



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS
CENTRO DE HUMANIDADES**

JIVAGO CORREIA BARBOSA

**A INTEGRAÇÃO DOS "BRASIS": JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA E O
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DURANTE O GOVERNO
PROVISÓRIO (1930-1934)**

**CAMPINA GRANDE - PB
2019**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS
CENTRO DE HUMANIDADES**

JIVAGO CORREIA BARBOSA

**A INTEGRAÇÃO DOS "BRASIS": JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA E O
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DURANTE O GOVERNO
PROVISÓRIO (1930-1934)**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, do Centro de Humanidades - UFCG, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.

Orientador:
Prof. Dr. Luís Henrique Hermínio Cunha

CAMPINA GRANDE - PB
2019

B238i

Barbosa, Jivago Correia.

A integração dos “Brasis”: José Américo de Almeida e o Ministério da Viação e Obras Públicas durante o governo provisório (1930-1934) / Jivago Correia Barbosa. - Campina Grande, 2020.

170 f. : il. color.

Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2019.

"Orientação: Prof. Dr. Luís Henrique Hermínio Cunha.

Referências.

1. Ministério da Viação e Obras Públicas. 2. José Américo. 3. Governo Provisório. 4. Getúlio Vargas. 5. Integração Nacional. I. Cunha, Luís Henrique Hermínio. II. Título.

CDU 316.42(043)

JIVAGO CORREIA BARBOSA

**A INTEGRAÇÃO DOS "BRASIS": JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA E O
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DURANTE O GOVERNO
PROVISÓRIO (1930-1934)**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, do Centro de Humanidades - UFCG, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.

Campina Grande, 09 de agosto de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Luís Henrique Hermínio Cunha
Universidade Federal de Campina Grande - PPGCS/UFCG

Profa. Dra. Monique Guimarães Cittadino
Universidade Federal da Paraíba- PPGD/UFPB

Prof. Dr. Luiz de Sousa Jr.
Universidade Federal da Paraíba- PPGE/UFPB

Profa. Dra. Mércia Rejane Rangel Batista
Universidade Federal de Campina Grande - PPGCS/UFCG

Prof. Dr. Márcio de Matos Caniello
Universidade Federal de Campina Grande - PPGCS/UFCG

Aos meus pais, Washington Barbosa e Lenilce Correia, por terem proporcionado todo o amor que precisávamos para nos tornarmos pessoas cada vez mais humanas e responsáveis por um mundo mais justo.

A minha esposa, Sabrina Grisi, por ter me dado todo o apoio e incentivo necessários para que eu não desistisse deste sonho.

As minhas filhas, Lara e Larissa, razão maior da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai, Prof. Washington Barbosa, amigo, companheiro de muitas lutas, que me ensinou a amar a História e a Educação; seguindo os seus passos vou desempenhando com o mesmo amor, dedicação e respeito a nossa profissão que é tão importante e necessária, mas que ainda é tão desvalorizada em nosso país! Comungamos dos mesmos ideais e acreditamos que um dia essa triste e dura realidade – a que o povo do nosso país está submetido, tão carente das necessidades básicas – será modificada. A minha mãe, Lenilce Correia, sempre acolhedora, amável, carinhosa, mulher de fibra, que sempre me incentivou a alçar vôos mais longínquos, alimentando e ajudando a realizar os meus sonhos. Sempre levarei comigo as suas melhores influências: garra, coragem e perseverança. Nunca disse isso antes, mas por influência do nome que carrego, alimentei o meu sonho de alcançar, um dia, o doutorado. Amo vocês meus pais.

À minha esposa, Sabrina Grisi, por ter me proporcionado a maior alegria da minha vida: ser pai de duas meninas lindas, Lara e Larissa, presente da Mãe Natureza para unir, definitivamente, o Amor que construímos nesses quase 13 anos. Em 2012, concluí o mestrado em História e escrevi: “A minha noiva e futura esposa, Sabrina Grisi, por tudo aquilo de mais maravilhoso que ocorreu nesses 6 anos de namoro e cumplicidade, pois você é a pessoa que mais me ajudou nesses dois anos de dedicação – quase exclusiva – a essa pós-graduação”. Estamos chegando aos **13** anos “de namoro e cumplicidade” e posso, reafirmar, que sem você ao meu lado, provavelmente eu não teria alcançado este sonho. Eu te amo!

Ao meu irmão Shalon – incluindo meu amado sobrinho, Ícaro “Tourinho” – e minha irmã Cheyenne, pelo amor, amizade, carinho, confidências mútuas, alegrias compartilhadas e apoio incondicional durante todos esses anos. É maravilhoso ter um irmão e uma irmã para compartilhar as alegrias e tristezas dessa vida, por isso agradeço a Deus por ter me concedido a oportunidade de ser irmão de vocês.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Luís Henrique Hermínio Cunha, um agradecimento especial. Após inúmeras dificuldades – inclusive, a partir de uma relativa incerteza em relação a um possível orientador – o senhor abraçou a pesquisa, soube ter paciência, sabedoria, respeito ao contraditório, escutando as minhas ideias para a composição da tese e, em nenhum momento, foi impositivo. Ao contrário, compreendeu que a minha trajetória acadêmica deveria se somar às Ciências Sociais, burilando – pacientemente – este trabalho até chegar a um “produto” final, fruto da autonomia concedida para sua composição e exequível para os propósitos que havíamos traçado o longo desses anos.

Agradecimento, especial, aos professores e professoras que aceitaram o convite para participar da banca de avaliação desta pesquisa de doutorado: Profa. Dra. Monique Guimarães Cittadino, Prof. Dr. Luiz de Sousa Jr., Profa. Dra. Mércia Rejane Rangel Batista e Prof. Dr. Márcio de Matos Caniello. O olhar atento, a paciência, a disponibilidade e todas as contribuições serviram para possibilitar o aprofundamento teórico e metodológico da nossa pesquisa.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, em especial, àqueles e àquelas que foram meus professores e professoras, contribuindo diretamente com a ampliação da minha trajetória intelectual e profissional: Prof. Dr. Luís Henrique Hermínio Cunha, Prof^a. Dra. Ramonildes Alves Gomes, Prof. Dr. Gonzalo Adrián Rojas, Profa. Dra. Dra. Mércia Rejane Rangel Batista, Prof. Dr. Vanderlan Francisco da Silva, Prof. Dr. José Gabriel, Prof. Dr. Ronaldo Laurentino de Sales Júnior, Prof. Dr. Roberto Vêras de Oliveira, Prof. Dr. Anderson Moebus Retondar, Profa. Dra. Marilda Aparecida de Menezes.

Ao meu Professor do mestrado em História (UFPB), Damião de Lima, que, com sua paciência, generosidade, música, versos e prosas, soube expandir a minha reflexão sobre a atuação de José Américo de Almeida, enquanto ministro, demonstrando que a pesquisa deveria ir além de uma única chave de análise – a indústria das secas. A partir de então, percebi que o legado de “Zé Américo” era bem mais amplo do que obras de pavimentação e açudagem. Um sincero, muito obrigado!

Ao Professor e amigo José Jonas Duarte, por toda a ajuda concedida para a concretização desta pesquisa, sobretudo nos momentos de angústia e “aperreio”. Sua influência, socialista e humanista, transmitida – ao longo desses anos – continuará contribuindo para um mundo mais justo e humano.

Aos colegas discentes do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, sobretudo os colegas professores e professoras do IFPB que compartilharam comigo momentos de angústia, ansiedade, de muita alegria, partilhando conhecimentos: Anna, Ceres, Cibele, Eva, Fernando, José Márcio, Laudicéia, Leandro, Márcia, Maria Salete, Rosemary e Yara. Agradecimento especial à Nadja (amiga de todas as horas), André (pelas viagens à UFCG e pelo almoço maravilhoso na casa dos seus pais), Palmira e Chaquibe por todo apoio.

À todos os meus amigos e amigas do bairro de Jaguaribe (onde nasci), do Bar do Baiano e do Condomínio Jardim Cabo Branco, meu muito obrigado por toda a contribuição intelectual e ética, indispensável para aliviar o estresse e para a conclusão desse trabalho.

Um carinho especial aos funcionários da biblioteca setorial do CCEN-UFPB, em especial as Sras. Iracilda (Cida), Lidiane e ao Sr. Genivaldo.

E a linda pequena
Tremendo de medo
"Mamãe, meus brinquedo, Meu pé de fulô?"
Meu Deus, meu Deus
Meu pé de roseira
Coitado, ele seca
E minha boneca
Também lá ficou
Ai, ai, ai, ai
E assim vão deixando
Com choro e gemido
Do berço querido
Céu lindo e azul
Meu Deus, meu Deus
O pai, pesaroso
Nos fio pensando
E o carro rodando
Na estrada do Sul
O pai, pesaroso
Nos fio pensando
E o carro rodando
Na estrada do Sul
Ai, ai, ai, ai

(Patativa do Assaré - 1964)

RESUMO

A presente tese – “A integração dos ‘Brasis’: José Américo de Almeida e o Ministério da Viação e Obras Públicas durante o Governo Provisório (1930-1934)” – teve como objetivo investigar como José Américo refletiu sobre a sua atuação durante o período em que esteve à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas (1930-1934) e, ao mesmo tempo, perceber, a partir desta reflexão, a relação do seu desempenho como ministro e o projeto nacional-desenvolvimentista proposto por Getúlio Vargas e seus ministros, após a Revolução de 1930, com a instauração do Governo Provisório. As informações sobre este tema são relativamente escassas e este trabalho se insere na perspectiva de contribuir para que o tema seja revisitado. A construção de um grande projeto de desenvolvimento nacional-autônomo precisava ser consolidada e caberia à figura de José Américo de Almeida a condução de boa parte das obras de infraestrutura ao assumir a referida pasta durante este recorte temporal. Para a obtenção de informações mais concisas sobre o assunto, realizamos a leitura e o fichamento dos dois relatórios que o próprio José Américo escreveu sobre o seu período de atuação, fonte de grande relevância para a compreensão daquele momento histórico: “O Ministério da Viação no Governo Provisório” (1933) e “O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação” (1934). Com base nestas leituras, evidenciou-se uma narrativa que busca demonstrar que o referido ministério possuía uma importância efetiva para a consolidação das políticas de desenvolvimento econômico e social, com a expansão do mercado interno brasileiro e a integração das diversas regiões do país, numa busca pela superação dos efeitos decorrentes da crise de 1929. Dessa forma, demonstra-se que o raio de atuação do Ministério da Viação e Obras Públicas foi bem mais abrangente e não se restringiu, apenas, ao combate à seca, pois as obras de infraestrutura realizadas pelo referido ministério abrangeram vários estados do país. Entretanto, toda a lógica do nacional-desenvolvimentismo acaba por preservar a estrutura agrária no Nordeste e, em contrapartida, desenvolve a indústria na região Centro-Sul do país, por isso o capitalismo brasileiro acaba se estruturando e se articulando a partir de um desenvolvimento regional desigual. A narrativa, presente nos relatórios, também demonstram que José Américo possuía uma preocupação efetiva com a sua imagem enquanto gestor, ou seja, um ministro que estava muito cioso sobre como a sua gestão seria percebida e avaliada em um futuro não muito distante e que sentia a necessidade de deixar um legado por escrito. Para o desenvolvimento dessa pesquisa, foi utilizado o método quanti-qualitativo e como procedimento metodológico, delimitou-se a coleta de dados a começar pela pesquisa bibliográfica (fontes secundárias) e documental (fontes primárias), analisando e fichando algumas das principais notícias referentes a atuação de José Américo e ao Governo Provisório, encontradas no jornal A União, além de outros jornais de circulação nacional, a exemplo do Correio da Manhã. Também pesquisamos o arquivo Público do Estado que se encontra no Espaço Cultural, a Fundação Casa José Américo de Almeida e a biblioteca particular do senhor Maurílio de Almeida.

Palavras-chave: Ministério da Viação e Obras Públicas, José Américo, Governo Provisório, Getúlio Vargas, integração nacional.

ABSTRACT

The present thesis – “The integration of 'Brazils': José Américo de Almeida and the Ministry of Traffic and Public Works during the Provisional Government (1930-1934)” – aimed to investigate how José Américo reflected on his performance during the period where he was in charge of the Ministry of Traffic and Public Works (1930-1934) and, at the same time, understand, from this reflection, the relation of his performance as minister and the national-development project proposed by Getúlio Vargas and his ministers, after the 1930 Revolution, with the establishment of the Provisional Government. Information about this topic is relatively scarce and this work is part of the perspective of contributing to revisit the theme. The construction of a large national-autonomous development project needed to be consolidated and it would be up to José Américo de Almeida to conduct most of the infrastructure works by taking over this portfolio during this time frame. In order to obtain more concise information on the subject, we read and record the two reports that José Américo himself wrote about his period of performance, a source of great relevance for the comprehension of that historical moment: “Provisional Government”(1933) and “The Revolutionary Cycle of the Ministry of Traffic”(1934). Based on these readings, it was evidenced a narrative that seeks to demonstrate that the referred ministry had an effective importance for the consolidation of economic and social development policies, with the expansion of *the* Brazilian domestic market and the integration of the various regions of the country, in a search overcoming the effects of the 1929 crisis. Thus, it is shown that the Ministry of Traffic and Public Works had a much broader scope and was not restricted to drought control only, as infrastructure works said ministry covered several states of the country. However, all the logic of national developmentalism ends up preserving the agrarian structure in the Northeast and, on the other hand, develops industry in the Center-South region of the country, so Brazilian capitalism ends up structuring and articulating itself from regional development uneven. The narrative, present in the reports, also shows that José Américo had an effective concern with his image as a manager, that is, a minister who was very jealous about how his management would be perceived and evaluated in the not too distant future and that he felt the need to leave a legacy for writing. For the development of this research, the quantitative and qualitative method was used and as a methodological procedure, the data collection was delimited starting with the bibliographic (secondary sources) and documentary (primary sources) research, analyzing and recording some of the main news concerning the José Américo and the Provisional Government, found in the A União newspaper, as well as other national newspapers, such as Correio da Manhã. We also searched the State Public archive in the Cultural Space, the Casa José Américo de Almeida Foundation and the private library of Mr. Maurílio de Almeida.

