos grandes problemas nacionais por transformações sobre imensidões geográficas.

A implementação de uma rede de transporte que interligasse o vale do São Francisco aos principais centros urbanos do Brasil império deveria, necessariamente, associar ferrovia e hidrovia. As condições geográficas da região, especialmente as grandes cachoeiras que dividiam o curso do rio, impediam que ele fosse navegável em toda a sua extensão. A ferrovia seria indispensável para estabelecer a ligação entre o Alto e o Baixo São Francisco³¹ (ver mapa 2).

2.1- A Ferrovia e os trilhos do progresso

³¹ “O Alto São Francisco abrange da cabeceira, na Serra da Canastra, em São Roque de Minas, até a cidade de Pirapora (MG), abrangendo as sub-bacias dos rios das Velhas, Pará e Indaiá, além das sub-bacias dos rios Abaeté a oeste e Jequitaiá a leste, que conformam seu limite. Situa-se em Minas Gerais, abrangendo a Usina Hidrelétrica de Três Marias. O Médio São Francisco vai de Pirapora (MG) até Remanso (BA), incluindo as sub-bacias dos afluentes Pilão Arcado a oeste, e do Jacaré a leste e, além dessas, as sub-bacias dos rios Paracatu, Urucuia, Carinhanha, Corrente, Grande, Verde Grande e Paramirim, situando-se nos estados de Minas Gerais e Bahia. O Submédio São Francisco vai de Remanso até a cidade de Paulo Afonso (BA), e incluindo as sub-bacias dos rios Pajeú, Tourão e Vargem, além da sub-bacia do rio Moxotó, último afluente da margem esquerda. O Baixo São Francisco se estende de Paulo Afonso à foz, no Oceano Atlântico, compreendendo as sub-bacias dos rios Ipanema e Capivara. Situa-se em áreas dos Estados da Bahia, Pernambuco, Sergipe e Alagoas.” (<http://www.codevasf.gov.br/osvales/vale-do-sao-francisco/identificacao>)

Na obra *A Era das Revoluções* (1981, p.72) Eric Hobsbawm expressou de maneira bastante eloquente o impacto causado pelo surgimento e difusão das ferrovias:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto à ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular [...] A estrada de ferro, arrastando a sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.

O surgimento das ferrovias pode ser apontado como um dos acontecimentos mais revolucionários da história humana. Criadas na Inglaterra em 1825 em decorrência da necessidade de se transportar com maior agilidade e reduzido custo o carvão extraído das minas até os pontos de embarque, as ferrovias viriam a ser protagonistas daquilo que Eric Hobsbawm denominou de Revolução dos Transportes (1981).

Aprimoradas, posteriormente, para o transporte de cargas e passageiros, as ferrovias encurtariam significativamente as distâncias, transformando-se em um dos símbolos máximos do progresso científico e tecnológico da Europa Ocidental industrializada. A chegada dos trilhos em localidades distantes e isoladas vinha sempre carregada da esperança que as locomotivas, mais do que passageiros e cargas, também trouxessem a reboque as benesses da civilização e do progresso. Conforme afirmou Marx (1998, p. 12): “Com a rápida melhora dos instrumentos de produção e das comunicações a burguesia logra integrar na civilização até os povos mais bárbaros”.

Depois da Inglaterra, as ferrovias se espalham rapidamente pelas nações industrializadas da Europa e pelos Estados Unidos no decorrer do século XIX. Nos impérios coloniais europeus na África e na Ásia, bem como nas nações independentes da América Latina, as ferrovias chegam pelas mãos de grandes companhias inglesas, francesas e, posteriormente, norte-americanas interessadas em obter lucros por meio da exploração econômica das linhas férreas. À medida que se espalhavam pelo mundo, rompendo obstáculos naturais que antes pareciam intransponíveis, as estradas de ferro se tornaram as mensageiras dos avanços tecnológicos alcançados pela civilização da Europa ocidental. Nas palavras de Eric Hobsbawm (1982, p.74):

É impossível não partilhar a sensação de excitação, autoconfiança e orgulho que empolgava os que viveram através desta época heróica dos engenheiros, como quando a estrada de ferro ligou pela primeira vez o Passo de Calais ao Mediterrâneo, ou como quando tornou-se possível viajar de trem para Sevilha, Moscou, Brindisi, e também quando os trilhos de ferro percorreram o caminho do Oeste através das pradarias e montanhas norte-americanas, através do subcontinente indiano na década de 1860, descendo o vale do Nilo e varando o interior da América Latina na década de 1870.

No Brasil, as primeiras tentativas de implementação do transporte ferroviário datam do governo regencial do padre Diogo Feijó. Em 1835, aquela que ficou conhecida como Lei Feijó autorizava a construção de estradas de ferro por particulares. O decreto Lei nº 100 de 1835 dizia:

O Regente em nome do Imperador Senhor D. Pedro II há por bem sancionar e mandar que se execute a resolução seguinte da Assembléia Legislativa:

Artigo 1º - O Governo fica autorizado a conceder a **uma ou mais companhias**, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de **Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia**, carta de privilégio exclusivo por espaço de quarenta anos, para uso de carros de transporte de gêneros e passageiros.

Artigo 2º - Nos lugares em que a estrada cortar as estradas existentes, ou sobre elas for construída, fica a empresa obrigada a construir outras em tudo iguais às que existiam.

Artigo 3º - O Governo poderá conceder a estas companhias os privilégios concedidos à do Rio Doce, nos artigos 5º, 6º, 8º, 9º e 13º do decreto de 17 de setembro do corrente ano, em tudo quanto for aplicável.

Artigo 4º - As companhias deverão preencher as seguintes obrigações: (...)

§ 2º - Dirigir a estrada pelas cidades e vilas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar-lhe a direção que melhor lhe parecer.

§ 3º - Começar a estrada no prazo de dois anos, a contar do dia em que concluírem o contrato com o Governo e a fazer cada ano, pelo menos cinco léguas de estrada.³²

Desde essa primeira lei percebe-se qual seria a postura do governo imperial no concernente à construção das ferrovias: tentar atender aos interesses da iniciativa privada sem, contudo, abrir mão de uma margem de controle sobre os empreendimentos. A lei citada tinha por intenção criar uma rede de transportes mais rápida que ligasse o Rio de Janeiro, capital do império, a algumas das principais províncias. Apesar da iniciativa do então Regente, o Brasil teria que esperar até 1854 para inaugurar sua primeira ferrovia. Segundo Simone Lessa, a Lei Feijó não foi

³² BRASIL. <http://doc.brazilia.jor.br/TrilhosPlan/1835feijoh.htm>

suficiente para estimular o desenvolvimento das ferrovias no Brasil por conta do contexto socioeconômico do período em questão. Nas palavras da autora:

Era um plano muito grandioso e o ambiente, mesmo na Europa, ainda era pouco favorável às estradas de ferro. Além do que as poucas possibilidades econômicas e a instabilidade política que conturbou o país durante os anos da Regência inviabilizaram o projeto. No Brasil muita gente também punha em dúvida as vantagens da estrada de ferro (LESSA, 1993, p. 43)

Apenas no Segundo Reinado, iniciado em 1840, o Brasil estaria em condições de assentar seus primeiros dormentes e trilhos. Com a proibição do tráfico negreiro em 1850, a considerável soma de recursos empregada nessa atividade acabou sendo revertida para outros setores da economia. A lavoura cafeeira se expandiu, o comércio e as atividades bancárias receberam um grande estímulo e as indústrias tiveram seus horizontes expandidos com essa dinamização econômica. Nas palavras de Artur Vitorino (2008, p. 463-464).

No início da década de 1850, com o fim do comércio de “carnes humanas” no Atlântico Sul, a reciclagem do capital dos mercadores negreiros foi observada nos seguintes setores de reconversão na praça comercial do Rio, com as ocorrências: do aumento das importações na capital do Império e a transferência de moedas de ouro para o mercado brasileiro; dos investimentos nas sociedades anônimas fundadas no Rio a partir de 1850 – bancos, casas comerciais e empresas – que vão hipertrofiar especulativamente o mercado de ações e produzir o “encilhamento” de 1857 e a crise comercial de 1864; do financiamento creditício para o tráfico inter-regional de escravos do Norte para o Sul do Império; e da injeção de capitais em empresas que cartelizaram o mercado urbano alimentício.

A primeira ferrovia do Brasil foi construída por iniciativa de uma das figuras mais importantes da história econômica do Brasil Imperial: Irineu Evangelista de Souza, barão e, posteriormente, visconde de Mauá³³. Segundo João Bosco Setti (2008, p.19):

³³ Irineu Evangelista de Souza foi um empresário, banqueiro e industrial brasileiro, nascido em 1813 no Rio Grande do Sul. De origem humilde, trabalhou desde muito cedo em atividades comerciais e, pouco a pouco, foi ganhando a confiança de seus patrões e aprendendo com eles as habilidades que viriam a transformá-lo em um grande empresário. Trabalhando na empresa de charutos de um escocês chamado Richard Carruthers ele aprendeu inglês, contabilidade e tornou-se gerente e, posteriormente, sócio da empresa. O futuro barão e, posteriormente visconde Mauá, foi acumulando um imenso patrimônio que o tornaria o homem mais rico do Brasil, com uma fortuna maior do que toda a arrecadação de impostos do Império em um ano. Seus negócios incluíam construção naval, ferrovias e casas bancárias em parceria com empresários estrangeiros, especialmente ingleses. Uma crise bancária ocorrida em 1864, aliada às

A primeira ferrovia do Brasil, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor – Estrada de Ferro de Petrópolis, foi inaugurada em 30 de abril de 1854. Logo conhecida como Estrada de Ferro Mauá surgiu graças a iniciativa do dinâmico empresário Irineu Evangelista de Souza, funcionando de forma integrada com a navegação na Baía de Guanabara: recebia, na estação de Guia de Pacobaíba, os passageiros e as cargas que vinham de barco do Rio de Janeiro, transportava-os até a raiz da serra, por 16,32 km, de onde subiam por estrada até Petrópolis.

A popularização do transporte ferroviário no Brasil foi vista por muitos intelectuais da época como a solução de um dos grandes problemas estruturais da economia brasileira: a morosidade dos meios de transporte em um país de proporções continentais que dificultava e encarecia as relações comerciais. Os produtores dos principais gêneros de exportação do império como café, açúcar e algodão, prescindiam de meios de transporte mais rápidos e baratos para escoarem sua produção até os principais portos. Os produtores de gêneros que abasteciam o mercado interno também se beneficiariam da rede ferroviária que, esperava-se, reduziria consideravelmente o custo do frete e baratearia o preço final dos produtos repassados à população, fato que estimularia a produção e o consumo. Além disso, os trens poderiam agilizar o lento serviço postal brasileiro e tornariam as viagens inter e intraprovinciais mais rápidas e confortáveis. Nas palavras de Caio Prado Junior (1967, p. 109):

As distâncias enormes, os obstáculos opostos ao trânsito num território como o nosso, de relevo acidentado, de coberturas florestais, nos pontos estratégicos, de difícil penetração, com uma linha costeira tão parcamente endeteada, e rios, com poucas exceções, de curso cheio de acidente e traçado infeliz para rumos que a colonização tomou; de tudo isso vão resultar comunicações difíceis e morosas que imprimem às relações da colônia um ritmo lento e retardado, responsável certamente em grande parte por este tom geral de vida frouxa que caracteriza o país.

A realidade do período colonial, descrita por Caio Prado Jr., não se alterou substancialmente na transição do Brasil para a condição de país independente que continuou dependente do lombo das mulas para escoar toda sua produção agrícola, tal como acontecia desde os primórdios da colonização portuguesa. Nas palavras de Carlos Eduardo Suprinyak (2008, p. 320):

perseguições políticas que sofria, debilitaram os negócios de Mauá até o ponto de o obrigarem a decretar moratória e, posteriormente, a falência, restando-lhe muito pouco do seu imenso patrimônio, quase inteiramente utilizado para quitação de dívidas. Faleceu no Rio de Janeiro em 1889 (CALDEIRA, 1998).

O Brasil do século 19 moveu-se no lombo de bestas. Após sua satisfatória introdução na estrutura econômica brasileira durante o período colonial, os muares tornaram-se o meio de transporte por excelência das regiões não-litorâneas do Brasil imperial. As culturas do café e da cana-de-açúcar, centros dinâmicos da economia brasileira no período, dependeram funcionalmente dos serviços das tropas de mulas, tanto para o escoamento de sua produção quanto para o abastecimento regional com gêneros de outras localidades. (...). A necessidade de um fluxo constante de abastecimento de animais nas regiões produtoras de gêneros de exportação trouxe problemas logísticos prementes para a economia imperial. Criadas majoritariamente na região sul do território brasileiro, as bestas muares percorriam um longo e tortuoso caminho até chegar aos locais onde eram demandadas – em especial as províncias de São Paulo e Minas Gerais. Visando facilitar a condução dos animais, foi aberta uma rota – o Caminho das Tropas – ligando as regiões sul e centro-sul do território.

Possuir um sistema de transporte rápido e eficiente é condição indispensável para qualquer país com planos de desenvolvimento. No caso do Brasil, isso era ainda mais premente se considerarmos a vastidão de seu território. Com seus mais de 8.000.000 de km² o império brasileiro necessitava de uma rede de transportes que ligasse a capital aos seus principais centros urbanos e econômicos. Na opinião de Cristiano Benedito Otoni, primeiro presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II (1859-1865), a expansão do transporte ferroviário pelo império, mais do que necessário para incrementar as atividades econômicas, deveria ser encarado como um projeto de Estado vital para a manutenção da unidade nacional e para a preservação da condição do Brasil como principal potência da América do Sul. Em seu estudo intitulado *O Futuro das Estradas de ferro no Brasil*, escrito em 1859, ele afirmou:

Admitta-se um momento que Buenos Ayres consiga esquecer-se de suas eternas sedições militares; e empregue a sua febril actividade em beneficio da Industria e do Commercio; prossiga o Pacifico Chile na decretação e construção de estradas de ferro; e não será admirável que daqui a alguns annos se ache o Brasil em relação aos seus vizinhos do Sul e Oeste em posição análoga a da França na Europa em 1838, principalmente se *esgotarmos me poucos projectos os recursos que destina o Thesouro para auxiliar este grande melhoramento publico; se não pensamos na menos onerosa reversão das linhas ao poder do Estado; se não calculamos os recursos que do serviço das estradas concluidas podem derivar-se para auxílio de outras; se concedemos subvenções á linhas sem futuro; se deixarmos que as concedão as Assembléias Provinciais, sem plano, sem vistas da unidade deste grande todo, e empregando capitães, tão escasso entre nós, sem colher delles a máxima vantagem publica: se, finalmente, nossos*

erros economicos desanimarem as grandes empresas. Nas palavras sublinhas esta o programa desta memmoria: não que eu tenha a pretensão de resolver tão grandiosos problemas, mas vejo quasi despresada pelas grandes intelligencias do meu paiz a magna questão das estradas de ferro;não digo a questão técnica, em que temo poucas habilitações, mas questão financeira e a questão politica das vias férreas, questões tão dignas das cogitações de nossos Estadistas, e às quaes está ligado indissolavelmente o futuro da Patria! Discute-se, esclarece-se no Parlamento um o outro ponto,sobre o qual as circumstancias e alheia iniciativa, obrigarão o Deputado a dar o voto; debate-se na Imprensa esta ou aquella deliberação secundaria, que suscitou diversidade de pareceres, ou de interesses, ou sublevou paixões mesquinhas e más. Mas tomar a questão em grande, encara-la do alto do interesse nacional com os olhos do futuro; pensar nos meio de melhor dirigir os esforços que cumpre empregar, regula-los para que aproveitem ao maior numero, é o que não se tem feito, e sempre cumpre faze-lo. Para estes objectos desejo chamar a attenção dos nossos homens ilustrados e dos poderes do Estado.³⁴

Quando Cristiano Otoni compara a situação do Brasil à da França em 1838, ele se refere à condição de desvantagem em relação ao progresso na construção das ferrovias que esse país tinha em comparação a outras nações industrializadas da Europa, como Inglaterra, Áustria e Bélgica. Segundo dados do autor, a Inglaterra tinha, nesse período, 3.843 km de ferrovias em serviço e em construção, a Áustria possuía 1.000 km e a Bélgica 508 km. No mesmo período a França possuía apenas 434 km de ferrovias. Essa desvantagem seria decorrente, na opinião do autor, da convulsão política pela qual a França passava na época, especialmente a oposição parlamentar imposta aos primeiros projetos de construção de ferrovias, propostos pelo governo do rei Luis Felipe de Orleães.³⁵

Na posição de presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II, Cristiano Benedito Otoni fala com a propriedade de quem trabalhou diretamente com a instalação dos primeiros trilhos em solo brasileiro, fato que lhe dava respaldo para dissertar acerca das dificuldades e possibilidades de expansão das ferrovias no Brasil império. *O futuro das Estradas de Ferro* no Brasil é um estudo bastante detalhado sobre as perspectivas de desenvolvimento das ferrovias no Brasil. De caráter bastante abrangente, a obra é repleta de detalhes técnicos e informações acerca de tudo que se refere ao desenvolvimento do transporte ferroviário, desde os traçados que deveriam ser seguidos pelas primeiras e principais linhas de comunicação, responsáveis pela integração da

³⁴ Google Livros. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Cristiano Benedito Otoni. Rio de janeiro: Typographia Nacional, 1859. p. 8-9

³⁵ Google Livros. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Cristiano Benedito Otoni. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859. p. 6-7.

capital do império às principais províncias, levantamento de custos da construção, forma de organização das companhias que desejavam explorar as ferrovias e até mesmo as normas de administração e tráfego das estradas de ferro.

