


AS FERROVIAS NO ENSAIO BRASIL, *LA GRAN POTENCIA DEL SIGLO XXI*
Antón Corbacho Quintela¹

Em 1941, no mesmo ano em que, pela Editora Guanabara, se publicou no Rio de Janeiro, em tradução de Odilon Gallotti, *Brasil, país do futuro*, publicava-se em Buenos Aires, pela Espasa-Calpe, a tradução ao castelhano dessa obra de Stefan Zweig feita por Alfredo Cahn. Começava, assim, um período de duas décadas de um, relativamente, abundante *corpus* bibliográfico que apresentava o Brasil, a leitores de língua espanhola, como um Estado que com um alto grau de probabilidade se transformaria em uma potência em um curto prazo de tempo. Todavia, a consolidação da conversão do Brasil em matéria *repertorial* de ensaios em língua castelhana tinha começado no início do séc. XX. Durante as quatro primeiras décadas desse século, uma dezena, aproximadamente, de literatos e pesquisadores hispano-americanos e espanhóis incorporou temas brasileiros à sua obra; essa produção, no entanto, focalizara, sobretudo, ou os campos sociais brasileiros ou o Brasil como o contexto de uma singular experiência de viagem do autor; isto é, como um destino turístico recomendável aos leitores. Em 1900 publicara-se em Buenos Aires *El Brasil intelectual*, de Martín García Mérou, o primeiro ensaio divulgado em castelhano sobre a estruturação do campo literário brasileiro e, em 1929, por um lado, o jurista Luis Jiménez de Asúa publicou em Madri, com o título *Un viaje al Brasil*, as suas impressões de viagem como palestrante no Rio

¹ Professor adjunto da Faculdade de Letras da Universidade Federal de Goiás. Doutor em Filologia Galega pela Universidade de Santiago de Compostela; Grupo GALABRA. E-mail: <corbaq@letras.ufg.br>.



de Janeiro e no Estado de São Paulo e, por outro, os repórteres espanhóis Gómez de Otero e Burriel Muñoz publicaram, em São Salvador, *Bahia, orgulho del Brasil*, um livro publicitário do Estado de Bahia, do seu governo e da colônia de imigrantes espanhóis soteropolitana. Em 1939, a editora carioca A noite imprimiu *Na labareda dos trópicos*, do galego Álvaro de Las Casas, um livro com impressões de viagens que visou propor itinerários turísticos alternativos pelo interior do Brasil. A difusão, entre leitores não brasileiros, de itinerários turísticos não convencionais foi o propósito das três obras da década de 1940, publicadas pelo também galego José Casais Santaló: *Un turista en el Brasil*, em 1940, e, em 1942 e em português, *Congonhas do Campo* e *Roteiro Balneário*.

De uma perspectiva diacrônica, poder-se-ia considerar o itinerário publicado em 1908, em Buenos Aires, com o título *El Brasil, su vida, su trabajo, su futuro*, pelo jornalista uruguaio Manuel Bernárdez (1868-1942), como a primeira narração em espanhol que inaugurou a apresentação do Brasil como uma potência, mas, no parecer desse jornalista, o desenvolvimento da capacidade brasileira de produção estava então condicionado à execução de múltiplos planos de infraestruturas já delineados, mas ainda não completamente implementados. Bernárdez percorreria o Brasil como um profissional que unia, à sua

condição de repórter capaz de avaliar qualquer seção dos campos sociais brasileiros, a de técnico agropecuarista que se considerava legitimado para emitir o seu parecer acerca de como, contando-se com o apoio uruguaio e argentino, melhorar a administração das explorações brasileiras com vistas a uma conveniente estruturação econômica trilateral nesse setor. Essa combinação contendo, por um lado, uma enunciação na confiante potencialidade brasileira e, por outro, uma ponderação sobre os fatores que poderiam travar o progresso do país manteve-se no ensaio *El Brasil moderno*, publicado em 1942, em Buenos Aires, por Ricardo Saenz Hayes. O panorama acima apontado leva, portanto, a acreditar que, cronologicamente, a tradução do livro de Zweig é a primeira obra em espanhol que, com determinação, apresenta o Brasil como um iminente país promissor.

