

TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES NO BRASIL: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE AS FONTES PARA SUA HISTÓRIA

Paulo Roberto Cimó Queiroz*

O território atualmente brasileiro, embora consista principalmente em um extenso planalto, não se caracteriza pelas elevadas altitudes que costumam constituir, em outras partes, temíveis obstáculos à circulação. Não obstante, é notável que, nas porções sudeste e sul do país (grosso modo, a área ao sul do paralelo de 20°), o referido planalto termina abruptamente, em “íngremes e gigantescas escarpas de falhas” situadas bem próximas do litoral (à diferença do que ocorre no interior, isto é, nas porções ocidentais do país, em que o mesmo planalto tende a findar-se de modo muito mais suave).¹ Ademais, toda a costa oriental do Brasil, desde o sul até o nordeste, era originalmente acompanhada por densa floresta tropical. Nessas circunstâncias, as comunicações entre o litoral e o interior do território não deixaram de apresentar-se, aos conquistadores europeus, um tanto problematizadas.

Por outro lado, no interior esse gênero de dificuldades apresentava-se mais abrandado. É certo que, sobre o planalto, o relevo muitas vezes acidentado não deixava de oferecer obstáculos ao movimento. Entretanto, em compensação, grandes porções do território eram originalmente cobertas por uma vegetação de savana (os chamados *cerrados*) e mesmo por campos *limpos*, esses últimos particularmente permeáveis à passagem de pessoas e animais.² É igualmente certo que os rios brasileiros apresentavam-se em geral com um “curso cheio de

* Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

¹ Aziz Ab'Saber, “Fundamentos geográficos da história brasileira” in Sérgio B. de Holanda (coord.), *História geral da civilização brasileira*, Bertrand Brasil, 8a. ed., Rio de Janeiro, 1989, t. 1, vol. 1, p. 61; Moacir M. F. Silva, *Geografia dos transportes no Brasil*, IBGE, Rio de Janeiro, 1949, p. 2.

² Além disso, “entre os blocos principais dos maciços antigos do Brasil Atlântico e os chapadões interiores” encontram-se “depressões periféricas”, as quais “funcionavam como largos vales para a circulação terrestre, favorecendo ligações entre cantões distantes dos planaltos interiores” em Aziz Ab'Saber, *op. cit.*, p. 62.

acidentes e traçado infeliz para os rumos que a colonização tomou”.³ Contudo, as águas internas não deixaram de auxiliar as penetrações e os deslocamentos, como ocorreu particularmente na planície amazônica, onde o grande volume e a excepcional capilaridade da rede hidrográfica contrabalançaram as dificuldades opostas ao trânsito pela espessa vegetação equatorial. Todas essas circunstâncias favoreceram, por exemplo, a movimentação das populações pré-colombianas, de tal modo que o território hoje correspondente ao Brasil era cortado por trilhas indígenas.⁴

Cabe notar que a economia introduzida pelos portugueses, desde logo centrada na produção de açúcar para exportação, acomodou-se na faixa costeira situada junto às bordas do planalto —sendo que, nessa faixa, as inevitáveis asperezas do meio eram compensadas pela pequena extensão dos percursos que conduziam ao litoral. A comunicação entre os diferentes núcleos produtivos, estabelecidos ao longo da costa, fazia-se sem maiores dificuldades mediante a navegação marítima. Desse modo não é de estranhar que, durante muito tempo, as vias internas de comunicação não se tenham apresentado, ante o colonizador, como um problema realmente grave. O interior, de fato, nos dois primeiros séculos da conquista, viu florescer apenas escassas e pobres atividades econômicas, desligadas, no essencial, dos circuitos do grande comércio transoceânico. Tratava-se aí, sobretudo, da criação de gado bovino, que pouco a pouco se espalhou pelas savanas da região nordeste, e do apresamento de escravos indígenas, praticado pelos povoadores da capitania de São Paulo. Em ambos os casos, como se vê, os seres que eram objeto de comércio moviam-se por seus próprios pés, de modo que, para tais atividades, importava sobretudo o conhecimento dos *roteiros* a seguir, sendo de importância muito secundária a *qualidade* dos caminhos —em geral as simples veredas herdadas dos indígenas.

Alguma modificação nesse panorama iria ocorrer a partir do início do século XVIII, com a descoberta de importantes jazidas auríferas no interior do território: em Minas Gerais, área menos remota, mas também em Goiás e em Mato Grosso —regiões, sobretudo a última, muito afastadas do litoral atlântico. Era agora preciso abrir novos caminhos ou, quando possível, adaptar os antigos a um fluxo mercantil muito aumentado, principalmente no sentido da importação. Os melhoramentos, todavia, não chegaram a ser dos mais apreciáveis; a topografia, freqüentemente irregular, nem sempre favorecia a utilização de veículos de rodas, e assim as transformações limitaram-se, no geral, à introdução ou generalização do emprego das tropas de muares e à

³ Caio Prado Jr., *Formação do Brasil contemporâneo (colônia)*, Brasiliense, 17a. ed., São Paulo, 1981, p. 237.

⁴ Sobre essas trilhas ver Sérgio B. de Holanda, *Monções*, Brasiliense, 3a. ed., São Paulo, 1990, pp. 15-18, e *Caminhos e fronteiras*, Cia. das Letras, 3a. ed., São Paulo, 1994, pp. 19-35; J. Capistrano de Abreu, *Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*, Ed. UnB, Brasília, 1982, pp. 235, 237.

abertura de novos roteiros fluviais.⁵ De todo modo, um respeitável estudioso pôde escrever que, no início do século XIX, “estava todo o país ligado, imperfeitamente embora, por meio de vias terrestres ou fluviais”.⁶

Um impulso mais notável, no sentido do melhoramento dos caminhos existentes e abertura de novos, tem lugar a partir da emancipação do Brasil da condição colonial,⁷ e já no contexto do incremento da lavoura cafeeira na região sudeste.⁸ Entretanto, seria apenas com o advento da era ferroviária que a situação dos transportes interiores no Brasil se veria significativamente alterada. No Brasil, tal era inicia-se, em meados do século XIX, em correspondência com transformações de maior vulto, dentre as quais se destacava a marcha ascendente da cafeicultura —que, ainda naquele século, iria ganhar o interior das províncias de São Paulo e Minas Gerais. De fato, a parte mais sólida e próspera do sistema ferroviário brasileiro seria constituída pelas chamadas “ferrovias do café”, beneficiadas, em sua economia interna, pelo elevado valor relativo dessa mercadoria.⁹ No nordeste, o açúcar daria também ensejo a construções ferroviárias; contudo, em todo o centro-sul do país, beneficiado por ferrovias entre fins do século XIX e inícios do XX, tais vias teriam freqüentemente um valor sobretudo político-estratégico —desde que foram vistas pelo Estado como meio privilegiado de incrementar a unidade nacional, garantir a segurança das fronteiras de oeste e sudoeste e suplementar tal segurança mediante uma vinculação mais estreita com países vizinhos aliados.¹⁰

Seja como for, durante vários decênios as ferrovias (conquanto não tenham jamais chegado a entrelaçar-se em uma efetiva rede) constituíram o meio por onde transitava a maior e a melhor parte da riqueza nacional e dos gêneros importados. Tal situação, contudo, seria substancialmente alterada a partir da terceira década do século XX, quando começam a adquirir relevância econômica os transportes rodoviários. Tal meio de transporte, com efeito, pôde desfrutar no Brasil de excepcionais condições favoráveis. Numa época de intenso crescimento da industrialização e das trocas internas, desencadeado pela crise da economia agroexportadora, e num meio marcado pela escassez de capitais, os caminhões e ônibus viram abrir-se para si um vasto espaço —o qual as

⁵ Sobre esse assunto ver Mafalda P. Zemella, *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*, Hucitec/Edusp, 2a. ed., São Paulo, 1990; S. B. de Holanda, *Caminhos*, *op. cit.*, pp. 125-134; J. R. do Amaral Lapa, *Economia colonial*, Perspectiva, São Paulo, 1973, pp. 15-110.

⁶ Capistrano de Abreu, *op. cit.*, p. 263.

⁷ Essa emancipação ocorreu, na prática, em 1808, com a transferência da família real portuguesa para o Brasil.

⁸ Cf. Odilon N. de Matos, “Vias de comunicação” in Sérgio B. de Holanda e Pedro M. Campos (coord.), *História geral da civilização brasileira*, Difel, São Paulo, 1971, tomo 2, vol. 4, pp. 43-47.