Keywords: Ministry of Traffic and Public Works, José Américo, Provisional Government, Getúlio Vargas, national integration.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - GRUPO DE RETIRANTES TRABALHANDO NA AMPLIAÇÃO DA ESTRADA JOÃO PESSOA (PB) GOIANO (PE), EM UMA DAS FRENTES CRIADAS PELO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO EM 1932	139
FIGURA 2 - A PRECÁRIA INFRAESTRUTURA DE UM DOS CENTROS DE CONCENTRAÇÃO CRIADOS NA GESTÃO DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO, BATIZADO DE “NÚCLEO AGRÍCOLA DAVI CALDAS”, ESTADO DO PIAUÍ	140
FIGURA 3 - CONVITE DE GETÚLIO VARGAS À JOSÉ AMÉRICO PARA ASSUMIR O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS - PUBLICADO NO JORNAL A UNIÃO	161
FIGURA 4 - MINISTROS QUE PERMANECERAM ATÉ O FIM DO GOVERNO PROVISÓRIO (1934)	162
FIGURA 5 - NOMEAÇÃO DE JOSÉ AMÉRICO COMO CHEFE DO GOVERNO REVOLUCIONÁRIO NA PARAÍBA	164
FIGURA 6 - CARGOS SUPRIMIDOS NO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS (1930-1932)	166
FIGURA 7 - PONTE ENTRE AS ESTAÇÕES ARGEMIRO DE SOUZA E PATOS, NO ESTADO DA PARAÍBA	167
FIGURA 8 - CONSTRUÇÃO DA RODOVIA RECIFE-FORTALEZA	168
FIGURA 9 - PONTE SOBRE O RIO CHORÓ NA RODOVIA RECIFE-FORTALEZA ..	169

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - REGIME DO ACORDO REALIZADO EM 1918 ENTRE A UNIÃO E A “ <i>SOCIÉTÉ ANONYME DU GAZ (SAG)</i> ”	84
QUADRO 2 - REGIME DO ACORDO REALIZADO EM 1933 ENTRE O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS E A “ <i>SOCIÉTÉ ANONYME DU GAZ (SAG)</i> ”	84
QUADRO 3 - COMPARATIVO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS DE 1930 A 1933 ..	86
QUADRO 4 - DIFERENÇA SOBRE O ORÇAMENTO DE 1930, EM RELAÇÃO AOS ANOS DE 1931, 1932 E 1933	87
QUADRO 5 - PRINCIPAIS GÊNEROS AGRÍCOLAS EXPORTADOS (1924-1939)	92
QUADRO 6 - TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO E PRODUÇÃO INDUSTRIAL (1929-1932 – 1933-1939)	93
QUADRO 7 - CRESCIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL (1926-1932).....	100
QUADRO 8 - ESTRADAS BENEFICIADAS PELO GOVERNO PROVISÓRIO (1930-1932)	101
QUADRO 9 - DESPESAS DA CENTRAL DO BRASIL (1930-1931)	107
QUADRO 10 - DESPESA ANUAL DA CENTRAL DO BRASIL (1930 - 1933)	107
QUADRO 11 - PLANO RODOVIÁRIO DO NORDESTE (Linhas principais)	112
QUADRO 12 - PLANO RODOVIÁRIO DO NORDESTE (Linhas subsidiárias)	113
QUADRO 13 - BARRAGENS PÚBLICAS CONSTRUÍDAS PELA IFOCS DURANTE A GESTÃO DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA (1930-1934)	126
QUADRO 14 - AÇUDES CONSTRUÍDOS NA PARAÍBA ENTRE 1930 E 1931	127
QUADRO 15 - BARRAGENS CONSTRUÍDAS EM COOPERAÇÃO COM O IFOCS DURANTE A GESTÃO DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA (1930-1934)	129
QUADRO 16 - DESPESAS DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS (1933-1934)	131
QUADRO 17 - DIFERENÇA SOBRE O ORÇAMENTO DE 1930, COMPARADO AOS ANOS DE 1931, 1932, 1933 E 1934	131
QUADRO 18 - VERBAS DESTINADAS A IFOCS (1930 A 1934)	132

QUADRO 19 - VERBAS DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
DESTINADAS A INSPETORIA DE ILUMINAÇÃO ENTRE OS ANOS DE 1930 A 1934
..... 132

QUADRO 20 - COMPARATIVO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS DE 1930 A 1934
..... 170

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

AL	Aliança Liberal
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
PPP	Partido Progressista da Paraíba
PRL	Partido Republicano Libertador

SUMÁRIO

I INTRODUÇÃO	16
2 A CONSTRUÇÃO DO ESTADO CAPITALISTA BRASILEIRO APÓS A “REVOLUÇÃO” DE 1930	35
2.1 A Estruturação do Governo Provisório	35
2.2 Os atores sociais envolvidos no Pós-1930	44
2.2.1 A classe média, as oligarquias dissidentes e a Aliança Liberal (AL)	44
2.2.2 A relação entre o Estado e o proletariado	49
2.2.2.1 A categoria “populista” e seus principais teóricos	50
2.2.2.2 A categoria “trabalhista” e seus principais defensores	53
3 A ESCOLHA DE JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA E A ESTRUTURAÇÃO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS	55
3.1 O Ministério da Viação e Obras Públicas e suas atribuições no Pós-1930	55
3.2 Trajetória pública e política de José Américo e a indicação para o Ministério	57
3.2.1 Primeiros passos da carreira pública e política	59
3.3 José Américo e a ascensão ao Ministério da Viação e Obras Públicas	72
3.3.1 A formação do Ministério e as primeiras medidas adotadas	78
4 O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS ALICERÇA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS	89
4.1 Industrialização e desenvolvimento no pós-30	89
4.2 O Ministério da Viação e Obras Públicas e suas ações: nacionalização, estatização, fortalecimento e ampliação do mercado interno brasileiro	96
4.2.1 Expansão das estradas de ferro.....	98
4.2.2 Ampliação das estradas de rodagem	110
4.2.3 Produção de energia elétrica	115

5 O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS E O COMBATE A SECA (1930-1934)	118
5.1 A solução hidráulica como recurso para o combate à seca na região Nordeste	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS	147
REFERÊNCIAS	150
ANEXOS	161

1 INTRODUÇÃO

“Não fiz o que quiz, mas o que pude” (ALMEIDA, 1933, p.V).

No dia 10 de novembro de 1930, José Américo de Almeida recebia o convite do presidente Getúlio Vargas para “[...] colaborar na esfera da administração do Governo Provisório no cargo de Ministro da Viação. [...] Pelas suas elevadas qualidades pessoais, sei que nos será auxiliar valoroso” (VARGAS, *apud* A UNIÃO, 12/11/1930, p.01)¹. Quatorze dias depois, em 24 de novembro, José Américo assumiu o Ministério da Viação e Obras Públicas, cargo que ocupou durante os anos do chamado Governo Provisório (1930-1934), ao lado do presidente Getúlio Vargas e dos demais ministros, em sua maioria tenentes militares e civis.

Iniciamos a introdução do nosso trabalho com esta citação, pois ela sintetiza muito bem quatro questões importantes em relação a percepção do próprio José Américo sobre a máquina administrativa pública e sobre a sua atuação enquanto ministro: primeira, a autonomia de ação concedida por José Américo aos seus auxiliares, como condição precípua para o êxito administrativo:

É preciso dar liberdade de direção para poder exigir maior responsabilidade.

O princípio de autoridade deve ser reservado, sobretudo, nas relações com o pessoal, cuja disciplina e eficiência dependem desse critério. Qualquer intervenção estranha, ainda que advinha de uma autoridade superior, é impertinente e perturbadora (ALMEIDA, 1933, p.IV).

Segunda, as dificuldades enfrentadas junto aos próprios revolucionários vitoriosos que queriam indicar parentes para os cargos administrativos²:

O segredo de administrar é não preterir as responsabilidades funcionnaes para satisfazer amigos; é preferir sacrificar as amizades a sacrificar o interesse publico.

A industria do emprego, a exploração organizada do governo, a falta de resistencia ás solicitações do interesse privado, a permuta dos favore officiaes – todas essas negações do espirito publico conspiram contra o exito dos negocios do Estado (ALMEIDA, 1933, p.V).

¹ O telegrama-convite de Getúlio Vargas à José Américo foi publicada no jornal A União e encontra-se no Anexo A, p.161.

² Décadas depois José Américo afirmou: “[...] Em termos de trabalho, não se imagina a minha vida como foi. Os revolucionários, vitoriosos, achavam que tinham direito a tudo. Eles queriam ter alguma coisa para dar também. A dificuldade da revolução era que cada tenente achava que era um líder; queria mandar. Faziam pressões sobre o ministério, e eu resistia (CAMARGO, *apud* ALMEIDA, 1982, p.195).

Terceira, a vinculação do Ministério da Viação e Obras Públicas ao projeto de poder revolucionário:

Um ministro de Estado não tem programma proprio. Sua acção depende, menos do seu poder de iniciativa, do que da interdependencia da machina do governo.

O espirito de reforma deveria condicionar-se ao ambiente e, principalmente, ás limitações dos proprios poderes revolucionários (ALMEIDA, 1933, p.V).

E, por último, o enfrentamento em relação aos interesses das empresas privadas que possuíam um *lobby* dentro do ministério, indicando, inclusive, alguns cargos de chefia:

É preciso estar blindado para o conflicto dos appetites materiaes e das ambições insaciaveis.

E, para que o administrador possa pensar na sua obra, não deve pensar em si, nem no que lhe possa succeder, em face das reacções provocadas pelo cumprimento do dever.

Comecei por me insurgir contra a praxe inconfessavel de reservarem as empresas particulares, dependentes do Ministério da Viação, um lugar nas suas directorias, para pessoa indicada pelo ministro, ficando, assim, neutralizada toda acção fiscalizadora sobre essas empresas. E a derecomendar-lhes candidatos irrecusaveis.

Administrar será sempre contrariar interesses (ALMEIDA, 1933, p.V).

Essas afirmações foram retiradas do primeiro relatório elaborado por ele sobre a sua atuação, intitulado “O Ministério da Viação e Obras Públicas no Governo Provisório”, publicado no ano de 1933, obra que retrata os três primeiros anos de sua atuação enquanto ministro. Composto por mais de 400 páginas, dividido em 17 capítulos, este relatório se tornou essencial para a problematização do papel de José Américo no projeto nacional-desenvolvimentista que se desenvolveu durante o Governo Provisório.

Foi a partir dessa fonte primária, que surgiram as pistas necessárias para compreender como o próprio José Américo expressa a sua vinculação a este projeto de poder, ou seja, é a partir deste olhar que se desenvolveu a nossa investigação.

Nessa obra, escrita no “calor da hora”, José Américo, além de detalhar os dados quantitativos referente às obras de infraestrutura realizadas pelo Ministério da Viação, traz duas preocupações ainda mais importantes: 1ª. A transparência em relação aos gastos públicos

investidos em todas as obras³; 2ª. A preocupação em deixar um registro escrito para a posteridade sobre o seu legado. Há, também, neste relatório, análises qualitativas sobre a importância destas obras de “pedra e cal” para a integração das diversas regiões de um país que ainda era iminentemente agrário; que ainda não havia desenvolvido um sistema de transporte de passageiros e de cargas eficazes – estradas de rodagem, estradas de ferro, portos e aeroportos – e que, portanto, também possuía um atraso latente em relação aos meios de comunicação (correios e telégrafos).

A Revolução de 1930 consistiu em um golpe armado que depôs o presidente Washington Luís e alçou Getúlio Vargas à presidência da República. No final de 1929, ocorreu o início da campanha presidencial, o Brasil enfrentava sérias dificuldades em sua economia por conta da dependência em relação à produção de café, que sofria com a retração do consumo e queda nos preços a partir da quebra da bolsa de valores de Nova Iorque, em 1929, levando os produtores à ruína. Nesse momento, caberia à elite mineira indicar o sucessor do presidente, a partir do acordo firmado entre os estados de São Paulo e Minas Gerais. Entretanto, Washington Luís defendeu a candidatura do presidente de São Paulo, Júlio Prestes, causando a revolta não apenas dos políticos mineiros, como também, das elites dos estados da Paraíba e Rio Grande do Sul. Descontentes com a indicação, os políticos desses 3 estados formaram a chamada Aliança Liberal (AL) e lançaram Vargas como candidato à presidência, tendo como vice, o presidente da Paraíba, João Pessoa.

Em março de 1930, Júlio Prestes e o seu vice, Vital Soares, vencem as eleições; entretanto, o resultado foi contestado pela Aliança Liberal e parte dos seus integrantes passou a reivindicar uma revolução que buscasse a restauração da moralidade republicana. Nesse interim, em 26 de julho de 1930, o presidente João Pessoa foi assassinado por João Dantas⁴ e o episódio foi utilizado como pretexto para a revolta armada. No dia 5 de outubro, ocorreu a

³ Em relação a este ponto, José Américo afirma: “Em vez de elaborar massivos relatórios anuais, sobrecarregados de dados inexpressivos, venho dando conta de meus actos de administrador, dia a dia, de uma forma mais acessível á observação commum. A cada pedido de crédito, projecto de obra ou iniciativa de melhoramento acompanha uma exposição de motivos, destinada á mais ampla divulgação. Dou a conhecer tambem, trimestralmente, os quadros do estado das verbas do ministerio e dos resultados financeiros das empresas da União. Em lugar de me subtrair ao julgamento dos meus methodos administrativos, cultivo, de caso pensado, esse regime de publicidade, para que a opinião geral, filtrada através do criterio da imprensa, possa exercer uma constante vigilancia sobre o ritmo dos altos interesses que represento, approvando ou modificando sua orientação” (ALMEIDA, 1933, p.III).

