

O livro aqui resenhado foi escrito como tese de doutorado, defendida em 2004 na Universidade de São Paulo (Brasil). O autor, atualmente ocupando a cadeira de teoria e método em geografia da mesma universidade, iniciou seus estudos no estado do Ceará, migrando para as salas acadêmicas paulistanas em 1992, onde começou a desenvolver sua dissertação de mestrado intitulada “Senador Pompeu: um geógrafo do poder no Império do Brasil” (defendida em 1997). O doutorado que dá título ao livro teve início em 2000 e, como se pode observar em sua trajetória intelectual, Manoel Fernandes desenvolve seus estudos preferindo abordar uma história que não esteja limitada às fronteiras disciplinares da geografia acadêmica.

Com efeito, não foi a geração de Manoel que inaugurou os debates sobre a história da geografia no Brasil, mas das antigas gerações até a sua, existe uma diferença significativa de abordagem. Muitos geógrafos, formados entre as décadas de 30 a 50, produziram comentários sobre a história da disciplina: Azevedo analisou os primeiros impulsos da geografia brasileira alimentada pela escola francesa (Azevedo, 1976), Mamigonian observou a gênese de geografia e seus cruzamentos com outras disciplinas (Mamigonian, 1999), Carlos Augusto Monteiro (Monteiro, 1980) elaborou uma obra de estilo testemunhal.<sup>1</sup> O que é marcante nessa historiografia é o estilo ensaísta, sem especificidade metodológica e a focalização de objeto na história disciplinar ou institucional da geografia.

A geografia crítica produziu - e ainda produz - sua leitura da história, numa perspectiva talvez um pouco iconoclasta: a “pequena história crítica” de

---

<sup>1</sup> Não pretendemos esgotar aqui a literatura sobre a história da geografia. Todos os geógrafos, com exceção de Azevedo, estão vivos e foram professores da Universidade de São Paulo.

Robert Moraes atingiu um público até então alheio à história da disciplina e firmou-se como um verdadeiro manual (Moraes, 2007); Lia Osório Machado também mergulhou nos estudos sobre o passado (Machado, 1995); Milton Santos pôs abaixo alguns mitos sobre autores clássicos, consolidando o que se chamaria de “tradicional” tudo o que diz respeito à geografia clássica (Santos, 2004). Nesse sentido, a revisão “crítica” da história da geografia foi utilizada como formação teórica para estudos geográficos mais amplos.

Dessa forma, foi a geração de Manoel Fernandes, podemos dizer, que inaugurou um estudo da história da geografia com preocupação metodológica, dialogando com os métodos desenvolvidos na história e na história da ciência, com atenção historiográfica, contextual e documental. Estavam associados a este movimento os professores –então estudantes- Sérgio Nunes Pereira (Pereira, 2004), Perla Zusman (Zusman, 1996),<sup>2</sup> entre outros. Foram esses mesmos autores brasileiros, com colaborações internacionais, que levaram a cabo a edição da Revista Terra Brasilis, a primeira revista no mundo especializada em história da geografia, sendo publicada sua primeira série entre 2000 e 2007.<sup>3</sup> Esta geração preferiu estudar geografias produzidas fora do âmbito das universidades e distantes do marcos de periodização comumente

---

<sup>2</sup> Esses autores, citados na bibliografia, também foram estudantes da Universidade de São Paulo e hoje lecionam ou pesquisam na Universidade Federal Fluminense, no caso de Sérgio Nunes, e no Conicet (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas), no caso de Perla Zusman.

<sup>3</sup> A revista *Terra Brasilis* foi reeditada e atualmente está sendo publicada no portal Revues.Org. Cf: <http://terrabrasilis.revues.org/>

aceitos e vinculados à institucionalização,<sup>4</sup> constituindo suas obras, a nosso ver, como uma quase arqueologia do saber geográfico. Nesse sentido, destacam-se os temas das sociedades de geografia e dos engenheiros geógrafos.