⁹ Cf. Flávio Saes, *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*, Hucitec, São Paulo, 1981.

¹⁰ Cf., por exemplo, Paulo R. C. Queiroz, *As curvas do trem e os meandros do poder (o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, 1904-1908)*, Ed. UFMS, Campo Grande, 1997.

ferrovias, em face dos grandes investimentos que seriam necessários para seu melhor aparelhamento, bem como para a ampliação da rede (ou, antes, sua efetiva constituição), não estiveram em condições de ocupar.

Cabe assinalar que, nessa fase, o destino das ferrovias esteve diretamente relacionado com as peculiaridades das formas assumidas pelo comércio interno, a saber: os transportes volumosos, que poderiam interessar às vias férreas, concentravam-se em pequenos percursos (sobretudo na região sudeste em processo de rápida industrialização e urbanização), enquanto nos longos percursos os volumes a transportar eram relativamente reduzidos —uma e outra circunstância, como se vê, muito mais favoráveis aos transportes rodoviários, seja por sua flexibilidade nas pequenas distâncias seja pelo menor custo inicial de implantação em áreas mais remotas.

Quanto à navegação costeira e fluvial, a despeito da importância que essas vias lograram alcançar no Brasil (maior ou menor segundo as possibilidades naturais de cada região específica), parece consensual a avaliação de que elas foram e continuaram a ser grandemente subutilizadas, particularmente quando sua efetiva utilização se vê confrontada com a grande extensão da rede hidrográfica e do litoral brasileiros.¹¹ Também essa navegação sofreu, por sua vez, a concorrência das rodovias —agravada pela dependência, em que se encontravam os transportes aquáticos, da execução de dispendiosas providências relativas à limpeza e regularização dos cursos fluviais, aparelhamento ou reaparelhamento de portos e do material flutuante, etc. A aviação comercial, que começa no Brasil em fins da década de 1920, teve também o seu papel na captura de fluxos outrora dirigidos, sobretudo, às ferrovias —embora seu impacto se tenha limitado, pela maior parte, ao tráfego de passageiros. Entretanto, dadas as dimensões continentais do país, o papel das aerovias foi particularmente destacado nas comunicações com as mais remotas localidades do interior, graças a sua faculdade de alcançar pontos muito deficientemente servidos pelos meios convencionais de transporte.

Dessas considerações não resulta que as ferrovias e a navegação interna hajam deixado de desempenhar um importante papel econômico. O declínio das ferrovias, por exemplo, não foi senão relativo, dado que, mesmo nas circunstâncias citadas, elas lograram aumentar consideravelmente as quantidades transportadas. Nestas duas últimas décadas assiste-se mesmo a uma retomada, embora tímida, das construções ferroviárias no Brasil, bem como a notáveis esforços com vistas a um melhor aproveitamento das vias aquáticas internas.¹²

¹¹ Cf. B. de Holanda, *Monções*, *op. cit.*, pp. 19-42; N. de Matos, *op. cit.*, p. 45; M. F. Silva, *op. cit.*, p. 157, p. 241; Jorge Cavalcanti, *Transportes no Brasil*, Ed. UnB, Brasília, 1978, pp. 42-44.

¹² Dispensamo-nos, neste pequeno esboço, de maiores referências ao transporte dutoviário, que só muito recentemente começou a ter maior relevância no contexto brasileiro. Vemo-nos na contingência de deixar de lado também o tema dos transportes urbanos.

No tocante aos meios de comunicação *tout court*, pode-se dizer, resumidamente, que a expansão dos serviços de correios públicos ocorreu no Brasil, desde sua institucionalização no início do século XIX, mais ou menos paralelamente às transformações das vias e meios de transporte. Da mesma maneira, a utilização do telefone, do rádio e da televisão seguiu, aproximadamente, o compasso da introdução dessas inovações em todo o mundo —sendo, contudo, a difusão desses meios, sobretudo o primeiro e o terceiro, grandemente condicionada pelas condições econômicas imperantes nas diferentes regiões do país. No terreno das comunicações, um fenômeno que desperta particular atenção, na história brasileira, é o grande esforço empreendido, entre fins do século XIX e inícios do XX, com vistas à extensão, até mesmo no interior mais profundo, das linhas telegráficas. Tal expansão, com efeito, exigiu a travessia de extensas áreas desabitadas ou ocupadas unicamente pelos aborígenes, estendendo-se pelo oeste até o extremo noroeste do país, ou seja, nos domínios da floresta equatorial. Constitui, portanto, um capítulo independente na história das comunicações brasileiras —muito embora, como se pode perceber, o citado empreendimento se tenha configurado em grande parte como um anacronismo, visto ser já contemporâneo da telegrafia sem fio.

FONTES HISTÓRICAS E SUA PRESERVAÇÃO NO BRASIL

O cuidado com a preservação e a organização dos acervos documentais não tem constituído, historicamente, uma característica dos poderes públicos ou privados no Brasil. Quando, na primeira metade do século XIX, teve início, com a criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB, 1838), uma tímida política de levantamento e reunião de fontes históricas, multiplicaram-se as denúncias que davam conta do estado de abandono em que se encontravam os arquivos públicos existentes no país.¹³ Referindo-se já ao século XX, José H. Rodrigues constata ainda o atraso das instituições arquivísticas brasileiras: apesar da existência do Arquivo Nacional, “cada ministério, cada serviço de documentação constitui uma unidade independente, inteiramente indiferente a uma política nacional de documentação”.¹⁴

Neste último quartel do século XX, contudo, a situação parece haver melhorado sensivelmente, embora ainda continue apresentando graves insuficiências. De

¹³ Cf. José Honório Rodrigues, *A pesquisa histórica no Brasil*, Ed. Nacional, 3a. ed., São Paulo, 1978, pp. 44, 55-56. Cabe notar que a situação não era melhor com relação aos arquivos privados, Cf. *ibid.*, p. 207.

¹⁴ *Ibid.*, p. 123. Os estudiosos da história dos transportes têm um motivo muito especial para lamentarem as conseqüências desse descaso, haja vista que o arquivo do antigo Ministério da Viação (ou pelo menos parte dele) “foi vendido a peso, como papel velho” (Cf. Américo J. Lacombe, *Introdução ao estudo da história do Brasil*, Ed. Nacional/Edusp, São Paulo, 1974, p. 43, nota 75; J. Honório Rodrigues, *op. cit.*, p. 186, 206).

fato, já em 1985 Amaral Lapa constatava importantes avanços na implementação do “suporte infra-estrutural” ao trabalho dos historiadores no Brasil, destacando a esse respeito os efeitos da institucionalização, nas universidades, dos programas de pós-graduação em História. “O crescimento”, escreve, “deu-se em todas as direções, do apuro nas técnicas e métodos de preservação, ‘arranjo’ (distribuição por fundos), identificação, ‘descrição’ (elaborar verbetes e índices para os guias, inventários, catálogos ou repertórios de parcelas ou da totalidade de um fundo) ao aparato arquivístico e bibliográfico”.¹⁵ Lapa registra, certamente, a persistência da dilapidação e da destruição de acervos documentais, mas ressalta que o panorama já então era “inteiramente diverso” do existente há apenas 20 anos passados¹⁶ —cabendo dizer que nossa própria experiência nos autoriza a confirmar a validade dessas asserções para os dias de hoje.¹⁷

COMENTÁRIOS ACERCA DE ALGUNS IMPORTANTES CONJUNTOS DE FONTES¹⁸

Por corresponder a uma realidade amplíssima, a história dos transportes e comunicações pode evidentemente ser estudada a partir de uma enorme variedade de fontes. Com efeito, se parece certo que as vias e meios de transporte pertencem antes de tudo à base material da existência das sociedades, não é menos certo que mesmo eles, e sobretudo os meios propriamente de comunicação, inscrevem-se fortemente nas esferas simbólicas da vida social —alterando e moldando hábitos, mentalidades, emoções individuais e coletivas. Além disso, dada a vinculação de todos esses meios à política (até mesmo sob as formas mais prosaicas, como os interesses conjunturais, freqüentemente eleitorais, dos detentores dos poderes de decisão), dados seus significados político-estratégicos e sua forte presença no terreno das relações internacionais, pode-se concluir que parte considerável da história dos transportes e comunicações pode ser estudada com base na documentação relativa à história políti-

¹⁵ J. R. do Amaral Lapa, *História e historiografia (Brasil pós-64)*, Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1985, pp. 82-83.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 84-85.

