

O discurso geopolítico de Nelson Werneck Sodré: a ferrovia como um projeto de ocupação e integração do território

Marco Túlio Martins¹

Rita de Cássia Martins de Souza Anselmo²

Resumo

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, considerado nesta proposta como um intelectual geopolítico, construiu sua proposta compreendendo as ferrovias enquanto um projeto e uma proposta do Estado, 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 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.

Palavras-Chave: Ordenamento Territorial; Nelson Werneck Sodré; Geografia Política.

Resumen

Este se refiere a la propuesta hecha por un intelectual geopolítica de la primera mitad del siglo XX hasta la instalación de la red ferroviaria brasileña papel. Nelson Werneck Sodré, considera esta propuesta como una geopolítica intelectual construido su propuesta comprende los ferrocarriles como un proyecto y una propuesta para el Estado, fundamentales a la ocupación efectiva del territorio. Es interesante observar cómo los ferrocarriles en su propuesta aparecen como grandes proyectos de inversión del Estado, es decir, los proyectos son de gran económico, social y ambiental que se realiza a escala regional o nacional. Además, se incluye en las estrategias territoriales que son la responsabilidad del Estado. Nelson Werneck Sodré está, en este trabajo, presentado como intelectual geopolítica, una clase en el imperativo militar con el fin de darles orientación y delinear sus estrategias.

Palabras-clave: Planificación, Nelson Werneck Sodré; Geografía Política.

¹ Graduando do curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Contato: marcogeografia2008@yahoo.com.br

² Doutora em Geografia, Coordenadora do PPGEIO da Universidade Federal de Uberlândia. Contato: ritacmsou@ig.ufu.br

Introdução

Este trabalho apresenta como objetivo central a discussão do projeto ferroviário proposto e implementado em parte pelo Estado brasileiro. Tem-se como foco analítico o pensamento geopolítico dos anos de 1930-1945 acerca da construção da malha ferroviária brasileira no que diz respeito à ocupação efetiva do território. Não será realizada nenhuma análise empírica de um empreendimento ferroviário específico, pois, focar-se-á sobre os discursos dos intelectuais geopolíticos acerca da questão integração/unidade do território brasileiro pela ferrovia.

Neste sentido, será colocado aqui como o foco principal de análise o pensamento de Nelson Werneck Sodré, sobretudo ao que diz respeito à implantação de ferrovias no território brasileiro e como elas provocaram impactos sociopolíticos no território. Assim, uma breve discussão sobre o pensamento dos geopolíticos militares brasileiros torna-se necessário, principalmente tendo em vista que Nelson Werneck Sodré nunca fôra inserido como tal.

Ponderar discussões e produções científicas que colocam Sodré como um intelectual historiador do século XX sem destacar devidamente sua importância na *geração* de intelectuais que discutiam o Projeto de Brasil é, com certeza, colocá-lo fora ou em “desnível” diante das discussões do momento. No “*Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril*”, de 1941, Sodré apresenta um discurso que respalda o aparelho de Estado do período Vargas. Sendo assim, tomaremos esta produção werneckiana para levantar os impactos que seriam causados pela implantação da via férrea no sentido de integração/unidade do território.

Nelson Werneck Sodré e Mário Travassos: o discurso geopolítico diante da proposição de uma infraestrutura ferroviária para o Brasil

A integração nacional é um dos temas que Nelson Werneck Sodré manifesta com preocupação eminente na obra “*Oeste [...]*”, remetendo também ao problema da unidade do território. A sugestão de Sodré era a efetivação de um processo de modernização do país pelas vias férreas, com atuação do Estado, e visando a criação/ampliação de mercados internos “na medida em que percebeu o caráter imperialista de algumas propriedades e também da produção local, pautada pelo papel da exportação” (CUNHA,

2002, p.99).³ Essa não é uma temática que se fixa apenas no livro *Oeste*; a preocupação de Sodré em relação à unidade nacional brasileira perpassa outras de suas produções, tal como sinaliza Cunha (2002).⁴

Não podemos deixar de mencionar o quanto o discurso de Sodré sobre a integração territorial e a unidade nacional estava em pleno acordo com a ideologia do Estado brasileiro entre 1930-1945, no governo de Getúlio Vargas. Foi neste momento, sobretudo no início da década de 1930, que a questão da centralização do poder e a quebra da força dos grupos regionais fortalecera-se. Neste sentido, ganhou força no Brasil dos anos 30 a corrente do pensamento autoritário⁵.

