

O ESPAÇO TÉCNICO NA PENINSULA IBERICA (1820-1914)

*Lincoln Secco**

Resumo

O “espaço técnico” é um conceito criado por Milton Santos para se referir ao período posterior à modernização tecnológica da Revolução Industrial. Este artigo se utiliza desta periodização “geográfica” para discutir as inovações dos transportes e da vida material na Península Ibérica durante o século XIX.

Palavras-chave

Espaço técnico; história ibérica; Portugal: século XIX.

Abstract

The “Technical Space” is a concept created by Milton Santos in reference to the period following the technological modernization of the Industrial Revolution. This article makes use of this “geographic” division of periods, in order to discuss the innovations occurred in transportation and in material life, inside the Iberic Peninsula during the XIXth Century.

Keywords

Technical Space; Iberic History; Portugal: XIXth.Century

La terre a diminué, puisqu'on la parcourt maintenant dix fois plus vite qu'il y a cent ans. (Jules Verne).¹

O século XIX assinala uma época em que ao espaço “natural” se superpôs um espaço técnico, dominado pelo maquinismo produzido pela Revolução Industrial. Ainda não seria o espaço tecno-científico e informacional do geógrafo Milton Santos,² mas aquilo que ele chamaria de um segundo estágio da evolução técnica. O espaço oitocentista, sendo espaço do capitalismo, é um espaço das cidades, onde a técnica e as idéias dominam. E os espaços podem se tornar progressivamente “inteligentes” (Milton Santos), densos de informação e de movimentações cada vez mais rápidas.

As cidades nutrem-se de movimento, ensina Fernand Braudel. Elas morrem na fixidez, no isolamento. Precisam lutar com todos os meios disponíveis para romper o cerco. Para ligar-se às rotas comerciais. O comércio cria a cidade e não o inverso. Lisboa desenvolve-se ajudada pelo destino. Mas operária de seu próprio porvir, a cidade vinculou-se à rota que ligou desde antigas eras o Mediterrâneo e o Mar do Norte pelo estreito de Gibraltar aberto efetivamente em fins do século XIV. Afinal, a ultrapassagem das Colunas de Hércules ainda levava o Ulisses de Dante ao inferno na virada do século XIII ao XIV. Enfim, Lisboa tinha a rota oceânica à sua disposição. Mas as cidades precisam domar seus campos, seus rios, as lezírias (planícies encharcadas). Como Milão, com seus canais dando vida aos Rios Adda e Tessino, permitindo trazer madeira de longe. Como na Espanha, quando os homens dominam o vale do Ebro. Histórias mil vezes contadas. Montanha e Planície. Terras altas, fora dos grandes circuitos e terras baixas, enriquecidas pelos melhoramentos humanos, fabricando desigualdades sociais. Como os russos de Leningrado ante o cerco alemão, as cidades precisam vencer cercos artificiais ou “naturais”. Vencer os campos ao redor, as distâncias das rotas, o relevo, os rios assoreados. Vencer os tempos dilatados que reduzem os contatos. Os tempos encurtados das vidas individuais e das horas do dia claro, que limitam a urbanidade e a civilidade. Vencer o receio dos forasteiros, velho problema que suscitou tantas regulamentações medievais. Na alvorada do século XIX, o viajante temia os carregadores e os pedintes que assediavam os “viajantes”. Os *lazzaroni* de Nápoles, os temíveis guias de Milão ou Florença ou os mendigos da Andaluzia de fins dos setecentos assaltavam os viajantes tanto quanto os pícaros da Espanha do *Siglo de Oro*. Em Lisboa, 774 assaltos a mão armada conhecidos se fizeram na efêmera época de Dom Miguel.³ Por fim, o medo era também da noite.

O século XIX, como nenhum outro, viu surgir um novo espaço técnico. Mas a semi-periferia européia não encontrará esse espaço no mesmo ritmo que os países centrais. Di-

gamos que a Europa compunha uma totalidade de diferentes meios geográficos, diversos espaços técnicos artificiais e diferentes ritmos de desenvolvimento desses espaços (que são também econômicos). Mas, por outro lado, o mundo da época em que explodiam a Revolta do Porto e a de Nápoles (1820) não era um espaço com as mesmas defasagens e distanciamentos do início do século XXI. O Relatório de desenvolvimento da Organização das Nações Unidas de 2000 revelou que a disparidades de renda entre os países mais ricos e os mais pobres era da ordem de 3 para 1 em 1820. No final do século XX, chegou a 80 para 1!⁴

De toda forma, na arena da produção industrial (mas também agrícola), uma série de racionalizações se desenvolvia desde o século XVIII com ímpeto inovador, pois agora as técnicas industriais conformavam o mundo inteiro à sua imagem e semelhança. O espaço deixava de ser “natural” para fazer-se mais humanizado e artificial. Ferrovias, navios a vapor, maquinismo conspiravam para criar o espaço técnico, assim como a iluminação pública substituíu a noite natural (de medos ancestrais) pela noite técnica, para aludir a um belo ensaio de um historiador português.⁵

O medo da noite era também um “medo de Estado”. Tanto que foi um chefe de polícia a mandar colocar lanternas nas ruas de Paris (La Reynie, em 1667). No mesmo ano, um decreto determinava que de 20 de outubro a 31 de março (época fria de noites longas) os sinos indicassem a hora de acendê-las. Paris tinha então 500 mil habitantes e 2.736 lanternas. A iluminação pública foi depois implementada em Londres (1668), Amsterdã (1669), Copenhague (1681), Viena (1687)⁶ e Lisboa (1780). Nesta cidade, em 25 de outubro de 1689, a Câmara já consultava D. Pedro II (de Portugal) sobre os meios de se iluminar de noite as ruas da cidade. A ordem decisiva veio, a exemplo da França, também de um chefe de polícia: Pina Manique. Ele coletou 100 réis por mês aos moradores das ruas iluminadas, já que o governo lhe recusara subsídios da ordem de 20.000\$000 réis por ano. No dia 17 de dezembro de 1780 foram acesos 760 candeeiros de iluminação pública.⁷ Em 1788 havia um número um pouco menor de 718 candeeiros na cidade de Lisboa.⁸ Essa iluminação cessou em 1792, por falta de meios. Dez anos depois, ela foi restabelecida com 510 candeeiros (1 de fevereiro de 1802). Para sustentá-la, foram estabelecidas contribuições por decreto (14 de abril de 1804).⁹ Desde então, o Chiado, a Praça do Comércio, Cais do Sodré e outras áreas vitais da cidade estavam iluminadas. Mas, em 1842, o Príncipe Lichnowsky observou que “Quando cheguei às primeiras ruas de Lisboa, já era noite cerrada; numerosas patrulhas a pé e a cavalo percorriam todas as ruas e praças”.¹⁰ A noite persistia insegura. O botequim do Gonzaga, situado no Rocio, era iluminado por “três enormes candeeiros (sic) de petróleo, dependurados, um outro d’azeite, no topo do balcão maciço e negro entornavam, de noite, uma luz escassa, desbotada”.¹¹ Ora, Paris já

tinha gás desde 1829. Em Lisboa, usou-se em 1849, mas só a partir de 1850 estendeu-se a toda a cidade a invenção de Philipe Lebon.¹²

Nas vésperas da Regeneração, a *jeunesse dorée* do romantismo português andava pela Alfama ou nas tabernas dos altos da Graça à noite em busca de prazeres. A noite, já um pouco iluminada, punha a perder homens de boa estirpe. Dom Francisco de Paula Portugal e Castro (1817-1865), décimo terceiro conde de Vimioso, tresloucado, apaixonou-se pela cantora Maria Severa. Foi na taberna Rosário dos Óculos, rua do capelão, que ambos se conheceram. Severa cantava o fado na tasca do cegueta, no café da bola, mas também (segundo as más línguas) no café do Joaquim Silva (Campo de Sant'anna). E era nas adegas do Bairro Alto que ambos provavam o vinho da noite. E era em antros infectos da Mouraria que ela por vezes se escondia do amante em desespero.¹³

Durante a segunda metade do século XIX a luta contra a noite só será ganha ao final com a eletricidade. Sem esse espaço técnico, criado e recriado por processos industriais, não haveria uma série de inovações sociais. A noite abria-se ao convívio, ao trânsito, aos cafés, à boêmia, só isso explica o anúncio das noites teatrais em dezembro de 1879 (Teatro Dom Luís).¹⁴ Mas também se iam às reuniões de operários que, trabalhando durante o dia, apareciam à noite sedentos de salários maiores, da igualdade que respondia pelo nome de socialismo ou simplesmente da companhia dos seus, conforme Marx os descreveu nos *Manuscritos de Paris* (1844). É também o aumento da velocidade de circulação demandada pela indústria que permite a circulação de pessoas, idéias e a formação de associações regionais, nacionais e internacionais de trabalhadores (1864).