¹⁷ Registre-se a propósito que, no último Simpósio Nacional da ANPUH (Associação Nacional de História, antes chamada Associação Nacional dos Professores Universitários de História), foi proposta a criação de um grupo de trabalho denominado *Acervos*, dedicado especificamente à constituição de uma rede nacional de intercâmbio entre as instituições responsáveis pela guarda e divulgação de documentos (Cf. Simpósio Nacional de História, XX, Florianópolis, 25 a 30 jul. 1999, *Programas & resumos*, ANPUH/UFSC, Florianópolis, 1999, pp. 122-123).

¹⁸ É importante assinalar que, neste pequeno trabalho, limitamo-nos às fontes brasileiras, embora seja bem conhecida a importância, para o caso, de inúmeros arquivos estrangeiros, sobretudo portugueses e espanhóis. O autor de antemão agradece as informações e sugestões que os leitores lhe possam enviar, de modo a aprimorar este trabalho e estabelecer um salutar intercâmbio de experiências (e-mail: costaqueiroz@menthor.com.br).

ca e militar do país, aí compreendida a documentação diplomática. No caso particular das ferrovias e dos transportes aquáticos, o elevado número do pessoal ocupado em sua construção e operação ensejou a emergência de vigorosos movimentos operários, responsáveis por acervos documentais cujos inícios remontam ao século passado. Com relação particularmente à construção de ferrovias, os problemas sanitários freqüentemente verificados deram ensejo também a acervos em que a história dos transportes aparece em meio às discussões acerca da profilaxia e da terapêutica de doenças tropicais. Enfim, poderíamos aqui multiplicar os exemplos de casos em que aspectos específicos do evoluir dos transportes e comunicações geraram conjuntos documentais às vezes até inusitados.¹⁹

No que se refere ao campo específico da história econômica não é necessário que nos detenhamos, aqui, a considerar as variadas possibilidades de abordagem do tema (a história do estabelecimento e das transformações das vias, consideradas em si mesmas; os padrões tecnológicos dos equipamentos e, em geral, os métodos e as técnicas empregados nos serviços; as vinculações entre as vias e a estrutura produtiva em que se inserem, a natureza e a magnitude de seus efeitos em termos do desenvolvimento de forças produtivas, alocação de contingentes populacionais, alteração de correntes comerciais, etc.). Tampouco seria necessário lembrar que, em grande medida, o tema dos transportes encontra-se subsumido no do comércio, muito mais amplo,²⁰ podendo portanto, freqüentemente, beneficiar-se dos mesmos conjuntos de fontes. Assim, diante dessa multiplicidade de aspectos passíveis de estudo, é trivial a constatação de que, também aqui, o tema pode ser proveitosamente abordado com base até mesmo em fontes que, à primeira vista, não pareçam com ele estar diretamente relacionadas.

LITERATURA INTRODUTÓRIA

No tocante a material impresso, os pesquisadores da história dos transportes e comunicações encontram valiosíssima orientação em um levantamento elaborado sob os cuidados do Centro de Estudos Históricos da Fundação Casa de Rui Barbosa (Rio de Janeiro).²¹ Como assinalam os organizadores, “grande

¹⁹ Recente estudo sobre os marinheiros empregados no tráfico negreiro, por exemplo, lança mão de interrogatórios judiciais; Cf. Jaime Rodrigues, “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”, *Revista Brasileira de História*, vol. 19, núm. 38, 1999, São Paulo, pp. 15-53.

²⁰ Cf. Ciro F. Cardoso e H. Pérez Brignoli, *Os métodos da história*, Graal, 2a. ed., Rio de Janeiro, 1981, pp. 230-232, 236-237, 242-245.

²¹ Ângela Porto, Lilian de A. Fritsch e Sylvia F. Padilha (coord.), *Processo de modernização do Brasil, 1850-1930: economia e sociedade, uma bibliografia*, Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro, 1985, 364 pp.

parte desta bibliografia é composta de obras coevas”, consistindo em trabalhos “eminente­mente descritivos” e que, embora portadores de certa carga ideológica, “representam fonte importante para a reconstituição da nossa história”.²² Esse levantamento inclui o item *Comunicações e transportes (estudos gerais)*, com subitens para correios e telégrafos, estradas de ferro, estradas de rodagem, navegação comercial e portos. São também de grande interesse as seções de *Obras de referência* (com abundante indicação de guias, dados estatísticos, legislação, bibliografias), *Coletânea de documentos*, *Relatórios e Obras de viajantes*, além dos tópicos dedicados ao *Comércio*.

Valiosas são também as informações constantes no extenso trabalho preparado, no início do século XX, pelo Centro Industrial do Brasil, a pedido do governo federal.²³ Como assinala Flávio Versiani ao apresentar a reedição fac-similar da obra, ela representou “a primeira tentativa de um levantamento geral de informações sobre a economia brasileira”, e para tanto seus organizadores enviaram “emissários a todos os estados, para coleta de dados”. Seu terceiro volume, que inclui a “indústria de transportes”, traz detalhadas informações sobre as estradas de ferro, navegação (de cabotagem e fluvial) e portos, bem como sobre os serviços de correios e telégrafos (com menções aos serviços de telefonia). Enfim, as pesquisas sobre o tema aqui versado podem ainda beneficiar-se das indicações contidas em algumas obras dedicadas a temas correlatos.²⁴

CRÔNICAS, RELATOS, ROTEIROS E MEMÓRIAS

Fonte inesgotável para os estudos históricos, os relatos de viajantes são especialmente interessantes para a história dos transportes e comunicações, haja vista que, por mais diversos que pudessem ser os focos de atenção desses viajantes (privilegiando a descrição de alguns aspectos em detrimento de outros), seria quase impossível que deixassem de fazer referência aos meios, condições e rotas de seus próprios deslocamentos. A esse respeito, a lista dos relatos, iniciada ainda no primeiro século da conquista, é razoavelmente extensa.²⁵ Para o período colonial, as informações dos viajantes são completadas por diversas crônicas, contendo descrições gerais das condições de vida na nova terra, bem como pelas descrições de determinadas expedições, empreendidas freqüentemente com o objetivo

²² *Ibid.*, p. 9.

²³ *O Brasil: suas riquezas naturais, suas indústrias*, Centro Industrial do Brasil, Rio de Janeiro, 1907-1909, 3 vols. Ed. fac-similar in *Séries Estatísticas Retrospectivas*, IBGE, Rio de Janeiro, 1986.

²⁴ Assim, por exemplo: Pedro C. S. Telles, *História da engenharia no Brasil (séculos XVI a XIX)*, Livros Técnicos e Científicos, Rio de Janeiro, 1984, 510 pp., e *História da engenharia no Brasil (século XX)*, Clube de Engenharia, Rio de Janeiro, 1993, 753 pp.; Shozo Motoyama (coord.), *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*, Ed. Unesp/ CEETEPS, São Paulo, 1994, 450 pp.

²⁵ Cf. *Processo de modernização do Brasil*, op. cit.; J. H. Rodrigues, *História da história do Brasil (1ª parte – historiografia colonial)*, Ed. Nacional, 2a. ed., São Paulo, 1979.

precípua de estabelecer caminhos de penetração pelo interior.²⁶ A importância e a fecundidade desses três conjuntos documentais podem ser avaliadas pelo copioso uso que deles fez Capistrano de Abreu —embora o recurso a tais fontes, como seria de esperar, não seja isento de riscos.²⁷

RELATÓRIOS

Os relatórios oficiais (governamentais ou privados) têm sido largamente utilizados para os estudos sobre a história dos transportes no Brasil. Tal ocorre, certamente, não porque os historiadores tenham especial gosto em afrontar os notórios perigos que encerram tais fontes, mas porque elas costumam ser as melhor preservadas e as mais facilmente disponíveis, além de serem as mais abrangentes (contendo, por exemplo, planos, apreciações críticas, dados estatísticos, etc.).