⁴ Mais informações a esse respeito, vide CAMARGO, Aspásia. Cap. V: “Mataram João Pessoa!” In: **O Nordeste e a política: diálogo com José Américo de Almeida**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, pp.157-185; ALMEIDA, José Américo de. **O ano do Nego**. 3ª ed.. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo de Almeida, 2005; LUNA, Maria de Lourdes Lemos. A luta de Princesa. In: **Rastros na areia: solidão e glória de José Américo**. Série Histórica. João Pessoa: A UNIÃO, 2000, pp.41-45.

Revolução⁵ e Getúlio Vargas – com o apoio dos tenentes civis e militares, além de outros setores da classe média – é conduzido ao poder, instaurando o chamado Governo Provisório, que deveria permanecer até à realização de novas eleições.

Para a composição do Governo Provisório, Vargas criou, através de decretos, ou reformulou os seguintes Ministérios⁶, indicando também os seus respectivos ministros: Ministério da Educação e Saúde Pública (Francisco Luís da Silva Campos), Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (Lindolfo Collor), Ministério da Viação e Obras Públicas⁷ (José Américo de Almeida), Ministério da Agricultura (Joaquim Francisco de Assis Brasil⁸), Ministério da Fazenda (José Maria Whitaker), Ministério da Guerra (Gal. José Fernandes Leite de Castro), Ministério da Aeronáutica (Joaquim Pedro Salgado Filho), Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores (Osvaldo Euclides de Sousa Aranha), Ministério da Marinha (Contra Almirante José Isaias de Noronha) e Ministério das Relações Exteriores (Afrânio de Melo Franco).

A construção de um grande projeto de desenvolvimento nacional-autônomo precisava ser consolidada e caberia à figura de José Américo de Almeida a condução de boa parte das obras de infraestrutura ao assumir o Ministério da Viação entre os anos de 1930-1934. Outro fato nos chamou a atenção: após assumir a pasta, em novembro de 1930, ele foi o único titular que permaneceu, desde o início até o término do Governo Provisório⁹, no mesmo ministério; além de ser o único ministro do Nordeste na primeira organização deste governo temporário.

Mesmo que a atuação de José Américo não esteja, efetivamente, presente em boa parte dos textos dos diversos autores consultados para a realização da nossa tese, a leitura dos poucos relatos existentes apresentam um comprometimento das atividades do Ministério da Viação e Obras Públicas para com o projeto nacionalista-desenvolvimentista no pós-30. Na obra “OS

⁵ Para muitos historiadores, cabe perfeitamente a utilização do termo Revolução para designar os acontecimentos que levaram Getúlio Vargas e os aliancistas ao poder, a exemplo do livro “A Revolução de 1930: historiografia e história”, de Boris Fausto (1970). Para outros, esse momento da história política nacional não passou de uma transição de poder das mãos de uma elite/oligarquia – principalmente do estado de São Paulo – para outra elite, composta pelos estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba. Mais informações, ver SKIDMORE (1982), CARVALHO (2001), GURJÃO (1994).

⁶ Mais informações sobre as vinculações político-partidárias e as origens de cada ministro indicado, ver FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Cap. 3: A crise da dominação oligárquica e a busca da perspectiva nacional; In.: **VARGAS: O CAPITALISMO EM CONSTRUÇÃO** (1906-1954). São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, p.135.

⁷ O primeiro ministro indicado para a pasta da Viação e Obras Públicas foi Juarez Távora, nomeado em 04 de novembro, mas não chegou a exercer o cargo. Em seguida, foi indicado o nome de José Américo que foi nomeado no dia 24 de novembro de 1930 (CAMARGO, 1984, p.192).

⁸ Foi substituído, posteriormente, por Juarez Távora que foi indicado diretamente por José Américo para assumir a pasta. Juarez permaneceu como ministro da Agricultura de 21 de dezembro de 1932 a 23 de julho de 1934 (*Ibid.*, p.195).

⁹ O registro fotográfico dos ministros que permaneceram até o fim do Governo Provisório encontra-se no Anexo B, p.162.

VICE-REIS DO NORTE: reconversão de elites agrárias e a revolução de 1930 (1920-1964)”, o antropólogo Afrânio Garcia Jr. traz um panorama sobre o processo de “mutação social” que ocorreu a partir da ampliação do processo de industrialização do país, decorrente da ascensão de Getúlio Vargas ao poder, através da Revolução de 1930. Ainda segundo o autor, mesmo com os efeitos deletérios da crise de 1929 sobre grande parte da economia mundial capitalista, o Brasil obteve “[...] um crescimento industrial baseado em substituição de importações” (GARCIA JR., 2007, p.74), o que manteve os empregos e a estabilidade da economia. A nova centralização política e a expansão do Estado brasileiro seriam engendradas por lideranças de estados secundários que conseguiram romper com o domínio da elite cafeeira paulista que desde a fundação da República, em 1889, ocupava o lugar de destaque em relação aos comandos da política nacional.

Dentre essas lideranças, o antropólogo destaca: José Américo, Juarez Távora e Getúlio Vargas, os dois primeiros em âmbito regional; e o último numa dimensão nacional. Dando continuidade ao artigo, o autor destrincha as trajetórias pessoais e políticas dos três principais líderes da Revolução de 1930, suas idiossincrasias, além dos elementos de semelhança entre eles: “[...] todos descendentes de elites agrárias, mas com interesses diversificados em função dos produtos cultivados e do perfil de suas regiões de origem” (GARCIA JR., 2007, p.74). Entretanto, o nosso interesse se volta especificamente para a figura de José Américo que, mesmo tendo nascido na “Paraíba pequenina e doida”¹⁰, se tornou um dos principais líderes da Revolução de 1930, no “Norte” do país, e alcançou projeção política nacional ao ser nomeado ministro da Viação e Obras Públicas do Governo Provisório.

Destarte, o nosso interesse por este tema de pesquisa surgiu durante o mestrado no Programa de Pós-Graduação em História da UFPB, de 2009-2011, desenvolvendo a dissertação intitulada “**Política e Assistencialismo na Paraíba: o Governo de José Américo de Almeida (1951-1956)**”¹¹. Embora o recorte temporal estabelecido na pesquisa focasse, especificamente, boa parte da década de 1950, as respostas para as perguntas que surgiram ao longo da dissertação estavam alocadas em um período bem anterior ao mencionado.

Nas investigações desenvolvidas neste período, buscamos compreender como se forjou a personalidade política do menino de engenho, nascido na cidade de Areia, Paraíba, que

¹⁰ Palavras do discurso proferido por José Américo em relação a adesão da Paraíba a Aliança Liberal e a participação dos paraibanos na Revolução de 1930. Mais informações ver ASSIS, Guaracy Medeiros de. “**A Paraíba Pequenina e Doida: José Américo e a Revolução de 1930.** Dissertação (Mestrado) CFCH/UFPE. Recife, 2005.

¹¹ BARBOSA, Jivago Correia. **POLÍTICA E ASSISTENCIALISMO NA PARAÍBA: o governo de José Américo de Almeida (1951-1956).** Mestrado em História - PPGH/UFPB. João Pessoa: UFPB/BC, 2011.

se tornou um dos líderes da “Revolução” de 1930 na região Nordeste e, posteriormente, candidato à presidência da República em 1937. Analisamos também o período de redemocratização do país, após o fim do Estado Novo – a partir da bombástica entrevista concedida por José Américo ao jornalista Carlos Lacerda, em 1945 – e as eleições na Paraíba, durante os anos de 1945 a 1950. Finalizando a nossa dissertação, procuramos compreender como José Américo reestabeleceu as bases da Indústria das Secas, a partir da política de combate à seca de 1951-1952, estruturada sob dois pilares de sustentação: as soluções hidráulicas – a partir das construções em propriedades públicas e privadas – e a pavimentação das estradas, beneficiando, em grande parte, os municípios onde ele havia vencido as eleições durante a acirrada campanha de 1950.

Essa recapitulação se faz necessária, ao passo que é nela que fundamentamos a escolha de nosso tema de pesquisa no doutorado, pois foi precisamente durante o último ano de estudos e desenvolvimento da dissertação que uma questão nos chamou a atenção: por que não realizar uma análise comparativa entre os dois momentos em que Getúlio Vargas assume a presidência da República - o primeiro após a chamada “Revolução” de 1930 e, o segundo, enquanto presidente eleito após a redemocratização do Brasil, na década de 1950, compondo a chamada “Era Vargas”? Contudo, uma questão mais específica nos chamou novamente a atenção ao pesquisar um pouco mais sobre o assunto: foi justamente nesses dois momentos históricos distintos que José Américo de Almeida ocupou um dos principais ministérios, de acordo com a sua própria percepção, sendo nomeado por Vargas durante os seus dois governos: entre os anos de 1930-1934/1953-1954.

Depois destas reflexões, elaboramos um recorte temporal mais preciso, delimitando-se, assim, o seguinte tema: como José Américo, um representante de uma oligarquia nordestina, se integra ao projeto revolucionário de Getúlio Vargas a partir de sua atuação enquanto ministro, tanto numa perspectiva individual, como numa representação coletiva? Uma atuação em que ao mesmo tempo que estava comprometido com o projeto de desenvolvimento nacional, nunca perdeu de vista certos interesses oligárquicos. Pensar o papel político de José Américo nesta institucionalidade que se constitui a partir da Revolução de 1930 e a instauração do Governo Provisório.

Estabelecemos como tema: a relação e o papel que José Américo ocupou junto ao projeto nacionalista-desenvolvimentista desenvolvido a partir do Governo Provisório, assunto ainda pouco explorado por sociólogos e historiadores. As informações sobre este tema são relativamente escassas e o nosso trabalho se insere na perspectiva de contribuir para que o tema seja revisitado.

Após a leitura de diversas obras escritas por historiadores, economistas e sociólogos que estudam o período do Governo Provisório, percebemos que existem diversas lacunas no que tange à figura de José Américo e a sua atuação por quatro anos à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas, um verdadeiro desinteresse historiográfico sobre a imagem do ministro e suas realizações¹².

Deste modo, em outras obras que se debruçam sobre a chamada “Era Vargas”, percebemos que José Américo ocupou um lugar de destaque após a Revolução de 1930. No livro “**O Nordeste e a Política: Diálogo com José Américo de Almeida**”, a historiadora Aspásia Camargo afirma que José Américo seria “[...] muito mais que o personagem de um ciclo histórico: é a expressão viva de um estilo em colóquio com os desafios do seu tempo. O grande orador de massas foi também o administrador austero e o intelectual introspectivo” (CAMARGO, 1984, p.2). Em “**Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro**”, Raimundo Faoro realça a importância de José Américo no teatro político estabelecido durante o Governo Provisório, como também, nas eleições para a presidência da República em 1937. No “Capítulo XV - Mudança e Revolução”, o autor se refere a importância dos integrantes do Clube 3 de Outubro – uma espécie de “Comitê Central” da ala mais autoritária do movimento tenentista – para o Governo Provisório e, sobre o papel de José Américo nesta agremiação política, ele afirma que era “[...] a voz civil da faixa geográfica que parte do Espírito Santo e alcança o Amazonas” (2001, p.78).

Parte das obras que subtraem, de certa maneira, a figura de José Américo e que foram publicadas, em sua maioria, nas duas últimas décadas, contrastam com a ampla difusão da imagem do ministro pelos jornais da época em âmbito regional e nacional, a exemplo do jornal “A União” (Paraíba) e dos jornais “Diário Carioca”, “Correio da Manhã” e “O Globo”, sediados na capital federal. Nestes veículos de comunicação, José Américo sempre ocupou lugar de destaque e extrema importância, pois foi tido, à época, como herdeiro da obra política do presidente da Paraíba, João Pessoa, uma espécie de continuador de seu legado.

Dessa forma, em busca de mais informações sobre o tema, realizamos a leitura e o fichamento dos dois relatórios que o próprio José Américo escreveu sobre o seu período de atuação, acima mencionados, fonte de suma importância para a compreensão daquele momento

¹² Em todas essas obras, ou o Ministério da Viação e Obras Públicas não é mencionado, ou aparece de forma momentânea: Pedro Cezar Dutra Fonseca (1989); José Murilo de Carvalho (1991); Sônia Draibe (2004); Robert M. Levine (2001); Hélio Silva (2004); Dulce Chaves Padolfi (2003); Hilton Stanley (1977); Maria Antonieta Leopoldi (2003); dentre outras.

histórico: “O Ministério da Viação no Governo Provisório” (1933) e “O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação” (1934).

A partir da leitura dessas fontes primárias, percebemos que elas são compostas por uma narrativa que busca demonstrar que o referido ministério possuía uma importância efetiva para a consolidação das políticas de desenvolvimento econômico e social, a partir da expansão do mercado interno brasileiro e da integração das diversas regiões do país, numa busca pela superação dos efeitos decorrentes da crise de 1929. Em nossa análise sobre esses relatórios, notamos que o ministro também possuía uma preocupação efetiva com a sua imagem enquanto gestor, ou seja, um ministro que estava muito cioso sobre como a sua gestão seria percebida e avaliada em um futuro não muito distante e que sentia a necessidade de deixar um legado por escrito. Em nossas pesquisas, nós não conseguimos identificar nenhuma obra de tamanha envergadura, ou semelhança, por parte dos demais ministros que compunham o chamado Governo Provisório.

A leitura dos relatórios permite indicar que o raio de atuação do Ministério da Viação e Obras Públicas foi bem mais abrangente e não se restringiu, apenas, ao combate à seca, pois a maior parte das obras assumidas foi realizada em vários estados das regiões do país: Acre, Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás (ALMEIDA, 1982, p.273-301).

Dessa forma, delimitamos a questão primordial norteadora da nossa pesquisa: a atuação de José Américo não pode ser reduzida à indústria das secas e aos interesses especificamente regionais; por isso, podemos afirmar que essa atuação esteve conectada ao processo de modernização do Estado brasileiro. Dessa forma, qual o papel desempenhado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas para a consolidação do projeto de desenvolvimento regional desigual que plasmou a sociedade brasileira e que foi pensado e planejado por Vargas durante o Governo Provisório?