No tocante à organização das Companhias que iriam construir e explorar as estradas de ferro, Cristiano Otoni faz ressalvas importantes. Embora ele reconheça que o auxílio do capital externo seja importante para o desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil, ele faz um alerta às autoridades para que não concedam excessiva liberdade de ação a essas Companhias que, segundo ele, se fossem dirigidas por empresário estrangeiros, podem acabar por colocar suas possibilidades de lucro na frente dos interesses nacionais:

Resumindo-me, eis a minha opinião sobre as Companhias organizadas na Europa, para empreender estradas de ferro no Brasil. 1.º Taes companhias se achão forçosamente na necessidade de empreitar em globo, sem estudos completos, exagerando os custos. 2.º Não podem deixar de conceder aos Empreiteiros faculdades, cujo abuso é facilimo e de conseqüências as mais perniciosas. 3.º Ficão de ordinário sujeitas a complicações e arbitramentos difíceis. 4.º Não estão ao alcance dos dados e conhecimentos locais necessarios para bem gerir no Brasil uma empresa nacional.³⁶

Para Cristiano Otoni, a melhor saída para conciliar os interesses do capital externo e os do Estado imperial seria a entrega da direção dessas Companhias a técnicos brasileiros e, posteriormente, nos casos das linhas férreas de maior importância, proceder sua incorporação ao patrimônio público por meio de resgate financeiro às Companhias particulares que fossem proprietárias das mesmas. Tal atitude, na opinião do Presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II, seria vital para manutenção da soberania nacional:

Que o Estado deve ser o proprietário de suas principais linhas de comunicação interna, é princípio que não póde haver contestação seria. Tão grandes interesses se ligão à circulação pelas vias publicas; a industria dos transportes tem relações tão imediatas com quasi todos os phenomenos da vida social, que a domniação perpetua de uma das grandes artérias por qualquer interesse privado póde em muitos casos até prejudicar o exercício da soberania. Se à propriedade perpetua se annexar o exclusivo ou monopólio, será peor, mas como em um paiz novo, baldo de capitaes é quase hum impossível a construção de huma estrada de ferro para fazer concorrência a outra já concluída, segue-se

³⁶ Google Livros. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Cristiano Benedito Otoni. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859. p. 41.

que entre nós a propriedade perpetua importa de facto o monopólio: e a companhia que o possuir constituirá verdadeiro *estado no estado*. Reconhecida pois a vantagem de entregar a construção a industria particular, cumpre em pensar immediatamente na volta ao domínio publico, ou por meio de reversão no fim do prazo concedido, com ou sem o auxilio de um fundo d amortisação, ou pelo resgate em prazo menor, com indemnisação previa.³⁷

A construção de ferrovias no século XIX era um empreendimento que exigia duas pré-condições que o governo do Brasil império não tinha bem desenvolvidas: capital para financiamento e conhecimento técnico para a execução das obras. A parceria com empresas estrangeiras seria, então, quase indispensável para a solução desses problemas. Porém, a preocupação com a soberania era recorrente nas autoridades imperiais, postura até certo ponto justificável em país de independência recente. Cristiano Otoni via a construção das estradas de ferro para além de suas vantagens econômicas. Em seu texto ele deixa evidente, em muitas passagens, que este deveria ser um projeto de Estado visando promover à unidade política e territorial do Brasil. Em sua dissertação de mestrado intitulada *Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão*, Simone Narciso Lessa expressou o quanto as ferrovias foram importantes para a consolidação das noções de soberania e nacionalidade nas regiões por elas atravessadas:

Além dos efeitos econômicos de ampliação do mercado e do consumo, os efeitos sociais dos transportes baratos e rápidos foram sendo sentidos a medida que as pessoas começaram a se locomover de um lugar para o outro. Quer viajassem a negócios ou por lazer, assim procedendo tomavam consciência de que pertenciam a um país e não somente a uma localidade, província ou paróquia. Sendo assim, além de levar ao interior uma imagem cosmopolita, a ferrovia levava também uma imagem de unidade territorial. Em suma, os países assumiam cada vez mais, um caráter de unidade - territorial, social, cultural, econômica e política. Os governos serão obrigados desta forma a pensar a ferrovia como um elemento estratégico fundamental de controle interno e de pressão externa, ou seja, um elemento fundamental para a constituição de sua soberania. As fronteiras e a integridade territorial passam a depender do quão eficientemente o governo se valerá do uso prático (logístico) e simbólico de suas ferrovias (LESSA, 1993, p.24).

O vale do São Francisco foi considerado pelos especialistas em ferrovia do século XIX como uma das regiões vitais para o estabelecimento daquela que poderia ser a rota ferroviária de integração entre o norte e o sul do Brasil Império. Nas palavras de Cristiano Benedito Otoni:

³⁷ Google Livros. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Cristiano Benedito Otoni. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859, p. 59.

As estradas de ferro começam a aclimatar-se na America do Sul. Há trilhos em serviço no Chile, onde novos projectos se-elaborão: assentão-se carris em Buenos Ayres: e o Brasil tem já em vias de execução três linhas de máxima importância, a do Rio de Janeiro ligando este vasto emporio commercial com grandes centros produtores de Café; e as da Bahia e Pernambuco, que ambas aspirão á communicação com o valle imenso do rio de S. Francisco. Chamo linhas de máxima importancia a estrada de ferro D. Pedro II a do Joazeiro e a de Agua Preta, porque segundo as razões que me é possível afirmar actualmente da futura *rede de communicações internas do Brasil*, aquellas três linhas em nenhum caso poderão deixar de ser classificadas entre as principaes artérias, pela razão de tenderem a ligar mais intimamente, e avançar pari passu no caminho da prosperidade a três grandes centros de população, que tanto peção na balança política do Império, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco.³⁸

A estrada de ferro Recife - São Francisco, conforme descrito no preâmbulo do decreto nº 1030/1852, deveria sair do Recife, passando pelo rio Serinhaem, na confluência deste com o Aramaragi, e pelas povoações de Agua Preta e Garanhuns, terminando em dos pontos da extensa navegação do rio de S. Francisco.³⁹ Os irmãos Alfredo e Eduard Mornay, engenheiros ingleses que receberam a concessão de construção da ferrovia, conseguiram esse privilégio exclusivo pelo prazo de noventa anos. Vejamos alguns trechos do decreto nº. 1030, de 7 de agosto de 1852:

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO DESTA DATA, E COM AS QUAES O GOVERNO CONTRACTA COM EDUARDO DE MORNAY E ALFREDO DE MORNAY A CONSTRUÇÃO DE HUMA ESTRADA DE FERRO NA PROVINCIA DE PERNAMBUCO

7ª Poderá a Companhia usar do direito de desapropriar na fórmula das Leis em vigor, o terreno de dominio particular que for necessario para leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito. Tambem o Governo lhe concederá o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionais, e de que a Companhia tiver precisão para a construcção do caminho de ferro. Os favores deste Artigo são extensivos aos caminhos transversaes.

³⁸ Google Livros. O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil. Cristiano Benedito Otoni. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859, p. 5-6.

³⁹ BRASIL. Coleção de Leis do Império. Site da Câmara dos Deputados. <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/legin.html/textos/visualizarTexto.html?ideNorma=559373&seqTexto=81569&PalavrasDestaque=>

8ª Ficão isentos de direito de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, os trilhos, machinas e instrumentos que se destinarem á mesma construcção, e bem assim os carros, locomotivas, e mais objectos necessarios para começarem os trabalhos da empresa. A mesma isenção he concedida ao carvão de pedra, durante o referido prazo, e o de mais 10 annos depois das obras concluidas e a linha aberta ao publico em toda a sua extensão. O gozo destes favores fica sujeito aos Regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

9ª A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construcção do caminho de ferro senão pessoas livres, que sendo nacionaes poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional; e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

13ª As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos Cofres Publicos, serão conduzidas gratuitamente pelo caminho de ferro. Igual vantagem terão dous passageiros ao serviço do Governo em cada viagem, e a carga não excedente de 10 arrobas. O que de mais accrescer a Companhia se obriga a transportar mediante o abatimento de 20 por cento do preço commum.

14ª Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a por immediatamente sua disposição, por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e a empregar tambem nesta conducção os pertencentes ao Governo que forem apropriados ao serviço da linha.

25ª Se o Governo entender de conveniencia publica effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, o poderá fazer mediante previa indemnisação da Companhia, que será regulada da maneira seguinte:

1º Não poderá ter lugar este resgate, salvo de accordo com a Companhia, senão passados 30 annos da duração do privilegio.

2º O preço do resgate será regulado pelo termo medio do rendimento liquido dos ultimos tres annos.

3º A Companhia receberá do Governo huma somma em fundos publicos que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias resultantes da garantia do juro que por ventura a Companhia deva ainda, e as de amortisação que possa ter recebido por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião.⁴⁰

. Por meio dos artigos do decreto que foram transcritos anteriormente percebemos uma grande preocupação do governo imperial com a regulamentação do transporte ferroviário e dos direitos e deveres da Companhia e do Estado em relação à exploração desta linha. A isenção de impostos de importação de equipamentos e o direito de desapropriação das terras por onde passaria a linha férrea foram alguns dos privilégios concedidos pelo governo à companhia. Porém, esta também se via obrigada a disponibilizar os serviços de transporte de tropas, mercadorias e funcionários do

⁴⁰ BRASIL. CLI. Site da Câmara dos Deputados. <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/legin.html/textos/visualizarTexto.html?ideNorma=559373&seqTexto=81569&PalavrasDestaque=>

governo sobre condições especiais. A incorporação da ferrovia ao patrimônio público, conforme recomendava Cristiano Benedito Otoni, também foi regulamentada pelo decreto. A obrigatoriedade de não se usar trabalho escravo na construção da linha também pode denotar o interesse do governo em dinamizar a economia da região por meio da contratação de trabalhadores livres e assalariados.

A primeira estrada de ferro que seria destinada a percorrer o vale do São Francisco foi construída pela *Recife and São Francisco Railway Company*, empresa formada com capital estrangeiro e direção nacional, conforme ficou expresso pelo decreto nº.1246 de 1853:

Art. 1º Organizar-se-ha uma companhia ou sociedade anonyma intitulada - Companhia da estrada de ferro de Pernambuco desde a cidade do Recife até o rio de S. Francisco - com o fim de construir uma estrada de ferro, que deverá partir do porto do Recife e terminar no nivel superior daquelle rio acima da cachoeira de Paulo Affonso, em conformidade das condições annexas ao Decreto n. 1030 de 7 de Agosto de 1852 e do contracto celebrado na mesma data entre o Governo de Sua Magestade Imperial e os emprezarios fundadores Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, com as alterações e additamentos constantes do Decreto e do contracto datados de hoje.

Art. 3º Os negocios da companhia serão dirigidos por uma directoria composta de cinco até nove membros além dos fundadores, segundo o disposto na ultima parte do art. 32, e por um superintendente de nomeação da directoria, o qual residirá em Pernambuco.

Art. 4º A séde da direcção geral da companhia será na cidade de Londres.

Art. 5º A mesa dos directores poderá elevar o numero de seus membros ao maximo autorizado no art. 3º.

Art. 6º A estrada de ferro começará em um ponto conveniente do porto do Recife na Provincia de Pernambuco, e terminará no rio de S. Francisco acima da cachoeira de Paulo Affonso, em logar proprio para encontrar a navegação daquelle rio no seu nivel superior.⁴¹

Os trechos do decreto mencionado anteriormente revelam como seria a regra seguida para a construção da maioria das estradas de ferro no Brasil império: concessão a empresas estrangeiras que, vez por outra, possuíam participação de capital nacional. O Art. 6º demonstra a preocupação do governo: a nova estrada deveria percorrer um trajeto que possibilitasse a integração com o transporte hidroviário no São Francisco.

⁴¹ BRASIL. CLI. Site da Câmara dos Deputados. <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/legin.html/textos/visualizarTexto.html?ideNorma=559183&seqTexto=81213&PalavrasDestaque=>

As obras da ferrovia Recife - São Francisco tiveram um avanço lento devido, principalmente, a uma devastadora epidemia de cólera-morbo que se espalhou desde o Pará até a Bahia entre 1855-56, responsável pela morte de muitos operários e engenheiros encarregados da construção da linha férrea (DAVID, 1996). O primeiro trecho da ferrovia, que contava com 31,5 Km entre Cinco Pontos e o Cabo, ficou pronto em 1858 e foi inaugurado no mesmo ano, sendo assim, a segunda ferrovia em atividade no Brasil (RODRIGUEZ, 2004, p. 166).

As obras prosseguiram em um ritmo lento, chegando à cidade de Garanhuns em 28 de setembro de 1887. Apesar de o plano original ser o de ligar Recife ao vale do São Francisco, este não foi alcançado no período imperial, pois o trajeto percorrido pela estrada de ferro ficava quase que totalmente restrito ao litoral pernambucano, servindo aos interesses da aristocracia canavieira da província (SETTI, 2008, p. 74). A ferrovia atingiu seu ponto mais distante da costa, durante o Segundo Reinado, em Garanhuns, que fica em uma região montanhosa no Planalto da Borborema.

Outra importante via férrea que teria a função de ligar o vale do São Francisco a um grande centro urbano seria a Bahia - São Francisco, construída pela *Bahia and São Francisco Railway Company*. A estrada deveria ligar a cidade de Juazeiro, nas margens do São Francisco, à capital da província da Bahia, Salvador. Seu primeiro trecho, de 14 km de extensão, ligando a cidade de Calçada a Paribe, na Bahia, foi inaugurado em 28 de junho de 1860 (RODRIGUEZ, 2004, p. 166).

Tal como ocorreu na obra da ferrovia Recife - São Francisco, as obras de construção da Bahia - São Francisco tiveram um andamento muito lento, levando mais de trinta e seis anos para chegar ao seu objetivo principal. Apenas em 1896, já no período republicano, os trilhos que partiram de Salvador chegaram a Juazeiro. Segundo Fernando da Matta Machado, a demora na construção da ferrovia havia sido motivo de muitas críticas por parte daqueles que ansiavam pela conexão do vale do São Francisco com o litoral. As autoridades baianas do período fizeram questão de destacar a inauguração do trecho da ferrovia entre Salvador e Juazeiro como uma conquista do regime republicano, conforme ficou evidente pela escolha do dia 24 de fevereiro para inauguração da ferrovia, coincidindo com o aniversário de cinco anos da primeira Constituição do período republicano, promulgada em 24 de fevereiro de 1891 (MACHADO, 2002, p.273-274).

A integração do vale do São Francisco ao Rio de Janeiro por meio de uma estrada de ferro também fazia parte dos planos daqueles que desejavam abrir a região ao

comércio exterior. Havia planos de que essa ligação poderia ser feita pela extensão da Estrada de Ferro D. Pedro II pelo interior de Minas Gerais, integrando os vales do São Francisco e do rio das Velhas. Apesar de idealizados durante o período imperial, eles se concretizariam apenas na segunda década do governo republicano.

Segundo Simone Lessa (1993), os planos para estender a estrada de ferro D. Pedro II - rebatizada de Estrada de Ferro Central do Brasil logo após a proclamação da República – ganharam força a partir da fundação da nova capital de Minas Gerais, Belo Horizonte, em 1897. A nova cidade que surgia necessitava de uma ferrovia que agilizasse o transporte dos materiais necessários à sua construção. Foi construído um ramal da Estrada de Ferro Central do Brasil que ligava Belo Horizonte ao Rio de Janeiro. O aumento populacional na nova capital de Minas Gerais aumentou o consumo de produtos agrícolas e manufaturados, fato que demandava uma melhor integração da cidade às regiões provedoras de gêneros de subsistência. A Estrada de Ferro Central do Brasil atingiria as margens do São Francisco em 1910, na cidade de Pirapora, Minas Gerais, fato que proporcionou um progressivo aumento do comércio na região que, a partir de então, estava integrada aos maiores centros consumidores e exportadores do Brasil.