Referimo-nos aqui, por exemplo, aos relatórios governamentais, a começar por aqueles elaborados pela alta administração nacional. No Brasil, a série regular dos relatórios ministeriais parece haver-se iniciado em 1830.²⁸ Os primeiros ministérios criados foram os do *Império, Estrangeiros, Fazenda, Marinha, Guerra e Justiça*, mas para os fins deste artigo importa salientar que em 1860 foi criado o Ministério da *Agricultura, Comércio e Obras Públicas*, do qual se destacou em 1906 o Ministério da *Viação e Obras Públicas* (o qual, por sua vez, foi substituído em 1967 pelo Ministério dos *Transportes*, ainda existente); em 1890, por outra parte, foi criado um Ministério dos *Correios e Telégrafos*²⁹ —criação, todavia, revertida poucos anos depois, passando as citadas repartições a fazerem parte do Ministério da *Viação* até 1967, quando surge o Ministério das *Comunicações*, ainda hoje existente. O Ministério da *Aeronáutica*, por seu turno, surgiu em 1941.

Merecem ser aqui também referidas as *Mensagens* anualmente enviadas pelos presidentes da República ao Congresso Nacional —publicadas desde 1891, com interrupções no início dos anos 30 e entre 1938 e 1946 devido à Revolução de 30 e à ditadura do Estado Novo.³⁰ Cabe igualmente mencionar os relatórios anuais

²⁶ Cf. J. H. Rodrigues, *História*, *op. cit.*

²⁷ Mesgravis, depois de assinalar que os “inúmeros cronistas e memorialistas [...] constituem, por assim dizer, a base das informações sobre a vida colonial”, acrescenta: “o uso dessas fontes riquíssimas deve, no entanto, ser sempre cauteloso [...]. Testemunhos das mais diversas conjunturas históricas e contextos sociais, econômicos e políticos distintos têm sido utilizados como válidos e verdadeiros para os trezentos anos do período colonial como um todo estático e sem mudanças”; cf. Laima Mesgravis, “A sociedade brasileira e a historiografia colonial” in Marcos C. de Freitas (coord.), *Historiografia brasileira em perspectiva*, Ed. Contexto, S. Paulo, 1998, p. 39. V. tb. as observações da mesma autora sobre os relatos de viajantes estrangeiros (*op. cit.*, p. 49).

²⁸ Cf. J. H. Rodrigues, *A pesquisa*, *op. cit.*, p. 144, nota 66.

²⁹ *Loc. cit.*

³⁰ *Ibid.*, p. 163. Para o período imperial são disponíveis as *Falas do Trono*, publicadas anualmente de 1823 a 1889, Cf. *ibid.*, p. 144, nota 68.

de órgãos de segundo escalão, como os da Inspetoria Federal das Estradas de Ferro e de seu sucessor, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro. O que foi dito a respeito da administração nacional vale também, em linhas gerais, para os poderes regionais. De fato, séries de relatórios de presidentes de províncias e estados existem desde pelo menos a década de 1830 —sendo que, freqüentemente, são também encontráveis relatórios de outras autoridades, como os secretários de Viação e Obras Públicas.³¹

Ainda mais valiosas, contudo, são as séries constituídas pelos relatórios elaborados pelos dirigentes de empresas de transporte, dirigidos aos acionistas (no caso das empresas privadas) ou submetidos aos superiores hierárquicos (no caso das estatais). Trata-se aí, basicamente, das empresas ferroviárias ou de navegação (marítima ou fluvial), dado que, nesses setores, as dimensões dos empreendimentos, ao mesmo tempo em que exigiam tais relatórios, permitiam que eles fossem freqüentemente impressos (em tiragens às vezes consideráveis) e difundidos —o que tendeu a favorecer sua preservação ainda depois que os próprios arquivos das empresas viessem eventualmente a sucumbir ao tempo e ao descaso.

Informações relevantes podem ser obtidas ainda mediante o exame dos debates, relativamente intensos no Brasil desde a segunda metade do século XIX, acerca do planejamento dos transportes, isto é, os chamados “planos de viação”. A esse respeito muito se encontra publicado, abrangendo propostas elaboradas por engenheiros e outros intelectuais, relatórios de comissões oficiais, etc.³² Notamos que, para o estudo do processo de implantação das linhas telegráficas, são valiosos os relatos do marechal Rondon.³³

Para a situação existente em meados do século XX são particularmente ricos (em termos de informações, levantamento de problemas, etc.) os relatórios elaborados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico, que funcionou entre 1951 e 1953. Tais estudos, destinados à elaboração de projetos de desenvolvimento em áreas críticas da infraestrutura econômica brasileira, concederam especial destaque ao tema dos transportes (ferrovias, portos e navegação, rodovias). Além de trabalhos referentes a empresas específicas, a Comissão elaborou estudos gerais sobre os problemas e as perspectivas dos transportes ferroviários e aquaviários no Brasil.³⁴

³¹ Em 1889, com a transformação do Brasil em uma república federativa, as antigas *províncias* passaram a constituir-se em *estados*. Notamos que todos os documentos acima mencionados podem ser encontrados com relativa facilidade (em formato original ou em microfílm), no Arquivo Nacional, nos arquivos estaduais e em diversas outras instituições de pesquisa, mormente as universitárias.

³² Ver, por exemplo, Comissão designada para organização do Plano Geral de Viação, *Relatório*, Gráf. Vitória, Rio de Janeiro, 1934.

³³ Cândido M. Rondon, *Relatório dos trabalhos realizados de 1900-1906*, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1949; Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Matto-Grosso ao Amazonas, *Missão Rondon —apontamentos sobre os trabalhos realizados de 1907 a 1915*, Typ. do Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 1916; Esther de Viveiros, *Rondon conta sua vida*, Livraria São José, Rio de Janeiro, 1958, 638 pp.

³⁴ Cf. Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, *Estudos diversos*, Rio de Janeiro, 1954, 234 pp.

LEGISLAÇÃO

A legislação oriunda dos poderes centrais tem sido regularmente publicada no Brasil desde 1808 e pode ser encontrada em inúmeras bibliotecas. Além dos atos referentes especificamente aos transportes e comunicações (leis e decretos, bem como portarias, avisos e outros atos normativos emitidos no âmbito dos respectivos ministérios), são de particular interesse, no período republicano, as leis que, anualmente, dispunham sobre o orçamento da despesa: nessas leis costumavam incluir-se diversas “autorizações” ao poder executivo —as quais, implementadas ou não, fornecem indicações acerca dos projetos defendidos por grupos de interesse (empresas ou representantes de determinadas regiões do país). Cabe notar que a legislação referente aos transportes costuma ser noticiada, na íntegra ou em ementa, em periódicos especializados, e que também os volumes da *Estatística das Estradas de Ferro* (mencionados adiante) continham, até 1933, as ementas dos dispositivos legais e atos normativos referentes às ferrovias. No caso específico das estradas de ferro, o trabalho do pesquisador é grandemente facilitado pela compilação organizada por Alberto Randolpho Paiva, que traz, em vários volumes, a íntegra de toda a legislação e decisões governamentais relativas a esse meio de transporte, desde as primeiras cogitações de seu emprego no Brasil até o final do ano de 1921.³⁵

DADOS ESTATÍSTICOS

As séries estatísticas disponíveis no Brasil, não só com relação aos transportes, são em geral relativamente recentes. Assim, é só no início do século XX que se regulariza a publicação oficial intitulada *Estatística das estradas de ferro* —e ainda assim, inicialmente, com dados limitados às estradas pertencentes à União ou por ela fiscalizadas.³⁶ A empresa denominada Rede Ferroviária Federal (RFFSA, criada em 1957), por sua vez, passou a publicar também seu *Anuário Estatístico*. Também o Departamento de Aviação Civil (DAC, criado em 1931 no âmbito do Ministério da Viação e depois incorporado ao Ministério da Aeronáutica) publica desde a década de 1930 anuários estatísticos sobre o transporte aéreo. Enfim, desde 1970 o governo federal, através do GEIPOT (Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes, criado em 1965 e atualmente denominado Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes),

³⁵ Alberto R. Paiva (comp.), *Legislação ferro-viaria federal do Brasil*, Ministério da Viação e Obras Públicas, Rio de Janeiro, 1922.

³⁶ Importantes informações e judiciosas observações, com relação às estatísticas referentes aos transportes e comunicações no Brasil, são fornecidas por Flávio Saes, “Transportes e comunicações” in *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*, IBGE, 2a. ed., Rio de Janeiro, 1990, pp. 445-478.

publica o *Anuário Estatístico dos Transportes*, englobando os seguintes ramos: aéreo, aquaviário, dutoviário, ferroviário, rodoviário e urbano.

