

RESENHA

CAMINHOS DE FERRO IBERO-AMERICANOS

Dilma Andrade de Paula – UNIOESTE*

FERNÁNDEZ, Jesús Sanz (coord.). *Historia de los ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995)*. Madrid, ES: CEDEX/CEHOPU/ Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998, 456 p. Acompanha CD-ROM: *Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos (1837-1995)*

Os pesquisadores que se dedicam à temática das ferrovias no Brasil, defrontam-se, freqüentemente, com uma diversidade de estudos, desde aqueles tipicamente voltados à engenharia e maquinário até os dedicados à memória de ferroviários. Aos historiadores, exige-se uma verdadeira disposição na “caça” a uma ampla bibliografia e a uma documentação geralmente dispersa e nem sempre bem conservada e de fácil acesso. Ainda que existam muitos trabalhos na área, sobre variadas empresas de transporte ferroviário, mas freqüentemente concentrados no século XIX, temos um panorama parcial da conturbada história ferroviária brasileira.

É maior ainda o desconhecimento sobre as ferrovias no continente americano de forma geral e, muito particularmente, as dos países de colonização espanhola. No entanto, boa notícia veio da Espanha. Foi publicado em 1998, pela Fundación de Ferrocarriles Españoles, em Madri, o livro: Historia de los Ferrocarriles de Iberoamerica (1837-1995), acompanhado por um bem elaborado CD ROM (Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos, 1837-1995). Infelizmente, ainda de acesso restrito, pois não foi traduzido no Brasil. Coordenado por Jesús Sáenz Fernández (RENFE – Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), contou com a participação de vários outros autores: Carmem

* Doutora em História pela Universidade Federal Fluminense e Professora Adjunta do Curso de História – UNIOESTE/Marechal Cândido Rondon.

Aycart Luengo (Fundación de los Ferrocarriles Españoles), Víctor Peralta Ruiz (Centro Superior de Investigaciones Científicas), Francisco Polo Muriel (Fundación de los Ferrocarriles Españoles), Ángel Rodríguez Carrasco (Universidad Complutense de Madrid) e Antonio Santamaría García (University of Oxford e I. U. Ortega y Gasset).

O livro fez parte de um conjunto de comemorações acerca dos 150 anos de ferrovias na Espanha (a primeira linha foi construída na Catalunha, ligando Barcelona a Mataró), tendo o patrocínio de entidades públicas e privadas, sob a coordenação da Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Aproveitando-se o momento, realizou-se, então, uma vasta pesquisa sobre as ferrovias da América Ibérica que, em 1987, já haviam comemorado o sesquicentenário, pois a primeira linha da região foi construída em Cuba, em 1837, unindo Havana a Bejucal, anterior à da própria Metrópole.

Ressalta-se que, embora se trate de uma publicação comemorativa, em nada assemelha-se aos trabalhos laudatórios. Os artigos são escritos por especialistas, a partir de bibliografia recolhida em cada país, utilizando-se de muitos dados quantitativos. Ricamente ilustrado, com excelente diagramação, a leitura do livro torna-se agradável nas suas 456 páginas. O CD-ROM traz: cronologia, quadro das empresas (fichero, no original), esquema evolutivo das linhas férreas, quadro de quilometragem, cartografia e informação estatística. Tudo isso acompanhado de manual, tornando sua instalação e utilização acessíveis.

Reconhecendo a importância das ferrovias no quadro mais geral dos transportes, a perspectiva do livro não se enquadra numa visão nostálgica do passado, como às vezes costumam ser obras dessa natureza, mas pretende ser uma contribuição a ações de futuro (p. 07). Ainda que apresente uma visão mercadológica aplicada aos transportes, coloca a ferrovia não como um modal obsoleto, mas como objeto de necessária modernização, como afirma o presidente da RENFE - Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Miguel Freese:

pasados ya los tiempos del monopolio ferroviario y de un mal entendido concepto de servicio público, nuestro modo de transporte tiene que ser capaz de incorporar las tecnologías disponibles hoy y de llevar a cabo em su seno transformaciones y cambios organizativos que racionalicen la gestión y permitan ajustar su oferta a las demandas de los distintos mercados y sectores donde el tren es competitivo. (p. 09).

