

Sociedade de Geografia: espaço como projeto político

Luciene Pereira Carris Cardoso*

Resumo: O presente artigo tem por objetivo revelar as principais atividades da associação através da análise do seu periódico especializado. Inspirando-se no modelo das congêneres européias, sobretudo a de Paris, a instituição criada no final do regime imperial pretendia se tornar um espaço especializado para o saber geográfico brasileiro.

Palavras-chave: geographical societies - território - expedições

Abstract: The purpose of the present article is to analyze the foundation of the “Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro” (Rio de Janeiro Geographical Society) in 1883, as well to picture its member composition and reveal its main facts inferred by the reading of its specialized periodic. This society, inspired by European models (mainly Paris).

Keywords: geographical societies - territory - expeditions

Criada em 25 de fevereiro de 1883, a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro (SGRJ) inspirava-se nas agremiações congêneres européias, sobretudo a Sociedade de Geografia de Paris, surgida em 1821, a mais antiga do gênero no Velho Mundo e que servia como modelo para as demais. Até então duas instituições abrigavam o saber geográfico sobre a nação brasileira na capital do Império, a saber: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), estabelecido desde 1838, e a Seção Filial da Sociedade de Geografia de Lisboa no Brasil (SGL) que desenvolveu do lado de cá do Atlântico entre os anos de 1878 e 1888.

Com o objetivo de justificar a sua criação e por sinal legitimar o novo espaço especializado para a geografia, os fundadores da recém-fundada instituição destacavam as diferenças entre a SGRJ e as demais associações citadas. Na primeira instituição havia uma complexidade de seus fins, e principalmente a maior concentração de sua atividade nos estudos históricos deixam manifesta a conveniência de se confiarem àqueles assuntos a uma associação especial. Por sua vez, a segunda instituição mencionada, preencheria por si plenamente os fins acima expostos, se não subsistisse a circunstância de ser apenas uma seção da Sociedade de Geografia de Lisboa. Mas se olharmos atentamente, o conhecimento geográfico produzido estava atrelado a um projeto nacional, a uma idéia de nação.

Na verdade, o IHGB não negligenciava os estudos geográficos. Seu projeto de atuação estava intimamente ligado às demandas do aparelho estatal comprometido com o projeto de

* Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Doutoranda em História, Programa de Pós Graduação em História Política, Bolsista do Fundo de Amparo à Pesquisa do Rio de Janeiro (FAPERJ).

uma “memória nacional”, a geografia tinha o papel de auxiliá-la nesta tarefa. Assim, procurava coletar o maior número de documentos e informações geográficas e históricas, o que garantiria subsídios para os embates diplomáticos em caso de demarcação de limites territoriais com outras nações limítrofes ou no reconhecimento de regiões distantes e inóspitas.

A Seção Filial da Sociedade de Geografia de Lisboa no Brasil se inseria no projeto expansionista português em curso na África. Idealizada pelo Visconde de São Januário, teve como primeiro presidente o Senador Candido Mendes de Almeida, outras figuras que pertenceriam aos quadros da SGRJ circulavam também pela congênere portuguesa. Em 1881, ocorreu um cisma entre os seus associados. Um grupo pretendia se tornar um grêmio nacional e o outro defendia a sua fidelidade ao projeto português. Ao que tudo indica, a SGL se dividiu após a reação negativa de sua matriz, e em 1883, parte dos associados descontentes migraram para a SGRJ, alçando vôo para um projeto brasileiro. Todavia, alguns membros mantiveram a idéia de ser apenas uma seção filial até 1888, quando finalmente encerraram as suas atividades acadêmicas.