A chegada das ferrovias em Juazeiro e Pirapora representavam a concretização de um plano cujas sementes foram lançadas durante o governo imperial, mas que acabaram florescendo na República. Podemos apontar a construção da estrada de ferro de Paulo Afonso como única obra importante cujos trabalhos começaram e terminaram no período imperial. Esta ferrovia, com quase 116 km de extensão, foi inaugurada em 1882 e ligava a cidade de Piranhas, em Pernambuco, à Jatobá, na Bahia (PINTO, 1949).

Embora seu traçado não ligasse o vale do São Francisco a nenhum importante centro urbano do litoral, essa ferrovia desempenharia uma importante função, pois faria a integração entre o Alto e o Baixo São Francisco, separados pela cachoeira de Paulo Afonso, obstáculo natural intransponível à navegação. O engenheiro William Milnor Roberts, em seus dois relatórios, destacou a importância da conclusão desta obra para os planos de desenvolvimento na região. Em sua Carta-Relatório, ele afirmou:

Com razão pois a cataracta de Paulo Affonso bem considerada como o grande obstáculo natural á colonização e ao progresso deste grande

valle. Ella não póde ser removida; isto é tão pouco praticável como remover a cataracta de Niagára. Em um sentido póde se dizer um canal, para dar a volta na cataracta, é possível. Quasi qualquer trabalho de engenharia é possível, com gasto ilimitado de dinheiro. Porem aqui um canal deve ser considerado inteiramente impraticável, no sentido justo desta palavra. Ha meio século fez se a proposição de construir um canal do lado americano da cataracta do Niagára; e o governo dos Estados Unidos mandou fazer estudos minuciosos neste intuito; porem o canal proposto nunca foi começado e não ha a menor possibilidade de que venha a sel-o. A ligação do alto e do baixo S. Francisco por meio de um canal em torno das cachoeiras de Paulo Affonso, seria ainda mais difícil. (...). O canal é melhor substituído pela estrada de ferro em volta da quéda, actualmente em curso de construção. Ella é o complemento necessário do rio melhorado. Mas, convem e importa tambem acrescentar que esta Estrada de Ferro será um inútil dispendio de dinheiro se o rio não for melhorado.⁴²

Por meio da citação anterior percebe-se que Willian Roberts destaca em seu relatório a necessidade de se promover um desenvolvimento equilibrado na região, ou seja, o aprimoramento dos meios de transporte deve ser proporcional ao gradual aumento das atividades produtivas. Em seu relatório final ele alertou:

Tomando em consideração o actual commercio do rio não parece haver necessidade de despender dinheiro na barra de S. Francisco. Mais tarde, da extensão e character do futuro trafico que pode concentrar-se na parte inferior do rio – terminada a estrada de ferro de Paulo Affonso, assim como os melhoramentos do rio superior – despenderá o governo a importância dos melhoramentos apropriados que tenham de ser empreendidos ao longo do curso superior do rio, e de sua barra. (...) Póde-se dizer que não há necessidade do Estado fazer grandes despezas no curso inferior do rio, até que o curso superior tenha sido melhorado, e o commercio do Valle do S. Francisco tenha-se desenvolvido mais.⁴³

No estudo dos relatórios escritos por Roberts fica evidente a grande importância que ele atribui ao Estado como agente promotor do progresso na região do vale do São Francisco. Ao governo imperial caberia executar as obras necessárias ao pleno desenvolvimento da navegação fluvial e da rede ferroviária que levariam os benefícios da civilização àquela população pobre e pouco instruída. Tal postura pode ser verificada na citação a seguir, extraída de sua carta-relatório:

⁴² AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 15-16.

⁴³ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.6.

Em toda parte do valle o custo do transporte regula o caracter e a extensão do commercio. Quasi todos os artigos produzidos neste valle, tais como batatas doces, melões, milho, mandioca, assucar, feijão, etc não podem soffrer um transporte de duzentas leguas pelo rio, cem léguas pela estrada de ferro, e competir com gêneros semelhantes produzidos muito mais pertos e mais convenientes para o mercado da costa. Isto poderia unicamente faser-se á custa do governo reduzindo-se o frete na Estrada de Ferro de tal modo que a receita não cobriria a despesa do transporte.⁴⁴

O trecho da carta-relatório citado anteriormente denota a importância da interferência estatal no desenvolvimento da agricultura e comércio no vale do S. Francisco. A necessidade de se regular o preço do frete na estrada de ferro e arcar com certo prejuízo inicial seriam medidas indispensáveis que o governo deveria adotar para fomentar as atividades comerciais e inserir a produção do vale no mercado com iguais condições de concorrência com os gêneros de outras regiões.

2.2 - O rio São Francisco e os projetos da hidrovía

Desde que foi descoberto pelos europeus no ano de 1502, o rio São Francisco se tornou o caminho mais usado para acesso/saída dos sertões nordestinos e do norte de Minas Gerais.

O “velho Chico” atravessa regiões de clima seco e semi-árido e por isso mesmo tem importância vital na sobrevivência das populações que habitam às suas margens. Nas palavras de Willian M. Roberts, chefe da Comissão Hidráulica, “o característico mais notável e impressionante do rio S. Francisco é a abundância d’água na estiagem, durante as secas mais rigorosas”.⁴⁵

O rio era garantia de água potável, pesca e algum comércio para a população ribeirinha. Além disso, foi integrado às pretensões de desenvolvimento do Brasil Império.

A ideia de utilizar um grande rio como eixo central no processo de desenvolvimento de uma determinada região não era inédita. Frequentemente o rio São Francisco era comparado a outros grandes rios do mundo e as propostas de melhorias eram associadas àquelas adotadas por outros povos e governos. No caso da Comissão

⁴⁴ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 10.

⁴⁵ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.5.

Hidráulica, Willian M. Roberts descreveu em seus relatórios as comparações feitas entre o rio São Francisco, o rio Mississipi (Estados Unidos) e o rio Nilo (África). No concernente à navegação, a comparação entre o rio brasileiro e o norte-americano era sempre recorrente:

O S. Francisco tem sido ás vezes assemelhado ao Mississipi, porque ambos são rios caudalosos e de águas barrentas, desembocando atravez de deltas; mas quando estudados com vistas a melhoramentos apropriados a cada um delles, vê-se eu são radicalmente differentes. (...). A largura ordinária do S. Francisco é muito maior que a do Mississipi, mas o que ao Mississipi falta em largura lhe sobra em notável profundidade. A grande largura do S. Francisco é uma desvantagem em consequência de reduzir-se proporcionalmente a sua profundidade.⁴⁶

A comparação com o famoso Nilo se dava quando se pensava em utilizar as águas do São Francisco em projetos de irrigação, semelhantes àqueles adotados com sucesso pela população egípcia desde o alvorecer de sua civilização. Porém, o engenheiro Roberts alerta que as condições geofísicas distintas entre os dois rios não permitem comparações corretas, pois segundo suas pesquisas no vale do São Francisco e com base em seus conhecimentos acerca da topografia do vale do Nilo, o primeiro tem seus terrenos irrigáveis situados em um nível superior ao do rio, enquanto no segundo, estes se localizam em um nível mais baixo. No caso do São Francisco, essa realidade demandaria a construção de um sistema de bombeamento que levasse a água até esses terrenos situados acima do leito do rio, enquanto no vale do Nilo, tal sistema era desnecessário, pois o ritmo natural das cheias se encarregava de deixar a terra pronta para o cultivo após o regresso das águas ao seu leito normal.⁴⁷

O desenvolvimento da navegação a vapor, a partir do final do século XVIII e início do XIX, provocou uma radical mudança no sistema de transporte de mercadorias a nível mundial. Encurtando consideravelmente as distâncias e tornando o transporte de cargas mais seguro, os preços dos seguros diminuíram juntamente com os dos fretes. Inicialmente utilizados em viagens intercontinentais, os navios a vapor passaram a ser utilizados nas vias fluviais no início do século XIX, concorrendo com as ferrovias. A respeito dessa concorrência, Vitor Marcos Gregório (2009, p. 1) afirmou:

⁴⁶ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.5.

⁴⁷ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879.

Ainda que a opção pelo transporte por terra possuísse inegáveis vantagens em interligar pontos de uma mesma região, tornando-se uma forma de transporte mais rápida que os barcos a vapor, estes últimos apresentavam a vantagem de poder aproveitar as vias naturais, que por vezes demandavam apenas obras de adequação e muito pouca manutenção, e de poder transportar uma quantidade de mercadorias muito maior do que suportavam as locomotivas.

O aperfeiçoamento da navegação no São Francisco já vinha sendo apontado como um dos caminhos mais adequados ao desenvolvimento da região pelas autoridades mineiras. Antes mesmo das viagens patrocinadas pelo governo imperial, em relatório apresentado à Assembléia Provincial, o então presidente da província, Antonio Luiz Afonso de Carvalho, destacou a importância das obras de melhoramento no rio, não só no âmbito regional, como nacional:

Fazer essa obra é mostrar que não é indiferente á esse acontecimento de immenso alcance no presente e no futuro e que está decidida a secundar esforços do governo imperial: é despertar as populações do oeste e norte da província e convencel-as que completarão-se os tempos e começam a desaparecer as distancias e destruir as barreiras que tornavão inacessível o majestoso rio, que pela direcção de suas abundantes águas consagra o principio da união, da qual póde ser um symbolo.⁴⁸

Os estudos realizados pela Comissão Hidráulica em 1879 e os anteriores (Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco - 1847; Expedição Halfeld – 1852 e a Memória da Navegação a vapor do rio São Francisco - 1873) percorreram a região com a intenção de levantar suas potencialidades econômicas e propor os melhores caminhos para a exploração das mesmas. Todos apontaram a navegação fluvial como a trilha que levaria o progresso às regiões banhadas pelo São Francisco. As razões que levaram esses estudiosos a convergir para essa mesma opinião foram bem expressas por Fernando da Matta Machado (2002, p. 91):

Na primeira metade do século XIX os principais meios de transporte eram o cavalo, o carro de tração animal e a navegação sobre as águas. Verificou-se pela observação prática que um carro (de quatro rodas) de tração animal podia transportar, em igual distância, um peso dez vezes maior do que aquele carregado por um cavalo à suas costas e que um barco podia transportar sobre as águas o mesmo peso conduzido na estrada por sessenta carros de quatro rodas. (..). A máquina a vapor, empregada como força motriz, aumentou em doze

⁴⁸ Site da Universidade de Chicago. Relatório do Presidente da Província de Minas Gerais -1871. p. 77.

vezes a rapidez das comunicações. O aperfeiçoamento dos meios de transporte contribuíra para fazer diminuir o preço das mercadorias e colocara à disposição do consumidor bens que antes não podia obter. Com esse aperfeiçoamento, os países ganharam vias de comunicação, que aproximaram a distância e geraram em consequência facilidade de comércio. Os transportes desempenhavam papel tão importante quanto a agricultura ou a indústria e além disso tornavam-se a base principal sobre a qual se apoiavam a produção, a troca a distribuição e o consumo de riquezas.

Um dos primeiros estudos científicos encomendados pelo governo imperial acerca da região do vale do São Francisco durante o Segundo Reinado foi realizado pelo coronel Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva em 1847. Trata-se do documento já mencionado intitulado *Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco*. O coronel Accioli se ateu aos seguintes critérios em suas pesquisas: as condições de navegação no rio e seus fretes; as minas que existiam no vale e quais explorações estavam em andamento na época; os terrenos devolutos à margem do rio e quais os principais gêneros produzidos e comercializados na região. No tocante à navegação, o coronel alertou que esta já era praticada no rio São Francisco há algum tempo por embarcações de pequeno porte, porém, melhorias precisavam ser feitas para garantir um bom tráfego por navios maiores e aconselhou que não se cobrasse passagem dos moradores locais.⁴⁹

Posteriormente ocorreu, em 1852, a também já mencionada Expedição Halfeld. Ela é considerada como uma das mais importantes a percorrer o rio São Francisco em virtude de ter resultado na confecção, pela primeira vez, de mapas de orientação para a navegação do rio. A comissão Hidráulica, inclusive, percorreu o São Francisco com o auxílio das orientações e mapas deixados por Halfeld.

No concernente à navegação a vapor no rio em questão, o relatório de Halfeld não apresentou um parecer muito favorável. Apesar dos estudos do engenheiro alemão se mostrarem otimistas com as potencialidades econômicas da região e de ressaltarem a importância da navegação para o seu progresso e desenvolvimento, ele fez um levantamento de gastos muito altos para as obras de melhoramentos que seriam indispensáveis à franca navegação pelo São Francisco, gastos que, na sua opinião seriam desnecessários enquanto a região não incrementasse seu comércio e demais atividade produtivas. Desse modo, aqueles que viam na navegação fluvial o caminho

⁴⁹ IHGB. Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia. Escrita por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, 1847.

mais curto para levar os benefícios da civilização às populações ribeirinhas, se sentiram desestimulados em seus planos pelas conclusões apresentadas pelo engenheiro alemão em seu relatório final (MACHADO, 2002).

Em 1873, Francisco Manoel Alvares de Araújo realizou uma viagem pelo vale do São Francisco a fim de verificar as possibilidades de navegação pelo grande rio. Pelas conclusões apresentadas em seu relatório, esse estudo aparenta não ter sido tão minucioso como o do engenheiro Halfeld, no que se refere aos seus aspectos técnicos, porém apresentou uma visão distinta deste. Seu relatório apresenta boas perspectivas quanto às possibilidades de desenvolvimento da região por meio da navegação e recomenda que o governo tome as medidas necessárias para estabelecê-la, de forma regular, o mais cedo possível. De acordo com suas próprias palavras:

O *Amazonas!* O *São Francisco!* Quanta riqueza encerram seus imensos valles! Que de grandezas alli jazem, ou ignoradas, ou esquecidas, ou desaproveitadas! Que extraordinário e prodigioso progresso faria o paiz, se suas mattas seculares, abundantes das melhores madeiras em belleza e duração e seu fertilíssimo sólo fossem intelligentemente, conscienciosamente lavrados! Que grandiosas vantagens auferiríamos nós, se a mão civilizadora do homem fosse em socorro e coadjuvação daquela natureza tão estupendamente rica e caprichosa. E no entanto, em pleno seculo XIX, os brasileiros, que nos dizemos um povo civilisado e amante do progresso, contemplamos de braços cruzados, impassivelmente, criminósamente, digamol-o com franqueza, todas aquellas grandezas! Vemos aquelles gigantes adormecidos e não procuramos dispertal-os, pô-los de pé!⁵⁰

Francisco Álvares de Araujo não via obstáculos à navegação a vapor pelo São Francisco, desde que algumas obras fossem executadas a fim de melhorar as condições de navegabilidade no mesmo. Segundo ele,

A possibilidade da navegação a vapor no rio São Francisco está hoje fora de toda e qualquer duvida, porque, sem grandes inconvenientes, fui da villa de *Guaicuhy*, em *Minas-Geraes*, até o arraial da *Bôa-Vista*, em *Pernambuco*, no vapor Saldanha Marinho, tendo o rio água suficiente. Nas vazantes, porém, a navegação só offerece condições de segurança d'aquella villa até o *Riacho da Casa Nova*, uma distância de 1,270 kilometros, sendo que desse ponto para baixo o rio reclama grandes e custosas obras de desobstrução. Como, porém, seja o pensamento do governo levar a estrada de ferro da Bahia até o Joazeiro e construir uma ramal desta villa ao arraial do Riacho da Casa Nova, afim de evitar a cachoeira do Sobradinho ou Sant'Anna, e

⁵⁰ IHGB. Navegação a vapor do rio São Francisco. Memória. Escrita por Francisco Manoel Araújo, 1873, p.5.

sendo de presumir que a de Pernambuco vá terminar na villa de Petrolina, em frente á do Joazeiro, ficará conseguido o grande *desideratum* – facilitar as communicações do valle do São Francisco com portos do littoral, pelo que se poderá prescindir dos trabalhos de desobstrução, de que acima fallei.⁵¹

Os dois relatórios escritos por Willian M. Roberts são muito minuciosos em detalhes técnicos acerca de temas com navegação, agricultura, comércio e sistemas de transportes. O engenheiro cumpriu de maneira caprichosa a missão que lhe foi confiada ao descrever quais eram os problemas enfrentados pela população local e os obstáculos que impediam o progresso econômico e a integração do vale do São Francisco ao restante do Império. O engenheiro tem uma visão otimista em relação à região, mas adota uma postura crítica e realista no que se refere aos desafios que o governo enfrentaria em sua tentativa de levar a “civilização” ao vale do São Francisco.