No tocante a estatísticas nacionais em geral, destacam-se as publicações do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a partir de fins da década de 1930, particularmente o *Anuário Estatístico do Brasil*. Anuários similares foram e são ainda hoje publicados também pelas administrações estaduais (cf., p. ex., o *Anuário Estatístico de São Paulo*). Censos demográficos nacionais foram realizados no Brasil em 1872, 1890 e 1900. Entretanto, apenas em 1920 inicia-se uma série censitária que inclui aspectos econômicos (série que se tornou decenal a partir do Censo de 1940 e que, embora com limitações, constitui o mais abrangente conjunto de dados quantitativos sobre os mais variados aspectos da economia brasileira). As séries providas pelos censos econômicos podem constituir, a nosso ver, valiosos auxiliares no estudo dos impactos das vias de transporte sobre as estruturas sócio-econômicas de determinadas áreas ou regiões do país.³⁷

ANAIS E ATAS

A esse respeito cabe destacar os anais parlamentares, a começar pelos Anais da Câmara dos Deputados (publicados desde 1826, com interrupções nas décadas de 1930 e 1940) e os Anais do Senado (igualmente publicados, embora com falhas, desde 1826).³⁸ São também encontráveis os anais das Assembléias Legislativas das Províncias e Estados (existentes, por exemplo, no Arquivo Nacional). Merecem destaque também os anais dos diversos congressos ferroviários de âmbito nacional, dos quais o primeiro teve lugar já em 1881³⁹ —cabendo notar que também os transportes rodoviários foram objeto, na primeira metade do século XX, de vários congressos.

Outra preciosa fonte é constituída pela documentação da Contadoria Central Ferroviária, um órgão de consultoria do Ministério da Viação e Obras Públicas encarregado de examinar questões de tarifas, tráfego mútuo e outras correlatas. Os trabalhos da Contadoria abrangiam não apenas as empresas ferroviárias (estatais e privadas) como também as empresas de navegação (tanto que, desde 1936, o órgão passa a chamar-se Contadoria Geral dos Transportes). São particularmente interessantes as discussões travadas no âmbito de uma das seções da Contadoria: o Conselho de Tarifas (depois chamado Conselho de Tarifas e Transportes), cujas atas foram regularmente publicadas, pelo menos (ao que sabemos), entre a década de 1920 e fins da década de 1950.⁴⁰

³⁷ Nesse sentido ver Paulo R. C. Queiroz, “Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)”, tese de doutoramento em história econômica, USP, São Paulo, 1999.

³⁸ Cf. J. H. Rodrigues, *A pesquisa, op. cit.*, pp. 167, 169.

³⁹ Cf. Aarão L. C. Reis (coord.), *Club de Engenharia: Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil. Arquivo dos trabalhos*, Club de Engenharia, Rio de Janeiro, 1882.

⁴⁰ Essas atas, bem como aquelas do Conselho Administrativo da Contadoria, podem ser encontradas na Biblioteca da RFFSA, no Rio de Janeiro.

De outra natureza, mas igualmente ricos (pela apresentação de trabalhos inéditos, indicação de fontes etc.), são os anais dos quatro Congressos de História Nacional promovidos pelo IHGB, o primeiro em 1914 e o último em 1949; dos vários Congressos Brasileiros de Geografia realizados na primeira metade do século XX; e os anais dos Simpósios da ANPUH (Associação Nacional de História), dos quais o primeiro foi realizado em 1961. Mais recentemente os pesquisadores passaram a dispor dos anais dos Congressos Brasileiros de História Econômica, promovidos pela ABPHE (Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica).

DOCUMENTOS EMPRESARIAIS

A utilização dos métodos da história de empresas parece particularmente frutífera no caso da história dos transportes, visto que, em certa medida (especialmente nos ramos constituídos pela navegação e pelas ferrovias), essa história se confunde com as vicissitudes mesmas das diversas empresas. É certo que, nesse campo, as fontes são freqüentemente precárias ou inacessíveis: “é muito comum as empresas destruírem os documentos mais antigos ou deixarem-nos sem qualquer critério de classificação, acumulados em depósitos”, escreve uma pesquisadora, acrescentando que “a regra geral é de criar dificuldades de acesso à documentação”.⁴¹ Contudo, nos setores que aqui nos interessam, parece que tais deficiências apresentam-se um tanto abrandadas. Com efeito, particularmente no setor ferroviário (e, em menor medida, no da navegação marítima ou fluvial), os elevados graus de concentração do capital conduziram à formação de um número relativamente reduzido de empresas —circunstância que certamente favorece (mesmo a despeito da usual falta de consideração com os “papéis velhos”) a concentração de documentos em alguns poucos “depósitos”, os quais, com esforço e dedicação de muitos profissionais e às vezes simples cidadãos, terminam dando origem a arquivos e centros de memória. Assim, é já relativamente extensa a lista de arquivos, bibliotecas, museus, centros de documentação e outras instituições de preservação da memória ferroviária, espalhadas pelo país.⁴²

⁴¹ Eulália L. Lobo, “História empresarial” in Ciro F. Cardoso e Ronaldo Vainfas (coord.), *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*, Ed. Campus, 4a. ed., Rio de Janeiro, 1997, pp. 219-220.

⁴² Cf., a esse respeito, o site do Sistema de Informação Científica em Transportes, adiante citado. Dentre os estudos da história de empresas ferroviárias no Brasil podem ser lembrados: Almir C. El-Kareh, *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*, Ed. Vozes, Petrópolis, 1982; Margareth G. Martins, “Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956”, tese de doutoramento em história econômica, USP, São Paulo, 1995. Recentemente foi noticiado, por outro lado, o estudo de um caso de articulação de transportes ferroviários e fluviais em uma mesma empresa, cf. H. Domingues Neto, “Café, ferrovia e hidrovia no oeste paulista: articulações da política de transportes (1883-1903)” in Congresso Brasileiro de História Econômica, 3, Conferência Internacional de História de Empresas, 4, Curitiba, 29 ago. a 1º set. 1999.

Convém não esquecer a importância dos documentos dos estabelecimentos ou empresas fabricantes de material de transporte. A construção naval, por exemplo, é bastante antiga no Brasil, remontando à época colonial.⁴³ Outras empresas começam a adquirir maior importância na primeira metade do século XX — caso, por exemplo, das indústrias de material ferroviário, como a Santa Matilde e a Mafersa, bem como da Fábrica Nacional de Motores, voltada à produção de material rodoviário (cabendo assinalar que, a partir da década de 1950, começam a fazer-se presentes no Brasil as grandes multinacionais montadoras de automóveis).⁴⁴

PERIÓDICOS

Além do reconhecido valor documental dos jornais convencionais (nacionais, provinciais e locais), é conveniente assinalar também a importância dos periódicos oficiais dos governos, visto que neles se publicam por exemplo, por exigência legal, inúmeros documentos empresariais.⁴⁵ Entretanto, o que convém mais salientar é que o pesquisador encontra, no Brasil, um número não-desprezível de publicações (correntes ou não) especializadas nos temas que aqui nos ocupam. Vale mencionar, por exemplo, a *Revista das Estradas de Ferro*, publicada na segunda metade do século XIX; a *Revista Ferroviária*, publicada desde 1940; a *Revista Brasileira de Transportes*; a revista *Brazil Ferro Carril* (publicada de 1910 a 1943); a revista *Ferrovias*, da Associação dos Engenheiros da E. F. Santos-Jundiaí (publicada desde 1935). Entre os periódicos mais relacionados às estradas de rodagem, aparecidos na primeira metade do século XX, mencionam-se a revista *Rodovia*, o *Boletim DER* [Departamento de Estradas de Rodagem], o periódico *A.B.C.* (órgão do Automóvel Clube do Brasil, do Rio de Janeiro) e a revista *Touring Club*, de São Paulo.⁴⁶

Além dos citados, são também valiosos inúmeros periódicos técnicos ou científicos dedicados a temas afins, como a *Revista do Clube de Engenharia* (publicada desde 1887); o *Anuário* da Escola Politécnica de São Paulo; a revista *Engenharia*, São Paulo; o *Observador Econômico e Financeiro*; o *Boletim*

⁴³ Cf. J. R. do Amaral Lapa, *Economia colonial*, op. cit., pp. 231 e seguintes.