As bibliotecas públicas, antes restritas aos de cima, tornavam-se quase populares (na medida em que permitiam as parcas taxas de alfabetização às quais faremos referência a seguir). E isso porque também elas ganharam da noite. Assim, “Em 2 de agosto de 1870 foram instituídas as bibliotecas populares, destinadas a desenvolver os conhecimentos das classes populares por meio da leitura moral e instrutiva; e pela lei de 18 de janeiro de 1883 se dispôs que as bibliotecas se conservassem abertas de dia e à noite”.¹⁵ Na mesma época da Regeneração saíam às ruas, por modestos 40 réis, os livrinhos populares em tamanho A-4 da coleção “Biblioteca Econômica” (Walter Scott, Sue, etc).¹⁶

Os cafés de Lisboa retratados na prosa desapressada do Tinop (pseudônimo de José Pinto de Carvalho)¹⁷ respondiam a um crescimento populacional significativo. A população também crescia e permitia um maior afluxo de serviços. Lisboa tinha 210 mil almas em 1820 e saltou a 227.674 em 1878. Na época de sua revolução, o Porto tinha 50 mil habitantes. Mas também havia um desenvolvimento cultural europeu geral que remontava aos séculos XVII e, especialmente, XVIII. Afinal, os primeiros cafés públicos surgiram na Itália a partir de 1645. Nos países alemães eles se impuseram rapidamente ao longo do

século XVIII. Em 1715 um dicionário descrevia o Caffé-Crântzgen, de mulheres, como um local de reunião de amigas íntimas para diversão e outras coisas que representavam um novo modo de vida no seio das camadas cultivadas da sociedade *esclarecida* ou *iluminada* de Aufklärung.¹⁸ Logo a língua alemã desenvolveu duas palavras para designar a bebida (*Kaffe*) e o local em que se toma a bebida (*Kafe*), assim como ocorreu com o suco. Em Hamburgo, os cafés chegaram em 1671; em Leipzig, apareceram a partir de 1657; em Haia, em 1665; Viena, em 1683; Ratisbona (Regensburg) e Nuremberg, em 1686; Würzburg, em 1697; na Suécia, a partir da Guerra do Norte (1700-1721); na Prússia, formou-se o chamado “Café inglês” em 1721 (ano da chegada do café a Berlim); os primeiros cafés londrinos remontam a meados do século XVIII, pois, em 1715, havia na cidade de Londres dois mil cafés. Na França, em 1671, muitas butiques vendiam publicamente o “licor arabesco”.¹⁹ Em fins do século XVII, havia em Paris 250 cafés e em 1715 eram 300 cafés.²⁰ Em 1723, os cafés já eram 380 e em 1788 chegavam a 1800.²¹ Viena, cidade em que não faltavam maçons e gente de idéias novas, os cafés eram 37 em 1737, 48 em 1770, 64 em 1784 e mais de 60 em 1790.²² Evidentemente, foi preciso romper os tabus referentes à bebida que dava nome aos ambientes: o próprio café. Muitos médicos se opunham à negra bebida. O que provocava ironias dos mais inteligentes, como Voltaire. Kant, outro grande bebedor de café, não se colocava atrás. O café (a planta) há muito superara os estreitos limites do mercado dos arredores de Moka, na Arábia e chegara a Java (1713), Ilha de Bourbon (depois, Reunião) (1716), Caiena (1722), Martinica (1723), Jamaica (1730) e São Domingos (1731).²³

Um dicionário de 1845 definia o café como um *rendez-vous* político.²⁴ Ora, os cafés são, além de um novo espaço de sociabilidade, também um esteio para a agitação política. Ela, a política, não se abriga somente nos bastidores ou mesmo nas alcovas, pois precisa da companhia desses espaços semifechados onde o calor e a luz ainda prosseguem noite adentro. Os *litterati* precisam de público, seja nos cafés ou nas tabernas, já que os salões são restritos às classes dominantes, como bem recordou Tocqueville lembrando a Revolução de 1848. Assim, o Café de la Régence (1689) foi freqüentado em diferentes épocas por Diderot, Robespierre e Bonaparte. O Café de Foy, por Demoulin. O Café de Lemblin recebia os restos do Estado Maior Imperial. No Café Valois reuniam-se os cavaleiros de São Luiz (defensores do trono).²⁵ Eis a cidade espiritual com seu espaço técnico composto também por idéias²⁶ e pela “opinião pública, esta rainha que deu sempre leis ao mundo”.²⁷ A Condessa de Castiglione, amante de Napoleão III e considerada a bela do século, chamava-se Virgínia Oldoini. Embora ela sonhasse com a Restauração Imperial e com a época áurea dos bailes do Segundo Império, retornou a Paris após a pacificação verailleise e preferiu a doçura da vida burguesa bem ao lado de um café: o café inglês.²⁸

Voltemos a nos restringir às escalas peninsulares. Diferentemente não será em Portugal. E também na Espanha. O Café como espaço público não passou despercebido a Theophile Gautier (1811-1872) quando este viajou pela Península Ibérica em 1840. Os cafés mais célebres de Madrid eram o da bolsa; o Café Nuevo onde se reuniam os exaltados; um outro café que o autor curiosamente esqueceu o nome (“*J’ai oublié le nom*”) que era o *rendez-vous* habitual dos que pertenciam à opinião moderada. Já o Café do Príncipe era reduto dos artistas e *littérateurs*.²⁹ Um anuário de 1830, fabuloso em todos os seus aspectos, descreve Madrid plena de novos costumes franceses, com mulheres que largam a mantilha e o negro véu, com hotéis, restaurantes e... cafés. E concluía: “*Le despotisme était encore dans le lois; mais, malgré l’empire des prêtres, la liberté faisait des progrès dans les moeurs*”.³⁰ Em Portugal, o citado botequim do Gonzaga, situado no Rocio, era o local em que se reuniam liberais da época do segundo liberalismo (anos 30 e 40 do século XIX). Lá também ficava o café do Nicola. Nos botequins jogava-se o dominó a quatro e apenas os homens lá iam. Eram espaços de discussão política. Afinal, foi no Botequim do Marrare que se encontraram os denunciadores da conspiração de Gomes Freire de Andrade.³¹ Era um local daquilo que Madame de Staëll chamaria, em 1818, de “*la rumeur publique*”.

Evidentemente, a cidade espiritual ibérica ainda era distante do seu modelo francês. Daniel Mornet revelou dados sobre a redução do número de analfabetos na França através das assinaturas de jovens casadoiros na certidão nupcial.³² Na segunda metade do século XIX a disparidade entre a Península Ibérica e a França é grande. Em 1860, havia em Espanha 76% de pessoas totalmente iletradas sobre a população total; em 1877, eram 72% e em 1887, eram 68%, enquanto na França entre as pessoas acima de seis anos no ano de 1872, eram 31%. O número de crianças na escola primária crescia muito lentamente, de 800 mil em 1850 a dois milhões em 1895.³³ Em Portugal, a taxa de analfabetismo era de 82,4% em 1878.³⁴

Ainda assim, o progresso das luzes se fazia valer nas lâmpadas artificiais e na fruição noturna de leituras por parte de membros abnegados das classes populares.

Técnica e velocidade

Portugal, estreita faixa de terra no Ocidente europeu sempre viveu uma curiosa ambigüidade: seu litoral era a única via de integração através da navegação de cabotagem e seus habitantes (litorâneos) alargavam a consciência geográfica abraçando num relance o Atlântico, o Brasil, o Oriente. Mas, apesar do dinamismo litorâneo e, em menor medida, fluvial, “o hinterland português” ficara “à margem das correntes de circulação nacional e internacional, incrustado num tempo devoluto”.³⁵ Mesmo a navegação fluvial foi triste-

mente limitada pelo assoreamento dos rios. Tudo era velocidade pequena, pequeníssima. “Espaço, inimigo número um”, diria Braudel.

Durante milênios os homens acostumaram-se a velocidades tímidas. Andava-se a pé, de tal sorte que o príncipe Lichnowsky achava Lisboa grande demais em 1842 porque ordinariamente aproveitava “as frescas horas da manhã para percorrer Lisboa em todas as direções, o que exige muito tempo por causa da grande extensão da cidade, pois que, por exemplo, de minha casa até à Ajuda tinha de andar a extensão de uma légua”.³⁶ Em outras paragens, ao sul do Mediterrâneo, encontraremos a velocidade do camelo que não chega a 4 km por hora.³⁷

No reinado de Jorge II (1727-1760), a velocidade habitual das viagens não era superior ao século de Julio Cesar (I aC), quando ele demorou oito dias para vencer uma distância de 730 milhas terrestres de Roma a Rhodamus. Em 1639, Carlos I levou sete dias para ir de cavalo de Berwick a Londres (uma distância de 300 milhas). Todavia, em 1784, um membro do Parlamento inglês, John Palmer, saiu de Bristol às 16 h e, viajando a uma velocidade de 10 milhas por hora, chegou ao correio geral de Londres, na Lombard Street às 8 horas da manhã. Mas já eram os tempos da instituição de um verdadeiro sistema de transporte conhecido pelo nome de “mala-posta” (*mail-coach*).³⁸

