



## Debate sobre viação no Brasil: conferência acerca da estrada de rodagem e uso do automóvel como modal de transporte

BOTARO, Luís Gustavo M.\*

### INTRODUÇÃO

A presente comunicação tem como escopo trazer a discussão sobre o incipiente modal rodoviário no Brasil. Esse debate tem como base uma conferência de autoria do Capitão de Guerra e Mar João Cordeiro da Graça, na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro em outubro de 1916 e publicado na Revista Brazil-Ferro-Carril, no mesmo mês, no formato de suplemento aquele número. Trata-se de uma fala do então Capitão a respeito de sua viagem aos Estados Unidos no ano de 1915, onde pode acompanhar em alguns Estados o desenvolvimento da viação naquele país, principalmente no que se refere as estradas de rodagem e o uso do automóvel na circulação de informação, ideias, passageiros e mercadorias e, principalmente, como agente civilizador.

Na fala do Capitão João Cordeiro da Graça conseguimos identificar alguns valores que estavam em discussão sobre o transporte, mais especificamente sobre as estradas de rodagem. Dentre os temas abordados nesta conferência e assim especificados pela Brazil-Ferro-Carril, podemos destacar aqui “Fragmentos da história das estradas de rodagem”, “Legislação sobre as estradas de rodagem”, “As relações das estradas com a vida rural e industrial na Grande República”. O conferencista reproduz em sua fala cartas enviadas a algumas autoridades de interesse e projeção junto a política local (Rio de Janeiro) e nacional, chamando a atenção destes para os benéficos das estradas de rodagem e o uso do automóvel para comunicação. Dentre estas, destacamos a carta endereçada a Paulo de Frontin, presidente do Club de Engenharia do Brasil e diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, “Estradas de rodagem e sua afinidade com as vias férreas”; ao diretor da Escola Normal do Rio de Janeiro, Afrânio Peixoto “Estradas de rodagem: ligações entre elas e as escolas”; e ao prefeito de Petrópolis, Oswaldo Cruz, sob o título “O que se faz nos Estados Unidos para que a vida dos campos se torne uma fonte perene de felicidades”.

---

\* Universidade Estadual Paulista *campus* de Assis (UNESP – Assis), Doutorando, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em História na área de História e Sociedade.



Antes de adentrarmos no conteúdo da conferência, importante situar o leitor sobre quem seria o Capitão João Cordeiro Graça, a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro e a revista *Brazil-Ferro-Carril*.

Nascido no ano de 1850 na cidade do Rio de Janeiro, bacharel em Matemática e Ciências Físicas pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, e professor do curso sobre máquina à vapor na Escola Naval. Como homem da ciência, fez parte de algumas associações como o Clube de Engenharia, Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro e fora um dos fundadores do Automóvel Club do Brasil (GRAÇA, 1916: 3). Não há muitas informações sobre sua trajetória, inclusive a respeito da carreira militar. Contudo, identificamos alguns textos de sua autoria, como o *Tratado elementar da máquina a vapor* publicado pela Revista de Engenharia e Indústria; também ressaltamos um ensaio denominado *Diferentes espécies de calçamento empregado nas principais cidades da Europa e da América*, do final do século XIX, o que já denota a atenção de Cordeiro Graça para a questão das estradas de rodagem e técnicas para a construção da mesma; por fim, o *Catálogo da Exposição Internacional de Geografia da América do Sul*, em coautoria com o Barão Homem de Melo, que fora presidente da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro.<sup>1</sup> Este último exemplo é importante pois evidência a relação entre o conferencista e outros membros da instituição, o que facilitaria a realização da conferência, bem como, o tema a ser tratado estava dentro do interesse de discussão da Sociedade de Geografia, como veremos a seguir.