No decorrer da leitura dos relatórios escritos por Roberts percebe-se que ele aponta as dificuldades de transporte e o isolamento do vale do São Francisco dos grandes centros como o maior entrave ao pleno desenvolvimento das suas potencialidades agrícolas, comerciais e industriais. Em sua carta-relatório ele descreveu essa realidade:

Em regra, os productos do Valle não podem supportar as despezas do transporte até a costa pelo rio até Joazeiro, e d’ali por quasi cem leguas de terras pobres por tropas até Bahia. Até a importância das cargas de volta nos animaes que trazem os gêneros de importação, tem se podido encontrar certos artigos, principalmente couros. Assim a proporção tem sido rapidamente limitada meramente ao consumo dos habitantes, e assim há de continuar na falta de transportes mais baratos.⁵²

Em seu Relatório Final, o engenheiro norte-americano apresentou conclusão semelhante ao descrever o motivo da agricultura de subsistência predominar sobre as grandes lavouras na região do vale do São Francisco:

As situações das grandes fazendas, relativamente raras, que ficam á margem do rio, foram escolhidas como as mais favoráveis para a lavoura em grande escala com o trabalho escravo. (..). Generos alimentícios para consumo dos habitantes do valle são os actuaes productos destas fazendas. A questão feita aos fazendeiros porque não

⁵¹ IHGB. Navegação a vapor do rio São Francisco. Memória. Escrita por Francisco Manoel Araújo, 1873, p.7-8.

⁵² AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p.8.

cultivavam mais para exportar para fora do valle, respondiam que, em consequência do elevado preço de transporte, não lhes convinham enviar os seus productos para um mercado situado fora do Valle.⁵³

O transporte dos gêneros produzidos na região ainda era feito, em sua maior parte, por meio de animais de carga. Nesse ritmo, não haveria como os produtos locais terem chance de competir em mercados mais distantes. Desenvolver meios de transportes mais rápidos, eficientes e baratos era uma questão crucial para o desenvolvimento da economia na região do vale do São Francisco. Em ambos os relatórios escritos por Roberts, a navegação fluvial e as ferrovias são apontadas como os meios mais indicados para promover a integração e levar o progresso às localidades banhadas pelas águas do São Francisco.

Os relatórios de Roberts apontam uma série de obras que precisavam ser feitas para que a navegação pudesse cumprir seu papel integrador na região. Essas obras variavam em complexidade e custos dependendo da região. Em alguns locais seria necessário remover ou sinalizar adequadamente alguns obstáculos naturais, tais como rochas, troncos, bancos de areia e outros. Havia, porém, trechos que necessitavam de obras mais complexas e onerosas, como canais e até eclusas para levar barcos do nível mais baixo à parte superior do vale, entretanto, o engenheiro-chefe da Comissão Hidráulica desaconselhou o emprego de dinheiro público em obras tão complexas, sugerindo que a ligação entre o Alto e o Baixo São Francisco se fizesse por meio das ferrovias.⁵⁴

Datam de 1883 as primeiras resoluções do governo imperial no sentido de fazer executar aquilo que foi recomendado pela Comissão Hidráulica para melhorar as condições de navegabilidade no rio São Francisco. Em cumprimento de uma ordem verbal, dada pelo Ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas, Affonso Augusto Moreira Pena, o engenheiro civil Antonio Placido Peixoto d'Amarante apresentou um relatório de suas impressões acerca de qual seria a melhor maneira de se aplicar uma verba destinada a melhoramentos no rio São Francisco, votada pela Assembléia Legislativa em março de 1883. Tendo por base os estudos da Comissão Hidráulica, especialmente o Relatório Final apresentado por William Milnor

⁵³ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.56.

⁵⁴ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880.

Roberts, o engenheiro apresentou um parecer técnico sobre quais obras deveriam receber prioridade do governo:

Embora, bem como manifestou o engenheiro Roberts, não devam ser considerados definitivos os exames e estudos que forão feitos pela Comissão Hydraulica, ficarão, entretanto, bem patentes o plano geral e a natureza das obras que devem ser adoptadas para o melhoramento do rio afim de se estabelecer uma conveniente e franca navegação a vapor abrindo ou alargando canais de 30 metros de largura e 1,25 metros de profundidade mínima. Essas obras constituem:

“No fechamento de sahidas laterais para impedir a perda d’agua do canal particular que for escolhido, por meio de um dique tosco, feito de pedras soltas, ou de um paredão baixo, composto de uma grade ou estaca de madeira tosca, cheio de pedras soltas.”

“Na construção de molhes feitos de ensacamentos ou de grades cheias de pedras soltas, nas pontas de algumas ilhas com o fim de desviar um volume adicional de agua para o canal que for adoptado.”

“Na formação de rampas e corredeiras ou portões artificiais com o fim de concentrar a agua e guiar a corrente de modo seguro atraves das cachoeiras locais, e levantar o nivel das aguas de maneira a augmentar a profundidade por meio de linhas longitudinais ou transversais de dique ou paredões de envocamentos, ou de grades cheias de pedra solta.”

“Na remoção de rochas que obstruam a passagem.”

“No revestimento de alguns pontos onde a corrente das aguas for erosões”.⁵⁵

Pelo que foi expresso nas considerações de Antonio Plácido d’Amarante, as obras necessárias para melhoramento da navegabilidade no rio São Francisco eram relativamente simples, porém, um sério obstáculo se apresentou à perfeita execução das obras: restrições orçamentárias. De acordo com o Relatório Final apresentado por William Milnor Roberts, todas as obras necessárias para melhoramento das cachoeiras que dificultavam a navegação a vapor no rio São Francisco tiveram seu custo estimado em 456:000\$000 contos de réis, porém, a verba aprovada pela Assembléia Legislativa em 10 de março de 1883 era de apenas 100:000\$000 contos de réis⁵⁶. Diante dessa situação, o engenheiro Antonio Plácido d’Amarante fez a seguinte proposição:

Tendo o governo resolvido encetar para o melhoramento do rio segundo os planos gerais propostos pelo engenheiro Roberts com a verba de 100:000\$000, votada pela Assembléia Legislativa, para este exercício, penso que as obras poderão ser executadas do modo seguinte:

⁵⁵ AN. Exposição sobre o melhoramento da parte encachoeirada do rio São Francisco, 1883, p. 2-3.

⁵⁶ AN. Exposição sobre o melhoramento da parte encachoeirada do rio São Francisco, 1883, p. 3.

Sendo as cachoeiras ou series de cachoeiras independentes umas das outras, cada uma poderá ser estudada e melhorada separadamente. Escolhida e encaminhada a que deva ser melhorada primeiro, e feitos e aprimorados os planos definitivos de melhoramento, se encetará em seguida a construção das obras, e, depois que estas tiverem tido certo andamento, se farão estudos e planos definitivos de melhoramentos da cachoeira seguinte, a qual por sua vez será também melhorada; e assim se procederá sucessivamente para todas as outras até a última cachoeira. Deste modo, ganhar-se-ha tempo e a construção das obras de melhoramentos do rio poderá ser encetada este mesmo anno com a verba de 100:000\$000.⁵⁷

Diante das limitações financeiras, o engenheiro Antonio Plácido d'Amarante propôs a única solução possível que seria a realização das obras em etapas e, diga-se de passagem, longas etapas, pois se fosse necessário fazer novos estudos sobre todas as cachoeiras do rio São Francisco para só então liberarem verbas para obras, conforme ele sugeriu, podia-se prever um prazo longo para a conclusão de todos os melhoramentos necessários. A aprovação de uma verba que, de acordo com os estudos feitos pela Comissão Hidráulica, seria insuficiente para promover a construção das obras necessárias ao estabelecimento da navegação a vapor no rio São Francisco demonstrava certo menosprezo das autoridades centrais para com a necessidade de se melhorar os meios de transporte na região, afinal, o orçamento de 456:000\$000 contos de réis, estimado pelo engenheiro William Milnor Roberts, não poderia ser considerado uma quantia tão alta. A título de comparação, a Casa Imperial recebia uma dotação anual de 800:000\$000 contos de réis para o provimento dos gastos da família imperial, quantia esta que representava apenas de 3% dos gastos do governo central (CARVALHO, 2007, p.97).

Segundo Fernando Matta Machado, a Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco, fundada em 1883 e chefiada pelo engenheiro Antonio Plácido d'Amarante, apesar das limitações orçamentárias, deu início às obras de melhoramento das condições de navegabilidade do rio São Francisco, concentrando suas atenções nas cachoeiras que representavam maior impedimento à navegação. As obras prosseguiriam com regularidade até o ano de 1889, tendo conseguido desobstruir e canalizar o rio nas localidades de Santana, Juazeiro, Capim Grosso, Petrolina e Boa Vista. Graças a essas obras, a movimentação das embarcações aumentou consideravelmente nos dois últimos anos do Segundo Reinado, transportando um total de 8.500 toneladas em 1887, chegando a 11.000 toneladas em 1888 (2002).

⁵⁷ AN. Exposição sobre o melhoramento da parte encachoeirada do rio São Francisco, 1883, p. 4-5.

Apesar das melhorias promovidas pelo governo imperial, a navegação a vapor no rio São Francisco só vai se estabelecer com regularidade durante o governo republicano. Durante o período imperial, apenas dois vapores cruzaram as águas do São Francisco – o *Presidente Dantas* e o *Saldanha Marinho* – ambos de propriedade dos governos provinciais da Bahia e Minas Gerais, respectivamente. Esses dois navios realizaram poucas viagens durante o período imperial e, apesar de seu pioneirismo, não se pode dizer que tenham sido responsáveis pelo estabelecimento da navegação regular a vapor no rio São Francisco.

A exploração da navegação a vapor em caráter comercial no rio São Francisco se iniciou com a fundação da Companhia Viação Central do Brasil, companhia particular criada em julho de 1889. Foram os navios desta empresa, montados no Brasil, mas com toda matéria-prima importada da Inglaterra, que iniciaram a navegação a vapor regular no rio São Francisco. Nas palavras de Fernando da Matta Machado (2002, p. 233):

Em janeiro de 1894 ocorreu a inauguração oficial do tráfego no percurso barra do rio Paraúna em Minas, até Juazeiro, na Bahia. Durante o ano de 1894, pessoas e cargas eram transportadas com regularidade. Cumpriram-se com precisão os dias de saída e chegadas dos vapores. Para fins do transporte de carga, o governo federal estipulou a cobrança de quarenta réis por quilometro para cada tonelada transportada. No entanto, já em abril daquele ano, a empresa dizia a seus acionistas ser impossível transportar uma tonelada cobrando apenas quarenta réis por quilômetro, preço máximo da tarifa estabelecida. Como a antiga tarifa de 40 réis por carga não cobrisse nem os custos, o governo federal, através do decreto nº. 1.952, de 26-1-1895, concordou com a elevação para 100 réis por cada tonelada-quilometro de mercadoria transportada, proporcionando a sobrevivência da empresa através do aumento da principal fonte de receita. Esta tarifa não se aplicava ao transporte de passageiros e de animais, mas apenas ao de mercadorias.

A citação anterior retrata como a navegação a vapor fluvial se estabeleceu no Brasil: tal como nas ferrovias, a iniciativa privada explorava economicamente a navegação por meio de monopólios cedidos pelo governo central que, por sua vez, estabelecia regras concernentes a fretes e transportes de passageiros. A navegação a vapor no São Francisco começou a declinar por volta da década de 1940, quando o transporte rodoviário foi “eleito” pelas autoridades governamentais como o mais indicado para promover a integração nacional. Nas palavras de Olímpio J. de Arroxelas Galvão (1996, p. 15-16):

O virtual abandono da idéia de se desenvolverem as outras modalidades de transporte esteve sempre baseado na crença de que um moderno sistema de rodovias constituiria a forma mais rápida de se alcançar o grande objetivo nacional da integração social, econômica e política do país. A preferência pela rodovia teria sido, portanto, uma resposta à incapacidade revelada pelas outras modalidades de transporte para atenderem às aspirações nacionais, tendo em vista que os sistemas de transportes existentes eram considerados como inadequados, antiquados, ineficientes e absolutamente incapazes de responderem aos anseios nacionais da unificação territorial do país. Na verdade, o Brasil encontrava-se, ainda ao final dos anos 40, mantendo intactas muitas das características do passado, da época imperial ou até mesmo da era colonial. O país continuava sendo ainda um imenso arquipélago de ilhas humanas, com reduzido grau de articulação econômica entre suas distantes regiões.

Se o governo imperial de fato desejava, ou precisava integrar o vale do São Francisco de forma efetiva na dinâmica da economia exportadora brasileira, era necessário superar muitos desafios, sendo o isolamento da região em relação aos grandes centros exportadores do país o primeiro deles. A implantação da navegação a vapor pelo grande rio, integrada a uma rede ferroviária que fizesse a conexão entre o Alto e o Baixo São Francisco seria a forma mais rápida e eficiente para promover essa integração. Entretanto, apenas assentar trilhos e lançar vapores ao rio não seria suficiente para que a população ribeirinha do São Francisco pudesse se beneficiar dos avanços tecnológicos da civilização. Pelas observações escritas nos relatórios de viagem dos estudiosos que percorreram o vale do grande rio no final do século XIX, um outro obstáculo se interpunha à disseminação dos ideais de progresso na região: o caráter da população ribeirinha ou, de maneira mais específica, alguns elementos marcantes de sua formação, hábitos e costumes poderiam atrapalhar, ou até mesmo dificultar a implementação dos projetos de desenvolvimento idealizados pelo governo imperial.

Capítulo 3

As expedições ao vale do São Francisco e as recomendações sobre a população local

Todos os relatórios das viagens que serviram de fontes para essa pesquisa são unânimes em afirmar que os esforços de desenvolvimento, sobretudo de transportes materializados na ferrovia e na hidrovía de pouco ou nada adiantariam se a população local não fosse capaz de aproveitá-los e/ou colocá-los em funcionamento. Explica-se: os estudiosos acreditavam que o desenvolvimento da região passava necessariamente pela produção e o aprimoramento técnico da mesma (atividades obviamente desempenhadas pela população local), muito mais do que pela construção arbitrária das vias de transporte na região. Afinal, do que adiantariam possibilidades de escoamento da produção agrícola se não houvesse nada a transportar? Nesse sentido, os Relatórios dessas expedições são claros nas recomendações de educação e tratamento do governo imperial com vistas a dotar os habitantes locais de padrões de civilidade.

3.1. As recomendações dos especialistas sobre o aprimoramento técnico da população do vale do S. Francisco

Uma característica marcante das populações ribeirinhas, citada nos relatórios dos intelectuais que percorreram o vale do São Francisco na segunda metade do século XIX, era o seu baixo nível de instrução. Tal fator era considerado preocupante pelos intelectuais que ambicionavam um futuro de progresso e desenvolvimento para a região, afinal, uma população dotada de pouca educação formal, analfabeta em sua grande maioria, não poderia cooperar de maneira adequada à concretização dos planos que estavam sendo elaborados. Em seu *Reconhecimento Geológico do Valle de S. Francisco*, Orville Derby faz um alerta importante às autoridades imperiais:

Tanto quanto se pode prognosticar presentemente, serão muito lentos o aumento da população e a mudança no caracter e nos hábitos do povo, causas essenciaes ao desenvolvimento da região, devendo este facto ser cuidadosamente considerado em todos os projectos relativos ao valle. Os esforços tendente ao aperfeiçoamento moral e intelectual do povo serão actualmente mais proveitosos do que as grandes obras publicas, ainda que estas, si convenientemente e sabiamente dirigidas,

e limitadas a uma escala correspondente ás necessidades do valle, devam contribuir muito para aquelle melhoramento.⁵⁸

Willian Roberts demonstra a mesma preocupação que seu colega de expedição. Em trecho de sua Carta-Relatório ele ponderou da seguinte forma:

A população do valle era incapaz de tentar por si mesma o melhoramento do rio; a grande maioria della é muito pobre, habituada a providenciar unicamente para suas próprias mesquinhas necessidades immediatas, sem educação e sem ideia de lucro. No ultimo meio século a maioria da população não tem feito progresso algum, quer nas maneiras e costumes sociais, quer no methodo de cultivar o solo.⁵⁹

Por meio da citação extraída da carta-relatório de Roberts, percebe-se que ele, em virtude do baixo nível educacional da população ribeirinha, reforça o papel do Estado Imperial como agente promotor do progresso. Caberia ao governo, devido à incapacidade do povo, fomentar todas as melhorias necessárias ao pleno desenvolvimento das potencialidades econômicas do vale do São Francisco. A missão do Estado era duplamente importante. Promover as melhorias nos meios de transporte que ligassem a região ao resto do Império seria vital não apenas por questões econômicas e políticas, mas também do ponto de vista social, pois tais melhorias iriam ajudar a retirar aquela população do atraso intelectual em que viviam.