O cavalo também acelerava o transporte, especialmente de militares em montaria, mas mesmo numa campanha militar os mensageiros não poderiam ir de Paris a Moscovo em menos de seis dias durante as Guerras Napoleônicas (2.945 Km). Na verdade, entre Bérezina e Paris (2.500 Km) Napoleão consumiu 12 dias.³⁹ No caso português, além do cavalo, imperou, desde a conquista romana ou mesmo antes, o carro de bois para todo o tipo de transporte (elemento que se transferiu ao Brasil).⁴⁰ Em meados do século XVII, uma carta régia chegava em 13 dias de Lisboa até Miranda do Douro e uma correspondência comercial entre Lisboa e Porto demandava 15 dias para obter resposta em meados do XVIII.⁴¹ Ora, esses retardamentos das notícias faziam a lamentação dos revolucionários. Vincenzo Cuoco, inspirador da noção de Revolução Passiva de Gramsci, parecia conferir elementos espaciais preciosos ao futuro conceito gramsciano.⁴² Afinal, a territorialidade é imanente ao retardamento das ações políticas revolucionárias e a ausência de comunicações desintegrava o chamado *popolo minuto*, a arraia miúda, o povo que deveria ser alçado à condição cidadã. Sem cidades não há cidadania, dizia Magalhães Godinho. E sem vias de comunicação entre elas não há formação nacional e articulação política nacional (algo que o velho Marx notou acerca de um “atrasado” campesinato francês ligado ao pequeno modo de produção, mas não ao mercado espacialmente dilatado). Segundo Cuoco, “uma *Rivoluzione ritardata*” é um mal gravíssimo. E esse retardamento é determinado pelo espaço. Dois meses depois da publicação, em Nápoles, da Lei sobre a

questão feudal, esta ainda não havia sido publicada em todo o Departamento de Voturno, vale dizer, no departamento mais próximo (*piú vicino*) de Nápoles. Lamenta-se o autor: “*e la legge feudale era tutto nella nostra Rivoluzione*”.⁴³

Em 1754, a viagem entre Londres e Edimburg demandava entre dez dias (verão) e doze dias (inverno). Já no fim daquele século, com a melhoria das estradas, fora reduzida para 72 horas. Na mesma época Dona Maria I mandava abrir uma estrada entre Lisboa e Coimbra cujo trajeto era completado em três dias. Nesse caso, a rota e os melhoramentos surgem em função da Universidade. Trata-se de um exemplar do que um autor maior chamou de *routes intellectuelles*,⁴⁴ o que não deve ser estranho a uma geografia humana que há muito compreendeu (como Hettner)⁴⁵ que as características espirituais devem ser consideradas em seu aspecto geográfico.

Por volta de 1820, a viagem entre Lisboa e Porto demorava uma semana. Grande avanço na viagem por barco a vapor com escala em Figueira da Foz: dois dias. Uma distância mais curta (até Vila Franca de Xira) fazia-se num dia (ida e volta).⁴⁶ Eram os tempos das diligências. Em 1832, aquela viagem de Londres a Edimburg caíra para 42 horas e 33 minutos.⁴⁷ Na França, o ritmo das diligências era em 1.841 de seis milhas⁴⁸ por hora, enquanto as malas-postas, mais leves, viajavam a 10 milhas por hora.⁴⁹ Em Portugal encontraremos, ainda em 1842, um cavaleiro miguelista na companhia de sua esposa, uma loura inglesa, dentro de um cabriolé mais adequado às ruas de Paris do que aos caminhos montanhosos do Minho.⁵⁰ Nos distantes espaços do Império Português na América, o serviço postal entre São Paulo e Rio de Janeiro demorava 15 dias às vésperas da independência do Brasil.⁵¹ Muitos decênios depois (1858), Robert Avé Lallemand estimava em duas ou três semanas o tempo de viagem por terra entre São Paulo e Rio de Janeiro, sendo já preferível o percurso pelo oceano, feito em 24 horas.⁵² Em 1822, o futuro Dom Pedro IV vencera as 96 léguas entre essas duas cidades, em dez dias.⁵³ Ora, estas lentidões integravam diretamente e determinavam em última instância as ações políticas e administrativas (para não falar das militares). Neste caso, não nos reportamos ao tempo dos correios e dos navios, mas ao tempo do Estado, da burocracia. Estado que é, também ele, elemento de retardamento da História. O Estado é um elemento do espaço.

Obras viárias reduziram o preço das viagens e fizeram das inovações processos que extrapolaram as classes sociais. Afinal, os espaços são também recortados socialmente. O ilustrado José Liberato Freire de Carvalho, numa viagem a Paris, à qual faremos referência mais adiante, contou em suas Memórias ter encontrado uma “jovial francesa”, simples serviçal, que lhe disse: “Meu senhor! Quanto vos invejo o irdes ver Paris! Todos me contam que é o paraíso do mundo! E eu ainda lá não fui... A pobre rapariga, apesar de estar a bem poucas léguas do paraíso, que tanto invejava, ainda não tinha achado até ali

uma alma caridosa que a levasse lá!”.⁵⁴ Afinal, mulheres não andavam sozinhas ao léu e os pobres ainda nasciam e morriam num espaço limitado. A percepção subjetiva compõe decerto um espaço vivido (na concepção fenomenológica do geógrafo canadense Armand Frémond),⁵⁵ recortado, entre outros fatores, pela classe social.

Não havia o turismo de massas. Os pobres (um pouco remediados) esperariam (no caso inglês) a metade do século para fazerem viagens baratas de um dia por trem. Quando muito, havia os viajantes curiosos, ricos ou sob algum mecenato. Assim, Goethe vai para a Itália, Teophile Gautier para a Espanha e Gerard de Nerval, este amigo de Gautier, visita Viena provavelmente em 1839 e, ao contrário do que ele mesmo informa no seu supracitado livro meio fantasia meio relato verídico, parte de Marselha a primeiro de janeiro de 1843 e chega dia 16 a Alexandria, depois de uma escala em Malta e outra na Síria.

O preço do transporte de passageiros Paris-Marselha por diligência, em 1798, na primeira classe, era 155 francos; na segunda classe, 122 francos; na terceira classe, 82 francos. Em 1831 eram (por ferrovia) 106, 80 e 59, respectivamente. Embora tais dados digam muito pouco, porque são apenas nominais, o preço real das passagens em transporte ferroviário francês baixou uns 200% entre 1831 e 1881. O trajeto Paris-Marselha, feito em 359 horas na metade do século XVII ou em 184 horas em 1782, era feito em 112 horas em 1814, em 80 horas em 1834, em 38 horas e 20 minutos em 1854 e em apenas 13 horas e 52 minutos em 1887. Em 1841, o preço da viagem de trem de terceira classe na França era de 41,35 francos correntes, em 1910 era de 35 francos (o preço real também caiu no mesmo período). O afrancesado português José Liberato de Carvalho atravessou o Canal da Mancha em 1819 na direção, é evidente, de Paris.⁵⁶ Essa travessia tão antiga começava a ter suas dimensões diminuídas virtualmente (mas não praticamente, é óbvio) com o uso do balão por Blanchart em 1785 – isso porque os balões não tinham boa dirigibilidade, algo que só começaria a ocorrer com dirigíveis rígidos de Von Zeppelin em 1900 e com balões voando em circuito estabelecido com Santos Dumont (1873-1930) em 1901 (três anos antes do uso do avião pelo mesmo Santos Dumont).⁵⁷ Bem, numa quinta feira Santa, o nosso Liberato de Carvalho estava em Calais e no dia seguinte almoçava em Amiens e dormia em Chantilly, bem perto de Paris. No Sábado de Aleluia ele almoçou, servido por uma “moça esbelta, francesa em todo o rigor da palavra”.⁵⁸ No meio da tarde, ele estava em Paris. Na metade do século XVII, a mesma viagem, de Calais a Paris, demandava 123 horas. Em 1782, cerca de 60 horas. Em 1814, cerca de 40 horas. O nosso memorialista português perdeu-se em almoços, jantares e cortesias para demorar quase três dias. Em 1834, a mesma viagem era feita em 28 horas. E em 1854, em 6 horas e 40 minutos. Tempo que retrocedeu a cerca de 4 horas e meia em 1887, de acordo com o álbum de Cheysson (1888). Evidentemente, falamos de uma época em que a rede mundial de ferrovias passou de 100 mil Km em 1860 para 800 mil Km em 1900.