Assim como outras instituições criadas no correr do Império e que se mantiveram no período Republicano, como exemplo o Clube de Engenharia, a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro é criada em fevereiro de 1883. Sendo aqueles que integravam os quadros e associados sob diferentes formações e profissões, como médicos, advogados, engenheiros e militares que dividiam a crença na ciência e no progresso para o desenvolvimento da sociedade brasileira e do país. Bem como para outras instituições do gênero, era necessário conhecer os problemas do país, e no caso da Sociedade de Geografia, uma maior atenção era despendida para questão da mão-de-obra, da localização dos portos, construção de vias de comunicação, tanto de ferrovias como

---

<sup>1</sup> Há poucas informações e dados biográfico de João Cordeiro Graça. As breves informações sobre a vida e obra podem ser acessadas no seguinte link: <http://literaturabrasileira.ufsc.br/documentos/?id=215589>. Também podem ser encontradas algumas informações no Dicionário Biográfico Brasileiro, de Augusto Sacramento Blake, disponível *online* na Biblioteca do Senado: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/221681>.

estradas de rodagem, sobre detalhamento e avaliação das riquezas ainda não exploradas no país (CARDOSO, 2005: 81).

Desde a fundação da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro havia muitos representantes das forças armadas, como Exército e Marinha entre seus associados, visto que, entendiam a ciência geográfica como elemento fundamental para o conhecimento do território e, neste sentido, para a defesa e segurança nacional. Tal presença torna-se ainda mais notória a partir do ano de 1914, momento que Luciene Cardoso classifica como uma nova fase da Sociedade: com uma sucessão de presidentes militares à frente da instituição, que ganha ainda mais força com o advento da Primeira Guerra Mundial, e neste sentido, caberia a Sociedade de Geografia junto do Exército e Marinha trazer soluções para o Brasil, na área de transportes e integração, sobretudo, para deslocamento da artilharia (CARDOSO, 2010: 73).

Ao compreendermos as associações como espaços de sociabilidades, onde as relações de formação e profissão aproximam os laços (bem como, por vezes, pode afastá-los), podemos supor que a presença de militares junto a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, inclusive enquanto membros diretores, tenha cooperado para que o espaço de tal instituição pudesse acolher a conferência do Capitão de Mar e Guerra João Cordeiro Graça. Mesmo que a fala do palestrante não tenha como ênfase a utilização das estradas de rodagem para fins militares no Brasil, assuntos voltados para a comunicação e um sistema de viação no país eram de interesse da geografia (como um campo específico da ciência), e por sua vez, da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro.

Já em relação a revista *Brazil-Ferro-Carril*, entendemo-la como espaço de debate sobre a política de transporte no Brasil. A partir das matérias publicadas e assinadas, sobretudo, por engenheiros e economistas, buscamos compreender a percepção da revista em relação ao incipiente modal de transporte rodoviário brasileiro. No subtítulo do período, com sua primeira publicação em janeiro de 1910, apresenta-se como “revista mensal dedicada a viação brasileira”. Já na década de 1920 ela assegura seu espaço de debate: “revista semanal de transportes”, permanecendo assim até seu último ano, em 1942.

Como seus principais colaboradores, apresenta uma gama de engenheiros e economistas, sendo aqueles em maioria. Entre o abrangente conteúdo publicado na Revista, podemos encontrar aquelas que tratam sobre viação no território nacional, pareceres sobre a extensão e condições das companhias ferroviárias brasileiras, inovações tecnológicas para o transporte ferroviário, a situação dos modais de transporte no Brasil

e no mundo, a repercussão de Congressos que tomam o transporte enquanto tema principal.

Além, a Revista traz artigos que discutem a situação política, econômica, social e cultural do país. Temas que envolvem as estratégias da política cambial brasileira, as atividades desenvolvidas por alguns políticos, sobretudo, aqueles ligados as Secretarias de Obras Públicas, as deficiências e demandas da educação no Brasil. Em resumo, entendemos a Revista Brasil-Ferro-Carril como espaço de debate sobre diversos temas que envolvem o país, a partir de uma perspectiva de engenheiros.

O texto é dividido então em duas partes: a primeira vamos trazer alguns valores sobre as estradas de ferro, visto que o discurso utilizado por João Cordeiro Graça sobre as estradas de rodagem e automóvel é próximo daqueles em defesa da construção dos caminhos de ferro: comunicação e facilidade de informação, aproximação das regiões, transporte de mercadorias e pessoas e também, como agente civilizador. No segundo momento, vamos focar na conferência e nos usos das estradas de rodagem segundo as experiências do conferencista nos Estados Unidos no ano de 1915.