Seja como for, diversas transformações econômicas e sociais vinham acontecendo no Império desde meados do século XIX. O investimento de capitais, antes empregados no tráfico de escravos, passou a se dirigir para outros setores produtivos, a exemplo dos transportes, do comércio e da indústria manufatureira. O Rio de Janeiro tornava-se uma cidade cosmopolita, refletindo as novidades que desembarcavam no porto. Várias inovações surgiam nas áreas de serviços e de transportes, como iluminação a gás, o surgimento dos bondes elétricos e a posterior ampliação de suas linhas. As estradas de ferro, símbolo do progresso, encurtavam as distâncias, transportando rapidamente as mercadorias para o porto, em especial o café, que era o principal produto de exportação e ainda possibilitavam o povoamento do interior pelos imigrantes

Porém, este processo de modernização que o país vinha atravessando desde meados do século XIX era incipiente. No âmbito nacional, os problemas ainda persistiam. Um fato marcante tanto externa, quanto internamente, foi a Guerra do Paraguai. Travada por mais de cinco anos, (1864/1870), o conflito demonstrou a deficiência das comunicações entre províncias, principalmente entre a Corte e o campo de batalha. A Guerra ressaltou o desconhecimento do território nacional e de seus limites; estreitar as comunicações entre as diversas províncias, através de uma aparelhagem eficiente de linhas telegráficas, era primordial para a defesa das fronteiras e para a garantia da integridade territorial

A fim de demonstrar o trabalho acadêmico, bem como as atividades e os objetivos da SGRJ, destacamos dois empreendimentos promovidos pela entidade. Cabe salientar, neste sentido: os debates acerca da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (1885) e a Expedição patrocinada pela SGRJ rumo ao Mato Grosso (1888).

Em 20 de fevereiro de 1885, apresentaram-se na sessão da Sociedade os engenheiros Júlio Pinkas e o Herbert Smith. O primeiro, austríaco de nascimento, chefiava os trabalhos da construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré e defendeu a importância da ferrovia do ponto de vista estratégico, político e comercial. O segundo, natural dos Estados Unidos, era conhecido pelos estudos exploratórios realizados em Mato-Grosso, cujos materiais foram doados ao Museu Nacional. Sensibilizado pela exposição do engenheiro Júlio Pinkas, o presidente da SGRJ, o então, José Lustosa da Cunha Paranaguá, Marquês de Paranaguá resolveu, então, resolver recomendá-lo ao Governo Imperial.

O relato de Júlio Pinkas reforçou na Sociedade o ensejo da abertura de uma via de comunicação rápida entre Cuiabá e o porto de Belém, no Pará. A proposta apresentada pelo grêmio recebeu boa acolhida no Ministério da Agricultura. Foram realizadas duas sessões extraordinárias com a presença do Imperador e do Conde d'Eu em 1885, onde Júlio Pinkas destacou novamente a necessidade das comunicações transversais no continente americano e o papel que o Império representava na América do Sul, devido à sua posição geográfica estratégica e à extensão de seu litoral. Neste sentido, ressaltava a facilidade que o país encontrava para estabelecer as comunicações fluviais, defendendo o potencial que os rios Madeira e Amazonas ofereciam, desde que eliminando-se os obstáculos naturais, como as cachoeiras no alto Madeira. Por outro lado, não descartava a possibilidade da construção de uma estrada de ferro, apoiando-se num parecer de 1868 do Barão de Cotegipe, quando este ocupava a pasta de estrangeiros.

Embora criticasse a gestão de Cotegipe à frente do Ministério Imperial, Júlio Pinkas fez um apelo ao Governo e ao Parlamento, representado pelas figuras do Marquês de Paranaguá e dos sócios, os senadores Cruz Machado e Barão de Mamoré bem como ao ministro da República da Bolívia, João Velarde a fim de que, ambas nações, unidas em estreita aliança e conformidade de vistas, passassem a tratar a estrada de ferro como um instrumento que pudesse restituir comercialmente a bacia do alto Madeira ao próprio Madeira e garantindo, assim, um caminho para a região do Mato-Grosso.

Júlio Pinkas defendia a exequibilidade da estrada de ferro Madeira-Mamoré, cujo projeto havia sido descartado por uma empresa norte-americana em 1874. Recordava que desde a época colonial já se reconhecia a importância do rio Madeira, utilizado para ligar a

província de Mato Grosso com o Oceano Atlântico; caminho que interessava também ao governo boliviano que procurava uma saída para o mar através do rio Amazonas, por intermédio do Madeira e seus afluentes navegáveis. A via era estratégica, pois em 1860, o General Quentin Quevedo exilou-se de seu país, tomando o único caminho que havia ficado aberto, seguindo os cursos dos rios Madeira e Mamoré.