Em 1955, apresentava-se em Santiago de Compostela (Espanha), pela Porto y Cía Editores, o estudo *Brasil, la gran potencia del siglo XXI*, reeditado 1957. *Brasil, la gran potencia del siglo XXI* foi equivocadamente classificado, no início do texto da sua orelha, como

el primer libro español sobre un tema de tanto interés como la estructura geoeconómica del Brasil y sus futuras posibilidades. [...] Dado el interés intrínseco del

tradução . AS FERROVIAS NO ENSAIO BRASIL, LA GRAN POTENCIA DEL SIGLO XXI

temario y su completa documentación, es indiscutible que esta obra viene a llenar una amplia laguna en la actual bibliografía española de estudios geográficos y económicos (Meijide, 1957).

Ao longo da obra, observa-se que, para a sua elaboração, o autor, o professor e historiador galego Antonio Meijide Pardo (*O Barco de Valdeorras [Ourense] 1917 – A Corunha, 2004*), recorreu a uma ampla bibliografia sobre geografia e economia do Brasil, a qual ele relacionou entre si e interpretou para concluir, já no prólogo, que

Una nación-continente, de 56 millones de habitantes y que crece a razón de un millón de almas por año; un vastísimo territorio que incluye tierras inexploradas y ocupadas por tribus de indios salvajes, en contraste con núcleos urbanos superavanzados; un inmenso escenario pleno de contrastes geofísicos; un pueblo de diversas estirpes étnicas, pero unido y homogéneo hoy con naturalidad, ineludiblemente ejercerá un descollante papel en el mundo futuro. BRASIL SERÁ LA GRAN POTENCIA DEL SIGLO XXI (*idem, ibidem, p. IX*).

Nesse texto, não assinado, da aba – o único texto que, se supõe, não é da autoria de Meijide Pardo –, oferece-se um resumo do conteúdo e um esboço da estrutura da obra. Indica-se que nela, em primeiro lugar, se descrevem os fundamentos geofísicos e as bases demográficas do Brasil e, em segundo lugar, se analisa, desde a descoberta, o ritmo evolutivo da economia brasileira, além da colonização, o povoamento, os grandes espaços geoeconômicos, os “ingentes” recursos naturais, os avanços na industrialização e a geografia dos transportes. Por último, salienta-se que a obra oferece uma “exégesis” sobre o “poderío industrial” e a “capacidad de absorción humana”

do Brasil, país do qual se informa que “se ha convertido virtualmente en la verdadera ‘tierra de promisión’ de la segunda mitad del siglo XX”.

Brasil, la gran potencia del siglo XXI não mostra, em nenhum momento, uma observação *in loco*, por parte do autor, da realidade brasileira de meados do séc. XX. O autor limitou-se a expor os dados que selecionara e retirara das fontes biográficas que citava, e a valorizá-los com entusiasmo. Embora seja certo que se trata do primeiro ensaio espanhol cujo assunto era, exclusivamente, as condições geoestratégicas do Brasil, deve-se também considerar que, em 1946, o Ministério das Relações Exteriores do Brasil publicara, no Rio de Janeiro e em língua espanhola, uma obra de conteúdo análogo, com o título *El Brasil; riquezas, posibilidades*, citada por Meijide Pardo e incluída na bibliografia do seu ensaio. No entanto, apesar de *El Brasil; riquezas, posibilidades* ser uma obra de divulgação e propaganda, no exterior, do desenvolvimento da economia brasileira e, portanto, das vantagens que o Brasil oferecia para os investidores, o seu conteúdo tem, marcadamente, um caráter descritivo e estatístico, enquanto que no trabalho de Meijide Pardo é patente a tendência desse autor à interpretação ufana dos dados que ele tinha recopilado sobre o Brasil. De fato, *El Brasil; riquezas, posibilidades* não é uma obra conclusiva, nem no seu conjunto – não consta na obra uma conclusão –, nem nos seus capítulos (Formación territorial del Brasil; Formación política; Medio geográfico – Ambiente geomórfico – Ambiente climatérico; Demografía; Evolución política; Evolución económica; Situación económica; Situación social; Situación cultural; Situación financiera; Unidades Políticas), os quais se limitam a mostrar o estado da questão de que tratavam em meados da década de 1940.

