

Larguistas, Estreitistas e os Caminhos de Ferro do Brasil no Reinado do Segundo Pedro (1854-1889)

Manoel Fernandes de Sousa Neto (manoelfernandes@usp.br)
Departamento de Geografia/Universidade de São Paulo

Do Contexto e dos Planos: o Reinado do Segundo Pedro

O ano de 1870 é um grande divisor de águas no Império do Brasil. Marca o final do conflito contra o Paraguai, do qual o País sai um vencedor endividado. É o princípio de um processo de abolição da escravatura e, como consequência, do próprio monarca, onde a questão central do fim do trabalho servil era a gradualidade do processo. Principia nesse ano um boom técnico no território no concernente ao sistema ferroviário e a implantação e disseminação das linhas de telégrafo, embora que concentrada ao longo da linha de costa e em três províncias: São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Por fim, mas não menos importante, marca a emergência das idéias positivistas e o ascenso a cargos de comando político das corporações militares saídas fortalecidas e consolidadas da trágica ópera bélica paraguaia.

O Império macrocefálico, vasto territorialmente e muito desigualmente ocupado tem, no âmbito da integração territorial um de seus mais ingentes problemas e, não ao acaso, o período que vai de 1869 a 1882, vê a proposição de cinco planos de viação que buscam interligar a cidade da Corte ou Município Neutro, com as áreas mais dilatadas a oeste.

Os planos de viação elaborados por Eduardo José de Moraes (1869), André Rebouças (1874), João Ramos de Queiroz (1874), Honório Bicalho (1881) e um último feito em evento organizado pelo Clube de Engenharia e coordenado por Antonio Maria de Oliveira Bulhões (1882), têm em comum a preocupação capital de propor a integração do território monárquico.

Os planos de viação, todos elaborados por engenheiros que haviam sido ou eram militares, buscam apresentar uma solução técnica para o problema da integração e administração do território em seus diversos quadrantes, mas ao tratar dessa questão o fazem discutindo problemas variados relacionados à construção do Estado Territorial Monárquico. Discutem temas como escravidão, localização da capital do País, financiamento da infra-estrutura de comunicação e transporte, ocupação e distribuição populacional, soluções técnicas para a construção das ferrovias.

Os Planos de Viação e a dimensão estreita das bitolas

E por falar em vias férreas, uma coisa que será comum a todos os planos é a defesa, intransigente e rediviva, de que as bitolas a serem utilizadas para a feitura das ferrovias não poderia ser outra que não a estreita, nomeadamente a bitola de um metro.

Já em Moraes, ainda que de maneira indireta, perceberemos claramente que os custos atinentes à bitola larga, típica das primeiras ferrovias inglesas e daquelas que à sua época eram as *primeiras* a ser implementadas no Brasil (Pedro II, Bahia e Pernambuco), seriam refutadas em função de não conseguirem se estender por áreas mais dilatadas do território como ocorrera em um país como os Estados Unidos que

teria, além de investido na navegação fluvial, criado seu sistema ferroviário com base na bitola estreita¹.

Em Queiroz, veremos claramente como a questão das bitolas é, antes de mais nada, referente à preocupação com a constituição do sistema de transporte, naquele sentido de que ferrovias de menor bitola iriam mais longe em função de os custos de construção das mesmas ser menor, por isso fará referência a questão em vários momentos do seu trabalho (QUEIROZ, 1882, pp. 14, 15, 54, 55, 105, 106) e tratará da polêmica discutindo com aqueles que eram favoráveis à bitola larga, como podemos ver a seguir:

“Só pretendemos que se compreenda, que se apanhe o todo, a idéia capital do problema: - *Qual a direcção que convém dar-se aos caminhos de ferro no Brazil?*”

O Instituto [Politécnico] já conhece os trabalhos dos illustrados Sr. Drs. Hargreaves e Ewbank da Camara sobre a preferencia de bitolas [largas], lembramos a conveniencia da uniformidade da *bitola preferivel*, que naturalmente deve ser a bitola de um metro.

