

A FERROVIA COMO UM GRANDE EMPREENDIMENTO GEOESTRATÉGICO NO BRASIL: A PROPOSTA DE NELSON WERNECK SODRÉ

Marco Túlio MARTINS¹

Rita de Cássia Martins de Sousa ANSELMO²

Resumo

Este artigo trata da proposta elaborada por Nelson Werneck Sodré, intelectual geopolítico da primeira metade do século XX, para a instalação da malha ferroviária brasileira. Este intelectual construiu sua proposta compreendendo as ferrovias enquanto um empreendimento geoestratégico, fundamental à efetiva ocupação do território. É interessante destacar que as ferrovias, em sua proposta, aparecem como grandes projetos de investimento estatal – isto é, empreendimentos de grande impacto social, econômico e ambiental, realizados em escalas regionais ou nacionais e importantes no âmbito das estratégias de ordenamento territorial, cuja responsabilidade pertence ao Estado. Nelson Werneck Sodré é apresentado, neste trabalho, como um intelectual geopolítico, uma classe dentro das forças armadas imprescindível no sentido de dar orientação e traçar as estratégias do setor militar.

Palavras-chave: História do pensamento geográfico. Geografia Política. Ordenamento territorial. Grande empreendimento geoestratégico. Nelson Werneck Sodré.

Abstract

A railroad as a large enterprise geostrategic in Brazil: a proposal for Nelson Werneck Sodré

This paper discusses the proposal prepared by Nelson Werneck Sodré, geopolitical intellectual of the first half of the twentieth century, for the installation of the Brazilian rail network. This intellectual built his proposal understanding the railways as a geostrategic enterprise, fundamental to the effective occupation of the territory. It is interesting to note that the railways, in his proposal, appears as large state investment projects - that is, projects of great social, economic and environmental impacts, performed in regional or national scales and important in the context of territorial planning strategies, which responsibility belongs to the State. Nelson Werneck Sodré is presented, in this work, as a geopolitical intellectual, a class within the armed forces crucial to provide guidance and to outline the strategies of the military sector.

Key words: Large Geostrategic Enterprise. Territorial Planning. Nelson Werneck Sodré. History of Geographical Thought. Political Geography.

¹ Mestrando do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – Bolsista CNPq.
E-mail: Marcogeografia2008@yahoo.com.br

² Professora Adjunta do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia.
E-mail: ritacmsou@ig.ufu.br

INTRODUÇÃO

José de Souza Martins (1993) utiliza o conceito de *Grandes Empreendimentos* entendendo estes como projetos de grande envergadura, como por exemplo, as hidrelétricas, rodovias, planos de colonização, de grande impacto social e ambiental. Para o autor, o foco desses empreendimentos não são as populações residentes nos locais em que são implementadas. (MARTINS, 1993, p.61-62).

Carlos Vainer e Frederico Guilherme Araújo (1992) utilizam-se do conceito *Grandes Projetos de Investimento (GPIs)*, designando-os como "empreendimentos que consolidam o processo de apropriação de recursos naturais e humanos em determinados pontos do território". Esses *GPIs* responderiam à ordem econômica vigente e responderiam também às decisões e definições tomadas fora dos espaços correspondentes ao do empreendimento, ou seja, responderiam a uma ordem *exógena* ao das *populações/regiões* da escala local do empreendimento. (VAINER; ARAÚJO, 1992, p.34).

Tanto um conceito – *Grandes Empreendimentos* – como outro – *Grandes Projetos de Investimento (GPIs)* – caracterizam-se por focar as transformações contraditórias que surgem com a sua implantação.

Tendo como pressuposto que a materialidade concreta é produzida a partir das ideias projetadas para o território, os Grandes Empreendimentos/Projetos de Investimentos são, assim, parte dessas ideias – que, por si, são ideológicas – dos agentes promotores do território.

Nesse sentido, as estratégias da instalação desses grandes empreendimentos tornam interessante analisá-los no contexto do ordenamento territorial, ou seja, de:

[...] uma visão macro do espaço, enfocando grandes conjuntos espaciais (biomas, macrorregiões, redes de cidades, etc) e espaços de interesse estratégico ou usos especiais (zona de fronteira, unidades de conservação, reservas indígenas, instalações militares, etc). Trata-se de uma escala de planejamento que aborda o território nacional em sua integridade, atentando para a densidade da ocupação, as redes instaladas e os sistemas de engenharia existentes (de transporte, comunicações, energia, etc). Interessam a ele as grandes aglomerações populacionais (com suas demandas e impactos) e os fundos territoriais (com suas potencialidades e vulnerabilidades), numa visão de contiguidade que se sobrepõe a qualquer manifestação pontual no território. (MORAES, 2003, p. 45).

O território é entendido nessa proposição como espaço de exercício do poder. Em sentido estrito, é uma "área de manifestação de uma soberania estatal, delimitada pela jurisdição de uma dada legislação ou de uma autoridade". (MORAES, 2003, p. 43). O território é, aqui, o "domínio político" de uma porção do espaço terrestre.

Os Grandes Empreendimentos transformam as dinâmicas regional e nacional e, portanto, estão inseridos em estratégias que extrapolam a ordem local e exigem investimentos de Estado.

O grande agente da produção do espaço é o Estado, por meio de suas políticas territoriais. É ele o dotador dos grandes equipamentos e das infra-estruturas, o construtor dos grandes sistemas de engenharia, o guardião do patrimônio natural e o gestor dos fundos territoriais. Por estas atuações, o Estado é também o grande indutor da ocupação do território, um mediador essencial, no mundo moderno, das relações sociedade-espaço e sociedade-natureza. Tal qualidade ganha potência nos países periféricos,

notadamente nos de formação colonial, como o Brasil, conforme Moraes (2000). (MORAES, 2003, p. 43).

O caso brasileiro em particular é o que aqui nos importa. Os projetos do Estado acompanham o "projeto de Brasil" proposto e encaminhado, nos diferentes períodos históricos, pelas elites dirigentes do país.

Neste sentido, um grupo social que merece atenção é o dos intelectuais por sua participação decisiva na construção da formação territorial, contribuindo como atores que respaldam ou não o discurso do Estado e, por consequência, o discurso da produção do espaço.

