

Resenha bibliográfica^a

Book review

GRANDI, Guilherme. *Caminho como vocação: os paulistas e os transportes terrestres no centro-sul do Brasil*. São Paulo: Anablume, 2024.

Caminho como vocação dos paulistas

Path as a vocation for the people of São Paulo

Ivanil Nunes^b 

Centro de Engenharia, Modelagem e Ciências Sociais Aplicadas;
Universidade Federal do ABC (UFABC), Brasil

O livro *Caminho como vocação: os paulistas e os transportes terrestres no centro-sul do Brasil*, publicado pela Annablume, em 2024, é uma obra-síntese de uma longa trilha de pesquisa, percorrida pelo professor Guilherme Grandi, da FEA/USP, cujo ponto de partida foi devidamente alicerçado na Unesp de Araraquara, no final da década de 1990. Para mim, é um prazer pessoal poder traçar algumas linhas sobre essa rica produção acadêmica porque eu a acompanho desde o seu nascedouro. Logo, sinto-me testemunha e academicamente cúmplice de algumas dessas reflexões nessa obra apresentada, podendo afirmar que o trabalho aqui analisado reflete o roteiro acadêmico-intelectual do próprio autor ao longo do último quarto de século.

Desde a sua primeira publicação de alta performance, sobre a Estrada de Ferro Rio Claro (fruto de seu mestrado) e, posteriormente, com a publicação de sua tese sobre o “capital ferroviário em São Paulo”, Gui-

Editor responsável: Ivan Colangelo Salomão

^a Submissão: 28/01/2025 | Aprovação: 04/05/2025 | DOI: 10.29182/hehe.v28i2.1042

^b profivanilnunes@gmail.com



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

lherme vem se especializando em entender com profundidade algo que ele acabou, enfim, sintetizando nesse livro. Nele o autor busca apresentar as características da formação histórica de uma parte relevante do sistema brasileiro de transportes terrestres, sob a perspectiva da História Econômica, é verdade, mas também a partir de uma abordagem que ao longo de seu amadurecimento intelectual foi se tornando especialmente cara a ele: o conceito de *path dependence*. A partir dessa perspectiva, Guilherme passou a sustentar que não somente o setor ferroviário, mas o conjunto da matriz brasileira de transporte, “decorre diretamente de um [certo] desenvolvimento institucional”. De acordo com essa perspectiva *grandiana*, ao se fazer a interpretação dos fenômenos socioeconômicos, no presente, seria preciso levar em conta – de algum modo – a historicidade inerente a esses fenômenos.

E aqui vale a ressalva de que Guilherme parece não estar sozinho em sua tese. Por meio de outros caminhos teóricos, Caio Prado Jr. diz algo similar ao discutir o “sentido da colonização”. Segundo esse autor, as marcas do período colonial seguem gravadas “profundamente nas feições e na vida do país”. Para esse referente da historiografia brasileira, “o sentido da evolução brasileira [...] ainda se afirma por aquele caráter inicial da colonização”. E, por minha conta e risco, ousou afirmar com o que me parece dizer Caio Prado, Fernando Novais, e agora Grandi: que sem a compreensão de um bom quadro histórico fica impossível entender a foto e, muito menos, o filme do Brasil contemporâneo. Vale lembrar que os primeiros caminhos terrestres, a partir do século XVI, foram construídos ou reutilizados no âmbito do processo histórico de formação do capitalismo moderno, seja na sua fase comercial, seja na industrial. Os caminhos, portanto, são instrumentos de integração da economia local às economias centrais, desde a fase colonial. Desenrolam-se, como afirma Novais, nos quadros do Antigo Sistema Colonial, quando efetivamente foi se determinando a estrutura socioeconômica aqui instaurada. Os caminhos não brotam do chão. São delineados a partir de intenções humanas, a partir da ação de grupos humanos em seus processos de interação. Desde o século XVI, conforme Caio Prado e Novais, havia uma clara pretensão de conectar comercialmente e militarmente a Colônia à Metrópole. Ou melhor, havia uma vontade explícita do Estado português de conectar certas porções territoriais estratégicas da Colônia (e de não conectar deter-

minadas outras). Assim, os caminhos têm história, inclusive os que antecedem a presença europeia na Região. E Guilherme explora a formação desses caminhos a partir daí.