No discurso e nas ações para o desenvolvimento da economia interna do país, se fazia necessário manter a coesão política nacional sob a batuta de um Estado forte e centralizador, como também, a integração do povo brasileiro, pois não podemos esquecer que as consequências geradas pelos acontecimentos políticos de 1930 acarretaram uma série de rupturas no jogo político nacional.

Segundo o historiador Thomas Skidmore (1988), do ponto de vista político, a “Revolução” de 1930 não passou de uma transição de poder das mãos de uma elite/oligarquia

– principalmente do estado de São Paulo – para outra elite, composta pelos estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Paraíba, este último em escala inferior. Entretanto, haveria ainda dois fatores que distinguiam os acontecimentos de 1930, de todas as lutas anteriores pelo poder na história da República: “Em primeiro lugar, a Revolução de 30 pôs fim a estrutura republicana criada na década de 1890” – a chamada República Velha (1889-1930) – [...] Em segundo lugar, havia uma concordância disseminada, antes de 1930, quanto à necessidade urgente de uma revisão básica no sistema político” (SKIDMORE, 1988, p.26). Ainda segundo ele, Vargas possuía um projeto de Estado, um projeto nacional-desenvolvimentista que associou industrialização e infraestrutura.

É justamente neste ponto que reside a nossa hipótese central: a partir da análise dos dados quantitativos, nós verificamos que, ao assumir o Governo Provisório, Getúlio Vargas investe e amplia o raio de atuação do Ministério da Viação e Obras Públicas para que este fosse capaz de auxiliar na construção de um grande projeto de desenvolvimento nacional e autônomo durante o Governo Provisório. O próprio Getúlio Vargas deixa isso bem claro no seu discurso de posse, no dia 03 de novembro de 1930, quando descreve a sua plataforma de governo, apontando as ideias centrais que alicerçariam as suas reformas administrativas: “[...] 17. organizar um plano geral, ferroviário e rodoviário, para todo o País, a fim de ser executado gradualmente, segundo as necessidades públicas e não ao sabor de interesses de ocasião” (VARGAS, 1930, pp.72,73).

Entretanto, toda a lógica do nacional-desenvolvimentismo acaba por preservar a estrutura agrária no Nordeste e, em contrapartida, desenvolve a indústria na região Centro-Sul do país, por isso o capitalismo brasileiro acaba se estruturando e se articulando a partir de um desenvolvimento regional desigual.

O discurso nacionalista de integração das regiões do país e sua execução passavam, inevitavelmente, pela melhoria de toda a infraestrutura nacional, ou seja, a partir da expansão do fornecimento de energia elétrica, como também, através de um vultoso investimento nas estradas de ferro, estradas de rodagem, portos e aeroportos, além da melhoria na qualidade dos meios de comunicação (correios e telégrafos). Todos esses elementos de infraestrutura para o capital estavam subordinados, diretamente, ao Ministério da Viação e caberia justamente a José Américo de Almeida a condução de boa parte da consecução destas obras no país.

Importante destacar que todo esse processo de modernização implementada pelo Governo Provisório de Getúlio Vargas – entre os anos de 1930-1934 – e toda a infraestrutura proporcionada pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, através das ações encabeçadas por José Américo – as estradas de rodagem, a expansão das ferrovias entrando sertão adentro, etc.

– não alteraram de imediato a estrutura oligárquica rural da região Nordeste, ao contrário, essa infraestrutura não deve ser vista e entendida como um processo de industrialização, pois o objetivo das estradas de rodagem e das ferrovias era o escoamento da produção local, mantendo-a como uma região iminentemente agrícola e integrando essa produção à região industrializada do Centro-Sul do país.

O quê, aparentemente, parece ser algo contraditório em relação a atuação de José Américo como ministro, nada mais são do que as “contradições” que se complementam num projeto alinhado ao desenvolvimento nacional capitalista, a partir de um desenvolvimento regional desigual.

O desenvolvimento capitalista brasileiro consolidou uma situação dualista, criando dois polos: o Centro-Sul, onde o capitalismo se desenvolvia a passos largos com o início do processo de industrialização; e, do outro, o Nordeste que forneceria a mão-de-obra, os insumos e parte do capital gerado, desde as exportações – de algodão, sisal, caroá, açúcar, etc. – num processo amplamente desigual e que acaba se articulando, “se amalgamam” (TROTSKY, *apud* LOWY, 1995).

O desenvolvimento regional desigual explica, do ponto de vista teórico, como a região Nordeste fornece mão-de-obra barata para as indústrias e para o desenvolvimento social da região Centro-Sul do país. As empresas capitalistas – principalmente do estado de São Paulo – desejavam expandir o seu mercado consumidor, atingindo assim a periferia do capitalismo brasileiro e para que isso ocorresse era necessário a conjunção de alguns fatores/atrativos: 1º. mão-de-obra barata; 2º. estímulos fiscais; 3º. matéria prima barata.

Em primeiro lugar, a mão-de-obra barata e abundante – “superpopulação relativa”, como afirma Karl Marx¹³ – foi constituída a partir do êxodo rural da região Nordeste, ou seja, fator da expulsão permanente do povo que habitava a região do semiárido, provocando a migração desta população para a região Centro-Sul do país. Esses nordestinos ocuparam diversas funções subalternas, tornando-se operários das fábricas, da construção civil, além de outras atividades que viabilizaram o desenvolvimento do capitalismo do centro para a periferia, auferindo altas taxas de mais-valia em relação à mão-de-obra existente na região Centro-Sul do país, pois a população nordestina empregada recebia um salário menor do que o proletariado

¹³ Segundo Marx: “[...] se uma população trabalhadora excedente é produto necessário da acumulação ou do desenvolvimento da riqueza no sistema capitalista, ela se torna por sua vez a alavanca da acumulação capitalista, e mesmo condição de existência do modo de produção capitalista. Ela constitui um exército industrial de reserva disponível, que pertence ao capital de maneira tão absoluta como se fosse criado e mantido por ele. Ela proporciona o material humano a serviço das necessidades variáveis de expansão do capital e sempre pronto para ser explorado, independentemente dos limites do verdadeiro incremento da população” (MARX, 1979, pp.733-734).

urbano existente. O Nordeste foi, na lógica do desenvolvimento capitalista tardio, essencial porque gerou a mão-de-obra barata que viabilizou o desenvolvimento das indústrias e isso só foi possível graças ao latifúndio e sua estrutura produtiva excludente, responsáveis por fornecer essa mão-de-obra excedente. Dessa forma, podemos afirmar que o Nordeste se tornou uma das forças políticas de sustentação do Governo Provisório.

Em segundo, nos países da América Latina, Ásia e África onde ocorreu um desenvolvimento tardio do processo de industrialização, ou seja, “países que chegaram tarde à corrida industrial”, verificou-se a adoção de políticas econômicas de manipulação de preços e subsídios estatais a juros baixíssimos no sentido de favorecer o desenvolvimento industrial. Deste modo, afirma Paul Singer (1973, p.34):

Nos países que chegaram tarde à corrida industrial, a manipulação dos preços para favorecer a industrialização tornou-se mais direta e, por isso, mais óbvia. A reserva do mercado interno para a indústria nacional passou a ser garantida por meio da fixação de taxas favorecidas de câmbio pelo Estado e, muitas vezes, pela imposição de quotas de importações. O barateamento do capital, na ausência de um mercado de capitais suficientemente desenvolvido, passou a ser assegurado mediante o crédito estatal a juros baixos ou mesmo negativos e subsídios de toda espécie, principalmente sob a forma de isenções fiscais.

Em terceiro lugar, a matéria-prima barata, a exemplo da exportação do algodão, do açúcar, da cultura do sisal, do caroá, etc. Neste sentido, Getúlio Vargas acaba indicando José Américo para assumir o Ministério da Viação e Obras Públicas porque havia a necessidade de uma liderança política da região Nordeste – com certa projeção nacional – que assumisse a articulação e a aliança entre os interesses da burguesia industrial da região Centro-Sul do país e os interesses das oligarquias rurais da região Nordeste, favorecendo-as e sem combater a estrutura oligarca que produzia a mão-de-obra sobrando.

Na obra “Elegia para uma Re(li)gião”, Francisco de Oliveira (p.84) afirma que:

A questão da convivência com as oligarquias agrárias e, até certo ponto, da preservação da forma pela qual essa oligarquia reproduzia sua riqueza, é tão-somente uma questão de subordinação; subordinação que não *exclui* contradições entre os interesses da burguesia industrial e o das oligarquias agrárias, entre o latifúndio e a indústria, entre cidade e campo. A política econômica ditada pelos interesses da reprodução do capital industrial reduziu as formas de reprodução da economia agroexportadora até o limite necessário para que estas não continuassem a impor a sua própria forma de reprodução ao conjunto da economia nacional, mas foi suficientemente elástica para permitir a sobrevivência dessa forma de reprodução, até mesmo porque as divisas necessárias para a importação dos bens para a indústria continuavam

a ser, sobretudo, advindas da realização externa do produto da economia agroexportadora.

Assim, José Américo segue o roteiro político traçado por Getúlio Vargas para a região; ou seja, era necessária a manutenção das oligarquias locais na região Nordeste, embora o Governo Provisório acabasse dobrando a espinha dorsal desses grupos, fazendo com que elas se curvassem ao poder Executivo a começar pela manutenção dos seus favorecimentos, a exemplo da indústria das secas e de outras políticas clientelistas.

Partindo de uma visão mais ampla sobre as ações empreendidas pelo Ministério da Viação e após a leitura e análise das nossas fontes primárias e secundárias, percebemos que as medidas que estão efetivamente vinculadas ao desenvolvimento e expansão do sistema de transportes nacional, especialmente a partir da construção e expansão das estradas de ferro e de rodagem, também possuem uma efetiva ligação com as medidas de combate à seca na região nordeste, sobretudo porque a maior parte dessas construções foram realizadas utilizando a mão-de-obra de centenas de milhares de flagelados que estavam confinados nos “centros de concentração”, ou “currais do governo”¹⁴. Essa espécie de “massa marginal (NUN, 1969)”¹⁵ também foi responsável por todas as construções de açudes públicos e privados, a chamada “solução hidráulica”, que não surgiu no Governo Provisório, mas foi retomada pelo ministro José Américo como expediente para o combate à seca e que acabou por estruturar as fazendas a partir das construções das estradas de rodagem e dos açudes nessas propriedades.

Numa perspectiva macro – ou seja, nacionalmente, José Américo busca cristalizar a imagem do gestor eficiente, racional, que busca dar cabo às obras de infraestrutura necessárias para o desenvolvimento e integração das diversas regiões do país. Quando voltamos o nosso olhar para o Nordeste e, sobretudo, para a Paraíba, verificamos que o ministro manteve a sua influência sobre as decisões políticas locais, indicando todos os interventores paraibanos neste período.

¹⁴ Mais informações a este respeito ver o “**5 O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E O COMBATE A SECA (1930-1934)**”, p. 117.

¹⁵ Tomando como base o capitalismo periférico na América Latina, José Nun elabora o conceito de “massa marginal”, a partir da crítica a assimilação corrente das categorias de “exército industrial de reserva” e “superpopulação relativa”, elaboradas por Karl Marx no final do século XIX. Essas duas foram destinadas a analisar o desemprego no capitalismo em sua fase competitiva, tomando a Inglaterra como exemplo. Para Nun, ao contrário do exército industrial de reserva defendido por Marx – que sempre estaria em disponibilidade e constituía-se em “[...] produto e alavanca do processo produtivo capitalista” (MARX, 2001, p. 735), existiria uma parcela da população que ocuparia uma posição afuncional, ou disfuncional em relação mercado de trabalho. Mais informações ver NUN, José Luis. **SUPERPÚBLACION RELATIVA, EJERCITO INDUSTRIAL DE RESERVA Y MASA MARGINAL**. Artículo aparecido en la Revista Latinoamericana de Sociología del Centro de Investigaciones Sociales del Instituto Torcuato Di Tella. Voló V. Júlio de 1969, nº2, Buenos Aires, Argentina.

No livro intitulado “Sobre o Estado” (2014), Pierre Bourdieu expõe as suas ideias sobre “A particularidade exemplar da Inglaterra: modernização econômica e arcaísmos culturais”¹⁶, questionando o “mito da modernidade generalizada” em dois casos particulares: Inglaterra e Japão. Para iniciar o debate sobre o assunto, o sociólogo estruturalista formula duas questões importantes:

[...] será que a modernização industrial se acompanha necessariamente da modernização do ritual Estado? Um ritual de Estado ‘arcaico’ é antagônico a uma modernização econômica ou, ao contrário, não seria um formidável instrumento de modernização, porquanto possibilita produzir consenso e, de certo modo, rendimento? (2014, p.204).

Antes de adentrar nas respostas destas duas questões, o autor tece duras críticas aos marxistas ingleses – sobretudo a Edward Thompson e seus seguidores – e aos marxistas japoneses, que adotavam a teoria da revolução proposta por Karl Marx – que tomava como referência a Revolução Francesa – na análise dos modelos de Estado instituídos nestes dois países. Neste sentido, Bourdieu afirma que não apenas os marxistas dessas duas nações, mas de “[...] todos os países foram levados a se interrogar por que não tiveram uma Revolução Francesa” (2014, p.204), numa concepção evolucionista e etapista da História. Segundo o sociólogo francês, isso levou os historiadores ingleses a questionar se a Revolução Industrial poderia ser considerada, efetivamente, uma revolução.