Este artigo trata da proposta elaborada por um intelectual geopolítico da primeira metade do século XX para a instalação da malha ferroviária brasileira. Nelson Werneck Sodré construiu sua proposta compreendendo as ferrovias enquanto um empreendimento geoestratégico, fundamental à ocupação efetiva do território. É interessante destacar como as ferrovias em sua proposta aparecem como grandes projetos de investimento estatal, ou seja, são empreendimentos de grande impacto econômico, social e ambiental empreendido em escalas regionais ou nacionais. Além disso, enquadram-se nas estratégias de ordenamento territorial que, como já posto, são de responsabilidade do Estado. Nelson Werneck Sodré é, neste trabalho, apresentado como intelectual geopolítico, uma classe dentro das forças armadas imprescindível no sentido de dar-lhes orientação e traçar suas estratégias.

NELSON WERNECK SODRÉ: INTELECTUAL GEOPOLÍTICO

O intelectual no Brasil sempre ocupou uma posição particular e particularizada diante dos outros estratos sociais presentes na sociedade. A figura do intelectual sempre esteve ligada à do "detentor do saber relativo às leis da evolução histórica" (PÉCAULT, 1990, p. 6), portanto, à do detentor legítimo do conhecimento.

Para Pécault (1990), a ligação com as ciências sociais é quase uma predeterminação para os intelectuais brasileiros, pois, segundo o autor, é nas ciências sociais que há o contato e a elaboração do conhecimento acerca do país, mas acima de tudo há uma construção ideológica que subjaz a essas elaborações.

Todos os intelectuais brasileiros mantêm laços com as "ciências sociais": a "sociologia" na década de 30, e uma mistura de sociologia e economia nos anos 60 e 70. Pois as "ciências sociais" nada mais são do que o discurso que o Brasil faz sobre si mesmo e o indicador da posição que o intelectual ocupa no processo de constituição da nação brasileira. (PÉCAULT, 1990, p.7).

Os geopolíticos militares encaixam-se como um grupo de intelectuais que está intimamente ligado à construção da formação territorial do Brasil, consequentemente, ligado às ideologias do Estado. Para o período histórico foco deste artigo (1930-1945), as concepções e discursos desses intelectuais tiveram uma especificidade: o de ocupação e integração do território.

Nelson Werneck Sodré no livro "Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril" apresenta um discurso geopolítico baseado no pensamento de Mário Travassos, fortalecendo a proposta em prol de um sistema ferroviário para o Brasil e possibilitando a ligação com os países da América do Sul. Ocorrem várias convergências entre o pensamento de Nelson Werneck Sodré e o de Mário Travassos no que diz respeito à construção da malha ferroviária nacional, cabendo resgatar os embates presentes na sociedade brasileira desse tempo, bem como avaliar o papel dessas propostas teve no conjunto das elaborações intelectuais acer-

ca da formação territorial brasileira. Compreender esses embates e os projetos que definitivamente foram materializados ajuda-nos a compreender as perspectivas e as limitações sobre o território tal qual se apresenta hoje. Trata-se de projetos debatidos intensamente ao tempo e que, ao serem implantados, trouxeram imensos impactos que hoje exigem avaliação.

Diante do discurso de Nelson Werneck Sodré pode-se perceber a preocupação geopolítica proveniente de militares nos finais da década de 1930 e início de 1940, apresentando uma visão de mundo casada com o discurso de construção efetiva da nacionalidade brasileira. Quando, Sodré remete ao "sentido nacional" brasileiro, baseado no discurso de construção de uma malha ferroviária que possibilite a interligação das áreas isoladas do território para manutenção da unidade, vê-se a preocupação deste intelectual com a construção da nacionalidade via integração do território.

O pensamento hegemônico da época remete à implantação de uma política territorial via meios de transportes de alcance nacional que possibilitaria o processo de comunicação entre as regiões brasileiras. Isto permite o entendimento sobre este pensamento geopolítico de implementação de uma infraestrutura de transportes no território nacional e internacional como um grande empreendimento proposto via Estado.

Segundo Vlach (2002/2003)

Travassos espera que o governo resultante da "Revolução" de 1930 compreenda o papel de importância fundamental que as redes de transporte exercem em países de grande dimensão territorial, e cujo interior é praticamente despovoado. Em escala nacional, o desenvolvimento de uma política de transportes contribuiria para favorecer a ocupação do interior, o que, de maneira gradativa, intensificaria as relações entre as regiões brasileiras. Compreende-se, assim, a referência que faz o papel político dos "homens de Estado" (leia-se Vargas) nas "coletividades que dirigem". Com efeito, Travassos fornece elementos importantes para a implantação de uma política territorial por meio de redes de transporte com amplitude nacional, que permitam o estabelecimento de comunicações entre as regiões brasileiras. E o povoamento das regiões do interior, isoladas entre si, e cujos laços com o governo central deixam a desejar do ponto de vista de uma unidade territorial é uma das armas mais consequentes para transformar em realidade a ambição brasileira de exercer hegemonia na América do Sul. (VLACH, 2002/2003, p.140-1).

Nelson Werneck Sodré, em 1941, seis anos após a publicação de Travassos e utilizando-o como fonte bibliográfica, redige uma análise do Oeste brasileiro colocando o transporte ferroviário com as mesmas características destacadas por Travassos. Num país de grande dimensão territorial com um interior (Oeste) "despovoado", a via férrea viria como uma política de ocupação e desenvolvimento econômico dessas terras do país. Sodré utiliza-se da mesma proposta construída por Travassos (1935), sendo um discurso direcionado ao "Estado Novo" de Vargas.

Unidade política, desenvolvimento econômico e defesa militar são fenômenos que fazem parte do projeto político do "Estado Novo" para a nação brasileira. Há, pois, perfeita sintonia entre as propostas de Travassos e o governo Vargas. Na verdade, o governo Vargas põe em prática a sua concepção de nação enquanto uma corporação de cidadãos, cujos direitos e deveres são definidos em função de sua participação profissional na sociedade, desde o início (1930). Mas o corporativismo substituiu o liberalismo econômico apenas quando se iniciou o "Estado Novo" (1937-1945). Tais direitos e deveres são definidos pelo Estado, a exemplo da legislação sindi-

cal, da Consolidação das Leis do Trabalho, da obrigatoriedade do ensino público, gratuito e laico, o que explica porque a "organização" da sociedade e o nacionalismo caminham juntos: o Estado se organiza, e organiza a atividade política em torno da defesa do nacionalismo; o nacionalismo é a arma que lhe permite impor a "ditadura republicana" a todos. Em outras palavras: essa "organização" substitui a política propriamente dita. (VLACH, 2002/2003, p. 142-3).