O grande atraso econômico, tecnológico e educacional das populações ribeirinhas do São Francisco chocava os estudiosos estrangeiros e brasileiros. Muitos dos utensílios, hábitos e costumes que para eles eram normais e corriqueiros, muitas vezes eram desconhecidos pelos habitantes locais. Em outro trecho do seu Relatório Final, Willian Roberts destacou essa realidade:

Em toda parte as ruas, em geral, não são calçadas; são arenosas como os terrenos, que circundam as villas e cidades e outras povoações. Em cada uma vivem algumas pessoas instruídas, em numero limitado empregados nos governo geral ou provincial, negociantes, e ás vezes algum médico; mas a grande maioria dos habitantes é muito pobre; suas necessidades são muito restrictas e facilmente supridas, não conhecendo ainda os costumes luxuosos, nem tendo meios de os fruir.

⁵⁸ BN. Reconhecimento Geológico do Valle de S. Francisco. Orville Derby, 1880, p.24.

⁵⁹ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p. 4.

Encontramos senhoras respeitáveis e decentemente trajadas, já idosas, que nunca tinham visto seus rostos n'um espelho.⁶⁰

Em outro trecho do seu Relatório Final, William Roberts descreveu a realidade de pobreza pelas populações ribeirinhas:

As casas são em geral de um andar, construídas de pau a pique, com chão de terra soccada. Não tem chaminés, e a cobertura é de telha ou de palha. Móvel é excessivamente simples e pobre, camas, são muito raras, estando em uso por toda parte redes, e esteiras collocadas no chão. Como o clima é muito temperado, é commum dormir-se fora de portas. O povo levanta-se cedo e começa logo a trabalhar, descansando uma hora ou mais durante o calor do dia.⁶¹

Oriundos de uma sociedade com alto grau de urbanização e acostumados com todas as comodidades e luxos que o século XIX poderia oferecer, os estudiosos estrangeiros que compunham a Comissão Hidráulica se espantavam com os modos simples da população ribeirinha do vale do São Francisco. Na opinião deles, a conservação de muitos desses hábitos era decorrente, além da pobreza material, do baixo nível de instrução dessa população, que se via impedida de adotar costumes mais “civilizados” em virtude de não ter conhecimento dos mesmos.

O parecer apresentado nos relatórios finais, escritos por William Roberts e por Orville Derby, era de que o primeiro passo para se retirar a população ribeirinha do atraso em que vivia seria acabar com seu isolamento em relação aos grandes centros urbanos do período. A abertura do vale do São Francisco ao comércio com outras regiões do Brasil império seria a condição *sine qua non* para que as benesses da civilização pudessem modificar a realidade da população que habitava as margens do grande rio. O geólogo Orville Derby, mesmo não sendo responsável por averiguar questões relativas às melhorias de transporte na região do vale do São Francisco, não pode deixar de fazer menção a esse fato em seu relatório:

As maiores necessidades do valle do S. Francisco consistem em meios aperfeiçoados de comunicação. Satisfeitas essas necessidades, seguir-se hão naturalmente, ainda que de modo gradual, o augmento da população laboriosa, o desenvolvimento da industria e a a introdução na agricultura de methodos aperfeiçoados e mais sábio,

⁶⁰ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.56.

⁶¹ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.55.

para cuja applicação serão experimentadas as capacidades das diversas partes do valle, empregando a única prova pratica – a experiência actual.⁶²

O engenheiro William Roberts, em seu Relatório Final, apresentou opinião idêntica à de seu companheiro de viagem pelo São Francisco:

O commercio no curso superior do rio, o qual consiste principalmente na permuta de gêneros alimentícios, é actualmente muito limitado, muito inferior áquelle que se dá em outros logares; entre um numero de habitantes. Foram já expendidas as razões destas circumstancias, entre as quais apontámos o isolamento do valle, e a geral indifferença da população, há muito acostumada a um viver humilde. Em quanto não mudarem essas circumstancias, a procura de artigos de artigos importados continuará limitada; e faz-se necessario tempo para se transformarem os primitivos methodos de lavoura nos systemas modernos e aperfeiçoados. Que este progresso se iniciará desde que se abram communições com transporte conveniente e barato, não carece de demonstração. Homens emprehendedores hão de excitar a energia latente do povo e de excitar o seu desejo de igualar aqueles que vivem em regiões mais favorecidas.⁶³

Conforme ficou evidente pela citação anterior, o engenheiro-chefe da Comissão Hidráulica estava convicto de que todos os melhoramentos passíveis de serem realizados no vale do São Francisco, seja do ponto de vista econômico ou social, estavam condicionados ao estabelecimento de uma rede de transportes rápida e eficiente que interligasse a região aos principais centros econômicos do Império. Essa seria a primeira e mais importante obra que o governo central poderia empreender para modificar a realidade das populações locais, sendo todas as outras, consequências desta. No tocante à elevação do nível de instrução dos habitantes do vale do São Francisco, William Roberts, em seu Relatório Final, fez a seguinte constatação:

A instrução vai-se desenvolvendo e espalhando que com um progresso vagaroso, nas povoações mais importantes á margem do rio e sem duvida, no decurso de muitos annos, seus benéficos effeitos hão de derramar-se e tornar-se aparentes, o movimento é comtudo lento, e a grande maioria do povo não póde delle participar directamente, mas, quando esta região se abrir para o exterior e franquear a passagem de navios a vapor, fazendo freqüentes visitas, e talvez, em tempo mais ou menos próximo, visitas diárias aos numerosos portos, um grande impulso será dado à instrução popular, o que aproximará o dia em que

⁶² BN. Reconhecimento Geológico do Valle de S. Francisco. Orville Derby, 1880, p.24.

⁶³ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.68.

a população desta região poderá em geral medir-se com as outras populações mais adiantadas do Brazil. Não se póde prometter, nem esperar milagres; o tempo é um elemento principal em todas estas mudanças.⁶⁴

William Roberts, na citação anterior, deixa evidente que mesmo a questão do baixo nível de instrução da população ribeirinha seria resolvida, paulatinamente, a partir do momento em que a região do vale do São Francisco fosse retirada de seu isolamento do restante do país. Pelos escritos de seu Relatório Final, percebe-se que o engenheiro norte-americano enxerga na população local um desejo de mudança, de progresso, porém, ele não consegue vislumbrar uma modificação nas situações de pobreza e atraso que acometiam a região em curto prazo. As melhorias no nível de instrução formal, que resultariam na adoção de novas tecnologias de cultivo da terra, na dinamização da economia de mercado, no aumento da urbanização e na adoção de hábitos e costumes mais refinados e “civilizados”, seria uma consequência natural do processo de integração do vale do São Francisco aos grandes centros urbanos do período.

Convém salientar que todas as recomendações feitas acerca da população ribeirinha foram pautadas nas visões que os relatores tinham daquelas pessoas. Tais visões estavam embasadas em concepções de civilização e barbárie, desenvolvimento, modernidade e atraso, já analisadas no primeiro capítulo desta Dissertação.

3.2. As imagens do vale e/ou de seus habitantes na visão dos relatores

Um ponto recorrente em todas as pesquisas realizadas no vale do São Francisco, citadas neste estudo, é uma visão preconceituosa da população ribeirinha. Tanto os estudiosos brasileiros, como Teodoro Sampaio e o coronel Accioli, como os intelectuais estrangeiros William M. Roberts e Orville Derby destacaram em seus relatórios o fato da região ser povoada por uma gente amável e cordial, mas ao mesmo tempo, preguiçosa, inculta, e pouco disposta ao trabalho. Tal visão assemelha-se às imagens do Brasil, desde o período das Navegações.

Segundo Laura de Mello e Souza (1986), o Brasil descoberto pelos portugueses em 1500 representava, conforme a designação dada pelos europeus ao

⁶⁴ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p.60.

continente americano recém-descoberto, um “Novo Mundo”. As novas terras encontradas na zona tropical, com sua vegetação exuberante, fauna exótica e povos nativos de aparência e costumes tão diferentes dos que eram considerados “normais” pelos europeus, acabaram sendo alvos de interpretações baseadas em antigas lendas medievais correntes na Europa acerca do que se poderia encontrar no Oriente. No Brasil, à medida que a colonização se estruturava, os portugueses vislumbraram o Céu e o Inferno convivendo no mesmo espaço: enquanto a natureza majestosa dava à colônia um aspecto de novo Jardim do Éden, a população local, resultante do processo de miscigenação com africanos e indígenas, acabou sendo “demonizada” por conta de seus hábitos e costumes. Nas palavras da autora:

Descoberto, o Brasil ocupará no imaginário europeu posição análoga à ocupada anteriormente por terras longínquas e misteriosas que, uma vez conhecidas e devassadas, se desencantaram. Com o escravismo, este acervo imaginário seria refundido e reestruturado, mantendo, entretanto, profundas raízes européias. Prolongamento modificado do imaginário europeu, o Brasil passava a ser prolongamento da Metrópole, conforme avançava o processo colonizatório. (...). O bom e o ruim, o Céu e o Inferno que acabavam se harmonizando na Europa – na Metrópole – podiam, aqui – na colônia – mais do que em nenhum outro lugar, tender à polarização. No tocante à natureza, a idéia de prolongamento da Europa – e portanto lugar de concretização dos mitos de um Paraíso Terrestre – tendeu a triunfar: quase sempre, edenizou-se a natureza. Mas no que disse respeito à humanidade diversa, pintada de negro pelo escravo africano e de amarelo pelo indígena, venceu a diferença: infernalizou-se o mundo dos homens em proporções jamais sonhadas por toda a teratologia européia – lugar imaginário das visões ocidentais de uma humanidade inviável. Houve perplexidade ante as nuvens de insetos, das cobras enormes, o calor intenso; mas ante ao canibalismo e a lassidão do indígena, a feitiçaria e a música ruidosa dos negros, a mestiçagem e, por fim, o desejo de autonomia dos colonos, houve repúdio (SOUZA, 1986, p. 31-32).

Céu e inferno; terra de salvação para almas pagãs dos escravos africanos e de purgação para brancos refugiados da Metrópole; terra de natureza exuberante e pródiga e, ao mesmo tempo, selvagem e indomável; lar de indígenas portadores de almas “puras”, na concepção da Igreja, e de nativos bárbaros e selvagens, na perspectiva dos bandeirantes que os queriam como escravos. Interpretações dualistas acerca do Brasil existem desde os primórdios da colonização lusitana e, muitas delas, não desapareceram após a proclamação da independência, permanecendo no imaginário popular até os dias de hoje, conforme veremos no decorrer deste capítulo.

As possíveis características da população ribeirinha enquanto cordial, mas preguiçosa e inculta representavam, na visão dos autores dos relatórios das expedições do vale do rio São Francisco, um grande entrave à plena execução do projeto integrador de civilização idealizado pelos intelectuais do Brasil imperial.

O cotidiano das populações ribeirinhas era dedicado ao trabalho nas lavouras de subsistência e à fabricação dos utensílios domésticos necessários ao bem-estar e conforto das famílias, já que a importação de produtos industrializados provenientes dos centros urbanos não estava ao alcance das condições financeiras dessas pessoas. Conforme descreveu Willian Roberts em seu Relatório Final:

Homens, mulheres e crianças trabalham no cultivo de suas pequenas roças, e as mulheres e as crianças também fazem guarda á crescente vegetação, sentadas em “tocaías” ou abrigos temporários muito pequenos, que as preservem do sol. São obrigados a essa vigilância para precaver-se contra depredações dos papagaios, garaúnas, capivaras, e outros animaes destructivos, e, dizem que mesmo os canoieiros, barqueiros que passam pelo rio precisam de ser vigiados, com quanto sejam escrupulosos e não se arrisquem a ser apanhados furtando melancias. Uma das ocupações das mulheres é fazer renda á mão, no que são muito habilidosas; podem ser vistas, ocupadas neste trabalho, enquanto vigiam e cuidam das suas crianças. Há grande numero de crianças, que parecem desenvolver-se admiravelmente sem atenção alguma, quase sem educação e sem roupa. Muitos vivem com seus filhos e seus netos na mesma casa; e ás vezes até com os bisnetos.⁶⁵

A citação anterior mostra um dia-a-dia regulado por hábitos simples, dedicado à produção e à convivência familiar. Na opinião dos estudiosos estrangeiros que visitaram o vale do rio São Francisco, o modo como a população executava essas tarefas aparentemente simples do cotidiano era por demais atrasado. A lavoura era um bom exemplo:

No valle do Alto S. Francisco a lavoura é feita, como o era há cincoenta, ou talvez há cem annos, e pela mesma qualidade de gente. (...). A agricultura, no sentido commum deste termo, não e ainda conhecida; a enxada e o machado são ainda os únicos instrumentos. Arados, destorreadores, ancinhos, fouces, carroças, granjas, etc. que ordinariamente pertencem á lavoura em outros paizes, não foram

⁶⁵ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p. 55.

introduzidos; nem podem ser usados com vantagem sem uma mudança radical nos costumes dos habitantes.⁶⁶

Em seu *Reconhecimento Geológico do Valle do São Francisco*, Orville Derby também observou que o atraso no cultivo da terra também era uma realidade em outra importante atividade econômica da região, a pecuária:

A maior industria no valle do S. Francisco, como em todas as partes do Brazil não revestidas de florestas, é a criação de gado, e nota-se allí, como em outros logares do Império, uma enorme desproporção entre a área destinada á industria e os resultados obtidos. Não obstante empregar na criação de gado a maior parte do território occupado, o Brazil ainda depende muito dos seus vizinhos do sul para se prover de carne. Ou seja pela pobreza dos pastos, ou pela falta de cuidado do systema, é exigida uma área enorme para cada animal, sendo o gado do valle pouco numeroso em comparação com a extensão do território.⁶⁷

Além da pobreza e do atraso, outro fator que mereceu apontamentos dos estudiosos brasileiros e estrangeiros que estudaram a região do vale do São Francisco foi a preguiça de seus moradores. Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, ao descrever a realidade que encontrou na parte superior do vale, fez uma ressalva importante quanto ao caráter da população local:

È com especialidade desta parte meridional, ou superior do Rio de S. Francisco eu são abastecidas de cereaes as povoações que se estendem até ainda abaixo do Joazeiro, e, alem dos cereaes, de quantidade de outros generos próprios do consumo daquela parte, quando só as ilhas do meio do rio regularmente cultivadas podião tornar os habitantes desses lugares em um estado de abundancia, especialmente de farinha de mandioca, arroz, e milho etc. e pela prodigiosa uberdade de sua terras estrumadas todos os annos pelas enchentes do rio; também os terrenos aproximados á serra do Assuruá são assas férteis, mas a facilidade cm que as pessoas da classe inferior encontrão abundante sustento na favorável pesca dos rios, e até nos frutos silvestres, e, acima disto, a falta de leis repressivas da ociosidade entre nós, ou a não execução dessas leis, todas essas causa reunidas fazem com que em todos os povoados desde Joazeiro até S. Romão se encontre um enxame de ociosos, que associão á lembrança esses povos de que trata o viajante Mr. de La Porte, - que de dia dormem, e de noite cantão e daução.⁶⁸

⁶⁶ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p. 53-54.

⁶⁷ BN. Reconhecimento Geológico do Valle do São Francisco. Orville A. Derby, 1880.

⁶⁸ IHGB. Informação ou Descrição Topographica e Política do rio de S. Francisco. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia. Escrita por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva, 1847, p.31-32.

Em sua Carta-Relatório, Willian Roberts também fez menção ao pouco apreço dos habitantes locais pelo trabalho, porém, ele justificou, em parte, o motivo de tal postura: “A população nesta parte superior do rio principal é quase exclusivamente de cor, e os mui pouco brancos que aqui vivem [ilegível] como naturalmente desinclinada ao trabalho. Isto provem em grande parte das circunstancias do pais”.⁶⁹ Entre estas circunstâncias às quais o engenheiro se refere, estariam o sistema escravocrata e a conseqüente desvalorização da mão-de-obra livre e assalariada. Esses fatores impediam o avanço do comércio e da indústria, pois reduziam o mercado consumidor. Assim, a população ribeirinha do São Francisco se sentia desmotivada a produzir mais enquanto não houvesse uma ampliação do mercado para seus produtos e um sistema de transporte rápido, eficiente e barato que compensasse o investimento na melhoria das lavouras.