É sob a égide deste pensamento que a modernização do país é projetada. Assim, um processo denominado *modernização conservadora*⁶ é construído pelas elites do país. Muito influenciado pelo pensamento conservador da época, sobretudo de Oliveira Vianna, Sodré na obra *Oeste*, trabalha nos pilares desse pensamento no que diz respeito à unidade nacional e integração do território brasileiro. Anselmo (1995, p.24) levanta uma discussão importante nesse sentido, quando destaca três conclusões básicas de *Populações Meridionais* (Oliveira Vianna), analisadas por Astrojildo Pereira em 1929,

³ O livro *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril* resulta de suas incursões ao território que hoje pertence ao Estado de Mato Grosso do Sul, sobretudo na região da atual Campo Grande, entre 1934 e 1937.

⁴ Por outro lado, *Panorama do II Império* não deixa de ser um livro de explicações conservadoreas, na medida em que ainda procura demonstrar determinadas alterações socioeconômicas, a exemplo do fim da escravidão como resultado das positivas mutações éticas ocorridas, e assim explica a recém-convertida postura da Inglaterra contra o tráfico negreiro. Sodré recorre, nesse livro 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. Na perspectiva de Projeto de Brasil, *Panorama* se configura como um avanço teórico na análise, ainda que insuficiente, já que é norteadada pelo enfoque da superação da elite agrária monárquica escravocrata pela elite dos letrados republicanos (CUNHA, 2002, p.156-157).

⁵ O padrão autoritário era e é uma marca da cultura política do país. A dificuldade de organizar associações classistas representativas e partidos fez das soluções autoritárias uma atração constante. Isso ocorria não só entre os conservadores convictos como liberais, mas também entre a esquerda. Esta tendia a associar liberalismo com o domínio das oligarquias; e a partir daí, não dava muito valor à chamada democracia formal. Os liberais contribuíam para justificar essa visão, pois temiam as reformas sociais e aceitavam e até mesmo incentivavam a interrupção do jogo democrático toda vez que ele parecesse ameaçado pelas forças subversivas (FAUSTO, 2008, p.357).

⁶ No decorrer do Estado Novo, Getúlio não foi simples instrumento do poder de decisão dos grupos 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 um projeto de desenvolvimento econômico com maior ou menor autonomia, variavam de acordo com os grupos e as inclinações pessoais (FAUSTO, 2008, p.369).

sendo elas: 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”*.

Estes três principais aspectos são encontrados também no Oeste de Nelson W. Sodré, quando o autor analisa as popula es do Oeste, a unidade nacional e a integra o do território brasileiro. De acordo com Anselmo (1995), estes aspectos foram retirados da obra de Oliveira Vianna por muitos autores que podem ser enquadrados como adeptos do pensamento conservador. Neste sentido, nosso autor, nesta fase de sua produ o intelectual deve ser enquadrado dentro da ideologia do pensamento conservador.

Ligados diretamente a essa concep o de mundo, apresenta-se no Brasil das décadas de 1920 e 1930 os primeiros estudos voltados para a geopolítica, que podem ser considerados resultados das necessidades que se impunham ao país. Neste sentido, a ideologia nacionalista começou a ser o grande alvo das sistematiza es dos estudos geopolíticos, justamente pelo fato de querer lançar o Brasil como potência econ mica mundial. A extensão territorial brasileira e as diferenças regionais eram as grandes preocupa es de tais estudos geopolíticos (ANSELMO, 1995). Assim,

A unidade nacional passa a ser questão de extrema relevância e a centraliza o política ganha grande destaque, tonando-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, portanto, tomar como verdade, que o contato de Nelson Werneck Sodré com a obra de Oliveira Vianna data deste período e também, a absor o do discurso geopolítico conservador preocupado com a questão da unidade nacional brasileira.