É interessante notar o momento em que aparece o livro "Oeste" de Nelson Werneck Sodré. Resultado de suas incursões ao território que hoje pertence ao Estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo na região que é hoje Campo Grande, entre os anos de 1934 e 1937, Sodré, neste período, acompanhava tropas do exército que estavam em movimento, possibilitando um estudo sobre aquela determinada porção do território e uma análise que vai além do foco que o subtítulo expõe, qual seja a grande propriedade pastoril do sertão de além-Paraná. Em 1938, Vargas passa a implementar a proposta de "marcha para o oeste", "considerando as observações de Filinto Müller (chefe da polícia política) após a Intentona Comunista (1935)" (VLACH, 2002/2003).

[...] os "desocupados" dos grandes centros urbanos, considerados como elementos perturbadores da ordem pública, deveriam, sob os auspícios do Estado, ser estabelecidos no interior do território brasileiro, onde desenvolveriam atividades no setor primário. É assim que a Fundação Brasil Central, criada pelo governo federal, começa a implantar uma infra-estrutura de transportes no centro-oeste do território. Algumas cidades foram fundadas: em 1942, é inaugurada Goiânia, construída para ser a capital de Goiás, verdadeiro marco da "marcha para o oeste". É interessante registrar que, referindo-se à proposta de ocupação e povoamento dessa região, Everardo Backheuser a qualifica como "programa geopolítico" do governo Vargas. (VLACH, 2002/2003, p.144).

O que já se pode perceber é que, tanto Nelson Werneck Sodré como Mário Travassos, podem ser "enquadrados" numa geração de intelectuais que teve um papel fundamental para a formação territorial brasileira, colocando-se ao lado do Estado para efetivar essa construção e oferecendo a base nacional para isso. Segundo Pécault (1990), essa geração de intelectuais constitui-se participando diretamente das funções públicas ou não, numa elite de cunho claramente dirigente.

A INTEGRAÇÃO NACIONAL E A FORMAÇÃO DO MERCADO INTERNO NA PROPOSTA DE SODRÉ

Nelson Werneck Sodré manifesta uma preocupação eminente durante todo o "Oeste" com a identidade nacional, porém não fixa sua atenção somente sobre esse tema, mas o liga ao problema da unidade do território. A proposta de Sodré esteve focada, nessa obra, sobre a efetivação de um processo de desenvolvimento do país pelas vias férreas e na criação/ampliação do mercado interno. A preocupação do autor em relação à identidade nacional brasileira perpassa outras de suas produções com forte influência do pensamento autoritário, tal como sinaliza Cunha (2002):

Por outro lado, *Panorama do II Império* [obra de Sodré de 1939] não deixa de ser um livro de explicações conservadoras, na medida em que ainda procura demonstrar determinadas alterações

socioeconômicas, a exemplo da escravidão, como resultado das positivas mudanças éticas ocorridas, como assim ele explica a recém-convertida postura da Inglaterra contra o tráfico negroiro, ou mesmo quando recupera uma outra face da questão, ou seja, a sua função social, influenciado, ao que parece, pelo patriarcalismo da obra de Gilberto Freyre. Sodré recorre, nesse livro, e muito, às categorias de Pareto e, como não poderia deixar de sinalizar nessa fase, aponta elementos reflexivos de uma leitura nacionalista, e da unidade nacional construída historicamente. Em vários momentos, percebe-se ainda no livro uma certa influência de Azevedo Amaral, ainda que, nesse momento, já apresente discordâncias com este autor, discordâncias até então ausentes em seus comentários anteriores.

Se aproximarmos da perspectiva dessa obra como projeto de Brasil, *Panorama* se configura como um avanço teórico como análise, ainda que insuficiente, já que é norteada pelo enfoque da superação da elite agrária monárquica escravocrata pela elite dos letrados republicanos. (CUNHA, 2002, p.156-7).

Assim, fica sinalizada a concordância entre o discurso de Sodré ao projeto do Estado brasileiro entre os anos de 1930-1945 – período Getúlio Vargas.

No início da década de 1930, a luta entre o poder central e os grupos regionais estava vinculada diretamente à questão da unidade e integração do território brasileiro. Neste contexto, a corrente do pensamento autoritário ganhou força.

O padrão autoritário era e é uma marca da cultura política do país. A dificuldade de organizações das classes, da formação de associações representativas e de partidos fez das soluções autoritárias uma atração constante. Isso ocorria não só entre os conservadores convictos como entre os liberais e a esquerda. Esta tendia a associar liberalismo com o domínio das oligarquias; a partir daí, não dava muito valor à chamada democracia formal. Os liberais contribuíam para justificar essa visão. Temiam as reformas sociais e aceitavam, ou até mesmo incentivavam a interrupção do jogo democrático toda vez que ele parecesse ameaçado pelas forças subversivas. (FAUSTO, 2008, p.357).

Sob a égide desse pensamento foi projetada a modernização do país, num processo que foi denominado de modernização conservadora³ alimentado pelas classes dominantes do país.

Muito influenciado pelo pensamento autoritário, sobretudo por Oliveira Vianna, Sodré, no *Oeste*, trabalha sobre a unidade e a integração do território brasileiro e a necessidade de instalação de objetos técnicos como a malha ferroviária a fim de garantir a integração do território. Anselmo (1995, p.24) destaca três conclusões básicas de "Populações Meridionais do Brasil", obra fundamental de Oliveira Vianna: "1: Não há lutas de classes na formação histórica e social do Brasil; 2: Há que se criar no Brasil uma visão clara de Estado Unitário, centralizador, soberano; 3: O Estado deve estar nas mãos dos fazendeiros de café, descendentes e herdeiros da velha "aristocracia rural"". Estas três principais proposições são en-

³ No decorrer do Estado Novo, Getúlio não foi um simples instrumento de um poder de decisão que estaria em mãos dos militares. Apesar de sua grande influência, as Forças Armadas não constituíam um grupo monolítico, com um programa definido nos vários setores da política estatal. Sua coesão era dada pelo acordo em torno de um objetivo geral: a modernização do país pela via autoritária. Mas os pontos de vista militares, no que diz respeito às relações com as grandes potências e a um projeto de desenvolvimento econômico com maior ou menor autonomia, variavam de acordo com os grupos e as inclinações pessoais. (FAUSTO, 2008, p.369).

contradas também no *Oeste* quando o autor analisa as populações do Oeste, a unidade e a integração do território brasileiro.

Ligados diretamente a esse pensamento, apresentam-se no Brasil durante as décadas de 1920 e 1930, os primeiros estudos voltados para a geopolítica e, segundo essa mesma autora, podem ser considerados resultados das necessidades que se impunham no país, à época. A ideologia nacionalista sustentou os estudos geopolíticos, que almejavam o Brasil como potência econômica mundial.