Para se ter uma idéia das distâncias, o Reino de Portugal, em léguas,⁵⁹ tinha seu maior comprimento, desde Melgaço, na província do Minho, até ao Cabo de Santa Maria, no Algarve, de 104, e sua maior largura era de 44 léguas entre Campo Maior até o Cabo da Roca, este último promontório do Continente Europeu. O país apresentava, segundo textos oitocentistas, 5.288 léguas quadradas. Às vezes, uma simples viagem nos arredores de uma cidade grande como Paris ou Madrid exigia um esforço titânico. Gustave Doré e Charles Davillier, viajando pela Espanha no primeiro quartel do oitocentismo, percorreram cerca de 30 léguas no trajeto entre Madrid e Cuenca em 20 horas.⁶⁰ Durante todo o seu reinado, Fernando VII, este rei de intentos absolutistas, abriu somente 914 quilômetros de estradas. Enfim, os testemunhos negativos sobre as condições de viagem só amainavam no que tange a Catalunha, cuja *compañia de reales diligencias* é de 1815 e que fez investimentos pioneiros nas comunicações e transportes.⁶¹ A ligação entre Porto e Lisboa em 1842 ainda era feita pelo vapor, pois as estradas eram tão más que os correios de posta faziam a viagem em quatro ou cinco dias, enquanto um vapor luso fazia a mesma viagem em 36 horas e um inglês, em 18 horas.⁶²

Só por volta de 1855 é que um tal Gomes começou a fabricar tilburys em Portugal e isso coincidia com uma nova época de transportes e passeios públicos. Até então dominava a sége, uma antiga carruagem de duas rodas, de um só lugar e fechada.⁶³ Portugal só conhecerá avanços em sua circulação mercantil e de pessoas depois das reformas liberais de Mouzinho da Silveira e das convulsões setembristas. Adotou-se a macadamização⁶⁴ das estradas,⁶⁵ a construção de vias de ferro e estradas de rodagem. O nome político dessa empreitada foi fontismo (em alusão à política de Fontes Pereira de Melo). É em agosto de 1851 que Fontes Pereira de Melo assume as finanças (fazenda), que ele manterá até junho de 1856, para retomá-las em março de 1859. Mais tarde, ele seria primeiro ministro de 1871 a 1877, de 1878 a 1879, de 1881 a 1883 e de 1883 a 1886. Como definiu um eminente historiador: “A política conhecida sob o nome de fontismo consistiu em desenvolver a rede rodoviária e os caminhos de ferro – estes são instalados a partir de 1853. Trata-se então essencialmente de uma política de circulação, destinada a facilitar a mobilidade das mercadorias e a comercialização do país”.⁶⁶

Entre 1877, quando Portugal tinha 943 Km de ferrovias, e os dois anos seguintes à proclamação da República, a malha ferroviária triplicou (2.974 Km em 1912). E até o fim da República chegou a 3.375 Km. Já de início, a linha do norte (ligando Porto, Coimbra e Lisboa) permitirá que a Questão Coimbrã (1865) tenha uma amplitude inédita com a facilidade de comunicações⁶⁷ das notícias.⁶⁸ A ligação de Lisboa ao exterior pelo entroncamento de Badajoz (1856) e acessoriamente ao Porto (1863-64) retomava dois eixos fundamentais das estradas romanas em Portugal⁶⁹ e permitia aos alunos de Coimbra o

acesso mais rápido aos livros (e idéias) franceses. Um autor informava, em 1861, que as principais ferrovias estavam apenas em estudos, embora já houvesse várias estradas para diligências de primeira e segunda classe prontas. Retornava às ferrovias para dizer que na direção norte, a linha até o Porto estava apenas sendo projetada. Para o sul, encontrava-se pronto apenas o trecho (ou troço, como preferem os portugueses) que vai de Barreiro até Vendas Novas.⁷⁰ Só mais tarde haveria um ramal até Évora e outro até Beja. Curioso que o mesmo autor colocava a Espanha em situação muito pior no que tange às vias de comunicação:

Há na Hespanha seis estradas geraes, que, partindo de Madrid, terminam nos confins do reino, e outras muitas transversaes, que servem de communicar umas cidades com outras. Algumas transversaes, e todos os demais caminhos secundários de Hespanha, são de difícil trânsito, e todos em geral de pouca segurança pública. Há na Hespanha um só caminho de ferro – de Barcelona a Mataró; mas tracta-se da construção d’outros. Dos canaes de navegação um só acha-se concluído – o fernandino, no Guadalquivir; e todos os demais, uns estão de todo obstruídos, outros somente em parte soffrem uma navegação difficil.⁷¹

Finalizemos com o arguto Oliveira Martins: “A progressão da capacidade efectiva de transporte corresponde aos seguintes números n’uma série que tenha o homem como unidade”: 1 (homem) : 7 (cavalo) : 80 : (cavalo puxando carroça em estrada macadamizada = 443 (carris de um tramway = 18 mil = comboio rebocado por locomotiva”).⁷²

As rotas internas: os rios portugueses

A disposição dos rios portugueses faz a faixa ocidental da península parecer um anfiteatro, voltado para o Oceano Atlântico. Assim, os rios correm do nordeste para sudoeste (acima do Tejo), como o Vouga e o Mondego, e de sudeste para noroeste, abaixo, como o Sado e o Mira. Formam um leque.⁷³ Deduz-se daí um carácter atlântico de Portugal, convidando perenemente ao uso dos rios como rotas de ligação com o oceano.

No Portugal oitocentista, as rotas fluviais não eram as melhores. Precisamente em função de depósitos aluvionais, descasos administrativos e falta de grande comércio interior. A formação dessas vias de comunicação tinha por escopo tornar o espaço geográfico menos “viscoso” para o capital e superar as rugosidades físicas (orografia, por exemplo). Mas uma vez estabelecidas, as vias de comunicação transformam-se em rugosidades socioespaciais quando os rios abertos à navegação tornam-se assoreados ou as estradas precárias e descuidadas.⁷⁴ Os rios portugueses mais importantes nascem em Espanha. Acompanhemos as descrições do famoso Adriano Balbi na metade do século XIX (baseadas também em Malte-Brun e Brúé).⁷⁵ O Rio Minho do século XIX nasce em terras espanholas, serve de fronteira com a Galiza, apresenta curso de 60 léguas, sendo somente

navegável naqueles tempos em seis léguas por pequenas embarcações. Aqui cabe um parêntese: as aluviões obstruíram o Minho ao longo dos tempos. Ele era navegável até Tui na Idade Média e até Valença no quinhentismo.⁷⁶ O Rio Ancore não tinha grande importância e o Rio Lima, de montante espanhola, e que desemboca no Atlântico abaixo de Viana, só admitia pequenas embarcações. Ainda na primeira metade do século XX era dotado de uma vegetação excessiva e “debruado de pomares”.⁷⁷ Outrora fora um dos portos de maior importância comercial. Ainda em Viana tem sua foz o Rio Neiva. Em Trás-os-Montes nasce o Cavado, que tem na província do Minho um porto insignificante (Esposenda). O Rio Ave entra no Mar perto da Vila do Conde tendo ali um “sofrível porto”. Sem grande magnitude há o Rio Leça e bem mais abaixo os rios Liz, Alcobaça, Arnoya, Odemira (só navegável para pequenos iates), Quarteira, Val-Formoso, Sequa (estes últimos já no Reino do Algarve). O Guadiana serve de fronteira e forma dois portos pequeninos e interiores em Alcoitim e Mertola. Neste extremo sul se individualiza um pouco o Rio Portimão, que é navegável desde Silves até Vila Nova de Portimão.

Importantes pela sua história são, na descrição de nossos geógrafos oitocentistas, alguns poucos rios. O Douro, de grande extensão, tem curso oprimido por montanhas e rochedos, mas sua navegação foi melhorada com muitas despesas da Companhia de Vinhos do Alto Douro. O Mondego desce da Serra da Estrela em belíssimo curso ainda no início do século XXI. Em meados do XIX ele é navegável até a foz do Rio Dão para barcos sem quilha.⁷⁸ O Vouga nasce nas Montanhas da Beira e se une ao Ovar, formando em Aveiro um porto. Consumiu muitos recursos financeiros até a época em tela e sem frutos consideráveis. O Sado é navegável e desemboca num estuário. Somente o Douro, o Tejo e seus afluentes importantes (Nabão e Zêzere) formam um sistema hidrográfico e comercial notável.⁷⁹ O Mondego e o Zêzere são peculiares. Ambos nascem na Serra da Estrela e ameaçam seguir para nordeste. De repente, ambos se inclinam e perfazem uma curva, na forma de ferradura. Mas, ali, eles se afastam. O Mondego faz sua viragem à esquerda. E parte para o Oeste em demanda de Coimbra e da Figueira da Foz. O Zêzere desce na direção Sul, para o centro do país, perto de Tomar, cidade por sua vez atravessada pelo rio Nabão e vigiada do alto pelo Castelo dos Templários.