Embora essa crítica estruturalista à epistemologia marxista “heterodoxa”, especialmente dos ingleses, não seja o cerne da nossa tese, o que nos chama a atenção são as respostas dadas por Bourdieu para as duas questões anteriormente mencionadas, ou melhor, o modelo teórico apresentado por ele para respondê-las. Bourdieu acaba explicando que é possível não apenas a coexistência entre a “modernização econômica e os arcaísmos culturais”, como também demonstra que a Revolução Industrial só foi possível graças a imbricação de duas situações econômicas, sociais e culturais específicas:

A imposição do paradigma marxista da revolução fez sobretudo surgir uma profusão de textos absolutamente, a meu ver, sem interesse. É uma das razões que cria um nervosismo a respeito da influência do marxismo em certos setores das ciências sociais, e esse livro, que é também uma reação contra a dominação do marxismo na Inglaterra, consiste em dizer que não é porque os ingleses não tiveram Revolução Francesa que eles são “paleo”. E que não há

¹⁶ O livro é resultado de uma compilação de cursos proferidos por Pierre Bourdieu entre os anos de 1989-1992. O debate em questão foi retirado do “Curso de 24 de janeiro de 1991”, quando o autor critica a obra intitulada “*The Great Arch*”, de Philip Corrigan e Derek Sayer, que toma como referência o artigo “A peculiaridade dos ingleses”, do historiador marxista Edward Palmer Thompson.

contradição entre o fato de que os ingleses não tiveram Revolução Francesa e o fato de que tiveram uma revolução industrial. **O advento de uma revolução industrial não implica uma ruptura com o feudalismo. E o fato de que não tenham conhecido uma revolução simbólica correspondente à revolução política – o que se desejaria que fosse inevitável – explica talvez que possam ter sido uma revolução industrial que supunha uma classe operária dominada, domesticada.** Esta é a tese (2014, p.205 - Grifo nosso).

Para ele, os historiadores marxistas ingleses não perceberam que a singularidade desta revolução estava no fato de que a civilização inglesa possuía inúmeros traços “não modernizados” e isso não significava um obstáculo à revolução, ao contrário, seria um aspecto constitutivo da própria revolução burguesa que se edificava e que seria um dos fatores de seu êxito, por isso a Revolução Industrial não poderia ser entendida como a ruptura definitiva do Estado feudal na Inglaterra, na segunda metade do século XVIII. A própria manutenção da família real como poder central, segundo Bourdieu, não seria apenas um “[...] enfeite de bolo para decorar o Estado inglês, ela é constitutiva dele: *The Government of Her Majesty*, a realeza, está no cerne de um corpus legitimador, baseado na antiguidade, na tradição, na continuidade, na *englishness* consciente de si” (2014, p.206).

Voltando à realidade do Brasil no pós-Revolução de 1930, entendemos que houve uma imbricação entre os interesses dos setores industriais que, naquele momento, não possuíam autonomia política e os interesses do setor agrário, ou seja, além de não haver conflito, existia uma interdependência. Segundo o historiador Luciano Martins (1982, p.676):

Na verdade, o que reivindicavam as novas elites urbanas, em suas vertentes civil ou militar, era apenas uma coisa: que se abrisse o espaço necessário à representação de seus interesses a nível do sistema político, de modo a que pudessem – e é isso que é importante – estruturar seu esquema de dominação nas cidades. Em outras palavras, o processo de expansão e diversificação das populações urbanas, inclusive por efeito da industrialização, colocava o problema de como assegurar ao nível da *cidade* aquilo que o coronelismo assegurava ao nível do *campo*; problema esse de resolução indispensável à manutenção do sistema de dominação como um todo e que, por isso mesmo, congregava para sua resolução tanto as elites urbanas quanto as agrárias.

O próprio ministro José Américo presumia que era necessária a manutenção de um princípio de “união” entre as diversas regiões do país, mesmo num processo amplamente desigual, mas que se combinavam e serviam de alicerce para o projeto nacionalista-desenvolvimentista:

A idéia do Blóco do Norte faz crer que no septentrião se cogita de qualquer cousa diferente do que se está fazendo no sul. Ninguém pensa, no Nordeste no Blóco do Norte, como não pensará, em Porto Alegre e em São Paulo, no Blóco do Sul ou, em Bello Horizonte, no Blóco do Centro. **A Revolução, essa, sim, é que é um bloco só e integral, representado por todo o povo brasileiro solidário com os ideaes que a inspiram e que a animam. Nem o Norte conseguiria realizar por si sómente os postulados revolucionários, nem tão pouco o Sul, porque assim estaria despedaçada a unidade do espírito da Revolução, que é sobretudo um movimento de brasilidade.** Reconheço que o Norte, como o Sul, têm problemas á parte, requerendo também soluções particulares” (A UNIÃO, 19 de agosto de 1931, p.01 - Grifo nosso).

Partindo-se desse contexto, delimitamos como objetivo geral: investigar como José Américo refletiu sobre a sua atuação durante o período em que esteve à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas (1930-1934) e, ao mesmo tempo, perceber, a partir desta reflexão, a relação do seu desempenho como ministro e o projeto nacional-desenvolvimentista.

Para alcançarmos esse objetivo, traçamos as seguintes ações específicas:

1. Destacar como José Américo instituiu uma lógica de gestão pública ao assumir o Ministério da Viação e Obras Públicas.
2. Descrever a estruturação e as atribuições do Ministério da Viação e Obras Públicas neste momento histórico, explicitando os motivos que levaram Vargas a escolher José Américo para assumir a referida pasta.
3. Analisar as preocupações que o ministro possuía em relação ao seu legado, a partir da sua narrativa sobre as obras de infraestrutura realizadas durante os quatro anos em que ocupou o cargo.
4. Analisar como José Américo estruturou, em toda a região Nordeste e no estado paraibano, as ações de combate à seca entre os anos de 1930-1933, apontando-se quais os grupos políticos que se beneficiam desta política, como a imprensa passou a construir e propagar a sua imagem nessa região e como se deu a oposição ao ministro neste período.

Para chegarmos ao nosso objetivo, ou seja, ao desenvolvimento dessa pesquisa, utilizaremos o método qualitativo, pois as opiniões e informações referenciadas em nosso texto não se caracterizam apenas pela mensuração e quantificação dos números existentes nas tabelas e quadros apresentados, elas passam por uma compreensão de maior profundidade ao considerar que existe uma relação dialética entre o mundo real e os sujeitos, entre o mundo objetivo e a subjetividade inerente aos sujeitos, o que favorece a exploração e análise de nosso

tema, buscando-se ratificar a tese defendida. Para tanto, delimitamos como procedimento metodológico a coleta de dados a começar pela pesquisa bibliográfica (fontes secundárias) e documental (fontes primárias), as quais se adequam ao propósito desse estudo.

Foram utilizadas diversas fontes primárias a exemplo do jornal **A União** – que se encontra na biblioteca particular do Sr. Maurílio de Almeida – cuja leitura se deu por amostragem, selecionando-se os meses de outubro a dezembro de 1930; os anos de 1931 e 1932 completos, examinando-se também os dias que possuíam a maior quantidade de notícias sobre o tema de nossa pesquisa – geralmente nas terças-feiras, sextas-feiras, sábados e domingos, nas segundas-feiras o jornal não circulava – dados que foram de vital importância para o desenrolar da pesquisa, pois além de ser o maior jornal em circulação da época, tratava-se de um órgão oficial do governo da Paraíba. Além deste veículo de comunicação impresso, também analisamos algumas notícias propagadas por outros jornais da época, a exemplo do Diário de Pernambuco, Jornal Correio da Manhã, O Globo e Diário Carioca, os três últimos circulavam na Capital Federal. Consideramos, ainda, algumas das notícias veiculadas pelos jornais que farão ampla oposição ao ministro José Américo.

O trabalho consistiu em fotografar as principais notícias dos jornais, anotando em um caderno o nome do jornal, os dias e as páginas das matérias fotografadas. Após a realização de uma nova triagem sobre o material que foi fotografado, foram selecionadas as matérias mais importantes e estas foram impressas, informações essenciais sobre o referido assunto. Um verdadeiro trabalho de “garimpo”.

Utilizamos também três importantes relatórios oficiais publicados por José Américo na forma de livros: “**A Paraíba e Seus Problemas**” (1923); “**O Ministério da Viação no Governo Provisório**” (1933)¹⁷ e “**O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação**” (1934)¹⁸, os dois últimos escritos por ele como registros de sua passagem pelo ministério. Relatórios imprescindíveis para a construção da tese, haja vista a escassez de fontes primárias e secundárias que abordem o nosso tema de pesquisa, como já relatamos. Além destes, foram utilizados diversos decretos oficiais, de grande relevância histórica e que também nos ajudaram a compreender as decisões tomadas pelo presidente Getúlio Vargas e pelo ministro José Américo, durante os quatro anos do Governo Provisório.

¹⁷ A escassez de fontes primárias e secundárias sobre o assunto é tão latente, que só conseguimos adquirir uma versão original deste relatório, através de um sebo localizado na cidade de São João Del Rei, em Minas Gerais.

¹⁸ Embora tenha sido escrito em 1934, o exemplar que adquirimos foi impresso e publicado em 1982 a partir de uma parceria entre a Fundação Casa José Américo de Almeida e a Fundação Guimarães Duque.

Em relação às fontes secundárias, realizamos a leitura de uma boa parte das obras escritas pelo próprio José Américo e por historiadores e sociólogos em âmbito nacional e regional, buscando as informações necessárias para a confecção dos capítulos. Para compor parte da trajetória inicial da vida de José Américo, utilizamos o seu último livro, intitulado “Memórias: antes que me esqueça” (1976); Aspásia Camargo e Eduardo Raposo (1984); Hélder do Nascimento Viana (1995); Maria de Lourdes L. Luna (1994) (2000); Guaracy Medeiros de Assis (2004) e outros.

Além destas, outras obras foram de fundamental importância para que pudéssemos analisar as articulações políticas e as diversas feições assumidas pelas personagens que encabeçaram os jogos e teatros da política nacional: Thomas Skidmore (1982); Argemiro Brum (1998); Monique Cittadino (2006); Afrânio Garcia Jr. (2007); dentre outras.

Além da utilização da pesquisa bibliográfica e da pesquisa documental, utilizamos também alguns relatos orais, a partir das dezenas de entrevistas concedidas por Getúlio Vargas, José Américo, além de outros personagens da cena política regional e nacional aos diversos jornais da época, oficiais e não-oficiais, e a historiadores que deixaram esses registros em livros e artigos.

É na memória – do próprio José Américo e de seus interlocutores – que está impressa a relação individual e coletiva que as pessoas mantêm com sua percepção de história, a cultura histórica e a cultura política. É neste ponto que “[...] a memória tem um papel fundamental também porque os fenômenos de cultura política são compreendidos numa duração mais longa e não no tempo curto” (BORGES, 1992, p.17). Segundo Le Goff (2008, p.525): “A memória coletiva e a sua forma científica, a história, aplicam-se a dois tipos de materiais: os *documentos* e os *monumentos*”.

Partindo-se desse pressuposto, entendemos que os documentos coletados e pesquisados, fazem parte de um repertório do conhecimento do passado, cuja história não haveria se este conhecimento não tivesse deixado suas marcas. Trabalhamos, pois, com a seleção e a análise de discursos jornalísticos, que constituem parte da memória histórica do país, da década de 1930, a partir do contexto das condições sociais, econômicas e políticas que motivaram a produção desses documentos, para recuperar os discursos que circulavam na época a respeito do Ministro José Américo de Almeida e sua atuação política.

Como resultado de nosso estudo, apresentamos em seguida, a estrutura de cada capítulo, registrando os conhecimentos construídos ao longo do período de pesquisa, coleta e análise de nosso objeto de estudo. Temos como primeiro capítulo esta introdução, que situa e traça os pormenores do projeto de tese e da execução da pesquisa realizada.

Na sequência, elaboramos o segundo capítulo intitulado – **A construção do Estado capitalista brasileiro após a “Revolução” de 1930**, um capítulo introdutório e contextualizador do panorama sócio-histórico onde atuou o ministro José Américo. Para o desenvolvimento desse capítulo, nos propomos a fazer uma revisão histórica e sociológica, lançando mão de uma série de leituras de autores – em sua maioria historiadores e sociólogos – que se debruçaram sobre a conjuntura política e econômica nacional no pós-1930, perpassando os anos do Governo Provisório: Pedro Cezar Dutra Fonseca (1989); Sônia Draibe (2004); Stanley Hilton (1977); Francisco Weffort (1978); Ângela de Castro Gomes (2001); dentre outras.

No terceiro capítulo denominado – **A escolha de José Américo de Almeida e a estruturação do Ministério da Viação e Obras Públicas**, abordamos a respeito das atribuições sob a responsabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas; a trajetória pública e política de José Américo e a sua indicação para o Ministério; além dos principais opositores ao ministro durante os 4 anos de sua gestão. Para a composição deste terceiro capítulo, foram utilizadas diversas fontes, a exemplo do jornal **A União, relatórios oficiais, relatos orais**, oriundos de dezenas de entrevistas concedidas por Getúlio Vargas e José Américo aos diversos jornais da época, oficiais e não-oficiais, e a historiadores que deixaram esses registros em livros e artigos.

No quarto capítulo – **O Ministério da Viação e Obras Públicas alicerça o desenvolvimento do país**, reside o aspecto mais original deste trabalho, em que se faz relato e discussão a respeito do surgimento de uma nova concepção de Estado, corporativista e intervencionista, forjado a partir de um projeto nacionalista-desenvolvimentista, que fora pensado e planejado por Getúlio Vargas e gerido por José Américo de Almeida. Por conta da escassez de fontes sobre o assunto, mencionado por nós anteriormente, tivemos que revisitar os dois relatórios escritos por José Américo – **“O Ministério da Viação no Governo Provisório”** (1933) e **“O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação”** (1934) – para compreendermos melhor a importância histórica, econômica e política das ações desenvolvidas por José Américo à frente do Ministério da Viação.