A extensão territorial brasileira e as diferenças regionais eram as grandes preocupações de tais estudos geopolíticos. Assim,

A unidade nacional passa a ser questão de extrema relevância e a centralização política ganha grande destaque, tornando-se temas de debates nacionais. Neste contexto, a divisão regional, já analisada por Oliveira Vianna, desde seu primeiro trabalho, desperta grande interesse e, talvez, isto tenha levado a uma leitura tão intensa de suas obras neste período [décadas de 1920 e 1930]. (ANSELMO, 1995, p. 34).

Pode-se tomar como verdade que o contato de Nelson Werneck Sodré com a obra de Oliveira Vianna data desse período e também, a absorção do discurso geopolítico preocupado com a questão da unidade nacional brasileira.

O período compreendido entre 1937 e 1945 ficou conhecido como Estado Novo, no qual o regime de governo é caracterizado por um populismo autoritário. De acordo com Andrade (1989),

[...] durante este período foram investidos grandes esforços na modernização do setor urbano-industrial da economia, enquanto procurou-se manter as instituições tradicionais no setor agrário. A construção de uma malha rodoviária que facilitasse as migrações para os centros mais industrializados foi muito estimulada, além da ocupação de áreas consideradas vazias, do ponto de vista demográfico, como o norte do Paraná e o sul do Mato Grosso. (ANDRADE apud ANSELMO, 1995, p. 34).

Nelson Werneck Sodré trabalha no "Oeste", justamente essas áreas consideradas "vazias" e, é percebendo esse território "fragmentado" – com problemas do ponto de vista demográfico e da ligação destas áreas ao "corpo da nação" (São Paulo)– que constrói um discurso casado com a ideologia da modernização proveniente do setor urbano-industrial.

Nesse sentido, percebe-se a intenção e a defesa de um ordenamento territorial que implantasse sobre o espaço uma infraestrutura capaz de promover a integração do território como uma unidade. Os objetos técnicos a serem implantados diriam respeito a grandes obras de investimento estatal capazes de gerar impactos suficientes para estimular todo um processo de ocupação e desenvolvimento econômico efetivo. Esses "grandes empreendimentos" são apresentados por Sodré de uma maneira decisivamente assertiva e em momento algum é feito sobre eles qualquer questionamento sobre os possíveis impactos negativos sobre a natureza ou sobre as populações locais. Ao contrário, a "natureza natural" precisaria ser "domada" e posta a serviço do "progresso" e todos os indivíduos que se opuserem à ordem deveriam ser "enquadrados", da mesma forma que os "desocupados" das cidades deveriam ser levados a trabalhar nos campos.

A MALHA FERROVIÁRIA COMO POSSIBILIDADE DE OCUPAÇÃO E INTEGRAÇÃO NACIONAL

Vencovski (2006) mostra que a prioridade econômica das ferrovias no período 1835-1957 era a exportação. Outro fator importante mostrado por esse autor é a relação entre a expansão agrícola e as ferrovias, sendo que, o sentido de expansão das ferrovias acompanhava as linhas de expansão da agricultura.

Características/Momento	Criação e expansão	Estatização e readequação	Desestatização e recuperação
Período aproximado	1835-1957	1957-1996	1996-atual
Plano nacional do governo brasileiro relativo aos transportes	Ocupação	Modernização do território, "era desenvolvimentista", segurança nacional	Inserção internacional "globalização", ocupação dos cerrados
Característica do sistema ferroviário	Desenvolvimento	Readequação	Reestruturação
Extensão da linha (Km)	30 mil	30 mil	29 mil
Prioridade econômica do governo	Exportação	Integração do território exportação	Exportação
Controle das ferrovias	Privado	Estatal	Privado
Investimentos em novas linhas	Privado	Estatal	Estatal/Privado
Investimentos na operação	Privado	Estatal	Privado
Características dos principais fluxos	Vários produtos e passageiros	<i>Commodities</i> e passageiros	<i>Commodities</i> e <i>containers</i>
Principais produtos	Café	Minério	Minério e soja
Prioridade dos investimentos dos em transportes	ferrovias	rodovias	ferrovias e rodovias
Objetivos dos investimentos	Construção de novas linhas	Saneamento das empresas	Melhoria da eficiência operacional
Relação entre expansão agrícola e ferrovias	A agricultura segue a expansão da linhas	-	As ferrovias seguem a expansão da agricultura

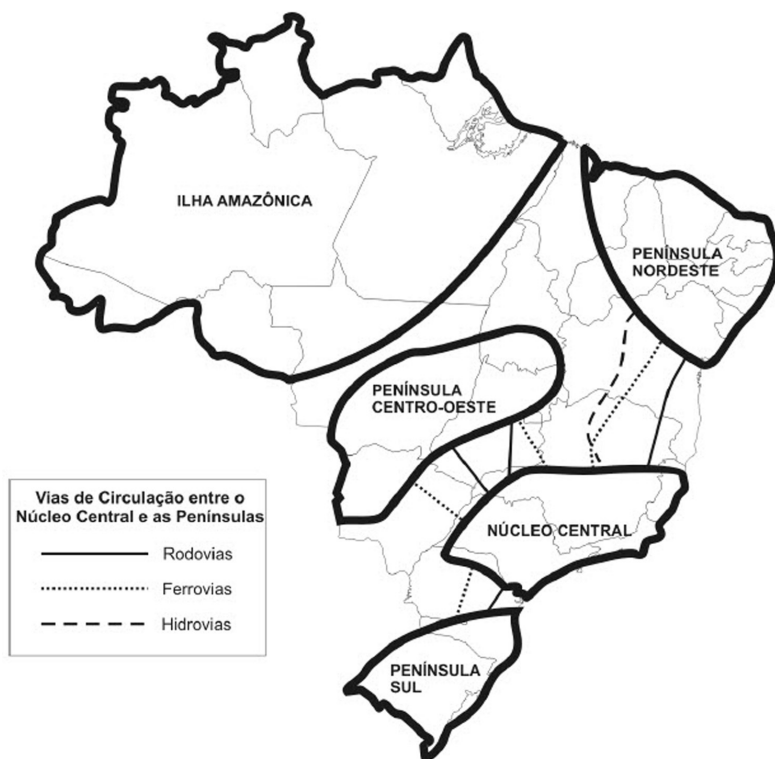
Figura 1 - Periodização da instalação das ferrovias no Brasil – 1895 a 1996

Fonte: VENCOVSKY, V, P. Dissertação de mestrado (2006)

A partir do quadro de Vencovsky (2006), pode-se concluir que Sodré escreveu o "Oeste" num momento em que o Estado brasileiro estava implementando a infraestrutura projetada, sobretudo as vias de transportes, mais especificamente a malha ferroviária.