A não ser por recentes projetos de criação de ferrovias, esse é um argumento estranho a nós, no Brasil. Realizada a opção pelo maciço transporte rodoviário, os tecnocratas dos transportes condenaram boa parte das linhas ferroviárias à extinção, principalmente após 1955. Para nós, o trem sempre foi objeto de nostalgia (pois “ineficiente”, “arcaico”, “deficitário” e “antieconômico”) e não do planejamento de futuro. Voltemos ao livro.

E como tratar historicamente de regiões tão distintas em tão extenso período de tempo? Os autores recolheram informações sobre as vinte repúblicas que falam línguas ibéricas e adotaram o “critério geográfico”, reconhecendo e explicitando suas vantagens e desvantagens. Dessa forma, elas foram agrupadas da seguinte forma: a) México; b) América Central (Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panamá e El Salvador); c) Antilhas (Cuba, Porto Rico e República Dominicana); d) Grã-Colômbia (Colômbia, Equador e Venezuela); e) Brasil; f) Andes (Bolívia, Chile e Peru) e g) Prata (Argentina, Paraguai e Uruguai). Além desse critério, outros foram explicitados já na Introdução, como forma de agregar os capítulos: a) amostra de algumas empresas em cada país; c) opção quantitativa como forma de obter um relato mais conciso e finalmente, d) a seleção de problemas ou aspectos considerados mais relevantes e significativos. (p. 15)

O livro foi organizado em 9 capítulos, precedidos por um panorama geral das ferrovias no continente. Depois, trata-se dos transportes existentes anteriormente às ferrovias, de 1770 a 1860. Os capítulos seguintes foram dedicados a cada uma das regiões selecionadas. A Conclusão, foi organizada em períodos de tempo que seguem um recorte mais tradicional, também presente nos capítulos: fase da agro-exportação 1837-1930 e, portanto, do surgimento e crescimento da rede ferroviária. Depois, 1930-1980, abarcando-se a Depressão e a modificação do padrão econômico, voltado, progressivamente à substituição de importações, sendo o transporte automotivo o seu principal corolário. Daí, a extinção de ramais e de empresas ferroviárias. E, finalmente, de 1980 até 1995, com a eclosão da onda neoliberal e as conseqüentes privatizações das empresas. Sobre esse período, no entanto, todos os autores concordam que as ferrovias já estavam além da agonia financeira, com equipamentos obsoletos e fraca produtividade. Procura-se sintetizar os aspectos mais relevantes dos seis autores que colaboraram, cuidando para deles extrair um discurso comum, mas não monolítico, sobre as diversas experiências.

De forma geral, é importante observar, através dos inúmeros quadros e tabelas, que o período de maior incidência de construções ferroviárias, foi do final do século XIX até 1915. De 1901 a 1915, o recorde foi de 45.936 km de linhas construídas, sendo o capital majoritariamente britânico. Após 1930, houve um generalizado processo de nacionalização das empresas ferroviárias, agrupando-as em empresas únicas, de caráter semelhante ao da brasileira Rede Ferroviária Federal S.A (atualmente em processo de liquidação). Paralelamente, começou a descender a quilometragem de linhas em serviço e também aumentaram os processos de liquidação e de fechamento de empresas ferroviárias. Até 1930, 9 empresas fecharam, ou seja 14% do total. Porém, entre 1931 e 1970 (concentrando-se mais entre 1961-65), se registraram 48 fechamentos, totalizando 75%. (Fernández, p. 33). Após 1950, todas as regiões, com exceção do México, sofreram redução da quilometragem ferroviária pois, semelhante à situação brasileira, começava, não por acaso, a ascendência do modal rodoviário. A Grande Depressão agravou a crise do modelo agro-exportador e, conseqüentemente das ferrovias, construídas, geralmente, em sua função. Novas regiões foram priorizadas, com acentuado incentivo ao transporte rodoviário. Assim, houve um progressivo corte dos serviços de cargas de menor volume e nos de passageiros, chegando à década de 70 bastante escassos, quando os governos recomeçam a privatizar as ferrovias.