O quinto e último capítulo – **O Ministério da Viação e o combate à seca (1930-1934)**, foi construído utilizando as informações contidas nos relatórios escritos por José Américo e as informações disponíveis no relatório intitulado **“Barragens no Nordeste do Brasil”**, elaborado pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS-1982). Ainda com relação às fontes primárias, citamos novamente a extração das principais notícias do jornal **A União** sobre esse período, disponíveis também no Instituto Histórico e Geográfico Paraibano (IHGP). Mais

de 800 matérias foram registradas, a maior parte delas está diretamente vinculada às ações desenvolvidas pelo Ministério da Viação, ou através da interferência direta do presidente Vargas. Foram totalizadas mais de 1.000 fotografias, pois muitas dessas matérias possuem duas, três e, até mesmo, seis páginas.

2 A CONSTRUÇÃO DO ESTADO CAPITALISTA BRASILEIRO APÓS A “REVOLUÇÃO” DE 1930

Neste capítulo, esboçaremos uma espécie de panorama sócio-histórico sobre o Brasil entre 1930 e 1934, período em que José Américo de Almeida assumiu, pela primeira vez, a pasta do Ministério da Viação e Obras Públicas. De início, abordaremos as principais mudanças na política, desde o momento em que Getúlio Vargas instaura o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil (1930-1934), constituindo um Estado discricionário, intervencionista e centralizador (FONSECA, 1989), recebendo forte influência de boa parte dos ideólogos do chamado “pensamento autoritário” – Azevedo Amaral, Francisco Campos, Oliveira Viana e Plínio Salgado, cujo poder central interfere diretamente sobre a política local; as mudanças econômicas – transição do modelo agrário-exportador para o urbano-industrial – que influenciaram na crise da economia cafeeira que se vê obrigada a migrar para outros setores da economia, propiciando a expansão das indústrias na região Centro-Sul do país. Após a exposição deste cenário, abordaremos o papel e a importância dos atores sociais que participam das tramas sócio-políticas no Pós-1930: a classe média, os tenentes e as oligarquias dissidentes que compuseram a chamada Aliança Liberal (AL), além dos trabalhadores e trabalhadoras. Encerrando essa parte de nossa tese, apresentaremos a relação entre o Estado e o proletariado a partir de duas visões sobre um debate extremamente importante e atual para a Sociologia, a Ciência Política e a História: os conceitos de populismo e trabalhismo e seus principais teóricos.

2.1 A Estruturação do Governo Provisório

Momentos de crise sempre se caracterizam por períodos de insatisfação, de revoltas, tomadas de consciência e de ruptura da ordem vigente. A década de 1920 e o início dos anos de 1930 ficaram marcados por profundas transformações econômicas, políticas, sociais no Brasil e no mundo. Tempos de prosperidade e de crise responsáveis por uma série de mudanças, revoluções e rupturas epistemológicas. No Brasil, os acontecimentos históricos da década de 20 serão os responsáveis pelo declínio da economia cafeeira que passou a enfrentar uma crise de superprodução, agravada efetivamente pela crise da Bolsa de Valores de Nova Iorque, em 1929, desembocando no fim da hegemonia da classe burguesa agroexportadora – sobretudo a elite cafeeira paulista que se vê obrigada a migrar para outros setores da economia – e o início

de um processo político-econômico-social que desaguardaria na chamada “Revolução” de 1930, fazendo emergir uma burguesia industrial e financeira.

Com a vitória dos “revolucionários”, Getúlio Vargas assume a presidência da República, em 3 de novembro de 1930, e no dia 11 de novembro assina o Decreto nº 19.398¹⁹ que instaura, definitivamente, o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil (1930-1934)²⁰. Esse foi o princípio de um governo discricionário, intervencionista e centralizador, marcado por inúmeras ações autoritárias, a exemplo da dissolução do Congresso Nacional, das Assembleias Legislativas Estaduais e Câmaras Municipais. Além disso, foi adotado o Sistema de Interventorias onde todos os governadores dos Estados foram depostos²¹, sendo substituídos por interventores federais nomeados e subordinados diretamente a Vargas numa clara interferência do poder central sobre a política local²². Os integrantes do movimento tenentista, principalmente os militares, se tornaram a principal base de apoio para as interventorias estaduais.

No plano das mudanças político-sociais, a crise econômica mundial fortaleceu os ideais intervencionistas e corporativistas, a partir do surgimento de regimes políticos de inspirações fascistas, a exemplo da Itália e Alemanha, permeando todo o debate ideológico da década de 30.

No Brasil, essas ideias ganharam força, levando Getúlio Vargas e boa parte dos ideólogos do chamado “pensamento autoritário” – Azevedo Amaral, Francisco Campos, Oliveira Viana e Plínio Salgado – a defenderem uma “terceira via” político-ideológica para a realidade brasileira, pois além de criticar, de forma veemente, o comunismo soviético-stalinista, esses pensadores abandonariam os ideais propagados pelo liberalismo econômico. A respeito das influências da democracia liberal sobre a realidade brasileira, Azevedo Amaral²³ afirma que durante todo o Brasil Colônia e durante a República Velha, o que ocorreu foram “simulacros

¹⁹ O Decreto nº 19.398 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19398-11-novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 06/10/2017.

²⁰ Getúlio Vargas foi o presidente que passou o maior tempo à frente do Executivo federal brasileiro, quase dezenove anos. Assumiu como presidente provisório entre 1930-1934; depois como presidente constitucional, eleito pelo Congresso (1934-1937); entre 1937-1945, deu um golpe de estado e instaurou o Estado Novo; e em 1950 foi eleito democraticamente, através do voto popular, governando entre os anos de 1951-1954.

²¹ Com exceção de Olegário Maciel, governador de Minas Gerais e aliado de Vargas, que permaneceu no poder utilizando o mesmo título.

²² Vale a pena ressaltar que a substituição dos antigos governadores – ligados às oligarquias locais – pelos interventores não pretendia aniquilar as estruturas oligárquicas nos Estados, ao contrário, o pensamento de Getúlio Vargas e dos demais aliancistas (Aliança Liberal) era submeter essas chefias ao julgo do governo “revolucionário”.

²³ Mais informações sobre a biografia e o pensamento de Azevedo Amaral ver “**Ideologia autoritária no Brasil (1978)**”, de Jarbas Azevedo Amaral Medeiros; “**O pensamento de Azevedo Amaral**”, de Lúcia Lippi de Oliveira, capítulo do livro “Estado Novo - ideologia e poder” (1982), além das informações contidas no CPDOC-FGV, através do sítio: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/amaral-azevedo-do> - Data de acesso: 06/10/2017.

de eleições”, pois as oligarquias dominantes sempre adulteraram o resultado das urnas, além de influenciar diretamente a população em relação às suas escolhas (AMARAL, 2002, p.32).

Dessa forma, para esses ideólogos, os países industrializados por serem os mais ricos, teriam inevitavelmente trabalhadores que ganhavam mais, diferentemente da realidade dos países que possuíam uma economia de base agrícola, que eram pobres e suas populações ainda viviam sob a égide da pobreza. A superação dessa situação de dependência, com raízes coloniais, só ocorreria com a industrialização e o corporativismo. Dessa forma, Azevedo Amaral propõe e constrói uma nova categoria, chamada de “democracia autoritária”, desvinculada da tradição liberal e de um estado político:

Assim, por meio de uma análise que se distingue em vários pontos de outras que lhes são contemporâneas pelo peso que dá a esses fatores internacionais, econômicos e políticos, para se entender e combater as raízes do atraso do Brasil, chegava-se a conclusão de que apenas com um novo modelo político de Estado, mais forte e intervencionista, seria possível ultrapassar essa condição de dependência e de pobreza que assolava a nação e seu povo. [...] É claro que haviam muitas dúvidas de como fazer isso, mas haviam algumas certezas, a industrialização, por exemplo, só seria conseguida através de um processo de reorganização de estados nacionais e de suas sociedades que privilegiasse arranjos de tipo corporativo. O século XX só seria o século do corporativismo, título do livro de Manuelesco, se as corporações fossem uma das fontes principais do poder do Estado autoritário, se fossem em lugar dos partidos políticos, os órgãos originários da soberania do povo. Enfim, se fossem o fundamento de uma proposta de uma nova democracia, uma nova maneira de pensar a democracia, que não era mais tanto político e era predominantemente social (GOMES, 2017, p.1)²⁴.

Os alvos das críticas tecidas pelos integrantes do pensamento autoritário eram as oligarquias rurais e o liberalismo, pois para estes, ambos não conheciam a verdadeira realidade do país e as condições socioeconômicas da população. Dessa forma, Amaral e os demais ideólogos autoritários criticavam duramente o federalismo – base do poder oligárquico – e propunham uma série de ações intervencionistas:

[...] a eliminação dos poderes locais oligárquicos e a supremacia do Executivo sobre os demais poderes. A defesa da centralização unia-se à da racionalidade, já que as decisões políticas deviam ser substituídas por soluções técnicas, e as fórmulas científicas deveriam ser a alternativa às decisões políticas, sempre parciais e retrógradas. O local para a tomada de decisões não mais deveria ser o parlamento, mas o Executivo federal através de órgãos técnicos. Houve, ainda, certos toques de nacionalismo, não com o fito de restringir o capital

²⁴ Conferência concedida pela historiadora Ângela de Castro Gomes durante a abertura do II Encontro Internacional de História Política, realizado no *Campus I*, da UFPB.

estrangeiro, mas no sentido de buscar soluções internas, independentes de modelos de outros povos, aos problemas brasileiros; ideologicamente, o nacionalismo apontava ainda ao “destino histórico do Brasil, que por suas riquezas naturais e grandeza de seu povo possuía condições para afirmar-se como potência. Para que isso ocorresse, entendia-se necessário romper com o liberalismo oligárquico, de mentalidade tradicional, localista e acomodado pelo intervencionismo centralizador e modernizante, visto como capaz de incentivar a industrialização (FONSECA, 1989 p.190).

Entretanto, é importante frisar que essas ideias intervencionistas, propostas por este grupo, não elevava o Estado à categoria de produtor, apenas de regulador, implementando ações centralizadoras sobre a política e a economia com o intuito de alavancar o desenvolvimento e a integração do mercado interno. Segundo Pedro Fonseca, os ideólogos autoritários jamais atacaram a propriedade privada, ou a ordem capitalista, pois existia uma efetiva simbiose entre o pensamento autoritário, os desejos da burguesia industrial nascente e os planos do Governo Provisório:

De fato, em época de crise profunda do setor exportador e em que o desenvolvimento capitalista começou a apoiar-se no mercado interno e na produção industrial, ao Estado Nacional coube executar uma política centralizadora, assegurando mudanças institucionais de relevância para que o novo padrão de crescimento fosse capaz de impor-se e reproduzir-se (abolição de impostos interestaduais, controle de câmbio, legislação trabalhista, reforma educacional, legislação sobre riquezas minerais e, eventualmente, entrar diretamente na produção de alguns bens essenciais, como na siderurgia). Estas medidas, todas implementadas pelo governo federal após 1930, mostram, de um lado, a convergência entre o pensamento autoritário e as decisões do governo e, de outro, a relação entre ambos e a constituição da nova ordem capitalista (FONSECA, 1989 p.191).

Interessante ressaltar que o modelo político adotado ideologicamente por Getúlio Vargas, a partir do Governo Provisório, não se tratava de uma mera reprodução avulsa dos regimes totalitários que se instalaram na Itália e na Alemanha nos anos 30. Apesar de convergências nas ações políticas, a base ideológica dos tenentistas e do próprio Vargas era Positivista²⁵, muito embora o ministro José Américo de Almeida demonstrasse certa afeição ao modelo administrativo implantado na Itália por Mussolini, em 1933: “Prefiro aos valores consagrados os valores novos. Homens inteligentes que com o incentivo dessas

²⁵ Exemplo disso está na promulgação da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) em 1943, que não é de base fascista como se pregou por muito tempo. O historiador Alfredo Bosi já derrubou essa tese, demonstrando as bases ideológicas positivistas por trás da elaboração da CLT. Mais informações a este respeito, ver a entrevista “Arqueologia da CLT”: <https://www.redebrasilatual.com.br/revistas/12/alfredo-bosi-arqueologia-da-clt> - Data de acesso: 11/04/2019.

responsabilidades venham a revelar qualidades de direcção. Todo o homem inteligente – diz Mussolini – póde representar e administrar uma nação” (ALMEIDA, 1933, p.IV).

No plano das mudanças econômicas, podemos afirmar que os desdobramentos desencadeados pela crise de 1929, despertaram em algumas camadas da sociedade brasileira – alta classe média, políticos, militares-tenentes, burguesia – a noção de que, além de estar situado em uma posição periférica, o Brasil precisava superar o modelo primário exportador e investir maciçamente em sua industrialização se quisesse alcançar a independência político-econômica, pois os países que haviam assumido as rédeas da economia mundial já haviam estabelecido – há mais de um século e meio – esta política, empregando tecnologias na ampliação da produção industrial.

Neste momento, a única alternativa viável para a economia brasileira era o desenvolvimento do seu mercado interno, através do investimento do seu capital-financeiro em um parque industrial²⁶. Verificou-se, desde então, a mudança de um modelo de economia agroexportadora para uma economia urbano-industrial, acarretando uma série de transformações sociais no seio da população brasileira.

O capitalismo brasileiro adquiriu uma nova concepção, mais forte e intervencionista, que passou a combater os ideais liberais – em franca decadência com a crise de 1929 – e a defender a noção de que o caminho para a superação de dependência do Brasil, que se arrastava desde o período colonial, seria o amplo investimento em industrialização, numa concepção corporativista forjada a partir de uma maior participação do Estado sobre a economia, numa clara influência recebida da teoria econômica elaborada pelo inglês John Maynard Keynes – sobretudo a crítica tecida por Keynes ao liberalismo clássico e a “Lei dos Mercados” de Say – expostas em seu livro “A Teoria Geral do Emprego”, escrita durante a crise de 1929²⁷.

²⁶ É importante ressaltar que já funcionavam, em nosso país, diversas indústrias que passaram a ser instaladas desde o final do século XIX, fruto de um conjunto de fatores: 1. A comercialização-exportação do café, que aumentou a renda de uma parte da população, ampliando o desenvolvimento industrial; 2. Alargamento da política de imigração; 3. Influências da Primeira Guerra Mundial, pois os países mais ricos estavam envolvidos diretamente no conflito, deixando brechas para o desenvolvimento do mercado interno brasileiro que passou a não mais competir com os produtos importados destes países.