#### ESTRADAS DE FERRO: ALÉM DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

No século XIX, e no Brasil mais precisamente a partir de 1850, o modal ferroviário é a principal via de comunicação, visando o transporte de passageiros e mercadorias, de informações e ideias, como meio de integração territorial e defesa militar, bem como espaço para inversão de capital. Como nosso objetivo é compreender as discussões iniciais entorno do automóvel e das estradas de rodagem, julgamos ser importante trazer uma breve discussão sobre os valores e a imagem da ferrovia para o desenvolvimento da sociedade e de uma nação, visto que, a partir das primeiras décadas do século XX havia no debate político (FERRARI, 1981: 158s) e também nos jornais e revistas uma preocupação com uma suposta concorrência entre o automóvel e as estradas de ferro. Compreender os valores e a imagem em relação as ferrovias, entendemos ser importante para contrapor com aqueles que estavam em defesa do transporte via automóvel: suas semelhanças e distinções.

A relação entre transporte e desenvolvimento econômico, circulação de pessoas e capital, informações, educação, como elemento civilizador, interiorização e defesa do território, são valores que eram ressaltados no processo de expansão das estradas de ferro, não apenas na Europa, mas em todo o mundo, inclusive no Brasil no correr do século XIX

(cf. CASTRO, 1993; ARRUDA, 1997). Sendo assim, entendemos que para compreender a discussão na política de transporte brasileira a respeito do incipiente modal rodoviário, a comparação e diferenças com o modal ferroviário é constante, tanto nas fontes quanto na historiografia sobre o tema. Sendo assim, julgamos importante algumas considerações acerca dos valores frente ao transporte ferroviário.

Encarada com admiração e medo, a ferrovia era defendida enquanto meio de comunicação que possibilitaria transportar pessoas, mercadorias e conhecimento de e para áreas longínquas, sendo a velocidade sua característica principal entre seus defensores. A presença e o funcionamento da ferrovia eram defendidos por aqueles favoráveis ao empreendimento, assegurando que os trilhos de ferro trariam diversos benefícios para o ser humano e para a sociedade como um todo, mesmo que muitas vezes o discurso fosse ambíguo. Propagou-se a crença de que a ferrovia proporcionaria a paz entre as nações, em vista da facilidade de comunicações e diálogo, mas ao mesmo tempo seria estratégica para o deslocamento mais rápido e seguro de tropas e mantimentos (CASTRO, 1993: 28). O comércio, indústria e agricultura seriam desenvolvidas e impulsionadas por novos mercados que seriam criados, transformando o cotidiano das pessoas nas regiões distantes e “atrasadas”. O funcionamento da ferrovia e de seus serviços demandaria uma organização de uma força de trabalho disciplinada e submissa à técnica, e assim, a ferrovia passa a ser vista como necessária para difundir a civilização nas regiões longínquas. Sobre as ferrovias, Maria Inês Malta Castro disserta que,

Analisadas a partir destas propaladas transformações positivas as estradas de ferro pareciam adquirir um caráter quase mágico. Sua diferença básica em relação às demais vias de comunicação residia em sua proclamada influência nos mais variados campos: material, político, econômico, moral e intelectual (CASTRO, 1993: 35).

A ferrovia tornou-se, a partir da segunda metade do século XIX, “um dos fenômenos mais visíveis da relação entre ciência e técnica e como símbolo do ‘progresso’” (ARRUDA, 1997: 149). A presença da ferrovia nos mais distintos lugares transformou as sensibilidades, as expectativas e o imaginário, tanto daqueles que experimentavam a inovação técnica das locomotivas, quanto daqueles que esperavam a aproximação e ligação com o mundo pelos trilhos de ferro (HARDMAN, 1988). Enquanto inovação técnica, transformava a noção do tempo e de espaço, de velocidade e da própria memória. Segundo Gilmar Arruda, “a ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerente ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As

distâncias diminuían; as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidas e com mais segurança aos seus destinos” (ARRUDA, 1997: 145).