E digam lá o que quizerem os apologistas da bitola larga, nós outros preferimos a bitola de um metro,...” (QUEIROZ, 1882, pp. 108)

A opinião de que a bitola deveria ser estreita, também seria defendida por Rebouças de maneira peremptória, em princípio porque em seu entendimento essa era a bitola mais apropriada aos países novos que tinham poucos recursos como havia sido no exemplo dos Estado Unidos e era o caso do Brasil (1874, pp. 118-119), depois porque o retorno financeiro obtido com este tipo de bitola era maior e mais rápido para as condições então existentes como deveria ter sido a seu ver na construção da ferrovia do litoral da Bahia ao rio São Francisco (1874, pp. 206) e ressaltaria, ao fim do seu trabalho, que os avanços técnicos obtidos tornariam ainda mais propício o uso daquela tecnologia, ao dizer:

“Ei-nos chegados ao termo deste trabalho.

Cumpre, porém, antes findal-o, adduzir ainda mais argumentos sobre a indeclinavel necessidade e a subida conveniencia de empregar a bitola estreita e os processos mais economicos na execução da rêde de vias ferreas do Brazil.

Imitemos confiadamente o proceder dos Estados-Unidos de 1830 a 1840, e colheremos seguramente os mesmos preciosos fructos, ou ainda melhores, porque a arte de construir tem feito extraordinario progresso de 1840 a 1874.” (REBOUÇAS, 1874, pp. 242)

¹ “Se, pois, tivéssemos imitado e com criterio aquelles Estados [Unidos], o que podia ser bem razoavelmente exigido, depois de escoado quasi meio seculo, certamente que as nossa principaes estradas de ferro já terião penetrado a esta hora pelo interior do paiz e alcançado as suas estações terminaes, isto é, satisfeita assim as suas mais legitimas aspirações.

Mas não se quis isso, quis-se ao contrario arremedar ou acompanhar a vetusta Europa, e as consequencias desse desacerto não devião fazer esperar.” (MORAES, 1869, pp. 43-44)

Embora Honório Bicalho fosse sabidamente um *estreitista*, como já deixara entrever em trabalho de *sua lavra* publicado em 1877 com o título *Estudos sobre a largura das estradas de ferro e a resistência dos trens*, em seu plano não há referência à questão, embora possa se depreender que ao defender o menor custo possível para a construção das vias férreas do sistema viário que estava a propor, tivesse em mente a bitola estreita.

No plano Bulhões a questão da bitola não só apareceria ao longo do trabalho, inclusive pela quantidade bastante razoável de seus diferentes tamanhos que geravam, não raro, a necessidade de baldeações em uma mesma linha², mas será proposta como parte do corpo de resoluções que o primeiro congresso ferroviário deveria tomar em relação ao sistema viário que se deveria construir no território monárquico. Assim, das cinco proposições apresentadas, a terceira delas será: “Fixar para todas as estradas de ferro a bitola de 1m,000 com exceção única das estradas industriaes ou outras de interesse local, que pela sua posição não puderem entroncar-se na rêde geral.” (BULHÕES, 1882, pp. 23)

A Polêmica entre Estreitistas e Larguistas

O problema das bitolas, se largas ou estreitas, dizia respeito ao traçado das vias sobre o território, o que tornava a questão além de geográfica – já que se tratava de estender linhas sobre a maior porção possível de terras em todos os quadrantes daquele Império tropical -, uma questão econômica da mais destacada importância e isso obrigaria os engenheiros que se enfrontaram na querela a tentar justificar com cálculos e projeções econômicas o acerto de suas proposições técnicas.

É importante salientar que deste debate não participavam outros profissionais, já que a solução pertencia ao campo técnico da engenharia e não dizia respeito a nenhum outro campo profissional, nem estava aberto à participação de leigos. Ademais o debate se realizou por meio da imprensa escrita, onde muitos dos trabalhos eram publicados em princípio e depois transformados em opúsculos.