²⁷ “O mais célebre economista da primeira metade do século XX, pioneiro da macroeconomia. Seus estudos sobre o emprego e o ciclo econômico deitaram por terra os conceitos da ortodoxia marginalista, e as políticas por ele sugeridas conduziram a um novo relacionamento, de intervenção, entre o Estado e o conjunto das atividades econômicas de um país. [...] Escrito durante os anos da Grande Depressão, A Teoria Geral abalou irremediavelmente as inovações clássicas do liberalismo econômico, mostrando a inexistência do princípio do equilíbrio automático na economia capitalista. [...] A economia pode encontrar seu nível de equilíbrio com uma alta taxa de desemprego, e assim permanecer, a menos que o governo intervenha com uma política adequada de investimentos e incentivos que sustentem a demanda efetiva, mantendo altos níveis de renda e emprego, de modo que, a cada elevação da renda, o consumo e o investimento também cresçam. Para isso, é preciso dotar o Estado de instrumentos de política econômica que permitam: regular a taxa de juros, mantendo-a abaixo da “eficiência marginal do capital” (a expectativa de lucros); incrementar o consumo por meio da expansão dos gastos públicos;

Embora tivesse clareza de que os fatores internacionais, surgidos na década de 1920, haviam influenciado diretamente os rumos da economia e da política brasileira, Vargas consolidou, paulatinamente em seus discursos, uma retórica que denunciava e, ao mesmo tempo, responsabilizava os governos anteriores pela situação anárquica em que o Brasil havia mergulhado, numa espécie de herança maldita que só poderia ser solucionada e superada a partir da promulgação da ideologia de uma “revolução permanente”, buscando assim legitimar a sua ascensão ao poder e à “Revolução” – mesmo que fosse através de um golpe de estado – que passou a ter uma identidade própria e estava acima de todas as classes. Isso fica demasiadamente claro quando analisamos o discurso do chefe do Governo Provisório, em Belo Horizonte, durante jantar oferecido pelo governador de Minas Gerais, Olegário Maciel:

Cabe, aqui, síntese do estado do país no momento da vitória revolucionária: ruína financeira, expressa em continuados “deficits”, que, por magia de algarismos, se transformavam em saldos alviçareiros; esbanjamentos dos dinheiros públicos, sem termo nem medida, produzindo o enriquecimento dos apaniguados na direção dos negócios do Estado; o peculato instaurado como regra normal de administração; e, predominando por sobre todos esses males, agravando-os, formidável crise de depressão econômica.

Esta, a herança que recebemos. Anima-nos, porém, a confiança de que, após severo regime de economia e de moralidade administrativa, postas em execução as reformas de ordem financeira que estão sendo elaboradas, em prazo menor do que se esperava, reporemos o Brasil em situação de prosperidade e segurança. Em vez do ambiente de mentira e de artifício, então reinante, estabeleceremos a verdade e a franqueza, como norma e, em substituição ao otimismo, composto de hipocrisia e ignorância, com que nos iludiam, a realidade da situação, sem nada ocultarmos ao país²⁸.

Destarte, desde o princípio do Governo Provisório, Vargas e seus ministros assumiram o papel de interlocutores entre os interesses que compunham as forças econômicas existentes e os seus diversos setores, evitando maiores conflitos entre os interesses agrícolas e os industriais, entre empresários e o proletariado, buscando superar as influências da crise econômica externa apoiado no desenvolvimento do mercado interno brasileiro.

Segundo Sônia Draibe:

A diferença do Estado oligárquico, cujos limitados conteúdos nacionais e unificadores repousavam predominantemente no âmbito das instituições políticas e expressavam-se fundamentalmente sob a forma político-

expandir os investimentos por meio de empréstimos públicos capazes de absorver os recursos ociosos” (KEYNES, *apud* SANDRONI, 1999, p.323).

²⁸ O discurso proferido por Getúlio Vargas, na íntegra, encontra-se disponível no sítio <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos/1931/02.pdf> - Data de acesso: 06/10/2017.

parlamentar, a “novidade” introduzida em 1930 está em que aquelas características nacionais e unificadoras ganharão grau maior de efetividade desde que inscritas na materialidade do organismo estatal, na sua estrutura burocrático-administrativa (2004, p.54).

De agora em diante, constituiu-se no Brasil um novo “modelo” de Estado que passou a centralizar, efetivamente, o poder político e econômico nas mãos do chefe do executivo nacional, quebrando, até certo ponto, as autonomias dos estados da federação, enfraquecendo – ou rearticulando – o poder das oligarquias estaduais com a criação de diversos mecanismos de centralização do poder, pois embora o Estado continuasse federativo, em sua forma, as decisões políticas e econômicas passariam a ser gestadas e implementadas pelo Palácio do Catete.

Ainda segundo Sônia Draibe:

Esta é ainda uma etapa de construção das bases do Estado Nacional, enquanto poder centralizado, unificado, que a si subordina soberanamente as forças centrífugas, por meio de codificações, leis, aparelhos administrativos e coercitivo-repressivos. É esse o sentido em que avançará o longo processo de formação do Estado no Brasil, no período inaugurado em 1930. Apoiando-se em novos códigos e legislação, e estruturando seus aparelhos centrais, os conteúdos da soberania serão redefinidos e atualizados, assim como se processará a extensão e ampliação da autoridade pública sobre os recursos estratégicos, sobre as instituições de conformação ideológica da nacionalidade, no controle da informação, no reforço das bases fiscais e centralização dos recursos, na estruturação mais densa do Poder Judiciário e das organizações Policial-Militares (2004, p.54).

Um reordenamento institucional apoiado na centralização do poder na figura do Estado, muito embora a criação dos ministérios do Trabalho Indústria e Comércio, da Saúde e Educação servissem para forjar a ideia de uma “nação” que buscava a igualdade entre os cidadãos brasileiros e seus interesses.

Do outro lado, a centralização política do pós-30 processa-se com a *edificação de um aparelho burocrático-administrativo de intervenção, regulação e controle, que organiza em bases novas o ‘interesse geral’ e a dominação social.* [...] Sob essa forma, a referência abstrato-jurídica da soberania – o povo constituído como corpo político da nação – adquire um novo modo de expressão na estrutura organizacional do Estado. Amplia-se o grau de *generalidade* da ação, que afeta todos os interesses por meio de sua máquina burocrática de regulação e controle, mas os contempla assumindo-os na sua natureza concreta, particular e desigual. Tomando-os como partes constitutivas do ‘interesse geral’, transformando-os em objetos de políticas e regulações específicas, para metamorfoseá-los depois na sua política, ‘a política do Estado’, apresentada como geral e nacional (DRAIBE, 2004, p.55).

Dessa forma, o Governo Provisório foi alicerçado sob bases corporativistas, burocráticas e racionalizadas, mas também estabeleceu uma espécie de reestruturação-modernização de alguns setores organizacionais e institucionais estratégicos, a exemplo dos ministérios – do Trabalho, Indústria e Comércio, da Viação e Obras Públicas, Ministério da Educação, etc. – e de outros setores e serviços vitais para o projeto nacional-desenvolvimentista pensado por Getúlio Vargas e seus ministros. Isso mostrou que não ocorreu uma ruptura efetiva com os núcleos de poder estabelecidos pelas oligarquias locais e regionais, mas, sim, uma acomodação das elites locais.

Entretanto, por mais contraditório que possa parecer, essa nova configuração do Estado Nacional não significou propriamente seu completo afastamento dos interesses ou mesmo da influência dos grupos oligárquicos regionais. O processo de centralização política, ao criar inovações institucionais com vistas a uma nova fase nas relações entre Poder Central e sistema político, não importou e não pode se confundir necessariamente com o fim das oligarquias. Estas, intocadas em suas fontes de poder, baseada no latifúndio e no controle da economia de exportação, subsistiram como força local, mantendo, inclusive, certa capacidade de agir como mecanismo de pressão sobre a política (SOUSA NETO, 2004, p.56).

De fato, entre os anos de 1930 a 1937, a centralização do poder nas mãos do governo getulista e as várias medidas político-administrativas citadas por nós, anteriormente, enfraqueceram efetivamente as oligarquias estaduais, aumentando as relações de dependência destas com o estado.

Vargas, inclusive, reconhecia que a sua manutenção no poder passava, necessariamente, pela montagem de uma ampla base nacional de apoio, o que significava a inclusão e a colaboração dos tradicionais grupos oligárquicos, sobretudo nos estados menos desenvolvidos (CITTADINO, 2006, p.69).

Por fim, é preciso salientar que o Estado – pensado e planejado por Vargas – durante o Governo Provisório, seria composto por um aparato governamental que privilegiava a racionalização da administração em detrimento da política; que sobrepujava a economia sobre o direito, pois a primeira progredia a passos largos e o direito não havia acompanhado os avanços da modernidade. Segundo o próprio Vargas:

A grande força dominadora e renovadora da vida social é, principalmente, de caráter econômico. O edifício do direito novo, a erigir-se, remodelado da base, deve ter por argamassa os fatos econômicos, perscrutados nas suas origens, previstos na sua marcha e ascensão, prognosticados nos seus fins. A ordem

jurídica precisa, pois, refletir a ordem econômica, garantindo-a e fortalecendo-a. [...] Efetivamente, já não se confia nos métodos racionalizados. Estes não atenuaram o mal, antes o agravaram. Os economistas hodiernos, cujos conceitos, por vezes reproduzo, afirmam que a terapêutica específica está na racionalização integral, não só dos processos de produção, como, igualmente, de todo o sistema econômico (VARGAS, 1938, pp.56,60).

O fato é que, em seus discursos, Vargas percebia o momento de transição do qual o mundo e, sobretudo o Brasil, atravessavam e, por meio de uma ideologia corporativista e intervencionista, se fazia necessário a intervenção estatal sobre as decisões econômicas e políticas. Modernizar significava adotar, efetivamente, o capitalismo, dotando o Estado brasileiro de uma racionalidade que substituísse antigos valores tradicionais (oligarcas, religiosos, morais e jurídicos) por outros que estivessem subordinados às leis frias do mercado e ao lucro (técnicos, econômicos e administrativos).

Novas leis, novos códigos, novos órgãos de decisão e de execução de políticas econômicas; intervenção estatal direta no mercado cambial, criação de institutos para planejar e levar a cabo as políticas de interesse de vários produtos agrícolas; mudar o sistema eleitoral, fazer a representação classista, estender o voto às mulheres e torna-lo secreto; reconhecer a existência de classes sociais e impedir o prosseguimento da política regionalista dos estados, em favor da política nacional orientada pelo Estado; constituir, enfim, um mercado nacional integrado, abolindo os impostos interestaduais e dando ao governo federal os meios necessários para a execução da política fiscal (FONSECA, 1989, p.201).

A ideia de racionalidade como necessidade de uma ordem burguesa-capitalista nascente, que precisava superar valores arcaicos em detrimento de “novos” valores, foi efetivamente estudado por Max Weber²⁹ em um contexto histórico de transição capitalista que, embora distinto, possui semelhanças com a realidade brasileira do pós “Revolução” de 1930, onde capitalismo e racionalidade se vinculam, intrinsecamente, à noção de modernidade.

²⁹ Mais informações a este respeito ver: WEBER, Max. **ECONOMIA E SOCIEDADE: fundamentos da sociologia compreensiva**. Tradução: Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999. Disponível em: <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/weber-m-economia-e-sociedade-fundamentos-da-sociologia-compreensiva-volume-2.pdf> - Data de acesso: 11/04/2019.

2.2 Os atores sociais envolvidos no Pós-1930

2.2.1 A classe média, as oligarquias dissidentes e a Aliança Liberal (AL)

A classe média surgiu no Brasil desde a primeira década do século XX, concomitantemente ao desenvolvimento da indústria, da expansão populacional nas cidades da região Centro-Sul do país em função do capital comercial transferido para estas localidades.

Segundo Décio Saes:

[...] a classe média seria a classe dos trabalhadores improdutivos, isto é, de todos aqueles cujo trabalho não contribuisse de modo direto para a produção de mercadorias: trabalhadores assalariados dos serviços urbanos (bancos, comércio, propaganda, transporte, comunicação) e da administração das empresas industriais, funcionários do Estado, civis e militares, profissionais liberais (1991, p.451).

O legado deixado pelos quatro séculos de escravidão, no período colonial, estigmatizou o trabalho manual e influenciou negativamente a classe média, afastando-a do proletariado emergente que surgiu com o processo de industrialização do país, estruturado sobretudo nos anos de 1930. De fato o que ocorreu foi um efetivo distanciamento por parte da classe média em relação as demais classes trabalhadoras e um dos fatores desta separação foi o preconceito relacionado ao trabalho manual. Dessa forma:

[...] a classe média nascente (trabalhadores de “escritório”, profissionais liberais, funcionários da administração pública ou privada, uma fração dos empregados do comércio, bancários) se dividirá politicamente entre a aceitação (tácita ou expressa) da política de desenvolvimento conduzida pela burguesia comercial hegemônica, e a crítica difusa, não organizada, dos efeitos sociais da política estatal de defesa prioritária da exportação de produtos agrícolas. De um lado a camada superior da classe média – altos funcionários públicos, gerentes de bancos, profissionais liberais – será atraída para o campo ideológico da burguesia comercial, transformando-se em instrumento de preservação da hegemonia política dessa fração burguesa no seio da classe dominante (SAES, 1991, p.454).

A representação política de maior expressão da chamada “alta classe média”³⁰, neste período, se deu com o movimento tenentista, sobretudo no final da década de 1920 quando a ala centralizadora e intervencionista ajudou a criar a chamada Aliança Liberal (AL), alcançando o poder após a “Revolução” de 1930.

³⁰ Composta por profissionais liberais: médicos, advogados, engenheiros, bancários, dentre outras.