O período compreendido entre 1937 e 1945   conhecido como Estado Novo, no qual o regime de governo   caracterizado por um populismo autoritário. De acordo com Andrade (1989 *apud* Anselmo, 1995, p.34):

(...)durante este período foram investidos grandes esforços na moderniza o do setor urbano-industrial da economia, enquanto procurou-se manter as institui es tradicionais no setor agrário. A constru o de uma malha rodoviária que facilitasse as migra es para os centros mais industrializados foi muito estimulada, além da ocupa o de áreas consideradas vazias, do ponto de vista demográfico, como o norte do Paraná e o sul do Mato Grosso.

Nelson Werneck Sodré trabalha no *Oeste*, justamente essas áreas consideradas vazias e, é olhando para este território e vendo a fragmentação que o território brasileiro ainda se encontrava – com problemas do ponto de vista demográfico e da ligação destas áreas ao *corpo da nação* – que profere um discurso casado com a ideologia da modernização dos setores urbano-industrial.

Para iniciar a discussão sobre o papel do transporte ferroviário no livro *Oeste* de Sodré e a relação entre o pensamento do autor e o pensamento geopolítico militar brasileiro da época, escolhemos seu principal expoente, Mário Travassos e a obra *Projeção Continental do Brasil*, de 1935 (Quadro 1).

A partir da apresentação do quadro abaixo, podemos dizer que Nelson Werneck Sodré escreve o *Oeste* num momento em que o Estado brasileiro pensa a infraestrutura que será construída no território – pensando na integração territorial sobretudo pelas ferrovias. Assim, o sentido da ocupação efetiva do território pela infraestrutura de transportes torna-se político.

Vencovski (2006), mostra no período 1835-1957 a importância das ferrovias para fins de exportação. Outro fator importante era a relação entre a expansão agrícola e as ferrovias, sendo que as frentes agrícolas acompanhavam as linhas de expansão das ferrovias.

Esse sentido de expansão das ferrovias está em sintonia ao discurso de Mário Travassos. No período Vargas, este geopolítico propõe que a projeção da infraestrutura de transportes 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).

A discussão sobre a regionalização do território brasileiro também é levantada pelos geopolíticos militares. Não podemos ponderar qual o nível de envolvimento de Nelson Werneck Sodré com a questão, contudo, a intervenção de Getúlio Vargas no que diz respeito à centralização do poder, ao fortalecimento do Exército⁷(instituição na qual

⁷ “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. (...)A revolução de 1932 contribuiu para a depuração do Exército. Naquele ano, 48 oficiais foram exilados, entre eles sete generais. No fim de 1933, 36 dos quarenta generais na ativa tinham sido promovidos ao posto pelo novo governo. Assim se consolidou um grupo leal a Getúlio Vargas, onde se destacaram duas figuras: Góis Monteiro e Eurico Gaspar Dutra. Góis era um formulador da política do Exército e Dutra, o principal executor. Os dois monopolizaram os principais cargos militares depois de 1937: Góis foi chefe de estado-maior de 1937 a 1943; Dutra foi ministro da Guerra de 1937 a 1945, quando se afastou para concorrer à presidência da República, sendo substituído por Góis Monteiro. Góis esteve também à frente do Ministério da Guerra entre 1934 e 1935. A lealdade do novo grupo no comando do Exército ao governo Vargas, apesar de arranhada por alguns episódios, não se quebrou até 1945”. (FAUSTO, 2008, p.358).

Sodré atuava) e criação do CNG (Conselho Nacional de Geografia) e do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), bem como todas as ideias sobre unidade e integração nacional que estavam presentes no discurso e prática do Estado, influenciaram diretamente Sodré na produção do *Oeste*. De acordo com Almeida (2000, p.58):

É interessante assinalar que por ocasião da fundação dos Conselhos de Estatística e Geografia nos anos 30, a composição majoritária das Assembléias e Conselhos Diretores era de profissionais oriundos dos cursos de Engenharia Civil e Militar. Figuras chave na criação do Conselho de Geografia e grandes produtores de artigos na Revista Brasileira de Geografia como Cristovão Leite de Castro, Silvio Fróes de Abreu e Moacir F. Silva eram engenheiros.