Os larguistas defendiam que uma bitola maior possibilitaria mais velocidade às locomotivas, garantiria mais estabilidade aos trens, permitiria o acesso a áreas topograficamente mais acidentadas, realizaria o transporte de cargas mais pesadas. Já os estreitistas argumentavam que os custos de implantação da bitola estreita eram menores e em função disso a malha ferroviária podia ser mais extensa, sendo custeada pela própria dinâmica econômica e não pelo Estado, além de possibilitar mais simples manutenção e ter sua construção realizada em menor tempo.

A bitola larga foi aquela que semeou as três grandes linhas ferroviárias construídas pelo Estado Monárquico, nomeadamente a ferrovia Pedro II. Já estreitas foram todas as ferrovias construídas sob a sombra da economia cafeeira com atenção especial para as vias férreas paulistas.

² “Ora são umas estradas que correm paralelamente as outras disputando um trafico que apenas seria sufficiente para alimentar só as primeiras; ora são outras que vão obstruir os prolongamentos naturaes interpondo-se com bitola diversa e obrigando a baldeações desnecessarias; ora são outras que procuram, por circuitos, alimentar-se com o trafico que já está sendo feito por via ferrea em outro sentido; ora são outras que a pretexto de que a linha a construir é de interesse local admitissem bitolas entre os trilhos excepcionaes e especiaes, de modo que apenas na infancia das vias ferreas já contamos com nada menos que oito bitolas differentes.” (BULHÕES, 1882, pp. 07)

A controvérsia entre estreitistas e larguistas envolveu ainda um problema que dizia respeito ao frágil planejamento e a má conectividade entre as diversas linhas, dado que para o período em questão havia mais de uma dezena de bitolas diferentes, tanto largas quanto estreitas.

Foram larguistas engenheiros como Miguel Burnier, Hemildo Alves e Pimenta Bueno. Os estreitistas, muitos dos quais autores de Planos de Viação, eram figuras como Honório Bicalho, André Rebouças e Eduardo José de Moraes.

Conclusão

O que se tentou demonstrar na pesquisa foi que a disputa acerca da medida da bitola teve várias facetas e modos de pensar como integrar o território do Império do Brasil, pensado a partir das suas condições naturais e mediante uma economia vinculada à produção do café. O debate foi quase cativo e esteve sob a égide de um grupo de engenheiros que tratava da política de transporte a partir de seu campo profissional e do problema se apropriava como sendo o único autorizado a apresentar soluções.

O problema da bitola na construção dos sistemas ferroviários de transporte, por outro lado, não foi apenas uma questão brasileira. Atingiu como demonstra a bibliografia sobre o assunto, países como Portugal, Espanha e França.

Bibliografia

BICALHO, Honório. Estudos Sobre a Largura das Bitolas e a Resistência dos Trens. Rio de Janeiro: Topographia O Globo, 1877. (128p.)

BICALHO, Honório. Rede Geral de Comunicações. Terceiro Volume de Anexos ao Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apresentado a Assembléia Geral na Primeira Sessão da Décima Oitava Legislatura. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1882. (pp. 03-18)

BULHÕES, Antonio Maria de Oliveira et al. Parecer Apresentado ao Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil pela Comissão de Viação Geral do Império. Rio de Janeiro: Typographya Cruzeiro, 1882. (23p.)

MORAES, Eduardo José de. Navegação Interior do Brasil. Rio de Janeiro: Typographya Montenegro, 1869 (211p.)

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

REBOUÇAS, André Pinto. Garantia de Juros. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. (282p.)

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. Planos Para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889). Tese de Doutorado. São Paulo: Geografia/USP, 2004. (192p.)

TELLES, Pedro. História da Engenharia no Brasil. V. 1. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994.