Vale ainda acrescentar que diversos estudos e projetos foram elaborados, estudos esses que não chegaram a sair do papel. A proposta da construção de uma ferrovia naquela região margeando o rio Madeira como uma alternativa de comunicação viável datava de meados do século XIX. A Guerra do Paraguai somente veio a reforçar essa idéia, na medida em que deixava clara a importância estratégica da via de comunicação pelo Amazonas, uma vez que a ligação com o Mato-Grosso, pelo Rio Paraguai, estava obviamente prejudicada pelo conflito. Em 27.03.1867, no "Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação" firmado entre Brasil e Bolívia, há o registro da intenção de construir uma estrada de ferro ou de rodagem, por parte do Brasil, com o objetivo de superar o trecho encachoeirado dos rios Madeira e Mamoré.

Entretanto, fracassaram os projetos de ingleses e norte-americanos, sobretudo pela insalubridade e o clima da região, bem como a falta de mão-de-obra para a empreitada, fazendo com que muitos estrangeiros desertassem e abandonassem na própria floresta os materiais de construção da estrada de ferro.

Em 1882, a Bolívia foi derrotada na guerra contra o Chile. Conseqüência dessa derrota foi a perda do litoral, transformando a Bolívia em um nação sem saídas para o oceano Pacífico. Para evitar o pagamento de pesados tributos que certamente Chile e Peru cobrariam pela passagem de mercadorias bolivianas, o Governo de La Paz recorreu ao Brasil em busca de auxílio. Afinal, a nação brasileira sempre facilitou o comércio boliviano, inclusive isentando-o de taxaço no trânsito pelo território brasileiro.

O Governo Imperial reconhecia as vantagens da abertura desse caminho, cujo interesse não se limitava ao acesso às províncias de Mato Grosso, Amazonas e Pará. A questão era de ordem da política internacional, sobretudo sul-americana, já que no âmbito das relações exteriores não poder-se-ia ignorar a posição da Bolívia. O que levou o Brasil a assumir uma postura protetora em relação ao país vizinho. Assim, Júlio Pinkas defendia a construção de uma ferrovia, como o único caminho capaz de ligar a Bolívia ao Oceano Atlântico. Este formaria um laço visível, a união entre as duas nações sob a forma de uma aliança ofensiva e defensiva que a Bolívia terá de contrair com o Brasil. Do ponto de vista da soberania nacional, estrategicamente, a estrada de ferro seria vantajosa, porque possibilitaria

o movimento das tropas, garantindo a rápida defesa das fronteiras mato-grossenses. Economicamente, Manaus e Pará poderiam tornar-se um empório de comércio boliviano, dando passagem a maior parte dos produtos da Bolívia, o que redundaria em receita que compensaria os capitais nela investidos.

A preocupação em se interligar a região do Amazonas com o resto da nação foi alvo de muitos estudos e trabalhos geográficos por parte de brasileiros e estrangeiros durante todo o século XIX. Os rios Ituxí, Beni e o Aquirí foram explorados pelo Coronel Antônio Rodrigues Pereira Labre e o Madre de D'ós, na Bolívia, pelo Coronel Church. A região encachoeirada do Madeira foi mais tarde examinada pela comissão constituída por H. Morsing, Alexandre Haag e Júlio Pinkas, nos trabalhos preparatórios de estudos para a elaboração do projeto da estrada de ferro Madeira-Mamoré, quando muitas vidas se perderam, basicamente por causa da insalubridade da região.