Os planos para o império são planos de viação elaborados por engenheiros entre 1869 e 1889 para promover a integração do território brasileiro através das técnicas de circulação disponíveis: estradas, vias férreas e vias fluviais. Cada um, a seu tempo, defende uma proposta de circulação para o Brasil: integração prioritária no sentido leste-oeste ou norte-sul, ligação das vias férreas com os portos litorâneos ou com as nascentes dos rios, divisão das bacias hidrográficas e suas interconexões, trilhos feitos de madeira ou outros materiais, bitolas largas ou estreitas para as vias férreas.

Após um prefácio de Antonio Carlos Robert Moraes reafirmando como o problema da circulação dominou mentes de autores importantes como Friedrich Ratzel e Vidal de la Blache, ele é seguido por um “Prólogo” em que Manoel Fernandes afirma que o problema da integração territorial brasileira ainda é atual e que a questão que rege o trabalho é encontrar os elos entre o projeto político imperial (elaborado após a independência do Brasil, a centralização do Estado, a guerra do Paraguai<sup>5</sup>) e os planos de viação (a maioria dos engenheiros geógrafos em questão estão ligados às instituições estatais ou participam de associações corporativas). Este é um processo, sugere o autor, que não finda com o século XIX e, pode-se dizer, seguindo os rastros de Braudel (Braudel, 1992), que os elos do passado estão ligados aos problemas do presente através de uma “história-problema”.

Ademais, coloca-se como questão o motivo pelo qual os planos de viação não foram implementados pelo império e as razões são discutidas ao longo de todo o trabalho e notavelmente na conclusão que

foi denominada de “Epílogo”. O capítulo sobre contextos, demonstra como a missão de integrar o sertão ao litoral do Brasil era um projeto modernizador que buscava incluir o país no debate político e cultural da economia mundial em gestação em fins do século XIX.

Lembremos, como mostra o autor, que este século é o período do imperialismo, de expansão aos territórios de além-mar, da formação de Estados como o da Itália e da Alemanha e de independências de países periféricos. É também o século em que o capitalismo internacional encontrou como nicho importante a construção de estradas de ferro e navios a vapor (Clozier, 1963). O plano de integrar território fazia parte do espírito da época, ainda que este processo tenha sido implementado desigualmente e em tempos diferentes. Parte da elite brasileira, sonhando com um estado moderno, queria se ver à imagem dos estados europeus que exibiam seus feitos, mapas e globos nas exposições universais, eventos nos quais o estado brasileiro também estava presente,<sup>6</sup> apesar dos seus enormes traços de arcaísmo, a exemplo da abolição do trabalho escravo, que só ocorre em 1888.

O capítulo seguinte é denominado de “Tessituras”, no sentido de fazer do discurso dos personagens e das instituições tramas de uma mesma narrativa. É destacada a formação cosmopolita e letrada desses engenheiros, quais sejam: Honório Bicalho, André Rebouças, João Ramos de Queiroz, Eduardo Moraes e Antonio Maria de Oliveira Bulhões, bem como as principais instituições em que estavam envolvidos os personagens: o Ministério da Agricultura, Comércio e obras Públicas, o Instituto Politécnico e o clube de engenharia, entre outras. A idéia de revelar vozes para além da dos personagens, dá vulto quanto ao compromisso de Fernandes com historiografias da história social das ciências e da sociologia das ciências, destacando-se trabalhos de Maria Amélia Mascarenhas Dantes, Silvia Figuerôa e Pierre Bourdieu.

<sup>4</sup> Nos manuais de história da geografia e da ciência brasileira, 1934, ano de fundação da Universidade de São Paulo, é a data de referência que dá início a “fase científica” das ciências no Brasil.

<sup>5</sup> A guerra do Paraguai (1864-1870) torna urgentes os melhoramentos para a interligação das fronteiras com a capital (Neto, 2012:47).