Em seu diário de viagem, o engenheiro Teodoro Sampaio também deixou alguns relatos que indicam um ponto de vista semelhante ao apresentado por seus colegas de trabalho na Comissão Hidráulica, onde deixa claro que os ribeirinhos constituem uma população que é avessa ao trabalho:

No *Sítio do Mato*, um povoado pobre, com umas cem casas mal construídas sobre uma barranca alta de cerca de oito metros, não foi sem dificuldade que logramos obter dos moradores a lenha precisa. Gente preguiçosa, vivendo sem trabalho, não se tomava de estímulo para ganho, respondia displicente aos que lhe falavam de aproveitar preço e ocasião: “A lenha fica muito longe...”, dizia essa gente desanimada, “e tirar lenha é serviço muito duro que não paga a pena...”, não valia o sacrifício dos seus cômodos quando bem ã mão estava o peixe que não faltava e dava muito para viver sem maçadas... Demais, ajuntava o bando dos preguiçosos, não tinham ferramentas nem quem os ajudasse no transporte para a beira do rio... careciam de algum dinheiro adiantado para a comida... Um deles alegava a sua *maleita*, que não deixava de vir todas as tardes, outro tinha a mulher doente, este precisava ir avisar primeiro um amigo, aquele outro por na estar acostumado a tais misteres. Só a muito custo o bando seguiu para o mato a ganhar a vida mais honradamente.⁷⁰

Em outro trecho, Teodoro Sampaio descreveu que o meio ambiente do vale do São Francisco, com sua pesca abundante e demais riquezas naturais seria, em parte, responsável por essa preguiça que se abatia sobre a população local:

⁶⁹ AN. Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco de autoria de Willian Milnor Roberts, 1879, p.33.

⁷⁰ O Rio São Francisco e a chapada Diamantina. Diário de Teodoro Sampaio, 1879, p. 132-133.

Nestes sertões, o homem pobre nunca é suficientemente pobre que precise viver do salário. O mundo aqui é largo demais para que se faça sentir a pressão das necessidades. A natureza pródiga não deixa haver a verdadeira pobreza que force a trabalhar e que obrigue e mantenha a disciplina pela necessidade de viver. Não há aqui, tampouco, estímulo para capitalizar. Vive-se bem, vive-se ao natural, sem cuidados pelo futuro, porque a pobreza aqui não aterra ninguém. O rio é um enorme viveiro, onde o peixe não escasseia jamais, assim como as catingas e as matas marginais um imenso e inesgotável tesouro, fácil de explorar nos momentos, nos raríssimos momentos em que a preguiça cede um pouco de seu império.⁷¹

Além da preguiça, os relatórios escritos por Roberts, Derby, Accioli e Sampaio também fazem referência à índole do povo ribeirinho, porém, nesse ponto, os relatos, às vezes, não são concordes. Pacatos e gentis, ou vez por outra, rudes e afeitos à violência, eram imagens contrastantes acerca dessa população presentes nos escritos dos intelectuais que singraram as águas do São Francisco na segunda metade do século XIX, como também foram múltiplas e aparentemente discordantes as visões do Brasil desde o descobrimento.⁷²

Em seu Relatório Final, Roberts afirma que: “em toda parte invariavelmente achamos o povo muito cortez, amável e prompto a obsequiar, saudando sempre a nossa comitiva com as mais vivas manifestações”.⁷³

Em seu diário de viagem, Teodoro Sampaio relatou passagens que confirmam o temperamento amável e cordial da população ribeirinha. Essa realidade ficou bem exemplificada durante a passagem da Comissão Hidráulica por Juazeiro, na Bahia:

Havíamos assentado acampamento, abaixo da cidade, à sombra dos frondosos cajueiros de uma chácara situada à margem do rio. Em poucas horas, porém, toda a população sabia da nossa chegada e o que nela havia de mais distinto e elevado nos vinha visitar e oferecer os seus préstimos. Notamos-lhes, ao par de muita afabilidade e correção de maneiras, o sincero desejo de obsequiar e servir. Em breve, recebíamos convite para ceias e jantares, bandejas de frutas e doces cobertos com toalhas de riquíssimo bordados, e outras provas repetidas de consideração e simpatia.⁷⁴

⁷¹ O Rio São Francisco e a chapada Diamantina. Diário de Teodoro Sampaio, 1879, p. 142-143.

⁷² Ver as considerações de Laura de Melo e Souza nas páginas 88-89 desta Dissertação.

⁷³ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p. V.

⁷⁴ O Rio São Francisco e Chapada Diamantina. Diário de viagem escrito por Teodoro Sampaio, 1879, p. 104.

Outros relatos, porém, apresentam uma visão diferente no tocante à índole da população ribeirinha. Esta, aparentemente, abandonava seu temperamento gentil e dócil quando questões relativas ao bem que lhe era mais caro – a terra – se apresentavam. O relatório de Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva apresenta uma passagem onde essa dualidade fica evidente:

No meio porém dessa preguiça, e indolencia não se creia que aquelle povo seja dotado de costumes feroses, como por aqui, e por longe se assoalha; pois que ao contrário, segundo já disse, levado com maneiras é pacato, dócil, muito religioso, notando-se nas pessoas da classe mais elevada serem ainda predominadas de certos princípios característicos da idade media, e é por demasia de pundonor que alguns excessos alli se hão praticado. Com tudo obra-se nesses casos às claras, e eu confesso a V. Ex. que reconhecendo por péssimos e prejudicialissimos todos os abusos provenhão de quem quer que for, tenho todavia em maior horror aquelle que os pratica ás escondidas, para continuar a passar ante a sociedade por um homem honesto e virtuoso.⁷⁵

Por meio do relato do coronel Accioli, percebe-se que, ao mesmo tempo em que ele critica alguns elementos do caráter da população local como a preguiça e a violência, ele também elogia o modo honrado, franco e direto como a população lida com seus problemas, em oposição aos modos hipócritas adotados por moradores de outras localidades tidas como “civilizadas”.

Orville Derby também menciona em seu relatório que as questões e disputas envolvendo a posse da terra eram pontos de atritos frequentes entre os moradores do vale do São Francisco. Nas palavras do geólogo norte-americano:

As primitivas e mal definidas sesmarias, por ocasião de heranças e vendas, têm sido divididas e subdivididas de um modo muito vago e livre; as heranças ou compras são raramente demarcadas, sendo em geral apenas especificadas nos termos vagos de tantas leguas de terras ou terras no valor de tantos mil réis em tal parte, e assim acontecendo que um individuo ocupa ou toma conta de todas as terras que, pertencendo-lhe de direito ou não, elle consegue defender contra agressões de seus vizinhos. Emquanto as terras forem comparativamente sem valor, este systema só apresenta o inconveniente de originar entre as famílias numerosas discórdias e guerras, que desgraçam o sertão; porém si ellas algum dia forem procuradas por colonos pacíficos, não habituados a taes passatempos

⁷⁵ IHGB. Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia. Escrita por Ignácio Accioli de Cerqueira e Silva., 1847, p.32.

predilectos dos sertanejos, elles ver-se-hão sujeitos a contrariedades e litígios sem fim por causa da confusão de títulos e limites.⁷⁶

As palavras de Derby revelam um problema antigo na região. A ocupação desordenada do vale do São Francisco, que foi aos poucos sendo desbravado e colonizado pelos bandeirantes e criadores de gado gerou muitos conflitos entre famílias pela demarcação e posse das terras. Se somarmos a isso, a ausência, ou omissão do poder estatal durante os primeiros séculos de colonização da região, configura-se o quadro de violência e arbitrariedades descrito por Derby e por Ignacio Accioli.

Em seu diário de viagem, Teodoro Sampaio descreveu uma situação ocorrida na cidade de São Francisco, Minas Gerais, que muito chamou a atenção dos membros da Comissão Hidráulica. Tratava-se do temor que os desmandos de um rico e poderoso proprietário da região, conhecido como Neco, causava na população local:

Na cidade de São Francisco foi-nos dado ainda apreciar uma destas cenas vergonhosas, destas peripécias da luta com que o *Neco* vinha deflagrando em toda a essa região.

O terror dos jagunços tinha chegado até aqui. Todo o mundo se arreceava deles e ansiava por notícias seguras do que acontecera em Januária e por certificar-se se já não estavam eles em marcha para virem atacar a cidade e libertar os seus amigos conduzidos presos para aqui.

Soubemos pouco depois que o *Neco* já os havia reclamado por meio de emissários que acabavam de chegar.

A intimação era peremptória: - ou entregavam os presos que haviam sido transferidos da cadeia de Januária, ou ele em pessoa os viria buscar.

A entrega não se fez esperar.

De fato, estando nós á tarde à beira do rio, examinando a bela barranca de calcário e xistos, deparou-se-nos um grande ajuntamento de povo silencioso e triste a observar alguma coisa que se passava no porto de embarque.

Olhamos para o rio e vimos, já afastando-se da margem, uma grande canoa com alguns homens nela. Estes sim, falavam em altas vozes, em tom de desafio e com gestos ameaçadores e, além disso, soltavam foguetes à medida que se apartavam levados pela corrente.

Intrigando-nos o fato, aproximamo-nos para indagar do que se passava. Soubemos então que aqueles homens, que tão estranhamente se despediam, eram os tais presos com os jagunços do *Neco* que lá iam triunfantes juntar-se aos da sua grei. E ai anchos e orgulhosos de sua valentia, desfeiteando a tudo e a todos. Certos de que ninguém ali lhes faria frente, não se tinham aqueles poucos bandidos contentado em *vir, ver e vencer*, não se satisfaziam com a humilhação que infligiam a toda uma população intimidada e inerme, insultavam-na agora,

⁷⁶ BN. Reconhecimento Geológico do Valle de S. Francisco. Orville Derby, 1880, p.23.

lançavam-lhe em rosto a sua pusilanimidade, e esfoguetavam, assobiavam, riam daquela mísera fraqueza que nem, ao menos, tivera a compustura de ocultar, mas bem ao contrário, presa de uma doentia curiosidade, tinha afluído ao cais para assistir ao seu próprio vilipêndio⁷⁷.

Na situação descrita anteriormente, relatada por Teodoro Sampaio, os fatos que mais chamaram a atenção do engenheiro foram: o modo como o tal Neco afrontou as autoridades locais e a reação servil e conformada da população local diante daquela humilhante situação. Em seu diário, o engenheiro baiano deixou registrado seu espanto e indignação:

Estávamos de fato num mundo estranho. Como estavas longe, oh, civilização! Diante daquela afronta, a autoridade, uma sombra, tinha desaparecido. Ao menos não tinha ela presenciado, não sancionara aquele escândalo que, se a prudência tinha tolerado, um pouco de hombridade teria de certo repellido com sucesso. Sem forças, sem recursos, não podendo contar com estes ainda quando instantaneamente solicitados, a autoridade, nestes sertões tão apartados, não faz outra coisa senão o que lhe dita uma prudência hábil em tal emergência - não foge, ausenta-se. Mas aquela vaia escandalosa, dada por um punhado de bandidos em toda uma cidade, muda, triste, enfileirada no cais, sem um protesto, sem uma repulsa, sem uma crispação de nervos, foi para nós uma cena única e, praza aos céus, nunca mais, no nosso Brasil, se nos depare tão feio espetáculo.⁷⁸

O lamento de Teodoro Sampaio pela distância que separava o vale do São Francisco da civilização deixa claro que, dentro dos padrões de civilidade e progresso vigentes no final do século XIX, a realidade de desmandos e violência gerados pelos potentados locais não poderia perdurar. O ordenamento da população por meio da expansão da autoridade do Estado e o estabelecimento da igualdade civil e jurídica entre todos os cidadãos eram condições precípuas para qualquer nação que pretendesse denominar-se como “civilizada”.

É interessante notar que o sofrimento e o conformismo, descritos por Teodoro Sampaio como características marcantes das populações ribeirinhas do “velho Chico”, ainda fazem parte da noção de identidade que muitos brasileiros possuem. Em uma pesquisa recente, realizada pelo instituto Vox Populi, a pedido da revista Veja, em parceria com o Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do

⁷⁷ O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina. Diário de Teodoro Sampaio, 1879, p. 165-166.

⁷⁸ O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina. Diário de Teodoro Sampaio, 1880, p. 166-167.

Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, acerca da auto-imagem da população brasileira, o resultado foi o seguinte: quando perguntado aos entrevistados qual a característica mais marcante do povo brasileiro, a de *sofredor* ocupou o primeiro lugar (74,1%), enquanto que a de *conformado* ficou na quarta posição (61,4%) (CARVALHO, 1999, p.35).

Ao estudar a obra do historiador Capistrano de Abreu e sua visão sobre o homem sertanejo, Candice Vidal e Souza afirmou que o desrespeito desse homem pelas leis e instituições governamentais era decorrente da forma como a região foi ocupada. Nas palavras da autora (1997, p. 57):

Os traços definidores da vida sertaneja em todo são entendidos pelo historiador como efeitos da criação do gado. A *economia naturista* dominante no sertão reforçou o sentimento de autonomia, criando um mundo a parte do fluxo geral da colônia. Formou nos sertanejos o *sentimento de orgulho inspirado pela riqueza, pelo afastamento das autoridades eficazes, pela impunidade.*

Pelo que ficou expresso nos relatórios dos membros da Comissão Hidráulica, a realidade de violência e desmandos, observada na região do vale do São Francisco, era decorrente da conjunção de três fatores: ocupação desordenada do território; ausência ou omissão do Estado e o temperamento da população que, apesar de dócil, em muitas ocasiões, também se mostrava violento. Em obra intitulada *A geografia do crime: violência nas Minas setecentistas* (2005), Carla Anastasia analisa os fatores que contribuíram para o estabelecimento da violência na capitania de Minas Gerais no século XVIII. No que se refere aos locais mais afastados da região mineradora, tal como o vale do São Francisco, a autora identificou as causas da violência na forma como as autoridades portuguesas atuaram na ocupação e ordenamento do território. A autora explica:

Em geral, numa Capitania razoavelmente urbanizada, como foi a de Minas Gerais, foram os sertões, as matas gerais, as serras, as zonas proibidas, os lugares onde a autonomização da burocracia gerou um grau mais baixo de institucionalização política. Entende-se aqui por institucionalização política o respeito às regras do jogo estabelecidas para a convivência entre os vassallos e as autoridades reais. E quais eram essas regras? É importante perceber que, até as últimas décadas do século XVIII, as relações entre os diversos atores sociais na América Portuguesa estavam pautadas por convenções, privilégios e limites colocados ao exercício do poder metropolitano, tanto quanto eram respeitados pelos vassallos os seus deveres para com a Coroa. Se

é usual afirmar que os colonos várias vezes reagiram à exacerbação do poder metropolitano, é menos comum chamar a atenção para o fato de que os mesmos se beneficiaram com os limites colocados a esse poder. Essas eram as regras do jogo que, em outra ocasião, chamei de formas acomodativas. Contudo, se esses limites, pautados em uma determinada noção de direitos costumários, expressão usada por D. Rodrigo José de Menezes, governador das Minas, internalizada pelos vassallos, era desrespeitados, rompia-se a ordem. A Coroa reconhecia a ameaça e respeitava os direitos por meio de convenções, engendrando a acomodação e impedindo a eclosão da violência. Da mesma forma, havia certas regras de convivência entre os atores sociais pautadas pela ação da justiça e da sociabilidade construída na região mineradora. A autonomização da burocracia, explicitada na ausência/omissão/conflitos/iniqüidade das autoridades, ou seja, geradora de baixo grau de institucionalização política, impedia a vigência dessas regras de convivência entre os atores, generalizando a violência (ANASTASIA, 2005, p. 22-23).

Por meio do que foi apontado por Carla Anastasia percebe-se que a visão dos membros da Comissão Hidráulica acerca das causas do cotidiano de violência na região do vale do São Francisco não estava totalmente equivocada. Porém, a autora faz uma observação importantíssima, a qual os estudiosos estrangeiros não conseguiram detectar na época. O Estado português não foi ausente na colonização e ordenamento da região do vale do São Francisco por incapacidade ou falta de recursos. A sua omissão, em muitas situações, era intencional, ou seja, não interferir demasiadamente nas questões internas da região era uma das estratégias de controle utilizadas pela Coroa portuguesa para evitar maiores conflitos entre os poderosos locais e as autoridades metropolitanas. Ao respeitar os chamados *direitos costumários* dos colonos, que regulamentavam as relações entre estes e as autoridades e eram estabelecidos pela convivência cotidiana e pelos hábitos e costumes locais, a Coroa portuguesa se fazia ausente em determinadas situações que podiam deflagrar atos violentos.

A contradição entre gentileza e violência, apresentada nos relatos dos estudiosos brasileiros e estrangeiros aqui analisados não deve ser encarada como novidade, tendo sido observada por outros viajantes estrangeiros que percorreram o vale do São Francisco em períodos anteriores. Os naturalistas alemães Spix e Martius, que viajaram por Minas Gerais até o rio São Francisco entre 1814 e 1820, já descreviam uma realidade semelhante no que se refere ao caráter da população local:

O sertanejo é criatura da natureza, sem instrução, sem exigências, de costumes simples e rudes. Envergonhado de si próprio e de todos os que o cercam, falta-lhe sentimento de delicadeza moral, o que já se demonstra pela negligência no modo de vestir; porém, é bem e de

intencionado, prestativo, nada egoísta e de gênio pacífico. A solidão e a falta de ocupação espiritual, arrastam-no para o jogo de dados e para o amor sensual, no qual, incitado pelo seu temperamento insaciável e pelo calor do clima, goza com requinte. O ciúme é quase a única paixão que o leva ao crime (MARTIUS, SPIX, 1976, p. 66).