Esse período de expansão das ferrovias está ligado ao discurso de Mário Travassos. Esse intelectual geopolítico militar propunha um plano viário, no período Vargas, que acompanhasse "as linhas naturais ou geográficas de circulação do próprio território e contendo as adaptações ou variantes que as possibilidades humanas põem hoje ao serviço dos homens de Estado". (TRAVASSOS, 1935, p.186 apud VLACH, 2002/2003). Essas linhas naturais ou geográficas de circulação acompanhavam, em verdade, a expansão agrícola sobre o território, conforme pode-se acompanhar pelo quadro de Vencovsky.

De acordo com Golbery de Couto e Silva (1952-60), outro intelectual geopolítico militar, leitor de Mario Travassos e, provavelmente de Sodré, entre o final do século XIX e início do XX, do ponto de vista da circulação, o território brasileiro era um grande "arquipélago", formado por um núcleo central – São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte –, três grandes penínsulas – região Nordeste, Sul e Centro-Oeste – e uma grande "ilha perdida" – A ilha amazônica (Ver Mapa 1). Neste sentido, Couto e Silva propõe um processo de ligação entre o núcleo central e as três penínsulas e, a partir disso, a ligação do Centro-Oeste com a Amazônia.



Mapa 1 - Organização do território brasileiro

Fonte: VENCOVSKY, V, P. (2006)

* O autor utilizou-se do mapa produzido por Couto e Silva. (COUTO e SILVA, G. *Geopolítica e poder*. Rio de Janeiro: ESG, 1952-60)

Sodré, no "Oeste", escrito em 1941, discute especificamente o papel da ferrovia que ligaria, neste caso, a "Estrutura brasileira/Corpo do Brasil" ("núcleo central" para Couto e Silva) ao "Oeste" ("península Centro-Oeste" para Couto e Silva).

Essa discussão está intrinsecamente envolvida ao processo de regionalização do território brasileiro, política territorial também iniciada durante o governo de Vargas. A centralização do poder, o fortalecimento do Exército⁴ (instituição na qual Sodré atuava), a criação do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e as idéias sobre unidade e integração nacional que estavam presentes como discurso e como prática do Estado, influenciaram diretamente Sodré na produção do "Oeste".

No primeiro momento da obra, Sodré destaca a necessidade de resolver um "problema geográfico" de primeira ordem em relação ao Oeste: a criação do vínculo entre os territórios de Mato Grosso ("o grande Oeste") ao "Corpo do Brasil".

A necessidade, vislumbrada pela clarividência de Rio Branco, da ligação ferroviária com a Bolívia, cortando as terras do Oeste, devia contribuir para a abertura e realização, embora retardada, de uma obra singular, que constituiria uma nova componente na geografia humana do Oeste, a estrada de ferro que, partindo de Baurú, no Estado de São Paulo e transpondo o vale do Paraná, chegou à barranca do Paraguai, devendo prolongar-se, através do vale deste último, rumo Corumbá, para atingir, com a parte boliviana, a cidade de Santa Cruz de La Sierra. A Noroeste do Brasil vinha resolver um problema geográfico de primeira ordem, em relação ao Oeste: constituiria o vínculo, ainda bem tenue, é verdade, que uniria os territórios matogrossenses ao corpo do Brasil, do qual estavam divorciados, obrigados a depender da via fluvial do rio Paraguai, viável, para nós, desde a guerra contra a república do mesmo nome, mas que nos colocava na situação de aceitar a preponderância estranha das forças orientadas para a bacia platina, em lugar de corresponder ao apelo das forças nacionalizadoras que atraem para a zona amazônica ou para os portos do Atlântico, no litoral paulista. (SODRÉ, 1941, p. 111).

Sodré coloca a construção da ferrovia Noroeste do Brasil como uma obra de suma importância para o desenvolvimento contínuo paulista chegar até o interior do país. A ferrovia seria o símbolo e, ao mesmo tempo, a possibilidade da chegada do nível de desenvolvimento experimentado por São Paulo ao interior.

A possibilidade de integração do Oeste na comunidade nacional só foi viável depois que a Noroeste reuniu a ponta dos seus trilhos, articulando-se com os da Sorocabana, que poderia continuar o escoamento da produção central, levando-a a Santos, por obra da realização formidável de Gaspar Ricardo, com o desvio de Mairinque, ou pela estrada estrangeira que une o porto às terras altas de Jundiá.

O fato do centro de gravidade da extensa linha da Noroeste permanecer bem internado em território paulista, onde as cidades por ela servidas continuam num ritmo sempre acelerado de desenvolvimento, não deixa de traduzir as possibilidades do deslocamento progressivo desse ponto vital para as terras de Mato Grosso, no prolongamento da atividade paulista, já canalizada pela via férrea para o centro do Brasil. (SODRÉ, 1941, p. 111-2).

⁴ "O fortalecimento das Forças Armadas, especialmente do Exército, foi uma das características mais importantes dos anos 1930-1945. Ele se deu tanto em número de efetivos quanto em reequipamento e posições de prestígio". (FAUSTO, 2008, p.358).

A ligação com a Bolívia a partir da construção da ferrovia Noroeste do Brasil pelas terras a oeste, colocada por Sodré, é um ponto crucial do pensamento geopolítico presente em Mário Travassos. De acordo com Vlach (2002/2003):

Interessado na análise das relações entre a Geografia e a Política, Travassos aponta a existência de territórios marcados pelo que denomina de instabilidade geográfica. Define esse fenômeno como a "oscilação de certos territórios entre determinadas características que os circundam" (Travassos, 1935:61). As "características que os circundam" decorrem das condições geográficas, e da política definida por um Estado nacional face aos vizinhos.