<sup>6</sup> A propaganda do progresso e “o sonho de um mundo sem fronteiras encontrava alento na realidade europeia de um mundo cortado por vias férreas [...]”. Tudo isso era celebrado nas exposições universais (Pesavento, 1997:48).

Por fim, aparece o capítulo sobre os planos de viação: plano Moraes (1869), plano Queiroz (1874, 1882), plano Rebouças (1874), plano Bicalho (1881) e plano Bulhões (1882). Este capítulo revela a originalidade das fontes, que vão desde os relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, às cartas do Império do Brasil e da República, até os livros e comentários que acompanharam os planos, estes apresentados por Fernandes digitalizados em cartas coloridas numa seção especial do livro.

O plano Moraes buscava unificar as bacias hidrográficas através de vias fluviais, além das linhas de ferro correndo para o litoral, tendo papel de destaque a ligação da bacia do rio São Francisco com as linhas litorâneas;<sup>7</sup> uma das principais saídas para o mar se daria pelo Sul do Brasil, demonstrando como a questão militar impera em suas reflexões. O plano de Queiroz privilegia as ferrovias, mas também faz uma regionalização das bacias hidrográficas, procurando, através das linhas férreas, cruzar o território no sentido leste-oeste enquanto as bacias hidrográficas o cortam no sentido norte-sul e privilegiando a saída para o Atlântico. O plano Rebouças, o mais liberal de todos, procura promover o financiamento da circulação através de capitais privados e recomenda, ademais, que as ferrovias sejam construídas com madeira, material abundante no Brasil e com bitola estreita, no sentido de diminuir os custos, dada a enorme extensão do território. No que toca à configuração das ferrovias, cortariam o Brasil no sentido leste-oeste em paralelas e procurariam ligar, através de convênios internacionais, o Atlântico com o Pacífico. O plano Bicalho procura aprimorar não apenas o sistema de circulação, como a forma de subsídio que o Estado oferece na construção das ferrovias. Este plano é similar ao de Queiroz, com a diferença de que as linhas férreas estariam mais interiorizadas. Por fim, o plano Bulhões, o mais simples de todos, desenha uma espécie de cruz no território brasileiro, cor-

tando através de rios e trilhos o Brasil nos sentidos principais (norte e sul, leste e oeste).

Todos os planos têm por base a atração que o mar exerce numa economia de exportação como era a do Brasil e a concepção de que para lograr um bom sistema técnico era preciso aproveitar os elementos naturais. Nesse sentido, a geografia do Brasil ditaria as linhas principais de comunicação e o fato do país ser um território longelíneo se apresentava como um problema, tal como ocorre na Itália. Outros conhecimentos eram necessários: nível de declividade dos rios, navegabilidade e raio de suas curvas. Todos os planos defendem o uso da bitola estreita, por motivos que já foram apresentados. Uma das divergências diz respeito ao grau de centralização do território, sendo que André Rebouças privilegiaria a autonomia das províncias enquanto os demais pregariam uma centralização (mas que não chegava a se apoiar no sistema radial francês). Todos procuram uma forma de circulação que se assentasse sobre o melhor aproveitamento da própria conformação geográfica do território, motivo pelo qual as bacias hidrográficas ganham tamanho destaque. A incorporação da província do Mato Grosso, palco da guerra contra o Paraguai (1864-1870), era vista como estratégica e o principal desafio de todos eles era integrá-la ao restante do território. Além disso, o principal objetivo, no seu conjunto, era a mobilização de migrantes que viriam colonizar as novas terras e promover, através do transporte de materiais, uma agricultura mais moderna. É evidente que, em se tratando do século XIX, as estradas também estariam comprometidas com a civilização e com a modernização do Estado, levando para os confins a moeda, a bandeira brasileira e os laços de fraternidade entre a população. Em alguma medida, tratava-se também de consolidar as fronteiras com os países vizinhos e transformar o Brasil, através de sua rede de comunicações internas (e no qual os rios têm papel essencial na delimitação das separações), em uma “ilha”, nas palavras de alguns engenheiros.