Na segunda metade do século XIX, a ferrovia tornou-se um modelo de transporte hegemônico como apontado por Arruda (1997) e Castro (1993), principalmente devido a sua característica e efeito multiplicador capaz de dinamizar e estimular o indivíduo e a sociedade. O olhar de encanto e desconfiança frente às ferrovias também se faz presente no Brasil. Aqui, assim como nas demais nações da América Latina, ex-colônias, “não tardaram a surgir políticos, engenheiros e pessoas cultas em geral, elogiando incansavelmente a ação civilizatória das estradas de ferro e propondo sua implantação” (CASTRO, 1993, p. 63) visando aproximar suas nações da civilização europeia e a ferrovia seria um instrumento defendido para que se alcançasse tal objetivo.

Inicialmente, a ferrovia era discutida como um meio de promover o desenvolvimento das produções industriais, agrícolas e comerciais, abrindo novas perspectivas ao Brasil. A partir da segunda metade do século XIX, são pensadas e projetadas para além de sua função comercial: “elas eram artérias do sistema circulatório do organismo nacional, pelo qual circulariam a cultura e a prosperidade” (CASTRO, 1993: 79), capaz de estimular a vida intelectual e produtiva, atrair investimentos e imigrantes e promover melhoramentos indescritíveis a sociedade. Em seu caráter pedagógico, a ferrovia assumia o papel de instruir e levar os valores de civilização, trabalho e disciplina para os lugares mais longínquos (CASTRO, 1993: 73).

Concomitantemente ao crescimento e hegemonização do transporte ferroviário no Brasil e no mundo, há um esquecimento das estradas de rodagens após 1850. No Brasil, até a primeira metade do século XIX, haviam projetos de engenheiros que pensavam a construção de estradas de rodagens visando interligar as principais capitais da nação, como o Plano Rabello de 1838. Contudo, com o desenvolvimento tecnológico e a crescente defesa da necessidade e expansão do meio de transporte ferroviário no Brasil, há poucos registros e informações sobre as estradas de rodagem no país pós 1850, segundo Jorge Natal (1991). Para o autor, “o quadro herdado pela República, como pelo Brasil em seu ingresso no século XX, em termos de estrada de rodagem, era desprezível” e os poucos avanços e construções que ocorreram eram “essencialmente, mais por razões geopolíticas do que econômicas” (NATAL, 1991: 54).

Na conferência apresentada por Capitão João Cordeiro da Graça, o autor enfatiza diversos aspectos sobre as estradas de rodagem, desde uma breve introdução histórica sobre as condições das estradas no Império Romano, sobretudo, seu uso militar (e aqui acreditamos essa ênfase devido a sua formação e patente), bem como discussões sobre a legislação acerca das estradas de rodagem em diversos Estados norte-americanos, e a necessidade de criação de impostos para que o Estado no Brasil coordene e execute a criação de estradas de rodagem.

No início de sua fala, reproduz uma circular do ano de 1905, onde o mesmo já discutia a necessidade do desenvolvimento de estradas de rodagem no Brasil pela imprensa, bem como reforça que seu interesse por esta via de comunicação é ainda anterior, nos anos de 1894, participando de associações, eventos e na imprensa para divulgar métodos de calçamento do asfalto e os benefícios daquelas vias, mas lembra: “Ninguém é profeta em sua terra, por isso não ligaram importância ao artigo que fiz publicar na *Imprensa*, de 1898-1899, sobre o futuro da viação com aplicação do automóvel. Estávamos ainda no século XIX!” (GRAÇA, 1916: 7).

Esta última colocação do autor sobre o incipiente debate ainda no final do século XIX vem ao encontro de nossa hipótese de trabalho: que seria que a partir do século XX a estrada de rodagem, e sobretudo, o automóvel passa a ser objeto de debate não somente enquanto um artefato de distinção social e luxo, mas tornam-se elementos necessários para a circulação de informação e conhecimento, de pessoas, mercadorias, segurança e integração nacional. Discussão essa que ganha os jornais, revistas, Congresso, sobretudo, a partir do ano de 1916, com a realização do Congresso Nacional de Estrada de Rodagem.

A virada do século XIX para o XX é marcada por intensas transformações em toda a experiência e ordem social, nas noções de tempo e espaço, no cotidiano e nas convicções, os modos de perceber os objetos, estimuladas pela economia capitalista cada vez mais consolidada e internacionalizada e pelas novas descobertas científicas fruto da Revolução Científico-Tecnológica (SEVCENKO, 1997: 7-8). Dentre seus desdobramentos está o automóvel que modificaria a forma de deslocamento, inicialmente de pessoas, e depois, da produção capitalista. O automóvel passa a representar, juntamente com outros elementos, o início de uma nova era, marcada pela modernização urbana e tecnológica, tendo como referência as cidades dos Estados Unidos (SÁVIO, 2002: 40).