Já o Tejo é simplesmente o segundo rio mais navegável da Península Ibérica (depois do Guadalquivir) e o primeiro em extensão. Todavia, o Tejo, em 1842, afigurou-se ao príncipe Lichnowsky pouco aproveitado, de tal sorte que lhe causava “pena ver este rio largo e majestoso, quase inteiramente desprovido”. Os barcos de vapor só iam até Vila Nova da Rainha; barcos a vela chegavam somente a Santarém e somente pequenas canoas ousavam descer de Abrantes pelo rio adentro. O príncipe revelava o sonho de, sem muitas obras hidráulicas, fazer o rio navegável até Alcântara (Espanha) já que, além disso, seria

utopia, pois havia o curso irregular, os bancos de areia e as passagens difíceis entre as Lezírias, almoxarifado da Malveira e Ponta de Ervoa.⁸⁰

As rotas oceânicas

Os percursos são difíceis nas rotas do oceano. Apesar disso, o oceano e os mares (e em alguma medida os rios) ganharam velocidade antes das terras. Antes do advento das ferrovias, evidentemente.⁸¹ Dom Pedro I do Brasil, depois de abdicar da coroa em sete de abril de 1831, demorou 47 dias até a ilha do Fayal.⁸² Na mesma altura, um francês chamado Jean Metayer partiu do Havre em 12 de julho de 1830 e desembarcou no Rio de Janeiro em 22 de setembro (72 dias).⁸³ Em 1834, Lord Macaulay demorou uns bons quatro meses da Inglaterra a Madrastra (Índia), o que lhe deu tempo de ler a *Ilíada*, *Odisseia* e obras de César, Bacon, Tasso, Ariosto, Dante, Petrarca, Cervantes, Gibbon, Mill, Voltaire e Sismondi.⁸⁴

Segundo um relato do início do século XIX, apenas entre La Coruña e o Porto de Falmouth⁸⁵ na Inglaterra, o liberal português afrancesado José Liberato Freire de Carvalho disse ter demorado dez ou doze dias em setembro de 1813.⁸⁶ Em 1803, um viajante, comandando dois navios a serviço do czar de todas as Rússias partiu deste mesmo porto de Falmouth a 5 de outubro e chegou no dia 18 do mesmo mês à Ilha de Tenerife, na Espanha⁸⁷.

As rotas oceânicas se tornam mais fáceis com o vapor. Mas as facilidades enganam ao primeiro olhar. Há que se ter cautela, pois os medos ancestrais das intempéries ainda se justificam e não há previsão do tempo quando a meteorologia e a climatologia ensaiam seus passos ainda hesitantes⁸⁸ sem uma teoria das massas de ar.⁸⁹ No campo das medições de quantidade de chuva (imprescindíveis para a meteorologia, climatologia e, com o passar do tempo, para a agricultura) eram frágeis os instrumentos pluviométricos. Havia discrepâncias grandes nas medições, como o comprovou Heberden em 1769. Um pluviômetro colocado no alto da torre da Abadia de Westminster, a 45 metros do solo, recebia menos da metade da chuva de outro situado mais abaixo.⁹⁰ No decorrer do século XIX houve lenta evolução na explicação das discrepâncias. A Península Ibérica foi se distanciando das discussões e avanços, embora em seu período ilustrado tivesse dado a partida juntamente com ingleses e franceses. As observações pluviométricas mais antigas em solo peninsular remontam a 1786 (recolhidas por Salvá). E desde 1805 no observatório da Marinha de São Fernando. A guarnição inglesa de Gibraltar fez as suas desde 1791.⁹¹ Em Portugal, embora haja séries oitocentistas em Campo Maior (1864), Lagos (1865), Guarda (1866), Coimbra (1866), Évora (1870) e Lisboa (1871), foi a criação da Universidade de Lisboa, após a proclamação da República, que impulsionou os observa-

tórios: eram 14 as estações em 1913.⁹² As intempéries só eram esperadas em função do que se sabia sobre as sazões, os climas referentes às estações do ano. No Mediterrâneo, de um modo geral, entre abril e setembro esperam-se a seca e o calor e só na alvorada da nova estação impõem-se o frio e as chuvas fortes.

A orla portuguesa foi um convite permanente às navegações. Todavia, ela expõe-se às ventanias do poente, causando naufrágios terríveis. Na sua viagem de regresso a Portugal, D. Miguel chegou à Inglaterra em 30 de dezembro de 1827, desembarcando em Greenwich pela uma hora e meia da tarde. No dia 13 de janeiro o infante deixou Londres, e depois de passar alguns dias em Strathfield, na casa de campo do duque de Wellington, seguiu para Plymouth, a fim de embarcar para Lisboa. Em virtude do mau tempo, só em 9 de fevereiro conseguiu embarcar a bordo da fragata portuguesa Pérola, que veio acompanhada por alguns navios ingleses.⁹³ A chegada de Dom Miguel em 22 de fevereiro de 1828 foi descrita como acompanhada de festejos inauditos, conforme Oliveira Martins e as descrições dos dicionários históricos mais atualizados. Todavia, um relato mais próximo da época falava em “furiosa tempestade” no momento dessa chegada,⁹⁴ o que deve ter atrapalhado o concurso das gentes que, fanáticas, religiosas, saudavam o Infante que logo depois seria proclamado rei de Portugal. Só nos rochedos de Peniche, de Cascais, de Setúbal e de Sines os barcos podem esconder-se.⁹⁵ Não por acaso o porto de Lisboa tornou-se tão importante e seguro. Esse porto foi sempre o mais ativo do país. Diferentemente dos portos mediterrânicos, os portos oceânicos na Europa do Oeste estão expostos às grandes depressões do Atlântico. As marés atingiam, na metade do século XX, oito a 14 metros de acordo com a região. Por isso, o porto de Lisboa é um típico porto de estuário, bem abrigado, enquanto os portos mediterrânicos são portos de frente para o mar, expostos às tempestades (embora sem marés e correntes fortes) e oprimidos por maciços montanhosos que lhes interditam a irradiação econômica maior, com exceção de Gênova, Marselha e Trieste.⁹⁶

A foz do Tejo é um abrigo contra tempestades, mas a saída estreita do rio para o mar aberto, sempre contra ventos e margeando colinas elevadas podia ser uma armadilha perigosa.⁹⁷ Quando o príncipe Lichnowsky tomou em Lisboa o vapor Vesúvio em direção da Figueira (para ir depois a Coimbra) a 12 de julho de 1842, logo depois de deixar atrás de si o Cabo da Roca e seus faróis, foi surpreendido ao meio dia por um “vento rijo” e uma atmosfera pesada, enquanto o mar cobria-se de enormes ondas e o navio dançava como “uma casca de noz”. Ao cair da tarde sobreveio a tormenta e o sobe e desce do navio nas ondas nervosas obrigou nosso príncipe a deitar-se no tombadilho. À noite, tudo se acalmou e o navio aportou no Mondego às três horas da madrugada, de modo que se demoraram 22 horas quando esperava-se gastar no máximo doze horas.⁹⁸ Cerca de meio

século antes, o alemão M. Link saiu de Hamburgo (no verão de 1797) em demanda de Portugal, quando ventos e tempestades tenebrosos o obrigaram a fundear em Rummy e abandonar o navio para seguir viagem por terra até Douvres e dali até Calais. Atravessou assim a França e a Espanha.⁹⁹

Os naufrágios atemorizavam o século XIX. Alguns navios naufragavam e se incendiavam em alto mar, como o *Áustria*, em 1858, ou o barco do conto “Juventude” de Joseph Conrad (1857-1924).¹⁰⁰ Melhorias nos portos e na telegrafia náutica eram impotentes para salvar pessoas e embarcações. As iniciativas de se criar uma verdadeira *science du sauvetage* partiram de Sir William Hillary, um *gentleman* da Ilha de Mann em 1824. Mas foi preciso um acidente marinho chocante para que se levasse a sério uma Sociedade Salva-Vidas. Em 1833, depois do naufrágio do *Amphitrie*, quando tudo se exasperou diante das mortes de tantas mulheres na costa de Boulogne, surgiu uma sociedade para salvar vidas em perigo no mar. Em 1855, apareceu uma sociedade central francesa. A própria *Société de Boulogne* salvou 927 pessoas entre 1826 e 1863.¹⁰¹

As lentidões mortais do espaço oceânico subsistem em pleno século do progresso, do vapor. Vapor este cuja teoria fora elaborada por Denis Papin em 1687 (teoria da máquina a vapor e da válvula de segurança) e que já movia veículos potencialmente desde 1770 por invenção de Augnot (um ano depois da máquina a vapor de Watt). A locomotiva a vapor viria em 1803, com Trevithick, na Grã-Bretanha. O progresso da marinha a vapor foi enorme no século XIX. Em 1832, Sauvage inventou a hélice marítima e em 1837 Ericsson criou o barco a hélice o qual não impediria naufrágios – em 1859, o barco a vapor a hélice *Silistria* naufragou.¹⁰² Cerca de 14% do transporte fluvial era feito a vapor em 1840, e 49% em 1870 na França. A duração do trajeto Nova Iorque – Le Havre passou de 800 horas (1820) a uma média de 100 horas (1910).¹⁰³ Em fins do século XIX o Oceano parecia ganhar, mas a Marinha portuguesa também parecia decadente em termos comerciais. Não é a toa que um autor declarasse a evidência de que a qualidade da náutica portuguesa decaía em relação a outras marinhas européias desde o século XVII.¹⁰⁴ Todavia, é preciso amansar a sanha do observador mais apressado. O vapor não venceu tão rápido assim. Embora o barco a vapor tenha surgido em 1783 (com Jouffray d’Abbans, na França), ainda em 1870-79 a tonelagem naval registrada no Reino Unido dava ampla vantagem à navegação à vela em relação à navegação a vapor. Mesmo no primeiro decênio do século XX, ante os 8,9 milhões de toneladas de barco a vapor, ainda havia 1,7 milhões de toneladas de barcos a vela.¹⁰⁵

O “Novo Almanach” português de 1899 registrava algumas companhias de navegação a vapor de capital português operando nas ligações com a Costa Ocidental da África Portuguesa (Companhia de Navegação: carreira quinzenal para a costa ocidental da Áfri-

ca). Mas um transporte mais lucrativo era com o Brasil¹⁰⁶, feito em geral por companhias estrangeiras. As linhas inglesas eram: The both steam navigation company limited (carreira regular de paquetes ingleses para o norte do Brasil); Red cross line of steamers (linha de paquetes para o Pará e Manaus); Harrison line (vapores para Pernambuco, Paraíba do Norte, Maceió e Natal); Lamport & Hotline (carreira quinzenal de paquetes ingleses para a Bahia, Rio de Janeiro e Santos). Também embarcações inglesas que só faziam escala em Portugal operavam no Porto de Lisboa, como a Mala real inglesa (paquetes de Southampton com escala em Lisboa às segundas-feiras alternadas para o Brasil e Rio da Prata). Registre-se que a passagem incluía cama, mesa, roupa, propinas para os criados e... vinho.