No caso do Brasil, em especial, Ángel Carrasco faz uma excelente análise da historiografia sobre ferrovias, ora reproduzindo alguns modelos de análise, ora enfrentando-os e propondo novos recortes. É o caso, por exemplo, da afirmação usualmente aceita de que não existiu no Brasil um conceito pré-fixado de uma rede nacional de ferrovias, sendo construídas de forma desvertebrada e regionalizada, pois seguiram o ritmo e a localização da expansão cafeeira. Um dos expoentes dessa visão, muito corrente e aceita pela maioria dos historiadores e demais estudiosos das ferrovias, é Odilon de Matos (*Café e ferrovia. Evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974*), que estudou o café e as ferrovias em São Paulo. Para esse autor, as ferrovias nunca se caracterizaram pela abertura de fronteiras, mas seguiram, nos seus traçados, as zonas de cultivo do café. Nesse sentido, cumpriram uma função diametralmente oposta a de outros países, como a Argentina, onde a função colonizadora da ferrovia foi fundamental. Há a necessidade do empreendimento de estudos regionais que adentrem nessa visão mais tradicional, mostrando a

especificidade do modelo paulista e a diversidade das outras experiências. Ainda assim, Carrasco faz uma importante crítica a essa visão, vejamos:

por lo anteriormente expuesto parece deducirse que el tren brasileño se limitó a cumplir un rol específico dentro de la economía agroexportadora. Esta visión tradicionalista le niega cualquier contribución en cuanto a la dinamización de la economía de puertas hacia adentro. Si bien, el ferrocarril nació pensado de puertas hacia afuera y las políticas ferroviarias fueran inspiradas por comerciantes y plantadores, cuyos intereses se centraban en el mercado mundial, no hay que despreciar los efectos indirectos que se derivaron de la implantación y expansión de un medio de transporte tan revolucionario. Está claro, a estas alturas de trabajo, que la propia configuración de un sistema desintegrado constituyó un serio handicap de cara a fomentar la integración de una economía nacional, e incluso se les puede acusar de haber debilitado los lazos comerciales del interior establecidos por los tradicionales arrieros al potenciar un tipo de economía más rentable. (p. 190-191. Grifos meus)

A regionalização, ao contrário de ser potencialmente negativa, seria a indutora do desenvolvimento do mercado interno. Embora sendo o café o produto mais valorizado a transportar, a ferrovia também carreava muitos outros produtos fundamentais às economias regionais, o que é tradicionalmente desconsiderado. A extinção de ramais, também geralmente negligenciada pela historiografia, teve um tratamento mais específico por parte de Carrasco. A partir de 1961, foram arrancados mais de 10 mil quilômetros de trilhos, notadamente nas antigas regiões agro-exportadoras. Intensificado durante o Regime Militar, o quinquênio mais ativo da erradicação foi, não por acaso, durante o período de maior acirramento ditatorial, de 1966 a 1970. Segundo Carrasco, “sólo desde un gobierno fuerte, capaz de contener la presión social, se podía acometer una política decidida de cierre de vías antieconómicas, cuya dimensión humana significaba la reducción de plantillas” (p. 203).

Há muitos outros aspectos interessantes a destacar, pois a sistematização de dados e de informações bibliográficas regionalizadas abrem um vasto campo de pesquisa para os interessados no assunto dos transportes em geral e das ferrovias em particular. Como, por exemplo, a existência de uma vasta e profícua bibliografia sobre as ferrovias mexicanas, fazendo desse país, juntamente com a Argentina e o Brasil os casos mais conhecidos das trajetórias ferroviárias Ibero-americanas. De forma geral, a criação de empresas ferroviárias nesses países, significava

uma ruptura jurídica, econômica e social, num universo profundamente marcado pelo colonialismo e pelos sucessivos projetos de “modernização”. Somente uma leitura atenta do conjunto da obra é capaz de visualizar toda a sua riqueza.

O livro atesta muito da nossa ignorância sobre a história dos vizinhos americanos e, principalmente, sobre a experiência ferroviária nesses países, muito mais rica do que imaginamos e dificilmente redutíveis a grosseiras generalizações. Para maiores informações, pode-se consultar a *home page* da Fundación de los Ferrocarriles Españoles: www.ffe.es/public.htm

Impressão e Acabamento
Editora e Gráfica Universitária - EDUNIOESTE
Rua Universitária, 1619
e-mail: editora@unioeste.br
Fone (0**45) 220-3085
Fax (0**45) 324-4590
Cep. 85.814-110 - Cascavel PR
Caixa Postal 801