Devido ao alto custo do automóvel, inicialmente, devido à importação e manutenção, além de indicar *status* social e ser símbolo de riqueza, o automóvel era a

presença material e emblemática “viva da modernização e de um processo civilizatório pelo qual passava o mundo Ocidental” (SÁVIO, 2002: 19). Essa ligação com todo o mundo Ocidental industrial e “moderno”, Marco Antônio Sávio discute a partir da ideia de “rede”:

A indústria é o símbolo vivo da presença revolucionária da máquina como criadora de uma nova forma de organização da sociedade. Sua presença é a manifestação de uma vasta *rede* de conhecimento que surgiu no bojo da Revolução Industrial e que se manifesta na uniformização de técnicas e procedimentos de construção e desenvolvimento. Essa ideia de *rede* não se aplica apenas à montagem de uma indústria ou a formas específicas de pesquisa, mas também a aparelhos como o automóvel. Nesse caso, o automóvel possui um especial significado pela sua forte carga simbólica, ligada às mais dinâmicas forças de desenvolvimento ativas na Europa e no Brasil da época (SÁVIO, 2002: 43).

É no interior dessa rede de acúmulo de conhecimento científico e tecnológico que o automóvel aparece enquanto força que transformaria a sociedade, e como sinal de uma nova forma de vida, civilizada e moderna, calcada nos padrões europeus de desenvolvimento. Ou seja, somente quando está inserido na *rede* é que o automóvel ganha significado. Interligado a essa *rede* ele não exprime apenas a função de utensílio industrial que auxilia no deslocamento e transporte, mas remete a “toda uma rede de relações que constituem um modelo de conhecimento, não apenas do mundo natural, mas de uma forma harmoniosa de organização da sociedade” (SÁVIO, 2002: 45). A admiração pelas conquistas científicas e avanços da tecnologia, pelos estilos de vida, costumes e hábitos do mundo europeu e norte-americano, ajudam a compreender a rapidez e intensidade com que o automóvel teve sua rápida difusão no Brasil, como um dos elementos representantes de uma nova forma de vida em comunhão com as potências do mundo Ocidental.

A presença cada vez maior do automóvel e da estrada de rodagem no debate político nacional, seja por meio dos jornais ou revistas não significou o completo esquecimento das estradas de ferro ou a substituição imediata da mesma. Ao contrário, a estrada de rodagem e o transporte por meio do automóvel é entendido enquanto um complemento aos trilhos de ferro. O engenheiro militar Capitão João Cordeiro Graça assim explica, seguindo o modelo norte-americano da convecção denominada “good roads convention”, traçando um paralelo entre os eixos ferroviários e as estradas de rodagens com as veias, artérias e o sistema venoso do corpo humano:

Como as artérias tem uma função especial no corpo humano, eram necessarias as veias, que tem outras funcções, no mesmo corpo; assim, o caminho de ferro arterial necessitava, para se completar, da grande viação geral, com suas subdivisões estadoaes, municipaes e vicinaes, formando, assim como se disse, o systema venoso (GRAÇA, 1916: 7-8).

As ferrovias seriam então complementadas pelas estradas de rodagem, numa analogia com artérias e veias, respectivamente, que formariam o sistema de viação de um país. Mesmo com propostas de Planos de Viação não oficiais, como o conhecido Plano de Frontin de 1927, que defendia a rodovia como um agente desbravador, indo a frente das estradas de ferro, as estradas de rodagem permanecem numa posição de complemento as estradas de ferro até o ano de 1934, com a aprovação do primeiro plano oficial de viação sob o governo de Getúlio Vargas, o Plano Geral de Viação Nacional (NATAL, 1991: 75). Ainda aqui, a preponderância do modal ferroviário para o transporte de mercadorias e interiorização do território nacional é significativa, situação que mudaria somente no ano de 1944 com o denominado Plano Rodoviário Nacional e no Plano Nacional de Viação de 1952, este aprovado pela Câmara dos Deputados por meio do substitutivo de Edson Pastos, que visava a coordenação dos diversos modais, mas considerava as rodovias com função pioneira e de penetração (FERRARI, 1981: 176).