Mas foram os grandes canais que pareceram a verdadeira superação de lentidões ancestrais, uma grande realização da fina flor dos engenheiros e dos administradores positivistas nos oitocentos. O Canal de Suez, ligando o Mar Vermelho ao Mediterrâneo, cortando a ligação entre a África e o Oriente Médio, foi inaugurado em 1869. O canal do Panamá foi inaugurado em 1914. Esses canais reduziram o tempo das viagens. A viagem de Liverpool (Inglaterra) até Bombaim (Índia) foi reduzida em 42% (antes era necessário circunavegar o Cabo da Boa Esperança no sul da África). A viagem marítima de Nova Iorque (Costa Leste dos Estados Unidos) a São Francisco (no Oeste) só podia ser feita pelo estreito de Magalhães, no extremo sul do continente americano. Entre abril de 1882 e abril de 1885, a corveta Vettor Pisani atravessou o mundo na direção ocidental aproveitando-se dessas novas rotas.¹⁰⁷

Com o canal do Panamá, o tempo de travessia foi reduzido em 60%. O tempo de viagem de Londres à Nova Zelândia caiu 25%. O Canal de Suez tinha seus 169 Km de extensão e 22 metros de largura (posteriormente ultrapassaria 122 metros), os quais permitiram que entre Marselha e Bombaim a distância de 22.600 Km (pelo Cabo) fosse reduzida a 9.496 Km – a Índia foi colocada a 20 dias da Europa!¹⁰⁸ O próprio tempo de passagem pelo Canal reduziu-se de iniciais 52h para 14h no tempo em que Vidal de La Blache escrevia seus inacabados e postumamente publicados *Princípios de Geografia Humana*. E Suez também reativou o comércio entre o Mediterrâneo e o Índico, de tal sorte que Portugal renovou seu interesse pelas sobranes colônias do Oriente. A participação do volume total de comércio do Índico no movimento marítimo global aumentou de 1,2% (importações) e 0,1% (exportações) no período 1861-1870 para 18% (importações) e 17,2% (exportações) no período 1911-1913.¹⁰⁹

Mas se os tempos diminuía, ainda não permitiam comunicações rápidas para os padrões atuais. Decerto a ligação telegráfica entre Brasil e Europa e entre Europa e Estados Unidos ajudavam em muito Portugal a ligar-se aos fatos continentais ou transcontinentais.

Assim, as notícias da Comuna de Paris não esperaram para chegar aos ouvidos de Antero de Quental ou Eça de Queiroz. Os tempos de viagens entre Portugal e o Brasil melhoravam continuamente. De Lisboa a Pernambuco, a Companhia de Navegação a Vapor do Pacífico prometia cumprir entre 9 e 11 dias. Até a Bahia, entre 11 e 13; até Rio de Janeiro, entre 12 e 14 dias. Dentro de Portugal, a Linha de Vapores portugueses de J. H. Andressen levava seus passageiros do Porto às ilhas em três dias e a New York em 14 dias.¹¹⁰

Tempos menores à custa de velocidades maiores. No início da navegação a vapor, os navios corriam a oito ou nove nós. Em 1883, o *Normandie* chegava a 17 nós. Em 1907 a *Cynard* lançou os transatlânticos *Mauritânia* e *Lusitânia* com velocidade de 26 nós. O *Britania*, da Companhia Cunard, fazia 8,5 nós em 1840. Em 1876, o *Scotia* percorreu *Queenstown* a *New York* em oito dias, 2 horas e 48 minutos. Em 1880, o *Arizona* fez o mesmo trajeto em sete dias e 23 minutos e em 1885 o *Etruria* fez em 6 dias, 5 horas e 31 minutos. Em 1891 o *Teutonic* fez em 5 dias, 16 horas e 31 minutos.¹¹¹

Na era imperialista, a frota mundial de navios mercantes aumentou 1400.000 toneladas anuais (período 1900-1914). Em 1913, a Inglaterra possuía 18.696 embarcações mercantes; a Alemanha 5.082; Itália 1.522; Espanha 841. Portugal, com 121, situava-se abaixo do Brasil (329).¹¹² Muitos dos barcos lusos ainda utilizavam a vela. Em 1909, o número de navios de comércio portugueses era 327.¹¹³

A dificuldade portuguesa residia na carência de capitais para financiar uma marinha que visava um império que estava a construir um sentido econômico do qual a metrópole era apenas correia de transmissão. E para apoiar seus inovadores, como o tenente *Julio Lopes*, inventor de um novo sistema de submarino que esperava vê-lo testado por um país mais avançado,¹¹⁴ assim como o brasileiro *Santos Dumont* precisava mostrar seu 14 bis em Paris.

Outro problema era a dificuldade de integração interna por hidrovias e ferrovias para escoar produtos aos portos. Como acentuou um autor, a malha de transportes não cresce linearmente, mas aos saltos e configurando redes¹¹⁵ de uma combinação ótima de fatores coligados. De outra maneira, *Milton Santos* demonstrou o mesmo ao mostrar que as técnicas são sistêmicas: “As técnicas constitutivas do sistema são integradas funcionalmente”.¹¹⁶ Referindo-se aos primórdios da industrialização da Europa Continental, um primeiro teórico do imperialismo mostrou que:

Com a única exceção da Holanda, cujo sistema de hidrovias naturais e artificiais parecia unificar seu comércio, os outros países da Europa – França, Rússia, Alemanha, Itália, Espanha e Rússia – estavam ainda mais desintegrados na sua indústria.¹¹⁷

A situação da Marinha espanhola em 1898, esse ano fatídico, não era mais animadora. Numa consulta feita pelo Almirante da esquadra espanhola, a bordo do encouraçado *Cris-*

tóbal Colón, ele dizia da supremacia absoluta dos Estados Unidos em número de navios, blindagem e artilharia, o que permitia aos norte-americanos atacar as Filipinas, Cuba e a Península simultaneamente. Era o término da Marinha de tantas glórias passadas.¹¹⁸

Uma conclusão

O espaço oitocentista se modificava também e evidentemente para os geógrafos. Paul Vidal de la Blache inaugurará uma “escola francesa” de Geografia, humanizada, humanista, aberta à História. Mas à sua sombra e à sombra de E. Reclus (830-1905), o geógrafo universalista e politicamente anarquista, um Jean Raynaud (1806-1863) e um Léon Lalanne (1811-1892) serão “as antíteses do enciclopedismo de Malte-Brun”. Segundo a descrição de Henry Chamussy, professor de Geografia no Institut de Géographie Alpine (Grenoble): “eles nascem na época das diligências e das malas postas, da marinha a vapor, do télégrafo. Quando eles morrem, Phileas Fogg, o personagem de Jules Verne, terá cumprido seu *tour du monde en quatre-vingt jours*”, as ferrovias atravessarão os continentes, os paquetes da Cunard¹¹⁹ ou o transatlântico ligarão a Europa a New York em seis dias.¹²⁰ A acumulação acelerada de capital volta a animar os homens de negócios depois de superar os longos anos decorrentes da Grande Depressão de 1873. Ânimo que conta, certamente, com a chegada das boas novas do ouro sul-africano (1884) e canadense (1896).¹²¹ Mas para a Geografia será a época de Paul Vidal de La Blache, que não é apenas o novo paradigma da ciência geográfica, mas uma resposta humana aos desafios do tempo. De um tempo em que a técnica desafia os determinismos. Mas, para nós outros, uma técnica que não é neutra e nem desacompanhada das classes sociais que podem engendrar os dinamismos de uma sociedade em transição. Porque se o trem leva as boas novas do progresso, da *Belle Époque*, da moda parisiense, da bolsa de Londres, ele também conduz Lênin à Estação Finlândia.

Notas

* Lincoln Secco é Professor do Departamento de História da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). E-mail: lsecco@usp.br

¹ VERNE, Jules. *Le tour du monde en quatre-vingts jours*. Paris, Pocket, 1990, p. 34.

² SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo, Edusp, 2004.

³ ALMEIDA, Mario. *Lisboa do Romantismo (Lisboa antes da Regeneração)*. Lisboa, Rodrigues & C., 1916, p. 50 e pp. 60-61

⁴ SEVCENKO, N. *A corrida para o século XXI. No loop da montanha russa*. São Paulo, Companhia das Letras, 2001, p. 43.

- ⁵ SERRÃO, Joel. “Noite natural e noite técnica”. In: *Temas oitocentistas*. Lisboa, Horizonte, 1980, v. II, pp. 13-58.
- ⁶ DELUMEAU, J. “A realidade do mito”. *Folha de S. Paulo*, 15 de agosto de 2004.
- ⁷ ALMEIDA, Fortunato. “Organização político-administrativa portuguesa dos séculos XVII e XVIII”. In: HESPANHA, A. M. *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, pp. 329-331.
- ⁸ SERRÃO, op. cit., p. 25.
- ⁹ ALMEIDA, Fortunato. “Organização político-administrativa portuguesa dos séculos XVII e XVIII”, op. cit.
- ¹⁰ LICHNOWSKY, Felix. *Portugal. Recordações do ano de 1842*. Lisboa, Edições Ática, s/d, p. 61.
- ¹¹ ALMEIDA, Mario. Lisboa do romantismo, op. cit., p. 206
- ¹² Ibid., p. 297.
- ¹³ Ibid., p. 227.
- ¹⁴ Arquivo Coimbra, V. XI, Coimbra, 1952, p. 129.
- ¹⁵ Ibid, p.35.
- ¹⁶ ANSELMO, A. O comércio livreiro de cadernetas e fascículos. *Leituras: Revista da Biblioteca Nacional de Lisboa*, n. 1, abril de 1997, p. 98.
- ¹⁷ PINTO DE CARVALHO (Tinop), J. *Lisboa d'outros tempos*. Lisboa, Fenda, 1991.
- ¹⁸ BÖDEKER, H. E. Le café allemande au XVIII Siècle: une forme de sociabilité éclairée. *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, T. XXXVII, out-dez, 1990, pp. 572-573.
- ¹⁹ LECLANT, J. Le café et les cafés a Paris (1644-1693). *Annales. Économies, sociétés, civilisations*. Paris, janeiro de 1951, p. 4.
- ²⁰ TAUNAY, A. *História do café no Brasil*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1939, v. 1, pp. 135-203.
- ²¹ MORNET, D. *Origines intellectuelles de la Révolution Française (1715-1787)*. 4 ed. Paris, Armand Colin, 1947, p. 282.
- ²² BÖDEKER, op. cit.
- ²³ CHAUNU, P. *A civilização na época das luzes*. Lisboa, Estampa, 1985, v. II, p. 47.
- ²⁴ SAINT-LAURENT, Charles. *Dictionnaire encyclopedique et usuel*. Paris, Au comptoir des imprimeurs unis, 1845, p. 186.
- ²⁵ TAUNAY, op. cit., p. 203.
- ²⁶ DEAECTO, Marisa M. *No império das letras. Circulação e recepção de livros na São Paulo oitocentista*. Tese de doutorado. São Paulo, USP, 2005.
- ²⁷ NEVES, Acúrsio das. *Obras completas*. V 4. Porto, Afrontamento, s/d, p. 69.
- ²⁸ FLEISCHMANN, H. *Napoleon III et les femmes*. Paris, E. Arrault, 1913, p. 232.
- ²⁹ GAUTIER, Th. *Tra los montes: Voyage em Espagne 1840*. Paris, Club des libraires de France, s/d.
- ³⁰ LESUR, C. L. *Annuaire historique universel pour 1830*. Paris, Thoissnier- Desplaces Libraire, 1832, p. 690.

- ³¹ GALLUT-FRIZEAU. Coup d'oeil sur soixante-dix années de divertissements à Lisbonne (1790-1860). *Bulletin des études portugaises et brésiliennes*. Paris, T. 39-40, 1978-1979.
- ³² MORNET, op. cit., p. 424.
- ³³ CIPOLLA, C. *Instrução e desenvolvimento no Ocidente*. Lisboa, Ulisséa, 1969, p. 16 e p. 90.
- ³⁴ SERRÃO, Joel. *Do sebastianismo ao socialismo*. Lisboa, Horizonte, 1983, p. 134.
- ³⁵ SERRÃO, J. *Temas oitocentistas*. Lisboa, Horizonte, 1980, v. I, p. 103.
- ³⁶ LICHNOWSKY, op. cit, p. 107.
- ³⁷ VIDAL DE LA BLACHE, Paul. *Principes de géographie humaine*. 2 ed. Paris, Armand Colin, 1936, p. 221.
- ³⁸ WHITROW, G. J. *O tempo na história. Concepções do tempo da pré-história aos nossos dias*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1993, p. 179.
- ³⁹ ROUSSEAU, Pierre. *Histoire des techniques et des inventions*. Paris, Fayard, 1958, p. 346.
- ⁴⁰ SOUZA, Bernardino J. *Ciclo do carro de bois no Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, p. 71.
- ⁴¹ SERRÃO, Temas oitocentistas, op. cit., v. I, p. 108.
- ⁴² GRAMSCI, Antonio. *Il Risorgimento*. Turim, Riunitti, 1975, p. 88.
- ⁴³ CUOCO, Vincenzo. *Saggio storico sulla Rivoluzione napoletana Del 1799*. Bari, Laterza, 1929, p. 155 (Primeira edição: 1806).
- ⁴⁴ FEBVRE, L. *La terre et l'évolution humaine. Introduction géographique a l'histoire*. Paris: Renaissance du livre, 1922, p. 406.
- ⁴⁵ Cf. KREBS, Norbert. *Geografia Humana*. Barcelona, Labor, 2 ed. 1943, p. 13.
- ⁴⁶ CARVALHO, J. L. F. *Memórias*. 2 ed. Lisboa, Assírio e Alvim, 1985, p. 79. A primeira edição é de 1855.
- ⁴⁷ MATHIAS, Peter. *A primeira nação industrial. Uma história econômica da Inglaterra*. Lisboa, Assírio e Alvim, 1969, p. 98.
- ⁴⁸ A milha de origem portuguesa, transmitida ao Brasil colonial, era da relação 1 milha = mil braças = 2.200 metros. A milha aérea (também usada em navegação) dos países de língua inglesa é igual a 1.609 metros. A milha náutica internacional é igual a 1.852 metros. Uma milha náutica inglesa, à qual Birnie (vide nota seguinte) provavelmente se refere, é igual a 1.853 metros e 25 centímetros. A milha terrestre inglesa equivale a 1609,35 metros. Cf. WHITROW, op. cit., p. 178.
- ⁴⁹ BIRNIE, Arthur. *História econômica da Europa*. Rio de Janeiro, Zahar, 1964, pp. 54-55.
- ⁵⁰ LICHNOWSKY, op. cit., p. 187.
- ⁵¹ SPIX, J. B. e MARTIUS, C. F. P. *Viagem pelo Brasil*. São Paulo, Melhoramentos, v. I, p.157.
- ⁵² DEAECTO, op. cit.
- ⁵³ OLIVEIRA LIMA. *O Império brasileiro*. São Paulo, Melhoramentos, s.d., p. 275.
- ⁵⁴ CARVALHO, op. cit., p. 105.