Todavia, dois acontecimentos deixariam de lado o projeto para a construção da estrada de ferro. A primeira foi a construção de duas estradas de ferro, uma até o Chile e outra até o Peru, utilizando-se da região da cordilheira dos Andes, mais salubre e propícia a construção, além de outra via, a abertura de estradas de rodagem até a Argentina, o que sem dúvida diminuiu o interesse da Bolívia pelo projeto. Em que pesassem os esforços da Sociedade, não foi levado adiante o projeto de Pinkas. A estrada de ferro Madeira-Mamoré, apelidada como a “ferrovia do diabo”, só seria construída no período de 1907 e 1912, sob os auspícios do governo brasileiro, de acordo com o Tratado de Petrópolis de 1903, pactuado com a Bolívia e constituindo uma das reparações oferecidas àquele país pela perda do então território do Acre.

Em sessão de 02 de maio de 1888, a SGRJ decidiu patrocinar uma expedição a Mato Grosso. A iniciativa deveria contar com a participação de militares, entre eles, Oscar de Oliveira Miranda, José Carlos da Silva Telles, Antonio Lourenço da Silva Telles Pires e Augusto Ximeno de Villeroy. Os seus associados evidenciavam o flagrante desconhecimento do Governo sobre a região mato-grossense. A par disso, foram definidas algumas instruções de pesquisa que a expedição deveria seguir e registrar relativas à: geografia, história natural, antropologia e etnologia, zoologia, botânica, geologia, meteorologia e magnetismo terrestre. Na verdade, poderíamos considerar como um “manual de campo” bem abrangente organizado pelos membros da instituição, além dos diretores da Repartição Hidrográfica, do Museu Nacional e da Repartição Central Meteorológica do Império.

A 17 de junho de 1888, partia do Rio de Janeiro a bordo do paquete “Rio Paraná”, o grupo chefiado por Telles Pires e Oscar de Miranda com mais 28 homens rumo a Mato-

Grosso. Devido ao mau tempo, o navio buscava não se afastar do litoral. Segundo o Diário de Oscar de Miranda, registrava-se com cuidado as temperaturas locais e a pressão do mar. As mudanças de embarcações foram constantes. A expedição aportou em Montevideu no dia 16, entrou no rio Paraná e desembarcou na cidade de Rosário. No caminho passaram por pequenas cidades, enfrentando várias situações inusitadas, como o encalhe do navio, a falta d'água e a dificuldade de manter correspondência com o Rio de Janeiro. À proporção que subiam o rio, observava no "Diário" uma sensível alteração na descrição da flora e da fauna. O número de jacarés passaria a ser preocupante. Do mesmo modo quando passaram a trilhar a mata, o receio das onças. Outro fato que mereceu registro, foi a presença de estrangeiros na área, a exemplo do vapor inglês "Cosmos" e a presença de um correspondente de um jornal alemão que dirigia-se a Cuiabá, ao que parece, com o apoio do Governo brasileiro.

A partir daí, a expedição passou a percorrer rios menores, como o São Lourenço e o Cuiabá. No dia 7 de agosto, chegaram à cidade de Cuiabá. É importante lembrar que a província do Mato Grosso era alvo das preocupações do governo imperial, pois lá se concentravam uma armada e uma estação de pesquisa, além de diversas fortificações, algumas constituídas no tempo colonial. Após a Guerra do Paraguai, o Império redobrou seus cuidados com a região. Apesar disso, os dados sobre a província continuaram escassos. A grande fonte de informação ainda era a obra de viajantes estrangeiros, gente como o explorador alemão Carl von den Steinen. Tais relatos serviriam como apoio às missões do grupo.

Outro aspecto que chama a atenção do leitor diz respeito ao interesse de Miranda pela população indígena. Procurava, assim, melhor conhecer os costumes do gentio. Aliás, na medida em que a expedição avançava perdia-se, praticamente, o contato com os povoados e por conseguinte, a comunicação com o Rio de Janeiro. A falta de notícias chegou a tal ponto que Paula Freitas pediu que a Sociedade se dirigisse aos governadores do Pará, Amazonas, Mato-Grosso e Goiás a fim de saber o destino dos exploradores. O governador do Amazonas e consócio da Sociedade, Ximeno de Villeroy, expediu uma patrulha de busca que subiu o rio Tapajós. Somente em 18 de setembro de 1890, chegaram notícias do destino dos militares, por telegrama do governador do Amazonas. O documento informava que os militares foram encontrados nas proximidades dos rios São Manoel e Paranatinga. Oscar de Miranda e seus homens ficaram perdidos na mata. Contudo, Telles Pires e mais treze soldados haviam morrido de febres. Outros cinco pereceram afogados. Apesar do infortúnio, a Sociedade não desistiu do objetivo de conhecer com detalhes o interior do país.