Na carta endereçada ao engenheiro Paulo de Frontin, que no ano de 1916 exercia o cargo de Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil e do Clube de Engenharia, o J. Cordeiro Graça disserta sobre a relação da construção das estradas de rodagem junto a ferrovia em benefício, sobretudo, daqueles que residiam no campo:

Os caminhos de ferro e as linhas telegraphicas, com todas as possibilidades de empresas commerciaes admiraveis, tornam-se, no fim, prejudiciaes aos paiz que não possuir, proporcionalmente, um systema de viação rural adequado, em vista da tendencia de accumular-se a população, attrahindo a porção inteligente e ambiciosa para as cidades e centros de emprezas commerciaes; os salários diminuídos em consequência da indevida e desnatural concurrencia e, a população superfua abandonada, sem os meios de subsistência, se transformando em mendigos e criminosos, em vez de se terem entregue ao cultivo do solo, que lhes garantiria a máxima riqueza do mundo e em cuja occupação jamais o trabalho foi em demasia.

[...]

Se praticamente considerarmos que cada kilo de produtos da lavoura conduzidos por nossas ferrovias ou vapores, teve antes de atravessar estradas por caminhões... (GRAÇA, 1916: 13).

A abertura de estradas de rodagem, segundo Cordeiro Graça, teria como escopo interligar a população rural aos centros urbanos e comerciais. Visando a circulação de pessoas e mercadorias em direção a estes centros, para que assim sejam distribuídos via ferrovias. Ou seja, mesmo em defesa na construção das estradas de rodagem, o transporte de mercadorias em maiores distâncias seria ainda em modal ferroviário, assumindo o automóvel e a estrada de rodagem uma função de complementar o sistema viário nacional. Em desdobramento, por meio da ligação via estradas de rodagem aqueles que habitavam

as regiões rurais, seria um papel civilizador por meio do trabalho: tanto levando trabalhadores para as cidades quanto a produção daqueles para os centros urbanizados.

Ainda sobre as estradas de rodagem e sua relação com os melhoramentos da sociedade, o conferencista cita uma carta endereçada ao Diretor da Escola Normal do Rio de Janeiro, que naquele ano era Afrânio Peixoto. Nessa carta Cordeiro Graça aproxima a necessidade de estradas de rodagem que ligue a população que reside nas áreas rurais até as escolas dos centros urbanos, e a partir da experiência nos EUA, ressalta:

O numero de preguiçosos, forçados a mendigar, quasi a roubar, como um lobo faminto fóra da porta, diminuirá materialmente, assim os estabelecimentos de caridade, diminuirão também, os assíduos hospedes das prisões, em toda a parte onde o systema liberal e amplo construcção de estradas, for introduzido. Sim; a estrada concorrerá. Por que? Facilitaremos a educação e assim confirmará o proverbio antigo: cada escola que se abre são dezenas de cadeias que se não criam e outras tantas que se fecharão (GRAÇA, 1916: 13).

Nas experiências de Cordeiro Graça nos Estados Unidos, o mesmo também ressalta a importância das estradas de rodagem e do automóvel para a circulação de informação e conhecimento junto a vida no campo. Na carta endereçada a Oswaldo Cruz, na ocasião era prefeito da cidade de Petrópolis, destaca:

Como é bello, meu caro Dr., acompanhar-se, nos tempos que hoje correm, a vida feliz dos campos na grande Republica Septentorial. Eu fui testemunha dessa alegria, em diversos Estados. Estive em Massachussets, Nova York, Ohio, Indiana, Tennessee, Alabama, Virginia, Illinois e muitos outros, mas no Kentucky, fosse na região pastoril ou industrial, eu percorri em 1915 mais de mil milhas de estradas de geraes, communaes e vicinaes, em automovel. A alegria ia para toda parte. A caseira e as filhas estavam a par dos acontecimentos do dia nas mais longínquas regiões do globo. Discutia-se a guerra européa, a moda, o teatro, a politica como se estivessem em Wall Street ou Broadway, nos hoteis Piazza ou Venderbilt, de Nova York. O correio, a ideal posta, denominada *free mail delivery*, era dos mais importantes senão o mais importante factor desta alegria campesina, devida só unicamente a boa estrada de rodagem. O pai ou o marido afflicto porque a filha ou a esposa, enferma não poderia ser attendida pelos cuidados médicos, é hoje cousa do passado (GRAÇA, 1916: 13).