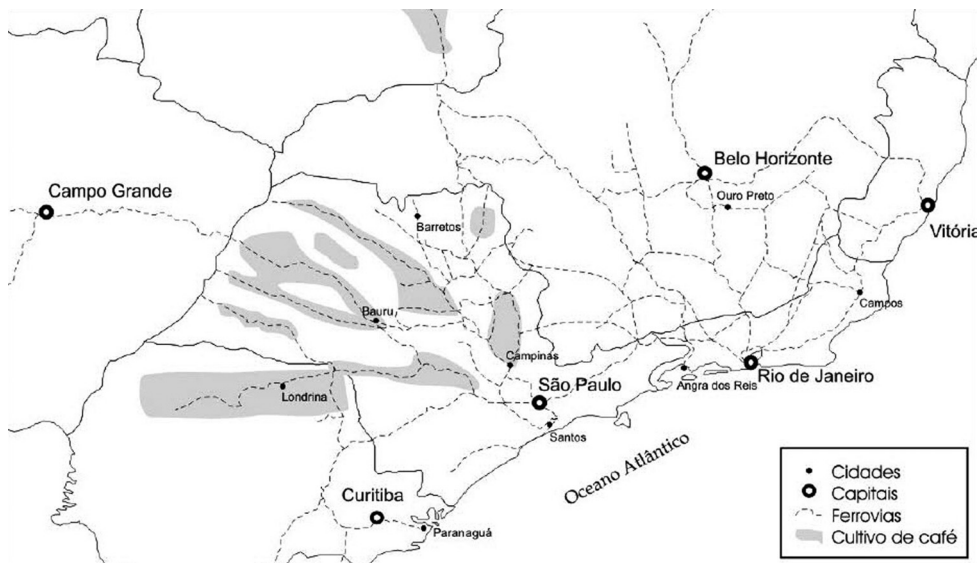
A Bolívia, dividida entre a necessidade de um porto no Pacífico e outro no Atlântico, é um exemplo de instabilidade geográfica que, em caso de um conflito armado, provocaria problemas nas relações entre Brasil e Argentina, uma vez que esses Estados disputavam a hegemonia na América do Sul. Argumenta que as bacias hidrográficas do Amazonas (grosso modo sob o controle do Brasil) e do Prata (grosso modo sob controle da Argentina), essenciais à penetração do interior da América do Sul, atingem o Planalto boliviano, conferindo-lhe o caráter de *pivot* geográfico. Compreende-se, assim, porque considera que a Bolívia "é o centro geográfico do continente" (Travassos, 1935:64). E porque faz várias sugestões no sentido de que o Estado brasileiro implante uma infra-estrutura de transportes que, por meio da navegação fluvial no Amazonas e da estrada de ferro no Mato Grosso, lhe permita quebrar o controle que o Estado argentino exerce sobre a economia boliviana. (VLACH, 2002/2003, p. 138-9).

Nelson Werneck Sodré também destaca a possibilidade de escoamento da produção pastoril para o mercado paulista pela via férrea.

A característica inicial e auspiciosa da via férrea em questão, ao lado do vínculo que estabelecia entre o Oeste e a estrutura brasileira, da qual ele estava praticamente divorciado, foi a possibilidade do escoamento da produção pastoril daqueles rincões, trazendo-a ao mercado consumidor, cada vez mais denso, do Estado cafeeiro.

Articulando uma zona de domínio exclusivamente pastoril ao território em que o esforço humano, no nosso país, conseguiu constituir o mais alto dos padrões de cultura agrícola, a via férrea da Noroeste operava um trabalho único e de importância capital. (SODRÉ, 1941, p.112).

Percebe-se neste sentido, no discurso do autor, a ligação existente entre a construção das vias férreas acompanhando o desenvolvimento das lavouras, sobretudo as lavouras de café em São Paulo. O mapa "A região vital do Brasil", retirado do livro de Monbeig "O Brasil" (1971), ilustra esta situação.



Mapa 2 - "A região vital do Brasil" para Monbeig

Fonte: VENCOVSKY, V, P. (2006)

* O autor utilizou-se do mapa produzido por Pierre Monbeig.
(Monbeig, P. *O Brasil*. Rio de Janeiro, 1952-60)

A via férrea, desde o momento da construção, viria transformar o panorama das terras do interior. Sodré demonstra as modificações em prol do desenvolvimento, sobretudo, o econômico que provocaria a construção da ferrovia, via do desenvolvimento do Oeste brasileiro.

Desde o início, desde a sua abertura ao tráfego, a via férrea, mudando consideravelmente o panorama das terras interiores, exerceria uma poderosa ação na expansão humana no Oeste. Através da sua linha, penetraria essa zona uma crescente leva de trabalhadores. Cidades apagadas e mortas, tomariam novo impulso vivificador, ao contacto vigoroso do tráfego ferroviário. Ao longo do extenso prolongamento desses trilhos, núcleos urbanos se formariam ou assumiriam desenvolvimento até então desconhecido. Com a passagem dos anos, operado notável deslocamento na geografia humana do Oeste, os grandes centros de condensação e de distribuição ficariam à beira da Noroeste. Campo Grande tomaria um impulso poderoso. Colocar-se-ia, na configuração geográfica alterada pelo ritmo da locomotiva, como centro distribuidor de primeira ordem, destinado a ampliar cada vez mais o seu raio de ação e a constituir-se em fulcro de todas as forças em jogo nos territórios do Oeste. Pela sua situação, entre a barranca do Paraná e a do Paraguai, pela sua posição ante os campos de criação do sul, - Campo Grande tende a desenvolver-se continuamente e a ascender na via em que se acha, de centro poderoso, foco dinâmico da expansão humana e econômica, nas terras do sul matrogrossense e, mais adiante, do próprio centro, uma vez que a articulação com a região de Cuiabá se consolide. O caráter de mercado fornecedor,

de verdadeiro entreposto, que já vai assumindo, distribuindo os artigos que o parque industrial de São Paulo ali coloca, afirma, com maior certeza, a possibilidade do crescente desenvolvimento dessa cidade e da sua importância cada vez maior. (SODRÉ, 1941, p.112-3).

No excerto, Campo Grande, uma cidade do extremo oeste brasileiro, experimentaria um processo de desenvolvimento econômico e social possibilitado pela instalação da ferrovia. Ela se colocaria como a receptora e distribuidora dos recursos, ou da produção, advinda do centro econômico do país (São Paulo). Assim, Nelson Werneck Sodré coloca como consequência da construção da via férrea a condensação do “elemento humano” em terras do Oeste.

Como a gente de escassa civilização encontra sempre notável facilidade em transmigrar, é possível que a via férrea, pela necessidade mesma de, por ela, escoar a produção pastoril, exerça uma poderosa ação imantadora sobre os agrupamentos de população do sul, fazendo-os gravitar para a sua esfera de ação e conduzindo mesmo a um largo movimento humano para os seus pontos mais sensíveis, em detrimento da região anteriormente dominante, nesse fascínio. Os centros à beira da Noroeste tomarão, muito cedo, um desenvolvimento muito grande, chamando a si todo o excesso humano, toda a massa oscilante que permanece no nomadismo das pastagens. Se tal ação for acompanhada pelo acesso progressivo da cultura agrícola, não é difícil prever a fixação desses elementos para um futuro não muito remoto. Tal função social, se levada a termo, será de efeitos sensíveis na organização social do Oeste pastoril, progressivamente podado em suas características. (SODRÉ, 1941, p.125).