O francês Auguste de Saint-Hilaire, durante sua viagem pelo vale do São Francisco, durante uma parada em uma fazenda da localidade de Logrador, relatou como foi seu curto período como hóspede nessa localidade:

Os habitantes de Logrador ofereceram-me jantar: fizeram-me almoçar também antes de partir, e, não obstante serem de reduzidas posses, nada quiseram de mim. O que torna mais meritória a hospitalidade, que se encontra nesse país, entre a gente mais pobre, é que ela é sempre acompanhada de um ar de satisfação que deixa completamente a vontade o viajante, e este último é quase levado a crer que é ele quem obsequia os seus anfitriões (SAINT-HILARIE, 1937, p. 347).

Na obra *Raízes do Brasil* (1936), Sérgio Buarque de Holanda dedicou um capítulo inteiro à descrição do que ele chamou de *homem cordial*. Para o autor, o modo cortês, gentil e generoso, tão característico do povo brasileiro e sempre ressaltado por diversos cronistas estrangeiros, seria decorrente da forma informal e pessoal como ele se relaciona com o Estado, ou seja, da sua incapacidade de romper laços familiares a partir do momento em que ingressa na vida pública, exercendo seus direitos de cidadão. Esse fator, na opinião de Sergio B. de Holanda, seria extremamente prejudicial para a formação do Estado brasileiro, pois o dotaria de um forte caráter patrimonialista. Incapaz de distinguir a esfera pública de sua vida privada, o *homem cordial* desenvolveu uma tendência a familiarizar todas as suas relações, adotando um comportamento, até certo ponto, desrespeitoso em muitas ocasiões. Evidências dessa postura ficam claras em atitudes como sempre tratar a todos pelo primeiro nome e apelidar as pessoas no diminutivo, usando o sufixo *inho*.

Ambas as imagens – de violência e gentileza - fazem parte das concepções que envolvem a percepção que o mundo tem acerca do Sertão⁷⁹. Visões românticas e

⁷⁹ O termo Sertão é popular em todas as regiões do país, porém, deve-se ter cautela quando usá-lo, pois existem diversos “sertões” e suas características socioeconômicas e culturais variam de uma região para outra no Brasil. Segundo Janaína Amado (1995, p.1): “No conjunto da história do Brasil, em termos de senso comum, pensamento social e imaginário, poucas categorias têm sido tão importantes, para designar uma ou mais regiões, quanto a de *sertão*. Conhecido desde antes da chegada dos portugueses, cinco séculos depois *sertão* permanece vivo no pensamento e no cotidiano do Brasil, materializando-se de norte a sul do país como sua mais relevante categoria espacial: entre os nordestinos, é tão crucial, tão preta de significados, que, sem ele, a própria noção de *Nordeste* se esvazia, carente de um de seus referencias

realistas foram criadas para ajudar a compreender o modo de vida da população sertaneja. Segundo Lucia L. Oliveira (1998, s/p):

Duas perspectivas na conotação de sertão podem ser identificadas com a tradição romântica e a realista no trato do espaço geográfico e do homem que o habita. Na perspectiva romântica, o sertanejo aparece como símbolo da nacionalidade pelo seu admirável modo de vida, caracterizado pela destreza e simplicidade. Natureza e organização social se fundem na base deste julgamento positivo, opondo-se à vida degradada e corrompida do litoral, ou seja, das cidades. Na perspectiva realista, a vida interior perde esta visão idealizada. O sertão passa a ser visto como um problema para a nação e se opõe à urbanidade do litoral. Sob a visão cientificista do final do século XIX, as explicações raciais sustentam uma suspeita sobre os tipos miscigenados portadores da degeneração.

A menção feita por Lucia Oliveira à miscigenação como uma característica ruim da população sertaneja do ponto de vista do cientificismo do século XIX foi confirmada pelos relatos dos membros da Comissão Hidráulica. Willian Roberts atribuía o caráter preguiçoso da população ribeirinha a outros três fatores: o clima; a forma como se deu a ocupação do vale e ao “tipo de gente” que nele se estabeleceu. Em seu Relatório Final ele detalhou:

Esses costumes, ha muito estabelecidos, são em parte devidos ao modo por que este valle abriu-se á civilização com os jesuítas; mas também, e principalmente, ao clima anômalo, que obrigou o povo (que nada conhecia da lavoura regular) a depender para seu sustento quase completamente do cultivo , em escala limitada, daquelas terras somente, que anualmente são inundadas pelas cheias, sobre as ilhas, e as vizinhanças immediatas do rio. Não resta a menor duvida de que estas circunstancias predominantes fixaram a natureza das ocupações e costumes communs dos actuaes habitantes, que descendem geralmente dos antigos indígenas e dos africanos que se lhes seguiram. O numero relativamente pequeno de brancos ns povoações e no numero limitado de fazendas, tendo, sem duvida, contribuído para a adopção de costumes civilizados, não modificou essencialmente o antigo sistema de cultura.⁸⁰

essenciais. Que seriam de Minas Gerais, Goiás ou Mato Grosso sem seus sertões, como pensá-los? Em Santa Catarina, ainda hoje se emprega a expressão “sertão” para referir-se ao extremo oeste do Estado. Em partes do Paraná, a mesma expressão identifica uma área do interior de outro estado, - São Paulo, próxima a Sorocaba (provavelmente, uma reminiscência dos antigos caminhos das tropas). No Amazonas, *sertão de dentro* refere-se à fronteira do estado com a Venezuela, enquanto, no interior do Rio Grande do Sul, sertão de fora também nomeia área de fronteira, porém situada... no Uruguai!” (AMADO, 1995. p.1).

⁸⁰ BN. Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora, 1880, p. 54.

As observações de Willian Roberts, citadas no trecho anterior, denotam uma visão preconceituosa em relação às raízes indígenas e africanas da população local e, concomitantemente, uma supervalorização do papel do homem branco como “agente civilizador”, que leva os benefícios do progresso aos povos “atrasados”. Tal discriminação já ocorria desde os primórdios da colonização lusitana na América, conforme mencionado no início deste capítulo. Segundo Nísia Trindade Lima (1999), a idéia da miscigenação como fator de atraso no desenvolvimento do Brasil começou a ser debatida com mais vigor no seio da intelectualidade brasileira no final do Segundo Reinado e perdurou durante as três primeiras décadas do período republicano. Segundo a autora:

O deslocamento na ênfase do que seriam os ‘males do Brasil’ – herança colonial, composição étnica da população, ausência de políticas públicas na área de educação e saúde, entre outros diagnósticos que se sucederam ao longo desse período – revela a persistência do tema das bases sobre as quais construir a nação brasileira. O debate sobre a identidade nacional marcou o pensamento social brasileiro nas escolhas das temáticas e no ângulo de reflexão de reflexão escolhido por diferentes autores (LIMA, 1999, p. 27).

Apesar de a miscigenação ser vista de forma negativa pelos intelectuais do século XIX, no caso do homem sertanejo, o período em questão também é marcado por um processo de valorização do mesmo. Segundo Nísia Trindade Lima (1999, p. 63-64), nos corredores do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, onde o processo de construção do símbolo da nacionalidade nacional estava sendo arquitetado, a escolha da figura do indígena era ponto de divergência entre algumas das figuras mais proeminentes do Instituto, tais como Gonçalves Dias, defensor da imagem dos nativos e da concepção romântica a eles associada, e Francisco Adolfo de Varnhagen, contrário a essa proposição por considerá-la subversiva. Como alternativa ao indígena, começou-se a difundir a ideia de que o homem sertanejo seria o melhor símbolo de brasilidade. A autora explica:

A substituição do indígena pelo sertanejo enquanto símbolo da brasilidade também pode ser creditada, ao menos em parte, a experiências de incursão pelo interior do Brasil. Uma hipótese plausível e instigante é a que a atribuiu ao impacto da Guerra do Paraguai, especialmente pelo contato com as populações das áreas de fronteira com aquele país. O ponto é desenvolvido em artigo de Peter Beattie (...) sobre a importância formação e experiência militares na obra literária de Alfredo Taunay, mais especificamente em *A retirada*

de Laguna. O romance enaltece as virtudes do sertanejo – seus valores autênticos e honradez –, mas aponta seu comportamento pouco civilizado e próximo ao do indígena. Se é possível indicar na obra de Taunay, e na de outros autores, pontos de contato com a valorização do *folk* pela literatura romântica francesa e alemã, numa sociedade como a brasileira esse movimento era necessariamente acompanhado por tensões relativas ao debate sobre a questão racial (LIMA, 1999, p. 64).

As questões relativas à negatividade da miscigenação na composição do povo brasileiro foram muito debatidas no século XIX, tendo peso decisivo no que se refere à imagem da brasilidade escolhida pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: o indígena “puro” triunfou sobre o sertanejo “mestiço”. Entretanto, não se pode dizer que este último tenha ficado esquecido, pois as tentativas de se valorizar a sua figura foram retomadas com maior vigor nos primeiros anos da República, tendo propagandistas de renome junto à intelectualidade do novo regime, sendo Euclides da Cunha um dos seus precursores. Porém, mesmo no período republicano, a dualidade continuava sendo a característica mais premente da imagem do homem sertanejo. Em sua obra clássica *Os Sertões*, Euclides da Cunha expressou essa dualidade:

O sertanejo é antes de tudo um forte. Não tem o raquitismo exaustivo dos mestiços neurastênicos do litoral. A sua aparência, entretanto, ao primeiro lance de vista, revela o contrário. Falta-lhe a plástica impecável, o desempenho, a estrutura corretíssima das organizações atléticas. É desgracioso, desengonçado, torto. Hércules-Quasímodo, reflete no aspecto a feldade típica dos fracos. O andar sem firmeza, sem aprumo, quase gigante e sinuoso, aparenta a translação de membros desarticulados. Agrava-o a postura normalmente abatida, num manifestar de displicência que lhe dá um caráter de humildade deprimente. A pé, quando parado, recosta-se invariavelmente ao primeiro umbral ou parede que encontra; a cavalo, sofreia o animal para trocar duas palavras com um conhecido, cai logo sobre os estribos, descansado sobre a espenda da cela. Caminhando, mesmo a passo rápido, não traça trajetória retilínea e firme. Avança celeremente, num bambolear característico, de que parecem ser o traço geométrico os meandros das trilhas sertanejas. E se na marcha estaca pelo motivo mais vulgar, para enrolar um cigarro, bater um isqueiro, ou travar ligeira conversa com um amigo, cai logo – cai é o termo – de cócaras, atravessando largo tempo numa posição de equilíbrio instável, em que todo o seu corpo fica suspenso pelos dedos grandes dos pés, sentado sobre os calcanhares, com uma simplicidade a um tempo ridícula e adorável. É o homem permanentemente fatigado. Reflete a preguiça invencível, a atonia muscular perene, em tudo: na palavra remorada, no gesto contrafeito, no andar desaprumado, na cadência langarosa das modinhas, na tendência constante à imobilidade e à quietude. Entretanto, toda essa aparência de cansaço ilude. Nada é mais surpreendedor do que vê-la desaparecer

de improviso. Naquela organização combatida operam-se transmutações completas. Basta o aparecimento de qualquer incidente exigindo-lhe o desencadear de energias adormecidas. O homem transfigura-se. Empertiga-se, estadeando-se novos relevos, novas linhas na estatura e no gesto; a cabeça firma-se-lhe, alta, sobre os ombros possantes, aclarada pelo olhar desassombrado e forte; e corrigem-se-lhe, prestes, numa conversa nervosa instantânea, todos os efeitos do relaxamento habitual dos órgãos; e da figura vulgar do tabaréu canhestro reponta, inesperadamente, o aspecto dominador do titã acobreado potente, num desdobramento, surpreendente de força e agilidade extraordinárias (CUNHA, 2001, p. 207-208).

Preguiça, pobreza, sofrimento, violência, gentileza e conformismo. Todas essas características que compõem o perfil da população do vale do São Francisco, traçado pelos exploradores que por lá estiveram a mando do governo imperial na segunda metade do século XIX, já havia sido observadas por visitantes que percorreram a região em períodos anteriores e, posteriormente, foram confirmadas por aqueles que seguiram seus passos nos primeiros anos do regime republicano. Visões otimistas, pessimistas e realistas foram concebidas e difundidas com o passar do tempo. No concernente aos trabalhos da Comissão Hidráulica, nos pareceu evidente que traçar um perfil da população local não era um mero recurso estilístico dos autores para dar um aspecto mais humano aos seus relatórios técnicos. Identificar as principais características das comunidades ribeirinhas do São Francisco era imprescindível por uma razão: apontar quais dessas características poderiam representar entraves ao processo de implementação das obras de melhoria no sistema de transportes na região. Acreditamos que a elite intelectual do império, que compunha a burocracia estatal e influenciava na elaboração e execução das políticas públicas de desenvolvimento do período, tinha conhecimento da dualidade que caracterizava o homem sertanejo por meio dos diversos relatos aqui mencionados, escritos pelos cronistas nacionais e estrangeiros que percorreram o vale do São Francisco em períodos anteriores aos trabalhos da Comissão Hidráulica. Em decorrência disso, seria vital para as pretensões de *civilizar* a região, averiguar o quão verídicos seriam tais relatos para que o governo pudesse trabalhar no sentido de valorizar aquilo que fosse considerado bom no caráter das populações ribeirinhas e, quem sabe, alterar aquilo que fosse inadequado às concepções de progresso e civilização que se pretendia levar à região do vale do São Francisco.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer deste trabalho procuramos entender como a região do vale do rio São Francisco se enquadrava dentro das perspectivas de civilização, progresso e desenvolvimento vigentes no seio da elite intelectual e burocrática que compunham o Estado Imperial brasileiro. Pudemos perceber que tais perspectivas faziam parte de um projeto mais amplo, que seria o de adequar todo o país aos padrões de desenvolvimento socioeconômico que a sociedade burguesa-industrial europeia estabeleceu como aceitáveis para qualquer nação que pretendesse ser reconhecida como “civilizada”.

Entendemos *civilização* como um processo que, a despeito dos modelos externos, começa a se estruturar no seio da sociedade, tendo como ponto de partida uma atitude de aceitação do *novo*. Ao analisar suas estruturas políticas, econômicas e sociais mais antigas, a sociedade deve abrir-se ao debate de novas propostas de reorganização dessas estruturas quando percebe que determinadas mudanças são necessárias para atender às novas necessidades e anseios da população. Essas novas ideias não precisam, necessariamente, vir de fora, podendo surgir dentro da própria sociedade em questão. Entendemos que *civilizar* nada mais é do que uma mudança progressiva das instituições que regem o convívio social no sentido de tentar corrigir, ou pelo menos amenizar, as diversas formas de desigualdade – ou *atraso* - existentes entre os grupos ou classes que compõem a sociedade. Essa mudança, apesar de lenta, nunca é harmoniosa, pois a aceitação do *novo* frequentemente vem associada à ideia de negação do que é antigo, ou tradicional, atitude que, necessariamente, não é obrigatória ao processo de civilização. Embora, muitas vezes, a substituição do *antigo* pelo *novo* seja necessária para que as desigualdades sejam extintas, a exemplo dos privilégios da nobreza feudal na Europa Medieval, em muitos casos, o *novo* pode simplesmente reformular uma instituição antiga sem, necessariamente, extingui-la, como foi o caso da monarquia britânica a partir da Revolução Gloriosa.

O *atraso*, que os ideais de civilização procuram de forma tão insistentemente corrigir, nada mais é do que a permanência de um estado de exclusão de determinados grupos ou classes sociais dos benefícios gerados pelas mudanças ocorridas nas estruturas sociais, econômicas ou políticas. Se o processo de civilização for encarado como uma tarefa exclusiva do Estado, no qual a maior parte da população fica excluída da discussão sobre *quais* estruturas devem ser modificadas e *como* e *quando* tais alterações devem ser feitas, ele não será concluído de maneira satisfatória.