O livro, ao abordar a perspectiva da expansão terrestre dos paulistas em suas andanças por vastas áreas do centro-sul do Brasil, projeta luz sobre uma importante parte da história dos transportes de carga no Brasil. O autor pressupõe ter partido dessa capitania (depois província e posteriormente estado) o pioneirismo indispensável para o estabelecimento da estrutura viária terrestre no Brasil, iniciada desde o período colonial, por meio do movimento das entradas e bandeiras, e posteriormente por meio da participação efetiva dos paulistas na elaboração dos planos viários do Império; e mais adiante com a participação na elaboração dos planos de transportes do governo Vargas, quando foram estabelecidas as bases do rodoviarismo brasileiro.

O trabalho se divide em duas partes. A primeira trata dos rios, estradas e sistema viário no Brasil, onde se constitui, a partir da quarta década do século XVIII, o surgimento das principais vias de comunicação terrestres em que foram se estabelecendo tráfego regular de animais oriundos do Rio Grande do Sul e dos Campos Gerais e, que, em sua trajetória em direção aos centros consumidores do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo (capital), acabaram por desencadear uma forte conexão de vilas (do interior paulista) como Itapetininga e Sorocaba a essa enorme rota de transportes, cujos fluxos comerciais ligavam as regiões das Minas Gerais às regiões do Rio da Prata. É este dinamismo, descrito em detalhes ao longo do segundo capítulo, que vai estimular as ações dos Vergueiros, a partir de 1820, que despertam a prática de construção de diversas estradas estratégicas que não apenas passaram a servir às diversas localidades paulistas, mas também passaram a conectar a província paulista a diversos territórios vizinhos e outros, nem tão próximos assim, como o (atual) Rio Grande do Sul, isso muito antes do surgimento das ferrovias e cerca de um século antes de Washington Luís propagandear em sua campanha eleitoral que “Governar é abrir estradas”. Esses caminhos acabaram servindo de orientação para a definição dos traçados ferroviários e mesmo de referenciais para a elaboração dos posteriores planos de transportes esboçados ainda no período imperial. Vale lembrar, portanto, que esse conjunto de antigas vias muito bem serviram para o extravasamento do

complexo cafeeiro paulista para além das divisas desse estado, a partir do início do século XX.

Na segunda parte do livro o autor analisa as relações de trabalho na Companhia Paulista – avançando, e muito, essa abordagem que tratou em sua tese de doutorado e livro (de 2011/2013, respectivamente) – e discute a política de transporte ao longo do governo Vargas, com destaque para o desenvolvimento rodoviário e suas consequências para o setor ferroviário brasileiro, tais como a especialização, a estatização e a posterior desestatização na década de 1990.

Portanto, a obra abarca um longo período de mais de quatro séculos: das bandeiras paulistas – que fartamente se utilizaram de antigos caminhos trilhados por povos indígenas – à desestatização da Rede Ferroviária Federal – quando os caminhos de ferro passaram por um amplo processo de reinvenção que mudou radicalmente seu uso social e econômico. Trata, assim, do processo de reutilização dos caminhos anteriormente utilizados desde antes da chegada dos europeus, da reocupação e apropriação de grandes rios brasileiros à lógica comercial, à construção de novas estradas: desde o período colonial – da elaboração dos primeiros planos de transportes do Brasil imperial – à discussão mais moderna e contemporânea sobre as mudanças estruturais ocorridas, sobretudo, a partir da segunda metade do século XIX, quando a economia paulista passou a demandar infraestrutura adequada aos novos tempos pós-revolução industrial, marcados por relações capitalistas modernas que pressupõem mão de obra livre, ferrovias e portos adaptados para atender às demandas de grandes volumes de produção dos mercados crescentemente populosos, tanto internos quanto externos.

Em que pese tratar-se de um trabalho de “longa duração”, o livro possui um objetivo claro, o que possibilita uma leitura fluida, de modo a não restar dúvidas o quanto esse sistema de transporte brasileiro, com suas mazelas e dificuldades, está vinculado à história institucional brasileira. Essa longa história, contada por Grandi, possibilita a compreensão do processo de formação dos modais de transportes e como os paulistas vêm se inserindo e redesenhando os fluxos de transportes no Brasil. Ao fazê-lo, com maestria, o autor contribui com algo mais: com o entendimento aprofundado da própria formação econômica do Brasil contemporâneo.