⁴⁴ Notamos que, em recente Congresso, foi noticiado um interessante trabalho de pesquisadores espanhóis tendo como fontes as patentes de invenção (cf. Esperanza Frax Rosales et al., "Ferrocarril y tecnología en España a través del sistema de patentes, 1826-1936" in Congreso Internacional 150 Años de Historia Ferroviaria, Alicante, out. 1998, *Ponencias*, Alicante, 1998). Seria relevante verificar em que medida tal gênero de fontes poderia ser utilizado no Brasil com propósitos similares.

⁴⁵ No âmbito do governo central encontram-se a *Gazeta Oficial do Império do Brasil*, publicada de 1840 a 1848, e o *Diário Oficial*, inicialmente do Império e depois da União Federal, publicado desde 1862 (Cf. J. H. Rodrigues, *A pesquisa*, op. cit., p. 170).

⁴⁶ São também encontráveis periódicos publicados por entidades de trabalhadores em empresas de transporte, como a *Folha Ferroviária* (Boletim Oficial do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista), Cf. Liliansa R. P. Segnini, *Ferrovias e ferroviários*, Cortez, São Paulo, 1982, p. 101.

Paulista de Geografia; a *Revista Brasileira de Geografia*, do IBGE, publicada desde 1938; os *Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, publicados de 1945 a 1978; a *Revista do Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo*, publicada de 1943 até pelo menos 1968.

Mais importantes que as últimas, enfim, são as publicações das instituições (algumas relativamente antigas, para os padrões brasileiros) devotadas aos estudos históricos. A esse respeito deve ser mencionada, em primeiro lugar, a preciosa *Revista* do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, publicada desde 1839. Além dela (e na condição de periódicos voltados principalmente à publicação de documentos originais ou antigas crônicas, roteiros e ensaios, além de catálogos de documentos), convém lembrar os *Anais da Biblioteca Nacional* (publicados desde 1876), os *Anais do Museu Histórico Nacional*, os *Anais do Museu Paulista* e as publicações de alguns outros importantes arquivos, como os *Anais do Arquivo Público da Bahia*, a *Revista do Arquivo Público Mineiro*, a *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, etc.

ALGUNS ACERVOS DOCUMENTAIS IMPORTANTES

O Arquivo Nacional, instalado em 1838, continua a ser sem dúvida, no Brasil, o mais importante repositório de fontes históricas originais, úteis (e às vezes indispensáveis) para virtualmente todos os estudos históricos que se possa desejar empreender a respeito do país, cabendo notar que a data-limite inicial da documentação por ele gerida recua a 1527.⁴⁷ Com relação, particularmente, ao objeto que aqui nos interessa, notamos que o AN guarda, por exemplo, documentos das Alfândegas (Bahia, séculos XVIII e XIX; Espírito Santo, século XIX); dos arsenais da Marinha da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco (séculos XVIII e XIX); do Conselho de Estado (1822-1889); do Conselho de Fazenda (séc. XVIII e XIX); das delegacias fiscais do Tesouro Nacional em várias províncias e estados (Pernambuco, Espírito Santo, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul), com documentos que remontam em alguns casos ao século XVIII; das juntas da Fazenda Real nas capitanias de Pernambuco, Pará, Rio de Janeiro e São Paulo; de diversos ministérios, incluindo os da Marinha, de Viação e Obras Públicas e de Correios e Telégrafos; da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação (1808-1850); das Secretarias de Governo de várias capitanias (Santa Catarina, Ceará, Pará, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul); dos senados da Câmara de vários municípios (com documentação que remonta, no caso de São Luís, ao século XVI); das tesourarias de várias províncias; da Administração do Porto do Rio de Janeiro; da Comissão da Marinha Mercante; da Companhia de Navegação Lloyd

⁴⁷ Cf. Arquivo Nacional, *Cadastro nacional de arquivos federais: Rio de Janeiro e Brasília*, Rio de Janeiro, 1990, vol. 1, p. 132.

Brasileiro; da Companhia Radiotelegráfica Brasileira; do Conselho Rodoviário Nacional; do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais. A Série Comunicação abrange, entre outros temas, correios, telégrafos, rádios, televisão e satélite. A Série Viação, por seu turno, engloba estradas de ferro e a marinha mercante, enquanto a Série Guerra inclui engenharia e comunicações.

O Arquivo guarda ainda muitos fundos privados, dentre os quais se encontram os arquivos pessoais de mandatários do Império e da República e de personalidades estreitamente ligadas à história dos transportes no Brasil (caso, por exemplo, de André Pinto Rebouças, Cristiano Ottoni e Percival Farquhar); os fundos da Companhia Radiobrás Brasileira (1926-1970), da Rádio Mayrink Veiga (1934-1965) e da TV Tupi. No tocante a documentos cartográficos, o Arquivo possui mapas, plantas e atlas, referentes quase sempre ao século XIX mas que remontam, por vezes, ao século XVIII.⁴⁸ É relevante assinalar que, nos últimos anos, o Arquivo Nacional tem empreendido esforços no sentido do levantamento e divulgação de acervos documentais ainda hoje dispersos por todo o país.⁴⁹

Além do Arquivo Nacional devem ser mencionados os *arquivos estaduais* —embora seja certo que a organização centralista do Império brasileiro dificultou, quando não impediu, a criação de arquivos provinciais, os quais, portanto, apenas na República encontrariam campo mais favorável.⁵⁰ Rodrigues indica os arquivos estaduais mais antigos: Bahia, São Paulo, Pará, Rio de Janeiro e Minas Gerais —os quais, somados aos arquivos de Pernambuco, Mato Grosso e Goiás, possuem, em sua avaliação, “os acervos mais importantes não só para a história estadual como para a história nacional”.⁵¹

Cabe igualmente mencionar os arquivos e bibliotecas do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (Rio de Janeiro) e dos institutos seus congêneres, provinciais e depois estaduais. Durante muito tempo, segundo J. H. Rodrigues, “a estagnação do Arquivo Nacional”, bem como “a interpretação constitucional de que era duvidosa a legalidade da existência de arquivos provinciais”, levou ao enriquecimento do acervo dos referidos institutos, inclusive com

⁴⁸ *Ibid.*; ver também o *site* do Arquivo: www.mj.gov.br/an.

⁴⁹ Notamos que o Conselho Nacional de Arquivos (CONARQ), órgão vinculado ao Arquivo Nacional com a função precípua de executar a mencionada atividade censitária, tem desenvolvido trabalhos no âmbito da Comissão Luso-Brasileira para Salvaguarda e Divulgação do Patrimônio Documental, incluindo-se aí, por exemplo, a elaboração de um *Guia de arquivos brasileiros: fundos/coleções do período colonial*. Segundo se informa, prevê-se para o final do ano 2000 o início da edição dos resultados desse trabalho (guias e inventários).

⁵⁰ Cf. J. H. Rodrigues, *A pesquisa*, *op. cit.*, p. 190.

⁵¹ *Ibid.*, p. 191. Atualmente, ao que parece, todos os Estados brasileiros possuem seu arquivo (cf., a esse respeito, J. R. do Amaral Lapa, *História e historiografia*, *op. cit.*, pp. 90-96; o estado de Mato Grosso do Sul, desmembrado em 1977 do primitivo Mato Grosso, criou também seu arquivo público na década de 1980). Não parece demais mencionar também a existência de importantes arquivos públicos em algumas das mais antigas cidades brasileiras, como Salvador, São Paulo, Recife e Rio de Janeiro (Cf. A. J. Lacombe, *op. cit.*, pp. 44-48).

documentação oficial.⁵² De importância é também o arquivo do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro — instituição fundada em 1880 e que por muito tempo desfrutou de grande prestígio e influência entre os círculos dirigentes brasileiros, analisando e dando pareceres acerca dos variados temas relativos à área (com destaque para os empreendimentos ligados aos transportes).