Contudo, há conclusões inseridas no Prólogo. No Prólogo, além de se indicar quais são os assuntos de que trata a obra, frisa-se que o Brasil é o “país del porvenir”. Esse Prólogo inicia-se com a interrogação: “¿Brasil, país del porvenir?...” (idem, *ibidem*, p.VII) e encerra-se com a asseveração acima citada “BRASIL SERÁ LA GRAN POTENCIA DEL SIGLO XXI” (idem, *ibidem*, p. IX).

Ora, embora o autor tenha essa convicção, ele também mostra alguns fatores que, no juízo dele, retardavam o desenvolvimento do Brasil. Um desses fatores era a estagnação da malha ferroviária. A seguir, apresenta-se a tradução, do espanhol ao português, da seção dedicada por Meijide Pardo às ferrovias brasileiras:

As Rotas Férreas

MEIJIDE PARDO, Antonio. *Brasil, la gran potencia del siglo XXI* – 2. ed. Santiago de Compostela: Porto y Cía Editores, 1957. p. 299-305.

O escasso valor da rede ferroviária infere-se dos seus 37.000 quilômetros de longitude, desenvolvimento bastante deficitário em proporção à superfície e aos recursos econômicos de um país onde, além do mais, as ferrovias tiveram um tardio e lento desenvolvimento (quadro 103). Por outro lado, em contraste com o papel que exerceram as ferrovias em outros países (ferrovias transcontinentais do Canadá, dos Estados Unidos etc.), a ferrovia brasileira muito poucas vezes desempenhou um papel ativo no processo de povoamento e colonização do interior; ainda hoje a expansão demográfica almejada pelo Plano SALTE – *a marcha para o Oeste* – não parece contar com uma verdadeira cooperação por parte das estradas de ferro.

A primeira ferrovia data do ano 1854, construída por iniciativa do Visconde de Mauá, com um percurso de 14 km, e, a partir de então, a expansão ferroviária aconteceu com uma grande lentidão; o maior impulso correspondeu aos anos anteriores à primeira guerra mundial, registrando-se, em 1914, 26.000 km de rede. Só 8.130 km foram construídos entre 1920 e 1950, cifra que evidencia o lento progresso da rede, em cujo marasmo confluíram, no juízo de muitos especialistas, as perdas sofridas pelo capital estrangeiro e os escassos ingressos recebidos pelas companhias exploradoras – apesar de as ferrovias atravessarem as regiões mais densamente povoadas do país –, assim como o grande incremento havido nos

QUADRO 103

O ritmo de avanço das ferrovias (extensão da rede em km)

1860	222
1880	3.397
1900	15.316
1910	21.456
1920	28.535
1930	32.535
1940	34.250
1950	36.680
1952	37.020

transportes marítimos e aéreos. Pretende-se agora dotar o país, sobretudo na parte central, das ferrovias mínimas e indispensáveis, pois a sua extrema penúria constitui um sério *handicap* para o progresso derivado da industrialização, além de conseguir melhores enlances internacionais com os países vizinhos.

A oposição do meio físico dificulta grandemente a expansão das ferrovias no planalto. O relevo constitui o primeiro e grande obstáculo em muitas áreas consideradas como as mais vitalizadas do país, obrigando a traçados de uma única via e de bitola mínima, e impedindo os trens desenvolverem grandes velocidades. Uma boa parte das linhas que atravessam a Serra do Mar tem que salvar esse bastião físico mediante trens de cremalheira que, pelo geral, são de rendimento comercial menor.

Existe uma baixíssima densidade de ferrovias, tanto em relação ao território quanto à demografia, classificando-se o Brasil, desse duplo ponto de vista, no 12º e 13º lugar entre as nações de América. A rede brasileira é inferior à do Canadá, à da Austrália e à da Argentina, países que também possuem amplos *espacos sem povo* (quatro 105). A insuficiência ferroviária é tanto mais acusada quanto que 75% da quilometragem se concentram em seis estados: Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia e Paraná. Unicamente na região paulista se obtém grandes densidades. Lá, as ferrovias facilitaram excepcionalmente o povoamento e a expansão dos cafezais além das suas bases pioneiras, e penetraram em regiões bravas que durante a era colonial já conheceram as épicas marchas dos bandeirantes.