O penúltimo capítulo, antes do Epílogo, é denominado “Mapas”. Neste capítulo, Fernandes discute, em linhas gerais, os conhecimentos geográficos que estavam disponíveis na época do império e os melhoramentos materiais que já

<sup>7</sup> O Moraes também sugeriu a mudança da capital do Brasil para o interior da bacia do São Francisco, antecipando o debate sobre a mudança da capital do Brasil para o interior que ocorreria em comissões que futuramente conformariam o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

estavam consolidados. A maioria dos planos se assenta sobre a Carta do Império do Brasil de 1875 e 1883. O autor leva a cabo uma argumentação de que não eram os poucos conhecimentos geográficos que impediram a implementação dos planos, mas sobretudo os interesses das classes dirigentes. Este argumento é levado às últimas conseqüências no Epílogo, que conclui que está na resistência à modernização a chave para a compreensão do motivo pelo qual os planos foram retardados ou relegados em seus objetivos. Não havia ainda um amplo interesse na substituição do trabalho escravo pela mão de obra assalariada, estimulada pela migração; as terras não podiam ser distribuídas e sua expansão deveria limitar-se à incorporação ao latifúndio, não podendo ser democratizadas através da colonização. O autor conclui ser o caráter especulativo da propriedade da terra no Brasil, problema ainda existente, o cerne da compreensão do arcaísmo da modernização do Estado brasileiro.

Uma das originalidades do livro de Fernandes é combinar as perspectivas da história da cartografia com as da história da geografia e com as da história do Brasil. O autor incorpora a análise de mapas antigos como documentos históricos. Os mapas são vistos como textos que representam uma época do passado, fontes estas que são particularmente propícias num período de criação e modernização dos Estados Nacionais, do surgimento de novo poderes e traçados de fronteiras. A análise, contudo, não leva a fundo uma crítica das fontes, condizentes com os últimos avanços da história da cartografia iberoamericana. Os congressos específicos da história da cartografia, promovidos a partir de 2006 (Buenos Aires, 2006, México, 2008, São Paulo, 2010 e Lisboa, 2012) promoveram avanços na crítica dos mapas no que toca às mudanças de linguagem, a evolução do uso das cores nos mapas, a permanência ou mudanças de nomes geográficos, entre outros. Contudo, permanece o pioneirismo do uso de tais fontes e sua integração notável com a bibliografia sobre a história do Brasil imperial.

O livro de Manoel Fernandes consegue nos convencer da enorme importância da geografia elaborada pelos engenheiros geógrafos neste período (1869-1889), no sentido de perceber que temas que ainda persistem na geografia atual foram alvos de

debates encetados pelos engenheiros. Arriscaríamos a dizer que há um período em que o debate mais significativo do ponto de vista geográfico foi levado a cabo por tais personagens.

A questão do melhor aproveitamento dos recursos naturais e técnicos para implementação de um plano racional de circulação revisa o debate do determinismo do ponto de vista de uma geografia aplicada. E neste ensejo, percebe-se como a questão da adaptação da técnica ao meio geográfico é um assunto que dominou os fóruns dos geógrafos numa perspectiva de longa duração. Por isso, soluções passadas para promover a unificação do território, através da técnica, encontram motivos para serem analisadas no debate contemporâneo (Mendoza *et al.*, 2007).

O livro é de uma facilidade de leitura impressionante e rico vocabulário. Os capítulos são equilibrados e possuem coerência interna. As notas são quase todas de erudição e ilustram sem exageros algumas belas imagens da história do Brasil, revisadas por ampla bibliografia do período, destacando-se as leituras de Francisco Foot Hardman e Antonio Carlos Robert Moraes. Como se pode perceber, os resultados da pesquisa contribuem tanto para a compreensão da história do Brasil, como para a evolução do pensamento geográfico.