Neste sentido, Nelson Werneck Sodré compõe em consonância com as ideias do geopolítico militar Mário Travassos, e sua contribuição no que diz respeito a este processo de integração territorial e unidade nacional aparece casado com as ideias do Estado brasileiro à época.

Quadro 1: Periodização das ferrovias no Brasil

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 e containers</i>
Principais produtos	Café	Minério	Minério e soja
Prioridade dos investimentos em transporte	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 das linhas	-	As ferrovias seguem a expansão da agricultura

Fonte: VENCOVSKY, 2006.

Dentro do “Oeste”, no capítulo *A Expansão Humana*, após construir um panorama geral do que era o Oeste brasileiro, 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 primeiro 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 questão da priorização da construção da ferrovia Noroeste do Brasil, traduzindo a possibilidade do desenvolvimento contínuo paulista chegar até o interior do país. A ferrovia seria o símbolo e ao mesmo tempo a possibilidade da expansão para o interior do nível de desenvolvimento visto em São Paulo:

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).

A ligação com a Bolívia a partir da construção da ferrovia Noroeste do Brasil pelas terras do Oeste (Mato Grosso), colocada por Sodré, é um ponto crucial do pensamento geopolítico presente em Mário Travassos. De acordo com Vlach (2002/2003, p.138-139):

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 circulam” (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.

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

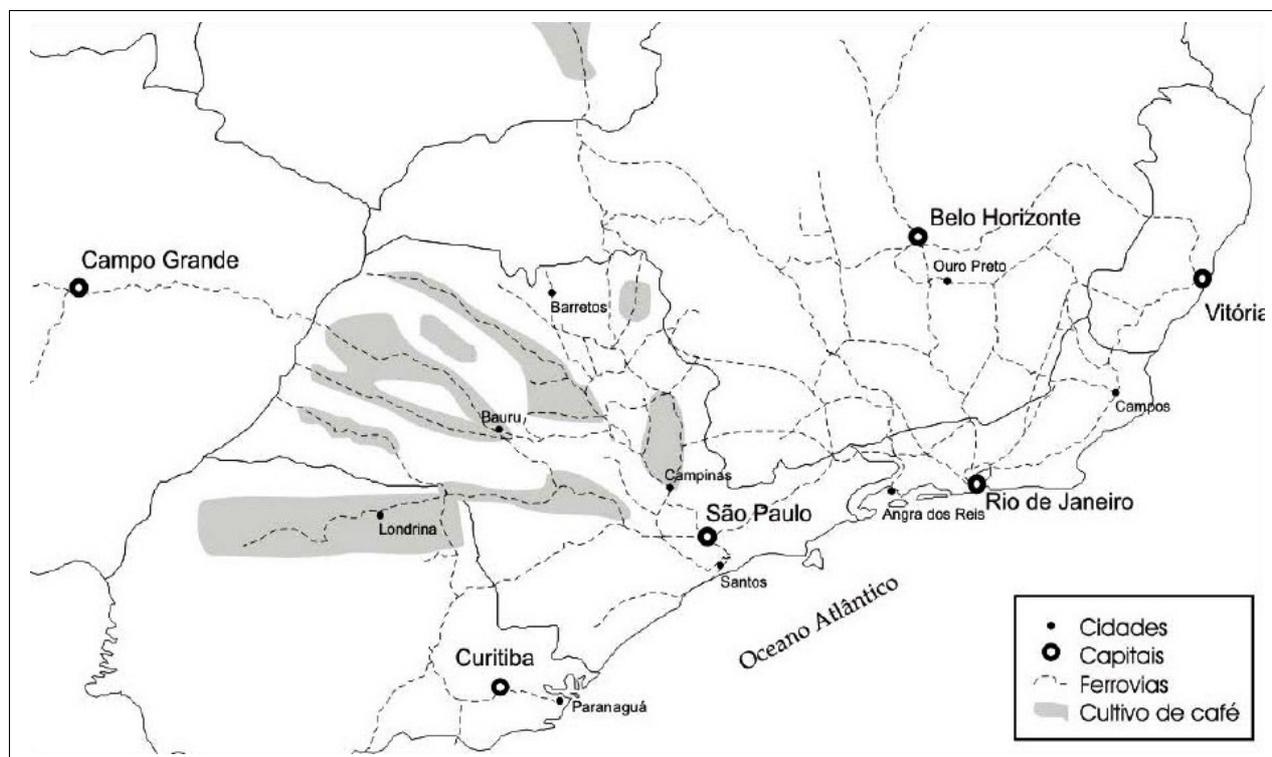
A característica inicial e auspiciosa da via férrea em questão, ao lado do vínculo que estabelecia entre o Oeste e a estrutura brasileira, da qual ele estava praticamente divorciado, foi a possibilidade do escoamento da produção pastoril daqueles rincões, trazendo-a ao mercado consumidor, cada vez mais 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 no discurso do autor, a ligação existente entre a construção das vias férreas e a expansão das lavouras, sobretudo de café em São Paulo. Um mapa exposto por Vencovsky (2000), retirado do livro de P. Monbeig *O Brasil* (1971), ilustra esta situação. Este mapa é denominado de *A região vital do Brasil* (Mapa 1).