É importante assinalar que, no Brasil, o Ministério das Relações Exteriores possui seu próprio arquivo histórico, independente do Arquivo Nacional: trata-se da instituição conhecida como Arquivo Histórico do Itamarati, localizada no Rio de Janeiro, que guarda vasta documentação de interesse para os mais variados temas, inclusive o que ora nos ocupa. Além disso, e a despeito dos esforços de renovação metodológica já mencionados, alguns outros ministérios mantêm consigo os arquivos históricos de alguns de seus órgãos. É o caso, por exemplo, do Ministério dos Transportes: o arquivo da extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante (sucessora da Comissão de Marinha Mercante), com as datas-limite de 1941 e 1989, é mantido pelo ministério no Rio de Janeiro; o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) conserva também no Rio de Janeiro um arquivo, com as datas-limite de 1927 e 1989, e em Brasília o Ministério dos Transportes possui um arquivo com datas-limite de 1931 e 1989.⁵³ Também o Ministério das Comunicações mantém em Brasília um acervo cuja data-limite inicial remonta a 1848 (embora tal acervo consista principalmente em documentação relativa a funcionários e ao funcionamento interno dos próprios órgãos burocráticos, ele inclui também documentos relativos a radioconcessões e instalações de emissoras).⁵⁴

Enfim, cabe mencionar a Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro), que, além de dispor do maior acervo bibliográfico existente no Brasil (por força, entre outros motivos, de sua condição de depositária legal das publicações efetuadas no país), possui também apreciável acervo documental — embora obtido, às vezes, em detrimento de outras instituições: segundo informa Rodrigues, o acervo da BN “enriqueceu-se muito, recebendo por doação e compra valiosas coleções de manuscritos e livros, sem contar peças oficiais, que pela sua natureza deviam estar no Arquivo Nacional”.⁵⁵

⁵² J. H. Rodrigues, *A pesquisa*, *op. cit.*, pp. 195, 199.

⁵³ Cf. *Cadastro nacional de arquivos federais*, *op. cit.*, *passim*. Segundo nos informou o DNER, existe ainda farta documentação histórica (escrita e iconográfica) armazenada nos diversos Distritos Rodoviários Federais (representações do departamento nas unidades da federação). Nenhum dos acervos do DNER, entretanto, encontra-se sistematicamente organizado. Informa-se, de todo modo, que em fevereiro de 2000 a direção desse órgão criou uma comissão interna incumbida precisamente dessa organização.

⁵⁴ Cf. *Cadastro*, *op. cit.*, pp. 335-339. Com relação ao Departamento de Aviação Civil (DAC), recebemos a informação de que a documentação por ele conservada no Rio de Janeiro foi perdida por ocasião do incêndio do Aeroporto Santos Dumont, em 1998.

⁵⁵ Cf. *A pesquisa*, *op. cit.*, pp. 230-231. A BN (www.bn.br) foi criada em 1810 como *Real Biblioteca do Rio de Janeiro*, com um acervo inicial trazido pelo Regente D. João em 1808.

BIBLIOTECAS ESPECIALIZADAS

O levantamento publicado pela Casa de Rui Barbosa, acima referido, foi elaborado com base nos acervos de diversas importantes bibliotecas brasileiras, aí incluídas, além da Biblioteca Nacional, a Biblioteca Municipal de São Paulo e as bibliotecas do Arquivo Nacional, dos Arquivos dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, do IHGB e do Instituto de Estudos Brasileiros (USP). Entretanto, além das instituições citadas, o pesquisador poderá encontrar importantes referências em bibliotecas especializadas, como estas a seguir enumeradas: *a*) Biblioteca da Rede Ferroviária Federal (RFFSA, Rio de Janeiro), com valioso acervo de relatórios, monografias, periódicos e outras fontes; *b*) Biblioteca da Marinha, no Rio de Janeiro (www.mar.mil.br/~sdm); segundo informa o *site* citado, essa instituição “teve sua origem na biblioteca criada na Real Academia dos Guardas-Marinha, em 1802, em Lisboa”, transferida para o Brasil em 1808 e que incorporou a seu acervo, ainda na primeira metade do século XIX, as “obras científicas, roteiros e mapas existentes nos diversos arquivos da Repartição de Marinha”; *c*) Biblioteca do GEIPOT, em Brasília (www.geipot.gov.br); *d*) Biblioteca do Ministério dos Transportes, também em Brasília (www.transportes.gov.br/dibib.htm); *e*) Biblioteca do IBGE (Rio de Janeiro), que possui documentação cartográfica e obras raras referentes principalmente às estatísticas nacionais (www.ibge.org/disseminacao/biblioteca).

Cabe registrar por fim que interessantes informações, a respeito de instituições, acervos e publicações, podem ser encontradas no Sistema de Informação Científica em Transportes, da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, elaborado pelo Mestrado em Transportes Urbanos da Universidade de Brasília (www.unb.br/ft/enc/sict).

AS FONTES E O ESTUDO DE TEMAS ESPECÍFICOS:
BREVES COMENTÁRIOS

Algumas inferências sobre a situação mais ou menos recente da pesquisa no campo aqui abordado podem ser tentadas a partir de um exaustivo levantamento, realizado por iniciativa da ANPUH e que faz o inventário das várias centenas de teses e dissertações defendidas em programas de pós-graduação em História de todo o Brasil, no período de 1985 a 1994.⁵⁶ Por esse levantamento notamos que, dentre 29 estudos mais diretamente relacionados com meios de transporte e comunicação, nada menos que onze referem-se a ferrovias. Notamos também a quase completa ausência de estudos referentes aos transportes rodoviários,

⁵⁶ Maria Helena Capelato (coord.), *Produção histórica no Brasil, 1985-1994: catálogo de dissertações e teses dos programas e cursos de pós-graduação em história*, Xamã, São Paulo, 1995, 3 vols.

em flagrante descompasso com a importância assumida pelos referidos transportes no Brasil deste século. Com efeito, dos estudos acima mencionados, os 18 restantes podem ser assim distribuídos: tropas coloniais, três; rádio, três; navegação fluvial, dois; navegação de cabotagem, dois; construção naval, dois; portos, dois; aviação, dois; telefonia, um; rodovias, um.

Tais números confirmam, assim, uma sensação mais ou menos generalizada, segundo a qual as ferrovias têm sido o meio de transporte e comunicação mais estudado entre nós —o que certamente se relaciona com o fato de as estradas de ferro constituírem, no Brasil, o meio cujo estudo se apresenta melhor aquinhado de fontes, conforme já foi dito. Em contrapartida, no tocante aos transportes rodoviários (cuja fortuna vinculou-se precisamente à enorme disseminação de empreendimentos em todos os cantos do país),⁵⁷ é provável que se haja perdido a maior parte da documentação mais rica e mais viva, ou seja, precisamente aquela capaz de esclarecer a trajetória daquelas míriades de iniciativas (cabendo lembrar que boa parte dessa trajetória deveria constar apenas na memória das pessoas, visto ser plausível supor que a maioria das citadas iniciativas gerou muito pouca documentação escrita). Desse modo, tudo indica que, para se escrever a história da expansão rodoviária, será preciso que os historiadores usem toda a sua imaginação, buscando fontes, diretas ou indiretas, em variados acervos e suportes documentais (jornais locais, biografias e reminiscências escritas, depoimentos orais, fotografias, documentários cinematográficos, etc.).⁵⁸

Enfim, dadas essas circunstâncias, talvez as observações acima enunciadas, a partir do levantamento de trabalhos acadêmicos, possam ser melhor aprimoradas para assinalar-se que, no caso, o mais notável não seria propriamente a quase ausência das rodovias mas o pequeno número de estudos sobre meios também importantes: a navegação fluvial e a de cabotagem, com relação às quais, como foi dito, repete-se em parte a situação apontada no caso das ferrovias (número relativamente pequeno de empresas e portanto maior concentração da documentação). Desse modo, somos levados a notar que a preponderância dos estudos sobre ferrovias explica-se também por outros fatores —dentre os quais limitamo-nos aqui a apontar um dos mais visíveis, a saber: o inigualado fascínio com que as estradas de ferro se inscreveram no imaginário

⁵⁷ Essa “extrema atomização” é mencionada por Flávio Saes, “Transportes e comunicações”, *op. cit.*, p. 452.