A via férrea é mostrada como a força – “a força que chegou para jogar no panorama do Oeste” – transformadora e definitiva para as terras do interior. A via férrea conseguiria incorporar essas terras dentro do *sentido nacional*, pertencentes ao *corpo da nação*.

O antagonismo capital de que é teatro o Oeste, representado pelas forças que se antepõem, a amazônica e a platina, teria uma fácil resultante, em desfavor do sentido nacional representado pela componente norte, não fôra o aparecimento, neste século, de uma nova força, a jogar nesse panorama contraditório, força nitidamente nacional, ponderável em todos os planos em que se apresenta e atua, - a estrada de ferro Noroeste do Brasil. Que a sua construção alterou nos seus fundamentos o ambiente do Oeste, nem há dúvida. O simples fato de ficar a via de acesso a região tão vasta, tão rica e tão perigosa de posse de países estranhos, oferecia um contraste inexplicável, na unidade brasileira, mantida a custo de tão ingentes esforços. Tal disparidade devia conduzir-nos à luta contra Lopes, dominador do meio Paraguai e não fôra coeficiente pacífico imposto pelo acidente de Sete Quedas, barrando a continuidade de navegação no Paraná, talvez tivéssemos outro conflito, pela livre navegação, de que devíamos ser, em relação à bacia platina, verdadeiros pioneiros, motivada pelo deslocamento, para esse caminho, de produtos e ligações humanas com a província, depois Estado, situado quase fora da órbita brasileira, mais próximo, por todos os motivos geográficos, da influência platina e andina, fugindo permanentemente, ao predomínio da estrutura geográfica brasileira.

A via férrea estabeleceria o elo imprescindível articulando a região do Oeste ao corpo nacional. Quebraria o perigoso divórcio que vi-

nha na tradição histórica, imposto pelas eventualidades imperativas da configuração geral da geografia americana. Aproximando a região pastoril do mercado consumidor constituído em São Paulo, pelo adensamento de população que a lavoura cafeeira aí proporcionara e fornecendo o transporte, em troca, do parque industrial paulista ao sertão matogrossense, dos artigos necessários à vida e ao conforto, a via férrea estabeleceria o mais forte laço de união, desde que o apoiaria na reciprocidade de interesses econômicos. O aparecimento dessa força nova, decisivamente apoiada no puro sentido realista em que deve assentar a manutenção da unidade nacional, a criação e ampliação dos mercados internos, devia **quebrar a tristeza** do panorama anterior, afetando poderosamente o jogo de que é teatro o Oeste, formalizando a tendência da resultante para o sentido brasileiro, de que não deve escapar. Colocada na barranca do Paraguai, a ponta dos trilhos ferroviários representa o empuxo imprescindível, funcionando como verdadeira sucção da massa produtiva que, antigamente, descia o rio, em busca dos portos sulinos da costa atlântica. Prolongada a Corumbá, atravessando o trato brasileiro da margem direita do Paraguai, ela irá apoiar-se no grande centro distribuidor que domina a rede fluvial dependente desse rio, acaparando a corrente humana e produtiva que desce do centro, de Cáceres, de Cuiabá, levando o seu raio de ação à toda esfera anteriormente dominada, sem paridade, pelo eixo das águas. Resta, permanecendo dependente do rio Paraná, o escoamento da erva mate, que não pode ser articulado ao momento brasileiro em vista do seu mercado consumidor permanecer no sul, para o qual deve necessariamente, tender. (SODRÉ, 1941, p. 151-2 – **grifos nossos**).

Sodré ainda levanta a discussão sobre a integração sul-americana via terras do Oeste, possibilitada pela construção e efetivação de medidas de política ferroviária que deveriam ser implementadas pelo Estado.

Quanto à Bolívia, o Brasil dispõe de duas componentes embora dispersas, que não conjugam, a fluvial, da bacia amazônica, ainda incerta e incipiente, e a terrestre, da estrada de ferro, em vias de tornar-se uma realidade expressiva. Em relação ao Paraguai, o nosso país só pode dispor de uma componente, a da Noroeste, em seu projetado lance para Ponta Porã, com um ramal atirado para Bela Vista, indo tomar contacto com as ferrovias paraguaias em Horqueta, com um lance para Bela Vista paraguaia, prevista uma ponte sobre o Apa.

Como quer que seja, concluída a ligação Brasil-Bolívia, levada a efeito a Brasil-Paraguai, intensificado o tráfico através da rede fluvial da bacia amazônica, as terras do Oeste seriam decisivamente interessadas no intercâmbio consequente e no escoamento acarretado, colocando-se fundamentalmente articuladas com o corpo nacional e servindo de linha de contacto através da qual se processaria a grande função do Brasil no panorama sul americano. (SODRÉ, 1941, p. 155-6).

A construção da ferrovia não beneficiaria somente a integração nacional, mas também a política americana. De acordo com Sodré:

A nova componente jungia, de modo definitivo, o sul matogrossense à estrutura nacional, à ação poderosa do oceano, em que está a resultante brasileira, emancipando-o da atração poderosa, e até então única, exercida pelas forças platinas, esboçadas na rede flu-

vial cuja resultante se compunha no estuário de que Buenos Aires é o maravilhoso ponto de escoamento e de distribuição. Levando a sua ação poderosa ao planalto boliviano, numa zona fortemente agitada e atraída para varios sentidos, a via ferrea da Noroeste não só operará um processo de integração nacional, no campo restrito ao nosso territorio, como terá, desde logo, uma função nítida, no plano mais vasto e mais complexo da propria política americana. (SODRÉ, 1941, p.112).

O sentido nacional que a construção da via férrea apresenta para o Brasil, no discurso de Sodré, é evidente. Assim, a Noroeste do Brasil, que atravessaria todo o território brasileiro e que adentraria os territórios dos países vizinhos, constituiria, sem dúvida, não somente o sentido nacional brasileiro, mas, também uma influência imperialista.

Nelson Werneck Sodré propõe essa infraestrutura com o mesmo caráter proposto por Mário Travassos. Segundo Vlach (2002/2003)

No contexto de disputa da hegemonia na América do Sul, Travassos não ignora que a Argentina, melhor estruturada economicamente, possui outras vantagens importantes em relação ao Brasil, dentre as quais a rede de transportes. Porém, considerando a dimensão e o "tipo continental" do território brasileiro, e que a "influência continental do Brasil" pode aumentar por intermédio de uma rede de transportes bem estruturada, e empregando todos os tipos de transporte – fluvial na bacia do Amazonas, ferroviário e fluvial na bacia do Prata [mesma proposta de Sodré], aéreo na extensão do território –, considera que o Brasil deve desenvolver uma política de transportes coerente com a sua ambição de exercer influência política na região. Trata-se, em suas palavras, de "um dever político" do Brasil; esse dever considera seus interesses em escala nacional e regional. (VLACH, 2002/2003, p. 139-140).