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

A nova componente jungia, de modo definitivo, o sul matrogrosso 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 fluvial 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 vários sentidos, a via férrea da Noroeste não só operará um processo de integração nacional, no campo restrito ao nosso território, como terá, desde logo, uma função nítida, no plano mais vasto e mais complexo da própria política americana. (SODRÉ, 1941, p.112).

Mapa 1: As ferrovias e o café

Fonte: Monbeig (1971, p.120-121).

A via férrea, desde a fase de construção viria transformar o panorama das terras do interior. Sodré justifica essas obras em prol do desenvolvimento, sobretudo desenvolvimento econômico do Oeste brasileiro:

Desde o início, desde a sua abertura ao tráfego, a via férrea, mudando consideravelmente o panorama das terras interiores, exerceria um poderosa ação na expansão humana no Oeste. Através da sua linha, penetraria essa zona uma crescente leva de trabalhadores. Cidade apagadas e mortas, tomariam novo impulso vivificador, ao contacto vigoroso do tráfego ferroviário. Ao longo do extenso prolongamento desses trilhos, núcleo 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 tomara 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 alí coloca, afirma, com maior

certeza, a possibilidade do crescente desenvolvimento dessa cidade e da sua importância cada vez maior. (SODRÉ, 1941, p.112-113).

Vê-se que Campo Grande, uma cidade presente no “sertão” de Mato Grosso, experimenta um processo de desenvolvimento econômico e social possibilitado pela construção e passagem da ferrovia. Ela se coloca como a receptora e distribuidora dos recursos e da produção advinda do centro econômico do país (São Paulo).

Ainda, Nelson Werneck Sodré colocará como consequência da construção da via férrea a condensação de *elemento humano* em terras do Oeste:

Ascendentemente, desde a sua abertura ao tráfego, a via férrea passou a constituir a maior força jogando no quadro dos fatores que acarretam a condensação do elemento humano. Essa ação tende antes a desdobrar-se que a se restringir. Ela ampliará, naturalmente os seus efeitos. Sempre no sentido nacional, que lhe foi a marca de início, em contraposição às forças disjuntoras que se aplicam ao Oeste, para uma resultante ainda incerta. (SODRÉ, 1941, p.114).

Nelson Werneck Sodré refere-se também à região amazônica no período da extração da borracha, momento este que o autor não vê com bons olhos, sendo fulgurante e transitório ao desenvolvimento dessa região. A forma como o autor se refere à região amazônica é possivelmente derivada de sua condição ainda de *fundo territorial*:

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).

Para Moraes (2005, p.1), os fundos territoriais são as “áreas a serem conquistadas na ótica da colonização” que se configuram como a maior parte do território brasileiro mesmo no atual período globalizante.