- ⁵⁵ Apud LENCIONI, Sandra. *Região e geografia*. São Paulo, Edusp, 2003, p. 155. Ao considerar os objetos como fenômenos que devem ser analisados consoante aparecem na consciência, a geografia fenomenológica, humanista, passa a incorporar os mores, valores e intencionalidade presentes na produção do espaço e dos deslocamentos (como as migrações). Evidentemente, essa geografia supervaloriza elementos subjetivos e perde de vista elementos objetivos, embora Frémond também se refira a um espaço objetivo.
- ⁵⁶ CARVALHO, op. cit., p. 79.
- ⁵⁷ A travessia aérea do canal da Mancha seria feita em 1909, por por Bleriot.
- ⁵⁸ Reconhecemos aqui, sem dificuldade, aquela “jovial francesa” referida anteriormente. Vê-se que o memorialista, sem os arroubos e os talentos de Giacomo Casanova, não se preocupou em levá-la a Paris, como ela desejava.
- ⁵⁹ Léguas portuguesa: 5.572 metros.
- ⁶⁰ DORÉ, G. e DAVILLIER, Ch. *Viaje por España*. Madri, Grech, 1988, v. II, p. 279.
- ⁶¹ VIVES, Vicens, J. *História econômica de España*. Barcelona, Editorial Veicens-Vives, 1977, p. 616.
- ⁶² LICHNOWSKY, op. cit., p. 155.
- ⁶³ ALMEIDA, op. cit., p. 255.
- ⁶⁴ Referência às inovações técnicas de pavimentação de John Loudon Mac-Adam (1756-1836) e Thomas Telford (1757-1834).
- ⁶⁵ Todavia, a pavimentação precisa respeitar a geografia. No Funchal, Ilha da Madeira, as ruas eram bem pavimentadas com material local (rochas basálticas bem duras). Cf. BRUNHES, J. *La géographie humaine*. Paris, PUF, 1947, p. 56.
- ⁶⁶ GODINHO, V. M. *Prix et monnaies au Portugal*. Paris, Armand Colin, 1955, p. 300.
- ⁶⁷ Ficara para trás os tempos de Claude Chappe (1763-1805) e seu sistema de sinais de 1793, que podia transmitir notícias de Estrasburgo a Paris através de monstruosas 45 estações em 6 minutos e meio. Agora, apareciam os cabos submarinos e tudo o mais. Vide: FRIEDLANDER, H. E. e OSER, J. *História econômica de la Europa moderna*. México, Fondo de Cultura Económica, 1957, p. 167.
- ⁶⁸ SERRÃO, op.cit., v. I, p. 129.
- ⁶⁹ Ibid., p. 126.
- ⁷⁰ BOTELHO, M. F. M. *Noções elementares de Geographia mathematica, política e atmospherometeorológica*. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1861, p. 194.
- ⁷¹ Ibid., p. 267.
- ⁷² OLIVEIRA MARTINS, J. P. *O regime das riquezas (elementos de chrematística)*. Lisboa, Livraria Bertrand, 1883, p. 75.
- ⁷³ CORTESÃO, Jaime. O problema das relações entre a geografia e a autonomia política de Portugal. *Seara Nova*, n. 200, 13 de fevereiro de 1930.
- ⁷⁴ Apud RIZZI, C. A. *A Miséria do Mezzogiorno: corpos catalíticos, geoeconomias e hegemonia piemontesa (1860-1870)*. São Paulo, USP, relatório de iniciação científica, 2006, p. 42.
- ⁷⁵ Muitos dos trabalhos de geógrafos como o dinamarquês Conrad Malte-Brun (1775- 1826), entretentes, não contavam ainda com os avanços da Geologia (por exemplo, o conceito de erosão). Cf. CHAMUSSY, Henry. *Le temps des Géographies Universelles*, mimeo, s/d.

⁷⁶ Uma história dos rios portugueses ainda está por ser feita, embora encontremos umas poucas páginas excepcionais na obra de Antonio Sergio, apesar de alguns erros encontrados em outras partes dessa mesma obra e criticados asperamente por Orlando Ribeiro.

⁷⁷ PROENÇA, R. *As estradas de Portugal*. Porto, Lello & Irmão, p. 30.

⁷⁸ Segundo o dicionário Houaiss: “Peça da estrutura da embarcação, disposta longitudinalmente na parte mais inferior e à qual se prendem todas as grandes peças verticais da ossada que estruturam o casco”.

⁷⁹ BALBI, Adriano. *Tratado de Geographia Universal*. Paris, J-P. Aillaud, Moulon e c^a, 1858, p. 74.

⁸⁰ LICHNOWSKY, op. cit., p. 125.

⁸¹ As novidades da queda da Bastilha encontraram Madrid em 13 dias; muitíssimo antes de Péronne, aproximadamente a 133 quilômetros de Paris. HOBBSAWM, E. *Age of revolution*. Londres, Abacus, 1997, p. 22.

⁸² DRUMMOND, Francisco Ferreira. *Anais da Ilha Terceira*. Volume IV, 1864, p. 357.

⁸³ Voyage d’un poitevin a Rio de Janeiro en 1830-1831. *Bulletin des Etudes Portugaises*, t. 35-36.

⁸⁴ MACAULAY, Lord Thomas Babbington. *Ensaio históricos*. Tradução e introdução de Antonio Ruas. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1940, p. 18.

⁸⁵ Falmouth tinha então por volta de 6 mil almas. Era descrita como a 75 léguas de Londres. SAINT-LAURENT, Ch. *Dictionnaire encyclopédique usuel*. Paris, Au Comptoir des Imprimeurs-Unis, 1845, p. 569.

⁸⁶ CARVALHO, op. cit., p. 79.

⁸⁷ KRUSENSTERN, M. de. *Voyage autour du Monde. Fait dans années 1803, 1804, 1805 et 1806*. Paris, Libraire de Gide fils, 1821, t. I, p. 67.

⁸⁸ Um livro curioso revela o estágio da meteorologia da época. Sua ingenuidade, suas hesitantes taboas de medição pluviométrica não desmerecem as notícias curiosas de naufrágios, um apêndice histórico sobre a meteorologia com uma beleza de estilo (“Mon chère lecteur”). Cf. FLAMMARION, Camille. *L’Atmosphère*. Paris, Hachette, 1872.

⁸⁹ CONTI, J. B. Geografia e climatologia. *Revista GEOUSP*, n. 9. USP – FFLCH – DG, 2001.

⁹⁰ GONZALEZ QUIJANO, Pedro. *Mapa pluviométrico de España*. Madrid, Instituto Juan Sebastián Elano de Geografia, 1946, p. 40.

⁹¹ *Ibid.*, p. 130.

⁹² *Ibid.*, pp. 136-137.

⁹³ TORRES, João Romano (ed.). *Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico, 1904-1915*, v. IV, pp. 1099-1104.

⁹⁴ DRUMMOND, Francisco Ferreira. *Anais da Ilha Terceira*, IV volume. Porto, Gráfica Maiadouro, 1981, p. 82 (primeira edição: 1864)..

⁹⁵ SERGIO, Antonio. *Introdução Geográfico-sociológica à história de Portugal*. Lisboa, Sá da Costa, 1976, p. 130.

⁹⁶ CÉLÉRIER, Pierre. *Os portos marítimos*. São Paulo, Difel, 1962, p. 70.

⁹⁷ DAVEAU, S. “A foz do Rio Tejo, palco da história de Portugal”. In: *Museu Nacional de Arqueologia. Lisboa subterrânea*. Lisboa, Electa, 1994, p. 27.

⁹⁸ LICHNOWSKY, op. cit., pp. 155-156.

- ⁹⁹ LINK. *Voyage en Portugal par M. le Comte de Hoffmanssegg, redigé par M. Link et faisant suite à son Voyage dans le même pays*. Paris, 1865, v. III
- ¹⁰⁰ CONRAD, J. *Juventude*. Porto Alegre, LPM, 2006, p. 58.
- ¹⁰¹ PETIT, M. *La mer et la marine*. Paris. Librairie Hachette, 1885, p. 122.
- ¹⁰² *Ibid*, p. 99.
- ¹⁰³ LESOURD, J. e GÉRARD, C. *História econômica*. Lisboa, A. M. Teixeira, s.d., p. 355.
- ¹⁰⁴ ALBUQUERQUE, L. *A náutica e a ciência em Portugal*. Lisboa, Gradiva, s.d., p. 131.
- ¹⁰⁵ MATHIAS, p. 380.
- ¹⁰⁶ O Brasil era o maior mercado para os vinhos portugueses não licorosos. Cf. BRAZÃO, A. *Comércio internacional de Portugal*. Lisboa, Tipografia da cooperativa militar, 1916.
- ¹⁰⁷ *Bollettino della R. Società Geografica Italiana*, Roma, Série II, agosto de 1885, anno XIX, fasc. 8.
- ¹⁰⁸ Cf. LESOURD, J. e GÉRARD, C. *História econômica*. Lisboa, A. M. Teixeira, s.d., p. 367.
- ¹⁰⁹ ROMANO, R. ; TENENTI, A. e TUCCI, U. *Méditerranée et océan indien*. Sexto Colóquio Internacional de História Marítima, Veneza, 1962, p. 148.
- ¹¹⁰ *Novo almanach de lembranças luso-brasileiro*. Lisboa, s.ed., 1899.
- ¹¹¹ *Enciclopedia universal ilustrada Europeo-americana*. Bilbao, Espasa-Calpe, 1928 (verbetes “transportes”).
- ¹¹² *Ibid*.
- ¹¹³ Marques, A.H. O. *Nova história de Portugal*. Lisboa, Presença, v. XI, p. 159.
- ¹¹⁴ *O Estado de S. Paulo*, 8 de dezembro de 1905.
- ¹¹⁵ LANDES, D. *Prometeu desacorrentado*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1994, p. 204.
- ¹¹⁶ SANTOS, M. *A natureza do espaço*. São Paulo, Edusp, 2002, p. 175.
- ¹¹⁷ HOBSON, J. *A evolução do capitalismo moderno*. São Paulo, Abril, 1985, p. 38.
- ¹¹⁸ FERNANDEZ ALMAGRO, M. *História política de España contemporánea, 1897-1902*. 2 ed. Madri, Alianza, 1970, p. 319.
- ¹¹⁹ A Cunard estabeleceu desde 1840 a primeira linha a vapor entre França e Estados Unidos.
- ¹²⁰ CHAMUSSY, Henry. *Le temps des Géographies Universelles*, mimeo, s.d.
- ¹²¹ RICHONNIER, M. *As metamorfoses da Europa de 1769 a 2001*. Lisboa, Dom Quixote, 1992, p. 65.