Quanto à região amazônica, Sodré a propõe como uma faixa. Em Couto e Silva, ela aparece como uma ilha: isolada do restante da economia e vida nacional (2003). No Mapa 1, vê-se a região amazônica como uma ilha, ou seja, uma área ainda não ligada ao restante do território, mas, que seria através da possível ligação entre o "Centro-Oeste" com o "Núcleo Central", a alternativa de dar início a um processo de integração efetiva do território com essas três regiões. Essa região, para Sodré, havia apresentado um surto de desenvolvimento econômico efêmero ("fulgurante, porém transitório"), durante o período da extração da borracha, no final do século XIX.

Pelas peculiaridades a que ficou subordinada, dependendo mais da atração do Amazonas do que da que provinha do sul e do centro-sul, tal região se alterou sensivelmente, não viu o aparecimento de centros urbanos, que tivessem uma continuidade apreciável, que tivessem vida, função própria. A faixa ligada à bacia amazônica permanece à espera do momento em que venha a exercer uma função de importância. (SODRÉ, 1941, p.122).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante toda a exposição feita neste trabalho e o esforço da análise empreendida, pode-se concluir que a malha ferroviária no Brasil constitui-se, indubitavelmente, como um grande empreendimento proposto pelas classes dirigentes nacionais.

O projeto de nação esteve sempre envolvido, no período analisado, ao ordenamento territorial, ou seja, paralelamente, ao desejo de constituir-se enquanto um Estado Nacional Moderno, à altura dos estados progressistas ou desenvolvidos do mundo, empenhou-se continuamente na instalação de uma infraestrutura capaz de dar o sentido da coesão: unidade territorial é fator inalienável da identidade nacional.

Os intelectuais geopolíticos militares tiveram papel central na construção de um discurso sustentador dessa unidade/identidade do território. Nesse sentido, a recuperação das obras desses intelectuais é uma contingência para se compreender as perspectivas e limitações do desenvolvimento experimentado na contemporaneidade.

O discurso apresentado por Nelson Werneck Sodré neste artigo é decisivo no sentido de deslindar questões cruciais para a compreensão de como se deu a formação territorial brasileira. Sua contribuição revela que o progresso material esteve à frente dos impactos sociais e/ambientais que os projetos envolvidos no ordenamento proposto poderiam trazer. Em verdade, tanto a natureza como as populações presentes nas áreas destino dos mesmos não foram consideradas senão como recursos de ordem econômica passíveis de serem convertidas aos propósitos das classes detentoras do poder.

Os *Grandes Projetos de Investimento*, como quer Vainer (1992), de fato constituem-se em “empreendimentos que consolidam o processo de apropriação de recursos naturais e humanos em determinados pontos do território”, obedecendo a uma ordem *exógena*. No entanto, há de se articular, necessariamente, a essa proposição, os objetivos das classes dirigentes que extrapolam em larga medida as decisões tomadas em curto prazo. É imprescindível conhecer/resgatar os projetos elaborados em tempos remotos para dar conta de toda a dinâmica envolvida na implantação das grandes obras, das redes instaladas e dos sistemas de engenharia pertinentes, tanto de transporte, de comunicações, de energia, etc.

Sem dúvida, a geografia dos lugares corresponde aos projetos que alcançaram se materializar sobre o espaço, moldando assim o território. No caso em questão, os projetos para a malha ferroviária brasileira, proposto por Sodré, alcançou uma efetivação bastante considerável para ser menosprezado nas análises que vimos fazendo.

Os geopolíticos militares compõem um grupo de intelectuais no Brasil que merecem, pela eficácia alcançada de seus discursos, serem revisitados em vista do papel fundamental que ocupam/ocuparam na estrutura social brasileira. Recuperar seus discursos auxilia-nos na avaliação crítica que devemos fazer acerca do presente.

A instalação da malha ferroviária brasileira que, acompanhou em grande parte as propostas desses geopolíticos, foi decisiva para a formação do mercado interno do país no momento em que isto se tornava decisivo para o processo de industrialização em curso, ou seja, após a Revolução de 1930. De fato, a instalação das ferrovias acompanhou um projeto bem mais amplo de ordem geoestratégica e que inclusive extrapolou as necessidades internas estendendo-se sobre a América do Sul.

Para muito além do papel que as ferrovias hoje exercem, sobrepujadas por projetos posteriores que investiram alto na instalação de plano rodoviário e que redimensionaram os projetos anteriores, a função maior para a qual foram pensadas foi devidamente cumprida.

REFERÊNCIAS

ANSELMO, R.C.M.S. **Oliveira Vianna e a Unidade – Identidade do Espaço Brasileiro**. 1995. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1995.

CUNHA, P.R. **Um olhar à esquerda**: A utopia tenentista na construção do pensamento marxista de Nelson Werneck Sodré. Rio de Janeiro: Revan; São Paulo: FAPESP, 2002, 334p.

FAUSTO, B. **História do Brasil**. 13ª ed. São Paulo: EDUSP, 2008. – (Didática, 1).

MARTINS, J.S. **A chegada do Estranho**. São Paulo: Hucitec, 1993.

MORAES, A.C.R. de. Algumas considerações preliminares sobre o Ordenamento Territorial. In: PARA PENSAR UMA POLÍTICA NACIONAL DE ORDENAMENTO TERRITORIAL: 13-14 de Novembro de 2003 / Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), Brasília. **Anais da oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial**, Brasília, 2005. p. 43-47.

PECAUT, D. **Os intelectuais e a política no Brasil**: entre o povo e a nação. São Paulo: Ed. Ática, 1990. 335 p.

SODRÉ, N.W. **Oeste**: Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1941. 206 p.

VAINER, C.B.; ARAÚJO, F.G.B. de. **Grandes Projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: CEDI, 1992. 88 p.

VENKOVSKY, V.P. **Sistema Ferroviário e o Uso do Território Brasileiro**: Uma análise do movimento dos produtos agrícolas. 2006. 150 f. Dissertação (Mestrado Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

VLACH, V.R.F. Estudo Preliminar acerca dos Geopolíticos Militares brasileiros. **Terra Brasilis**, Rio de Janeiro: Grupo de Trabalho de História do Pensamento Geográfico no Brasil, n. 4/5, p.137-159, 2002/2003.

Recebido em agosto de 2012

Aceito em agosto de 2013