Seja como for, por um lado, já havia uma visão de conjunto do território brasileiro predominando a preocupação em se assegurar a unidade física do Império, por outro não

havia o conhecimento real da extensão do espaço territorial. Assim foram desencadeadas várias campanhas em prol do povoamento e inúmeras expedições e explorações que ambicionavam levantar e explorar as riquezas naturais, incentivando abertura de novos caminhos, como estradas, ferrovias e rios navegáveis. A idéia de se assegurar a unificação do território esteve presente nas políticas de Governo desde a época colonial e o próprio movimento rumo à independência mantinham uma política de ocupação do solo e a repressão aos movimentos de cunho separatista durante o regime monárquico, reforçava sempre a tese de salvaguardar a integridade territorial. Ademais foram desencadeadas várias campanhas em prol do povoamento e inúmeras expedições exploratórias, as quais ambicionavam levantar as riquezas naturais, incentivando abertura de novos caminhos, como estradas, ferrovias e o aproveitamento dos rios navegáveis. Sob a bandeira do progresso, da ciência e da civilização vislumbrava-se um discurso geográfico que se centralizava nas questões sobre o território, suas implicações climáticas e físicas, nas características raciais dos habitantes, na adaptação do indivíduo ao solo, na formação social do povo e na imigração.

Referências bibliográficas:

ALEXANDRE, Valentim. *Velho Brasil, novas Áfricas: Portugal e o Império (1808-1975)*. Lisboa: Editora Afrontamento, 2000.

ANDRADE, Manuel Correia de. *Geografia, ciência da Sociedade: uma introdução na análise do pensamento geográfico*. São Paulo: Atlas, 1987.

CAPEL, Horácio. *Filosofia y Ciencia en la Geografía Contemporânea: una introducción a la Geografía*. Espanha: Editorial Barcanova Temas Universitários, 1983.

CARDOSO, Luciene P. Carris. *Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro: identidade e espaço nacional (1883-1909)*, Dissertação (mestrado), Programa de Pós Graduação em História, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2003.

FOOT HARDMAN, Francisco. *O trem fantasma. A modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988

GUIMARÃES, Lúcia Maria Paschoal. Debaixo da imediata proteção de sua majestade imperial: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (1883-1889). In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, a. 156, n. 388, p. 459-613, jul.-set. 1995.

LÓPES-OCÓN, Leôncio. Les sociétés de géographie: un instrument de diffusion scientifique en Amerique Latine au debut du XX siècle (1900-1914). In: PETITJEAN, Patrick (Dir.) *Les sciences hors d'occident au XXè. Siècle. V.2. Les sciences coloniales: figures et institutions*. Paris: ORSTOM, 1996.

MARY, Cristina P. A geografia no Brasil nos últimos anos do império. *Revista da Sociedade Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n.2, jul./dez., 2005.

PEREIRA, José Veríssimo da Costa. A geografia no Brasil. In: AZEVEDO, Fernando de. (org.) *As ciências no Brasil*. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1994.

PEREIRA, Sérgio Luiz Nunes. *Geografia, Caminhos e lugares da produção do saber geográfico no Brasil*. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, 1997.

Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Ata da sessão ordinária de 20 de fevereiro de 1885, t.1, n. 1, 1886 p. 52.

Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Ata da sessão ordinária de 30 de março de 1885, t.2, n.1, 1886. p. 58.

Revista da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, Ata da sessão ordinária dos dias 18 e 19 de agosto de 1885, t.2, n.2, 1886. p. 156.