⁵⁸ De todo modo afigura-se que, no que toca às empresas de transporte rodoviário, mesmo pequenas, podem ser úteis os arquivos das Juntas Comerciais e dos Cartórios de Notas (*Cf.* Eulália L. Lobo, *op. cit.*, p. 221). De fato, uma pesquisa recente refere-se expressamente à “massa documental referente a empresas, mantida nas juntas [comerciais] em cada um dos estados da Federação” —embora a autora ressalve que tais acervos são muito diferenciados, no que se refere tanto a seu efetivo valor como às condições de sua preservação (*Cf.* Teresa C. N. Marques, “A instituição do registro comercial na administração pública brasileira e os acervos de documentos para a história de empresas” in Congresso Brasileiro de História Econômica, 3, Conferência Internacional de História de Empresas, 4, Curitiba, 29 ago. a 1º set. 1999).

das populações com elas confrontadas, configurando-se, em toda parte, como empreendimentos que transcenderam em muito a condição de simples meios de transporte.⁵⁹

OBRAS CITADAS

- ABREU, J. CAPISTRANO DE, *Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*, Ed. UnB, Brasília, 1982.
- AB'SABER, AZIZ, "Fundamentos geográficos da história brasileira" in Sérgio Buarque de Holanda (coord.), *História geral da civilização brasileira*, Bertrand, 8a. ed., Rio de Janeiro, 1989, t. 1, vol. 1, pp. 55-71.
- Cadastro nacional de arquivos federais: Rio de Janeiro e Brasília*, Arquivo Nacional, 1990, vol. 1.
- CAPELATO, MARIA HELENA R. (coord.), *Produção histórica no Brasil —1985-1994: catálogo de dissertações e teses dos programas e cursos de pós-graduação em História*, Xamã, São Paulo, 1995, 3 vols.
- CARDOSO, CIRO F. & H. PÉREZ BRIGNOLI, *Os métodos da história*, Graal, 2a. ed., Rio de Janeiro, 1981.
- CAVALCANTI, JORGE A., *Transportes no Brasil*, Ed. UnB, Brasília, 1978 (Encontros da UnB). *Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico*, Rio de Janeiro, 1954.
- Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Matto-Grosso ao Amazonas, *Missão Rondon —apontamentos sobre os trabalhos realizados de 1907 a 1915*, Typ. do Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 1916.
- Comissão designada para organização do Plano Geral de Viação, *Relatório*, Gráf. Vitória, Rio de Janeiro, 1934.
- DOMINGUES NETO, HILÁRIO, "Café, ferrovia e hidrovia no oeste paulista: articulações da política de transportes (1883-1903)", Congresso Brasileiro de História Econômica, 3, Conferência Internacional de História de Empresas, 4, Curitiba, 29 ago. a 1º set. 1999.
- EL-KAREH, ALMIR CHAIBAN, *Filha branca de mãe preta: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*, Vozes, Petrópolis, 1982.
- FRAX ROSALES, ESPERANZA *et al.*, "Ferrocarril y tecnología en España a través del sistema de patentes, 1826-1936", Congreso Internacional 150 Años de Historia Ferroviaria, Alicante, out. 1998, *Ponencias*, Alicante, 1998.
- HARDMAN, FRANCISCO F., *O trem fantasma: a modernidade na selva*, Companhia das Letras, São Paulo, 1988.
- HOLANDA, SÉRGIO BUARQUE DE, *Monções*, Brasiliense, 3a. ed., São Paulo, 1990.
- , *Caminhos e fronteiras*, Cia. das Letras, 3a. ed., São Paulo, 1994.

⁵⁹ Notamos por exemplo que, dentre os estudos acima referidos, muitos podem ser incluídos nos campos da história social e cultural —abrangendo, por exemplo, o cotidiano e as lutas dos ferroviários, os significados simbólicos das estradas de ferro, etc. Pode-se dizer que muitos desses ângulos de abordagem têm como paradigma o trabalho de Francisco Foot Hardman, aliás muito bem documentado, *O trem fantasma: a modernidade na selva*, Companhia das Letras, São Paulo, 1988, que toma como objeto a célebre estrada de ferro *Madeira-Mamoré*. Já a navegação, por seu turno, se teve também o seu período "romântico", ele parece já perdido na memória, de modo que os empreendimentos nesse campo tenderiam a motivar estudos de caráter mais especificamente "econômico", freqüentemente tidos como insossos e aborrecidos.

- LACOMBE, A. J., *Introdução ao estudo da história do Brasil*, Ed. Nacional/Edusp, São Paulo, 1974.
- LAPA, J. R. DO AMARAL, *História e historiografia*, Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1985 (Brasil pós-64).
- , *Economia colonial*, Perspectiva, São Paulo, 1973.
- LOBO, EULÁLIA L., “História empresarial” in Ciro F. Cardoso e Ronaldo Vainfas (coords.), *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*, Campus, 4a. ed., Rio de Janeiro, 1997, pp. 217-239.
- MARQUES, TERESA CRISTINA DE NOVAES, “A instituição do registro comercial na administração pública brasileira e os acervos de documentos para a história de empresas”, Congresso Brasileiro de História Econômica, 3, Conferência Internacional de História de Empresas, 4, Curitiba, 29 ago. a 1º set. 1999.
- MARTINS, MARGARETH G., “Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras —1934 a 1956”, tese doutorado, FFLCH-USP, São Paulo, 1995.
- MATOS, ODILON N. DE, “Vias de comunicação” in Sérgio B. de Holanda e Pedro M. Campos (coords.), *História geral da civilização brasileira*, Difel, São Paulo, 1971, t. 2, vol. 4, pp. 42-59.
- MESGRAVIS, LAIMA, “A sociedade brasileira e a historiografia colonial” in Marcos C. de Freitas (coord.), *Historiografia brasileira em perspectiva*, Ed. Contexto, São Paulo, 1998, pp. 39-56.
- MOTOYAMA, SHOZO (coord.), *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*, Ed. Unesp/CEETEPS, São Paulo, 1994.
- O Brasil: suas riquezas naturais, suas indústrias*, Centro Industrial do Brasil, Rio de Janeiro, 1907-1909, 3 vols., Ed. fac-similar in Séries Estatísticas Retrospectivas, IBGE, Rio de Janeiro, 1986.
- PORTO ÂNGELA, LILIAN DE A. FRITSCH E SYLVIA F. PADILHA (coords.), *Processo de modernização do Brasil, 1850-1930: economia e sociedade, uma bibliografia*, Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro, 1985.
- PRADO JÚNIOR, CAIO, *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*, Brasiliense, 17a. ed., São Paulo, 1981.
- QUEIROZ, PAULO R. C., *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da E. F. Noroeste do Brasil (1904-1908)*, Ed. UFMS, Campo Grande, 1997.
- , “Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)”, tese doutorado, FFLCH-USP, São Paulo, 1999.
- RANDOLPHO PAIVA, ALBERTO (comp.), *Legislação ferro-viaria federal do Brasil*, Ministério da Viação e Obras Públicas, Rio de Janeiro, 1922.
- REIS, AARÃO LEAL DE CARVALHO (coord.), *Club de Engenharia: Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brasil. Archivo dos trabalhos*, Club de Engenharia, Rio de Janeiro, 1882.
- RODRIGUES, JAIME, “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”, *Revista Brasileira de História*, ANPUH, vol. 19, num. 38, 1999, São Paulo, pp. 15-53.
- RODRIGUES, J. HONÓRIO, *A pesquisa histórica no Brasil*, Ed. Nacional, 3a. ed., São Paulo, 1978.
- , *História da História do Brasil*, Ed. Nacional, 2a. ed., São Paulo, 1979, Primeira parte, “Historiografia colonial”.
- SAES, FLÁVIO A. M. DE, *As ferrovias de São Paulo: 1870-1940*, Hucitec/INL, São Paulo, 1981.
- , “Transportes e comunicações” in *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*, IBGE, 2a. ed., Rio de Janeiro, 1990, pp. 445-478.

- SEGNINI, LILIANA R. P., *Ferrovia e ferroviários*, Cortez, São Paulo, 1982.
- Simpósio Nacional de História, 20, Florianópolis, 25 a 30 jul. 1999, *Programas & resumos*, ANPUH/UFSC, Florianópolis, 1999.
- SILVA, MOACIR M. F., *Geografia dos transportes no Brasil*, IBGE, Rio de Janeiro, 1949.
- RONDON, CÂNDIDO M., *Relatório dos trabalhos realizados de 1900-1906*, Impr. Nacional, Rio de Janeiro, 1949.
- TELLES, PEDRO C. DA SILVA, *História da engenharia no Brasil: séculos XVI a XIX*, Ed. Livros Técnicos e Científicos, Rio de Janeiro, 1984.
- , *História da engenharia no Brasil: século XX*, Clube de Engenharia, Rio de Janeiro, 1993.
- VIVEIROS, ESTHER DE, *Rondon conta sua vida*, Livraria São José, Rio de Janeiro, 1958.
- ZEMELLA, MAFALDA P., *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*, Hucitec/Edusp, 2a. ed., São Paulo, 1990.