Não existe um sistema ferroviário completo e equilibrado, isto é, uma rede centralizada (Argentina, França), ou um sistema ferroviário que atravesse inteiramente o país em múltiplas direções (Alemanha, Bélgica). O princípio de unidade que deve imperar em todo bom sistema ferroviário esteve ausente no traçado da rede brasileira e, inclusive, nas terras altas paulistas não se seguiu um plano sistemático, senão que prevaleceram os interesses particulares dos grandes empresários consagrados à monocultura. Predominam, pois, as redes locais ou de interesse regional, que se irradiam desde os portos em direção às vizinhas *hinterlândias*, frequentemente independentes entre si; por esse motivo e caso seja possível, a grande circulação inter-regional prefere, quase sempre, a via marítima.

Outra falha dos sistema reside nas escassa modernização do material rodante, o qual, unido à pouca firmeza das linhas, origina uma média de velocidades e de

QUADRO 104

Distribuição das ferrovias (em km)
por estados da União, em 1952

Minas Gerais	8.672
São Paulo	7.737
Rio Grande do Sul	3.757
Rio de Janeiro	2.650
Bahia	2.593
Paraná	1.803
Outros estados	9.808
BRASIL	37.020

QUADRO 105

Longitude da rede ferroviária
em alguns países (em km)

USA	400.000
URSS	93.000
Canadá	68.000
França	65.000
Alemanha	58.500
Austrália	45.100
Argentina	43.000
Brasil	37.000
Inglaterra	32.000

mercadorias transportadas abaixo do normal. Por último, luta-se com outras dificuldades de tipo técnico e econômico, principalmente: 1) a diversidade de largura de via e 2) a insuficiência no abastecimento de carvão.

De umas 2.780 locomotivas que estavam em serviço no pós-guerra sobre linhas de via estreita e de um metro de largura, 22% tinham mais de quarenta anos de antiguidade de serviço; 30% flutuavam entre os 30 e 40 anos e só 15% das máquinas contavam entre vinte a quarenta anos de idade ativa. 65% das máquinas que prestavam serviço sobre vias de 1,60 metros tinham ultrapassado os limites de idade para poder realizar normalmente uma função com eficiência; apesar da aquisição de material moderno no estrangeiro, continua sem se resolver satisfatoriamente um dos problemas técnicos mais prementes do sistema ferroviário nacional. Outro sério inconveniente reside nos contínuos transbordos provocados pela diversidade de largura das vias. Nesse aspecto, 90% da quilometragem em serviço têm bitola de 1,0 metros; 7% oferecem bitola de 1,60 metros e o restante 3% flutuam entre larguras de 0,76/ 0,66/ 0,60 metros.

Em relação ao combustível, nas ferrovias este representa 25% do total de gastos (frente ao 7,5% que significa nos Estados Unidos). O carvão é o principal combustível utilizado, mas, em muitas áreas do interior, a medira ocupa o seu lugar; o abastecimento de carvão atinge o seu maior déficit nas ferrovias do Nordeste, onde abundam os ramais independentes que enlaçam cada porto exclusivamente com o seu *hinterland*. O programa de eletrificação reduziria sem dúvida o atual déficit carbonífero; todavia, a apesar do gigantesco potencial hidroelétrico de que se dispõe, a eletrificação ainda se encontra na sua infância, somente existindo 1.135 km de rede eletrificada.

Em uma boa proporção, as ferrovias continuam sendo propriedade de companhias privadas ou estão sob o controle do capital estrangeiro. A história das ferrovias brasileiras desde o final do Império – quando o governo só possuía uma terceira parte da quilometragem – tem sido uma luta contínua com as companhias concessionárias para se conseguir a plena propriedade estatal. O Presidente Vargas acelerou o programa pró-nacionalização e, durante sua frutífera gestão governativa, diversas empresas controladas pelo capital inglês passaram ao poder do Estado e também se liquidaram os interesses de França nas ferrovias brasileiras. Essa tendência continua em vigor e o Estado consegue novos controles a cada ano, de modo que, se for levado em consideração que mais de 70% da quilometragem em serviço é agora propriedade estatal ou dos governos estaduais, a situação atual dista muito da situação do final do século XIX.