Capitão João Cordeiro Graça buscar legitimar sua fala a partir de suas experiências, e neste sentido, cita a variedade de locais que visitou e faz questão de frisar que fora por meio de estradas de rodagem. E também, para reforçar a necessidade da construção desse tipo de via junto ao Oswaldo Cruz, recorre as demandas médicas, sobretudo, da população que habita as áreas rurais.

Os modais de transporte, tem, dentre outras funções, aproximar as regiões encurtando distâncias, tanto pela boa qualidade das vias quanto pela velocidade. As ferrovias, no século XIX, foram construídas e defendidas a partir desta qualidade: da velocidade de transportar não apenas mercadorias e pessoas, mas a informação (cf.

CASTRO, 1993). E no século XX, a estrada de rodagem e o automóvel passar a dividir tal função com as estradas de ferro, como meio de facilitar a circulação de ideias e informação, aproximando, por sua vez, as sociedades: no caso, tiraria do isolamento a população rural, inserindo nas discussões políticas, nas novidades tecnológica e da moda naquele início de século.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, assim como em outros países, no caso do exemplo do auto os Estados Unidos, nas primeiras décadas do século XX o uso do automóvel e das estradas de rodagem na viação ganha cada vez mais espaço em debates, seja pela classe política, por engenheiros em congressos, revistas especializadas e na grande imprensa. Como exemplo, debruçamos sobre a conferência do militar Cordeiro Graça reproduzida pela revista *Brazil-Ferro-Carril*, especializada em viação. Nessas discussões, podemos acompanhar alguns valores sobre esse modal, e que em muito são próximos aqueles em relação ao ferroviário, como na circulação de passageiros, mercadorias, ideias e como agente civilizador. E sobretudo, como símbolo de progresso para o país: um sistema de viação bem desenvolvido, com o uso da ferrovia e, no século XX, das estradas de rodagem e automóvel eram as referências e elementos necessário para que uma nação pudesse mostrar-se moderna, adiantada e prospera.

Importante ressaltar que não se trata, de uma mudança de modal de transporte imediata, visto que pelo discurso de Cordeiro Graça, o automóvel seria utilizado enquanto complemento as ferrovias aqui instaladas. Mas é relevante por evidenciar como o incipiente modal rodoviário vai sendo debatido e introduzido no Brasil ainda nas primeiras décadas do século passado, bem como a percepção sobre o mesmo: elemento modernizador, de interiorização, civilizador e índice de progresso da sociedade brasileira.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. 1997. 369 f. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 1997.

BARREIRO, José Carlos. **Imaginário e viajantes no Brasil do século XIX**: cultura e cotidiano, tradição e resistência. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

CARDOSO, Luciene P. Carris. Novos horizontes para o saber geográfico: a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro (1883-1909). In: **Revista da SBHC**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 80-96, Jan.|Jun. 2005.

CARDOSO, Luciene P. Carris. Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro: espaço de invenção do patriotismo nas primeiras décadas do século XX. In: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 68-84, Jan.|Jun. 2010.

CASTRO, Maria Inês. **O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. 1993. 293 f. Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

FERRARI, Mivaldo. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo**. 1981. 222 f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

GRAÇA, J. Cordeiro. Conferência sobre Estrada de Rodagem realizada na Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro. **Brazil-Ferro-Carril**. Rio de Janeiro, suplemento. Vol. 127, nº. VII, p. 01-16, 23 out. 1916.

HARDMAN, Francisco. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

NATAL, Jorgel. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectiva**. 1991. 356 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP, 1991.

SÁVIO, Marco Antônio. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade**. São Paulo: EDUC/FAPESP, 2002.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: SEVECENKO, Nicolau; NOVAIS, Fernando (org). **História da vida privada no Brasil - Da Belle Époque à Era do Rádio**. Vol. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 7-48.