A ferrovia provocaria um processo de desenvolvimento daqueles agrupamentos humanos dos fundos territoriais, seria o processo de civilização daquelas localidades que o apresentavam em níveis escassos:

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).

Para finalizar, a via férrea é mostrada como a força transformadora e definitiva para as terras do interior. É ela quem coloca as terras do Oeste diante do movimento nacional. É a via férrea que conseguirá incorporar essas terras num *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 nesses 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 forada órbita brasileira, mais próximo, por todos os motivos geográficos, da influencia platina e andina, fugindo permanentemente, ao predomínio da estrutura geográfica brasileira.

A via ferrea estabelecida o elo imprescindível articulando a região do Oeste ao corpo nacional. Quebraria o perigoso divorcio que vinha 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 ferrea estabelecida 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 tendencia da resultante para o sentido brasielrio, de que não deve escapar. Colocada na barranca do Paraguai, a ponta dos trilhos ferroviarios 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 aguas. 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.151-152).

Sodré ainda levanta a discussão sobre a integração sul-americana pelo Oeste (atual Região Centro-Oeste) brasileiro, sendo possibilitada por políticas públicas complementares à expansão das linhas férreas:

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.155-156).

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, poderia ser considerada nesses países como uma atitude geoestratégica do Estado por acentuar a dependência econômica em relação ao Brasil. Nelson Werneck Sodré propõe essa infraestrutura com o mesmo caráter proposto por Mário Travassos. Segundo Vlach (2002/2003, p.139-140):

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.

Considerações finais

Pode-se concluir que a malha ferroviária brasileira constitui-se, indubitavelmente, como um grande empreendimento proposto pelas classes dirigentes nacionais. O projeto de nação esteve, no período analisado, sempre atrelado ao ordenamento territorial, ou

seja, paralelamente, ao desejo de constituir-se enquanto um Estado Nacional Moderno e à altura das nações mais progressistas ou desenvolvidas. Com este objetivo, empenhou-se continuamente na instalação de uma infraestrutura capaz de dar sentido à coesão nacional: a integração territorial como 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 da 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 de destino dos mesmos não foram consideradas, senão como recursos de ordem econômica e passíveis de serem convertidas aos propósitos das classes detentoras do poder.

Os geopolíticos militares compõem um grupo de intelectuais que merecem, pela eficácia alcançada de seus discursos, serem revisitados. Recuperar seus discursos auxilia-nos na avaliação crítica que devemos fazer acerca do presente. Nesse escopo, também é preciso ter em mente o pensamento geopolítico no meio civil, como os projetos para a malha ferroviária brasileira propostos por Sodré, que alcançaram uma efetivação bastante considerável para serem menosprezados nas análises contemporâneas que o enaltecem apenas como historiador.

A implantação da malha ferroviária brasileira que acompanhou 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 ao estender-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 à integração territorial e à unidade nacional para a qual foram pensadas foi devidamente cumprida.

Referências

ALMEIDA, R.S. *A Geografia e os Geógrafos do IBGE no Período 1938-1998*. 2000. 711 f. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2000.

ANSELMO, R.C.M.S. *Oliveira Vianna e a Unidade – Identidade do Espaço Brasileiro*. 1995. 142 f. Dissertação de Mestrado (Área de concentração em Organização do Espaço) – 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: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. (Didática, 1).

GRAMSCI, A. *Os intelectuais e a organização da cultura*. Tradução: Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

MORAES, A.C.R. de. Algumas considerações preliminares sobre o Ordenamento Territorial. In: *Para Pensar uma política nacional de ordenamento territorial: anais da oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial*, Brasília, 13-14 de Novembro de 2003 / Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR), - Brasília: MI, 2005.

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

SODRÉ, N.W. *Oeste: Ensaio sobre a grande propriedade pastoril*. 1ª Ed. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1941.

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

VLACH, V.R.F. Estudo Preliminar acerca dos Geopolíticos Militares brasileiros. In: *Terra Brasilis*, Rio de Janeiro: Grupo de Trabalho de História do Pensamento Geográfico no Brasil, 2002/2003, nº4/5, p.137-159.

Recebido em Maio de 2013.

Publicado em Agosto de 2013.