No caso do Brasil império, o processo de civilização, idealizado pela elite intelectual e burocrática que comandava o Estado, foi falho em dois pontos. O primeiro é que ele ficou demasiadamente preso aos padrões externos de civilidade, ditados pela Europa, fracassando na tentativa, se é que de fato tentou encontrar um modelo autêntico de civilização para o Brasil. O segundo ponto falho, que seria decorrente do primeiro, é que em cada sociedade ou país, o processo de civilização transcorre de maneira diferente e em ritmo adequado às mudanças políticas, econômicas e sociais que se processam em seu interior. Explica-se: o Estado imperial não poderia ter êxito completo na implantação do modelo europeu de civilização no Brasil porque a realidade socioeconômica e política do país era muito diferente da que havia se estabelecido no Velho Mundo no decorrer do século XIX. Um país como o Brasil, de economia agrário-escravocrata, com um Estado de características autoritárias, centralizadoras e patrimonialistas e com uma organização social que primava pela desigualdade e exclusão não poderia adotar com sucesso um modelo de civilização importado da Europa, onde a burguesia industrial, que era a classe proeminente da ordem capitalista, tinha acabado com o Antigo Regime, extinguido a maioria dos privilégios da antiga aristocracia, instituído a igualdade civil e jurídica e ampliado, mesmo que não a todos os grupos, o direito de cidadania e participação política. Parece evidente que o modelo de civilização vigente na Europa só seria aplicado no Brasil com eficiência, e na sua integridade, se o Estado imperial promovesse uma radical mudança nas estruturas sociais, econômicas e políticas do país, fato que acabou não se concretizando.

Os estudiosos que percorreram o vale do rio São Francisco no final do século XIX carregavam a ideologia de progresso e civilização correntes na Europa. Como intelectuais formados na tradição cientificista do século XIX, acreditavam que era por meio da expansão das benesses do progresso científico e tecnológico que as localidades e populações tidas como “atrasadas” seriam incorporadas à civilização. Acreditando nisso, eles realizaram estudos minuciosos que resultaram em elaborados relatórios técnico-científicos onde descreveram todas as necessidades e problemas que eram passíveis de correção para que o ideal de integrar o vale do São Francisco aos principais centros urbanos do Império fosse alcançado. Com seus trabalhos concluídos, deveriam ter início as obras que poriam em prática aquilo que foi idealizado e projetado. Concluímos que o governo imperial não foi tão eficiente quanto poderia na execução de tais projetos. As ferrovias progrediram de maneira muito lenta, tal como as obras de melhoria de navegabilidade do rio São Francisco. Limitações financeiras e

desorganização administrativa podem ser apontadas como causas dessa morosidade na conclusão das obras.

Conforme pudemos constatar, coube ao governo republicano o papel de agente promotor do desenvolvimento na região do vale do São Francisco, embora as raízes desses ideais de progresso e civilização tenham se firmado ainda no período imperial. A elite que comandava o novo regime, instituído em 15 de novembro de 1889, era tributária das mesmas concepções de civilização e progresso que a intelectualidade que comandava o Estado Imperial, por isso, a continuidade desses planos pode ser encarada como um fato natural. Aproveitaram-se os caminhos já abertos pelas ferrovias durante o Segundo Reinado e os expandiram e, no concernente ao São Francisco, tomaram por base os estudos da Comissão Hidráulica para estabelecer a franca navegação a vapor no grande rio a partir da década de 1890.

As observações acerca do caráter e do cotidiano da população ribeirinha do São Francisco, registradas nos relatórios da Comissão Hidráulica revelaram situações que deixaram esses estudiosos chocados e, ao mesmo tempo, admirados. A extrema pobreza e abandono que castigavam a região, recém-saída de uma forte e prolongada seca, sensibilizou os estudiosos estrangeiros e brasileiros. Da mesma forma, a força e integridade com as quais essas populações continuavam a suportar tais privações e o modo gentil e hospitaleiro com que tratavam os visitantes, lhes despertaram admiração. As grandes potencialidades de desenvolvimento econômico que o vale do grande rio apresentou, entusiasmaram os que navegaram por suas águas e se embrenharam por suas matas e trilhas. Agricultura, pecuária, mineração, enfim; as possibilidades eram muitas. Na opinião dos membros da Comissão Hidráulica, caberia ao Estado, diante da realidade de pobreza e atraso da população local, ter a primazia de desenvolver e explorar os muitos e variados recursos que o vale do São Francisco oferecia, não apenas para benefício das comunidades ribeirinhas como para o desenvolvimento do país como um todo.

As visões negativas acerca da população ribeirinha que ficaram expressas nos relatórios dos membros da Comissão Hidráulica eram resultantes, em grande parte, da falta de sensibilidade dos mesmos para compreender as peculiaridades sociais, culturais, políticas e econômicas do vale do São Francisco. A preguiça, a gentileza, a violência e os abusos de poder por parte dos poderosos locais compunham uma realidade totalmente diferente, por exemplo, dos Estados Unidos, onde o engenheiro William Milnor Roberts nasceu e se criou. Diante dessas diferenças, a postura dos

estudiosos estrangeiros foi de reprovação. No caso da economia de subsistência praticada pelos ribeirinhos, ela acabou sendo desqualificada em relação à economia de mercado, predominante em regiões tidas como “civilizadas”. Talvez, uma análise mais cuidadosa do cotidiano dessas populações pudesse revelar que a economia de mercado não tinha se desenvolvido por incompetência ou preguiça dos moradores, mas sim, pode ter sido uma escolha consciente de uma população que não via necessidade de cultivar nada além do que fosse necessário à sua sobrevivência. Os intelectuais estrangeiros e brasileiros que percorreram o vale do rio São Francisco viram a necessidade de modificar determinadas características da população local para que os ideais de integração da região aos centros urbanos civilizados pudessem ter o êxito planejado. Porém, uma pergunta fica no ar: será que as comunidades ribeirinhas do São Francisco, que sempre percorreram o seu grande rio em simples canoas e que trilhavam os caminhos da caatinga no lombo de burros desde os primórdios da colonização portuguesa precisavam mesmo de ferrovias e navios a vapor? Não vamos discutir aqui as vantagens que a introdução desses modernos meios de transportes trouxeram a essas comunidades, pois são por demais evidentes, entretanto, resta saber se um povo que se mostrou tão bem adaptado às inúmeras dificuldades que o seu meio natural lhe impôs seria mesmo tão “atrasado” a ponto de dificultar qualquer tipo de projeto de desenvolvimento estatal. Provavelmente, o caminho mais rápido e eficiente para que o processo de civilização das comunidades ribeirinhas tivesse êxito seria respeitar suas peculiaridades econômicas, sociais e culturais ao invés de tentar implementar modelos externos que, muitas vezes, implicavam na adoção de medidas que não iam de encontro às reais necessidades e anseios dessas populações.

FONTES

ARQUIVO NACIONAL

- Carta-Relatório sobre o rio e o valle do S. Francisco. Acervo do Arquivo Nacional, 1879. Fundo: GIFF. Pacote: 4B-176. Doc. s/ nº.
- Exposição sobre o melhoramento da parte encachoeirada do rio São Francisco. Acervo do Arquivo Nacional, 1883. Fundo: GIFF. Pacote: 4B-227. Maço nº 53-1897.

BIBLIOTECA NACIONAL

- Relatório Final do Engenheiro Chefe da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora (extensão de 2.122km) feito em 1879-1880 por ordem de João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu. IV- 330, 7, 9n.1.
- Reconhecimento Geológico do Valle de S. Francisco. Orville A. Derby. Rio de Janeiro, 1880. IV – 330, 7, 9n. 2.

BRASIL

- Site da CODEVASF - Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco e Paraíba - <http://www.codevasf.gov.br/osvales/vale-do-sao-francisco/identificacao>
- Site da Câmara dos Deputados. Coleção de Leis do Império. <http://www2.camara.gov.br/>

FONTES PUBLICADAS

- *Teodoro Sampaio – O Rio São Francisco e Chapada Diamantina*. Prefácio e organização de José Carlos Barreto de Santana. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- *Falas do Trono*. Desde o ano de 1823 até o ano de 1889. Coligidas na Secretaria da Câmara dos Deputados. Prefácio de Pedro Calmon. Brasília: INL, 1977.

GOOGLE LIVROS

- OTONI, Cristiano Benedito. *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1859.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

- Navegação a vapor do rio São Francisco. Memória escrita por Francisco Manoel Araujo. Rio de Janeiro, 1873.

- Informação ou Descrição Topographica e Politica do rio de S. Francisco. Escrita em virtude de ordens imperiais e apresentada ao governo provincial da Bahia. Seguido de outra informação que em 1807 dera o Dezbargador João Rodrigues de Brito sobre os melhoramentos e interesses da Agricultura, Commercio e Industria da mesma Provincia.. Escrita por Ignacio Accioli de Cerqueira em Silva, Bahia, 1847.

SITE DA UNIVERSIDADE DE CHICAGO

- Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais.
<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u279/000017.html>.

SITE DA BIBLIOTECA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTANA

- Biografia de William Milnor Roberts.
<http://www.lib.montana.edu/collect/spcoll/findaid/0783.html>

SITE WIKIPÉDIA

- Biografia de Inácio Accioli de Cerqueira e Silva.
http://pt.wikipedia.org/wiki/In%C3%A1cio_Accioli_de_Cerqueira_e_Silva

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Formação da Diplomacia Econômica no Brasil. As relações econômicas internacionais no Império*. São Paulo: Senac, 2001.

AMADO, Janaína. *Região, Sertão, Nação*. www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/169.pdf.

ANASTASIA, Carla M. Junho. *A geografia do crime: violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: UFMG, 2005.

ANDRADE, Manuel Correia de. *Áreas de domínio da pecuária extensiva e semi-extensiva na Bahia e Norte de Minas Gerais*. Recife: SUDENE, 1982.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

CALMON, Pedro. *História de D. Pedro II*. 5 volumes. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

CANABRAVA, Alice P. A grande lavoura. In: HOLLANDA, Sérgio Buarque de (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II. O Brasil Monárquico. Volume 4. Declínio e queda do império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Mudanças Sociais na América Latina*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.

CARVALHO, José Murilo de. *D. Pedro II*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

. *A Construção da Ordem*. A elite política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

. *Pontos e Bordados*. Escritos de história e política. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

. O motivo edênico no imaginário social brasileiro. In: PANDOLFI, Dulce C., CARVALHO, José M., CARNEIRO, Leandro P., GRYNSZPAN, Mário (orgs). *Cidadania, justiça e violência*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

COMTE. Auguste. *Discurso Preliminar sobre o Espírito Positivo*. <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cv000028.pdf>

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República*. Momentos Decisivos. São Paulo: UNESP, 1999.

COSTA, Luiz Augusto Maia. *O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século. O Engenheiro Theodoro Sampaio e as Questões Territoriais e Urbanas Modernas (1886-1903)*. Dissertação de Mestrado - USP, 2001.

CRUZ, Ana Lúcia R. Barbalho da. *As viagens são os viajantes: dimensões identitárias dos viajantes naturalistas brasileiros do século XVIII*. História: Questões & Debates. Curitiba: UFPR, n. 36, p. 61-98, 2002.

CUNHA, Alexandre Mendes; GODOY, Marcelo Alencar. *O Espaço das Minas Gerais: Processos de Diferenciação econômico-espacial e regionalização nos séculos XVIII e XIX*. http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_07.pdf.

CUNHA, Euclides da. *Os Sertões*. Campanha de Canudos-1866-1909. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

DAVID, Onildo Reis. *O inimigo Invisível: Epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador: UDFBA, 1996.

DUARTE, Regina Horta (org). Teófilo Otoni. *Notícias sobre os selvagens do Mucuri*. Belo Horizonte: UFMG, 2002.

ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador*. Uma história dos costumes. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

FURTADO, Celso. *Pequena introdução ao desenvolvimento: enfoque interdisciplinar*. São Paulo: Nacional, 1981.

_____. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. *Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – Uma perspectiva histórica*. Planejamento e Políticas Públicas, nº.13. 1996. <http://www.ipea.gov.br/pub/ppp/ppp13/galvao.pdf>

GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.

GONÇALVES, Sergio C. *Pensamento Civilizador e Escrita da História: Historiografia do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Dissertação de Mestrado: UNEPS/Franca, 2009.

GREGORIO, Vitor Marcos. *O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX*. Nova econ. [online]. 2009, vol.19, n.1, pp. 185-212.

HOBBSAWM, Eric J. *Nações e Nacionalismo*. Desde 1870. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

_____. *A Era dos Impérios*. 1875-1914. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

_____. *A Era do Capital*. 1848-1875. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1982.

. *A Era das Revoluções. 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1936.

LEITE, Ilka B. *Antropologia da viagem: escravos, libertos em Minas gerais no século XIX*. Belo Horizonte: UFMG, 1996.

LESSA, Simone N. *Trem de ferro: do cosmopolitismo ao sertão*. Campinas. Dissertação (Mestrado) - Departamento de História/IFCH/Unicamp, 1993.

LIMA, Nísia. T. *Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional*. Rio de Janeiro: Revan/Iuperj-Ucam, 1999.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil (Séculos XVII E XVIII)*. Este artigo foi originalmente publicado nos *Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, Le Portugal et l'Europe Atlantique, le Brésil et l'Amérique Latine. Mélanges offerts à Frédéric Mauro*, vol. XXXIV, Lisboa, Paris, Dez., 1995. http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg2-6.pdf. Acessado em 7 de setembro de 2009. 10:00 h.

MACHADO, Fernando da Matta. *A Navegação do rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MALERBA, Jurandir. *A Corte no Exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência (1808-1821)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MARTIUS, Karl F.P. von; SPIX, Johann B. von. *Viagem pelo Brasil: 1814-1820*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1976.

MARX, Karl, ENGELS, Friederich,. *O Manifesto Comunista 150 anos depois*. São Paulo: Perseu Abramo, 1998.

MATA-MACHADO, Bernardo Novais da. *História do Sertão Noroeste de Minas Gerais (1690-1930)*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991.

MOTA, Maria A. Rezende. *Sílvio Romero: dilemas e combates no Brasil na virada do século XX*. Rio de Janeiro: FGV, 2000.

NEVES, Erivaldo F. *Sertão como recorte espacial e como imaginário cultural*. http://www.uesb.br/politeia/v3/artigo_06.pdf

OLIVEIRA, Marcos Fábio M; RODRIGUES, Luciene. *Formação Social e Econômica do Norte de Minas Gerais*. Montes Claros: Unimontes, 2000.

OLIVEIRA, Lucia Lippi. *A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, vol V (suplemento)

1998. http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010459701998000400011&script=sci_arttext

PAIVA, Eduardo França. *Trabalho compulsório e escravidão: usos e definições nas diferentes épocas*. 2004
<http://www.esclavages.cnrs.fr/IMG/pdf/TextoEscravidaoModernaCahiersAfriocaine.pdf>
[2004](#).

PINTO, Estevão. *História de uma Estrada-de-Ferro no Nordeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

POLANYI, Karl. *A Grande Transformação: as origens da nossa época*, Rio de Janeiro: Campus, 1980.

PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1967.

PRONI, Marcelo W. *O Trabalho na Civilização Contemporânea: leituras e reflexões*. Anais do IX Simpósio Internacional Processo Civilizador. Tecnologia e Civilização. Ponta Grossa, Paraná, Brasil. 24 a 26 de novembro de 2005. http://www.uel.br/grupo-estudo/processoscivilizadores/portugues/sites/anais/anais9/artigos/mesa_redonda/art14.pdf

REIS, José Carlos. *História & Teoria*. Historicismo, Modernidade, Temporalidade e Verdade. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

RODRIGUES, José Honório. *Vida e História*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goiaz*. São Paulo: Nacional, 1937.

SAUER, Carl. 'A morfologia da paisagem'. In: CORRÊA, Roberto L., ROSENDAHL Zeny. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: UERJ, 2004.

SCHULTZ, Kirsten. *Perfeita civilização: a transferência da corte, a escravidão e o desejo de metropolizar uma capital colonial*. Rio de Janeiro, 1808-1821. *Tempo* [online]. 2008, vol.12, n.24, pp. 5-27.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Barbas do Imperador*. D. Pedro II, um monarca nos trópicos. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SETTI, João Bosco. *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, Marlene M da; ANDRADE-LIMA, Diva M. *Sertão Norte: Área do Sistema Gado-Algodão*. Recife, SUDENE, 1982.

SOUZA, Candice Vidal e. *A pátria geográfica: sertão e litoral no pensamento social brasileiro*. Goiânia: UFG, 1997.

SOUZA, Laura de Mello e. *O diabo na terra de Santa Cruz: feitiçaria e religiosidade popular no Brasil colônia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

SUÁREZ, Mireya. Sertanejo: um personagem mítico. *Sociedade e Cultura*, v.1, n.1, Goiânia, UFG, 1998.

SUPRINYAK, Carlos Eduardo. *O Mercado de Animais de Carga no Centro-Sul do Brasil Imperial: Novas Evidências*. Estudos. Econômicos. [online]. 2008, vol.38, n.2, p.319-347.

VITORINO, Artur. *Política, agricultura e a reconversão do capital do tráfico transatlântico de escravos para as finanças brasileiras na década de 1850*. Revista Economia e Sociedade, Campinas, v. 17, n.3. 2008.