Os “planos” para o império carregam uma forte simbologia da dificuldade de se implementarem ações a partir dos conhecimentos geográficos. Quantos não são os projetos que resistem na forma de planos? O conhecimento do território é um processo de longa duração e a própria disciplina é vítima dessa temporalidade, daí a importância de se traçar histórias e arqueologias e buscar uma visão sintética da história da disciplina. Nesse sentido, não estaríamos totalmente de acordo que o conhecimento geográfico disponível não coloque amarras à concretização dos planos, fracassados apenas por vontade política, segundo Fernandes. Seu trabalho é rico também no sentido discutir questões profundas acerca da utilidade do conhecimento geográfico: os homens se antecipam aos projetos geográficos, tal como a unificação italiana e ibérica, segundo Vidal de la Blache (Blache, 1889) foi fruto de obra da paixão e da vontade. Mas de sua concepção à sua realização há talvez algumas

décadas de intervalo. Esta não seja talvez uma reflexão que seja do agrado do autor, conhecida sua vontade de intervenção social através da geografia. Mas, no mínimo, esta “filosofia” da geografia continua atual, como se os planos para o império fossem uma reflexão realista dos nossos próprios planos, não é Manoel Fernandes?

## REFERÊNCIAS

- Azevedo, A. (1976), “A Geografia francesa e a geração dos anos setenta”, *Boletim Paulista de Geografia*, núm. 50, São Paulo, pp. 7-28.
- Blache, V. de la (1889), *États et Nations de L'Europe, Autour de la France*, Librairie Charles Delagrave, Paris.
- Braudel, F. (1992), *Escritos sobre a História*, Perspectiva, São Paulo.
- Clozier, R. (1963), *Géographie de la circulation*, Génin, Paris.
- Machado, L. O. (1995), “Origens do pensamento geográfico no Brasil: meio tropical, espaços vazios e a idéia de ordem (1870-1930)”, em Castro, I. E. de, P. C. da C. Gomes e R. L. Corrêa, *Geografia: conceitos e temas*, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, pp. 309-352.
- Mamigonian, A. (1999), “Gênese e objeto da Geografia: passado e presente”, em *Geosul*, Universidade Federal de Santa Catarina, vol. 14, núm. 28, Florianópolis, pp. 167-170.
- Mendoza Vargas, H., S. Nunes Pereira y M. Fernandes de Souza Neto (2007), “El mapa nacional de México y Brasil, 1821-1946”, en Ribera Carbó, E., H. Mendoza Vargas y P. Sunyer i Martín (coords.), *La integración del territorio en una idea de Estado. México y Brasil 1821-1946*, UNAM-Instituto de Geografía/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, pp. 163-198.
- Monteriro, C. A. de F. (1980), *A geografia no Brasil (1934-1977): avaliação e tendências*. Universidade de São Paulo, Instituto de Geografia, São Paulo.
- Moraes, A. C. R. (2007), *Geografia. Pequena História Crítica*, Annablume, São Paulo.
- Neto, M. F. de S. (2012), *Planos para o Império. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*, Alameda, São Paulo.
- Pereira, S. L. N. (2002), *Sociedade de geografia do Rio de Janeiro: origens, obsessões e conflitos (1883-1944)*, tese (Doutorado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Pesavento, S. J. (1997), *Exposições universais espetáculos da modernidade do século XIX*, Hucitec, São Paulo.
- Santos, M. (2004), *Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica*, Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Zusman, P. (1996), *Sociedades geográficas na promoção do saber ao respeito do território: estratégias políticas e acadêmicas das instituições geográficas na Argentina (1879-1942) e no Brasil (1838-1945)*, dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

*Larissa Alves de Lira*  
Departamento de Geografia  
Universidade de São Paulo