A Aliança Liberal foi a composição partidária heterogênea – burguesa e oligárquica – que se opôs ao governo do presidente Washington Luís e que lançou Getúlio Vargas como candidato à presidência da República. Tratava-se de um grupo heterogêneo, composto por “oligarcas dissidentes” que eram, em sua maioria, ex-presidentes da chamada “República Velha”, a exemplo de Epiácio Pessoa, Artur Bernardes, Venceslau Brás, além de governadores e ex-governadores, como João Pessoa, Antônio Carlos Ribeiro de Andrade, Olegário Maciel, incluindo também o próprio Getúlio Vargas; e pelos “tenentes”, jovens de classe média oficiais do Exército que tentavam, desde os anos de 1920, derrubar através das armas o regime político vigente que foi instaurado a partir da proclamação da República, em 1889. Mesmo após a derrota de Getúlio Vargas nas urnas, como candidato da Aliança Liberal, o projeto de Estado pensado por estes grupos seria levado a cabo após a “Revolução” de 1930.

Todavia, as propostas-concepções de Estado ventiladas pelos dois grupos majoritários da Aliança Liberal possuíam as suas idiossincrasias que geravam diversos embates no seio do movimento. De um lado, encontravam-se os tenentes que defendiam uma série de reformas sociais, a exemplo do sufrágio secreto, a reforma agrária, a implantação da educação pública obrigatória, a nacionalização dos recursos naturais³¹ (minérios, petróleo, etc.), além do combate ao liberalismo econômico. Porém, após a “Revolução”, estes passaram a defender a permanência do Governo Provisório por um maior período, por entenderem que o desmantelamento das estruturas política, econômica e social estabelecidas pelas oligarquias durante os 40 anos do antigo regime, não ocorreria num curto período, além do receio do retorno das velhas práticas de corrupção política adotadas, principalmente, durante as sucessivas eleições neste período. A concepção de Estado proposta por este grupo defendia a instauração de:

[...] um regime forte e apertado, queriam um Estado centralizador de orientação nacionalista e reformista. Propunham medidas como a exploração estatal do petróleo, a instalação de uma indústria siderúrgica nacional, a nacionalização das minas e demais recursos naturais e a estatização dos núcleos fundamentais da infra-estrutura econômica (PANDOLFI, 2003, p.17).

De forma antagônica pensavam os “oligarcas dissidentes” composto por políticos profissionais que buscavam uma maior autonomia de poder para os seus Estados – sobretudo da região Centro-sul – limitando, conseqüentemente, o poder do Executivo Federal. Entretanto, essa não foi a postura adotada pelos líderes dos Estados do Norte e Nordeste do país, pois essas

³¹ Essas medidas, que possuíam um cunho nacional-estatista, alcançarão o seu ápice com a criação do “Código de Minas” e do “Código de Águas”, ambos no ano de 1934.

medidas de cunho federalista privilegiavam as regiões com maior projeção econômica, o que havia possibilitado em tempos passados, de uma maior interferência sobre a política e a economia durante a chamada República Velha. Dessa forma, essas lideranças acabaram se alinhando, até certo ponto, com as propostas aventada pelos tenentes – centralização e intervencionismo – e isso fica claro quando avaliamos a nomeação dos interventores federais para os Estados dessas duas regiões³².

Deste modo, essas duas vertentes foram as principais responsáveis pelo processo revolucionário em curso e compuseram o Governo Provisório com dois projetos distintos. Segundo a historiadora Aspásia Camargo:

[...] uma mais *renovadora* e combativa, que se dispunha, ainda que difusamente, a mudar a *ordem social*, mesmo ao preço de sacrificar temporária (ou definitivamente) a *democracia*, e a outra, *restauradora* e corretiva, preocupada em garantir a legalidade constitucional e que pretendia dotar os pactos regionais anteriores de maior flexibilidade, inclusive para assegurar aos Estados, cada vez mais controlados pelo poder central, a autonomia perdida (1991, p.133).

O embate entre esses dois grupos perdurou durante todo o Governo Provisório, seja na indicação dos interventores, dos ministros e, até mesmo, sobre o tipo de política econômica e social que deveria ser adotada por Vargas. A medida em que o Governo Provisório centralizava cada vez mais o poder em suas mãos, as oligarquias remanescentes, que haviam apoiado a “Revolução”, se ressentiam e temiam que as políticas intervencionistas extinguissem o poder destes grupos nos Estados de maior projeção econômica.

Preocupados com as articulações políticas dos “oligarcas dissidentes”, os tenentes militares e civis criaram a Legião Revolucionária no estado de São Paulo, (novembro de 1930); a Legião de Outubro, criada por militares e civis em Belo Horizonte, no ano de 1931; e o Clube 3 de Outubro, em fevereiro de 1931, sediado no Rio de Janeiro.

Algumas características comuns serviram como pano de fundo para todos os programas estabelecidos por estes movimentos de origem tenentista: centralização, autoritarismo, intervencionismo e antiliberalismo. Vejamos como passou a ser estruturado o programa de dois destes movimentos tenentistas entre os anos de 1931-1934.

O programa elaborado pela Legião Revolucionária de São Paulo defendia propostas:

³² No ano de 1931, todos os interventores nomeados para as regiões Norte e Nordeste eram militares, com exceção da Paraíba (Gratuliano de Brito) e de Pernambuco (Carlos de Lima Cavalcanti).

[...] centralistas (reforço do poder local como método para enfraquecer as ‘oligarquias’ estaduais, centralização do sistema tributário), corporativistas (representação profissional no Estado, substituição do Congresso por Conselhos técnicos) e antiliberais (eleição indireta do presidente da República, por Conselhos técnicos) (SAES, 1991, p.490).

O Clube 3 de Outubro se tornou uma espécie de “Comitê Central” da ala mais autoritária do movimento tenentista, perdurando até um ano depois do fim do Governo Provisório (1934) e se tornou uma espécie de “núcleo de pressão” sobre Vargas, servindo também para retirar os embates políticos das casernas, evitando conflitos e mantendo a coesão das Forças Armadas. Além da condenação às propostas federalistas, defendida pelos “oligarcas dissidentes”, fazia parte do programa do Clube as seguintes reivindicações:

[...] a defesa de um governo central forte; a intervenção do Estado na economia; a representação corporativa eleita por associações profissionais reconhecidas pelo governo; a instituição de conselhos técnicos de auxílio ao governo; a eliminação do latifúndio mediante tributação ou simples confisco; a nacionalização de várias atividades econômicas e dos transportes; a exploração estatal dos recursos hídricos e minerais; e a implantação da legislação trabalhista (PANDOLFI, 2003, p.22).

Além das reivindicações trabalhistas, a questão agrária também recebeu atenção especial dentro do programa, que buscava limitar a expansão dos latifúndios e a instigar a criação das pequenas propriedades rurais:

[...] mediante a transferência direta de lotes de terras cultiváveis para o trabalhador agrícola, de preferência o nacional, auxiliando-o a formar, em *terra própria*, a concretização de seu modesto patrimônio como elemento básico de sua prosperidade e de seu bem-estar. [...] no conceito de propriedade não se pode sobrepor o interesse individual à função social (CLUBE 3 DE OUTUBRO, *apud* CAMARGO, 1991, pp.134,135).

Consta ainda, como reivindicação do programa, a extensão da legislação trabalhista para os trabalhadores do campo que passariam a obter os mesmos direitos que o proletariado urbano. Dessa forma, fica claro que os tenentes – militares e civis – integrantes do Clube 3 de Outubro tinham o interesse em integrar o projeto agroexportador, economicamente predominante durante o Governo Provisório, e o projeto industrial que ainda era elementar, ambos sob a tutela do Estado corporativista e intervencionista, ou seja, um programa/projeto de governo.

A ideia da construção de um Estado forte e autônomo passava, necessariamente, pela articulação e fortalecimento do Exército, dois projetos que inevitavelmente se

retroalimentavam. Os militares também desejavam que o projeto de expansão da industrialização no país ocorresse a passos largos, mas não esperavam apenas o desenvolvimento e ampliação da indústria bélica nacional, como afirma José Murilo de Carvalho:

[...] por trás da retórica da identificação Exército-Estado e da visão de ambos como expressão orgânica da nação, estava a realidade de um projeto que se caracterizava pela nacionalização da política, pelo industrialismo e pela ideologia de nova ordem não liberal, mas inequivocamente burguesa (1980, p.55).

O ano de 1931 selou definitivamente a articulação entre Vargas e os militares, estabelecendo a ideologia de uma “revolução permanente” como algo necessário e que estaria acima de tudo e de todos.

Embora saibamos que a burguesia industrial nascente, no pós-30, descendesse socialmente da burguesia cafeeira, os membros das elites que assumiram o executivo federal, nesse período, não possuíam uma efetiva integração, pois havia fortes divergências e enfrentamentos entre os diversos grupos políticos que compunham o Governo Provisório. Não havia um pensamento homogêneo quando o assunto era o processo de expansão da industrialização no país, pois além dos problemas estruturais e financeiros advindos da crise de 1929, havia as questões de ordem política que eram ainda mais preponderantes durante este período.

Se havia no seio do governo forças que impulsionavam a aceleração do desenvolvimento industrial, havia também as que propugnavam, na prática, por um processo mais moderado, além daquelas que definitivamente a ele se opunham. Esta divisão perpassava todo o Estado, opondo ou aproximando seus quadros políticos, a “velha” e a “nova burocracia”, e também os militares (DRAIBE, 2004, p.89).

A adoção do liberalismo econômico e do anti-intervencionismo estatal por parte da elite cafeeira – e de uma parte da classe média paulista – “camuflava” o desejo da permanência do modelo agroexportador, o combate ao processo de industrialização emergente, como também, a manutenção de velhas práticas políticas que privilegiavam a burguesia comercial. Além de fazer oposição às políticas de incentivo à industrialização, essa fração das elites também se opunham ao Estado no que tange ao processo de reconhecimento dos direitos do proletariado urbano, afirmando que o Estado havia cooptado as massas urbanas, passando a

tutelar o movimento sindical no país, conseguindo o apoio dos sindicatos para o projeto de industrialização em curso.

A oposição enfeixada pelas elites conservadoras passou a se manifestar da seguinte forma:

Em primeiro lugar, através da ação de grupos de pressão sediados no aparelho de Estado (Ministérios, Comissões) ou no Congresso; tal ação, ainda que configurando uma luta por interesses econômicos imediatos, põe em questão a própria orientação geral da política econômica, caracterizada por medidas de política cambial (o “confisco”, de vigência permanente), tarifária e monetária, consideradas lesivas a tais interesses. Em segundo lugar, a burguesia comercial é representada, no período, por sucessivos partidos políticos de orientação econômica: o Partido Democrático Paulista, o Partido Constitucionalista [...] Tais partidos desenvolvem uma incessante luta eleitoral e parlamentar contra o “populismo” entendido este como uma articulação obrigatória (e não, puramente casual) entre a política de industrialização e a política de reconhecimento das classes trabalhadoras urbanas. Finalmente, em certas conjunturas, a burguesia comercial (através dos seus partidos, ou não) se decide, a preparar a ação armada contra os detentores do controle da política do Estado, com vistas a restauração, pela força, de sua hegemonia política (SAES, 1991, p.460).

2.2.2 A relação entre o Estado e o proletariado

Até o início da década de 1930, o Estado brasileiro, sob a batuta da burguesia agroexportadora, reprimia de forma efetiva a classe trabalhadora, o movimento operário e os poucos sindicatos existente, negando-os a possibilidade de criação de leis trabalhistas e relegando o proletariado do campo e das cidades a um papel secundário dentro da economia brasileira. Após a “Revolução” de 1930 e com a instauração do Governo Provisório, o Estado passou a reconhecer os direitos do proletariado, estabelecendo uma legislação trabalhista que passou a atender, sobretudo, os trabalhadores urbanos.

Para compreendermos como se deu a relação entre o Estado e os trabalhadores – operários e trabalhadores do campo – após a “Revolução” de 1930, é imprescindível discutirmos duas categorias propostas por sociólogos e historiadores para a definição dessas relações neste momento histórico de efetiva importância: primeiro o populismo e, em seguida, o trabalhismo.

2.2.2.1 A categoria “populista” e seus principais teóricos

O “populismo” ainda é um tema muito controverso e complexo, com uma certa dificuldade para uma interpretação teórica e uma análise abrangente, e que ainda gera acalorados debates nos círculos acadêmicos. Segundo a historiadora Ângela de Castro Gomes: “Não importa qual seja a escolha realizada; escrever sobre o populismo no Brasil será sempre um risco” (2001, p.19).

Para alguns historiadores e sociólogos, o populismo ocorre numa situação de “transição”, na passagem da sociedade tradicional (agrária, pré-capitalista) para a sociedade moderna (capitalista, urbana). Para eles o populismo seria um movimento político que conta com o apoio das massas populares urbanas e rurais, motivada por uma insatisfação com relação ao papel que deveriam desempenhar na sociedade.

Na América Latina, o populismo tem referência à situações históricas diferentes, ocorridas em vários países. Em alguns, os líderes populistas conseguiram chegar ao poder, e em outros países jamais o alcançaram. São exemplos de experiências populistas na América Latina:

[...] os governos de Getúlio Vargas (1930-1945/1951-1954) e o de João Goulart (1961-1964) no Brasil, o de Juan Domingo Perón (1946-1955) na Argentina, o de Lazaro Cárdenas (1934-1940) no México, o de Victor Paz Estensoro (1952-1956/1960-1964) e Hernán Siles Zuazo (1956-1960) na Bolívia, o de José Maria Velasco Ibarra (1934-1935/1944-1947/1952-1956/1961 e 1968-1972) no Equador (PRADO, 1981, p.09).

O principal teórico desta categoria no Brasil, sem dúvida, foi o sociólogo Francisco Weffort. Para o autor, “[...] o populismo foi um fenômeno político que assumiu muitas facetas e se tornou muito difícil fazer ‘uma referência de conjunto ao movimento populista que englobe toda a sua diversidade’” (1978, p.11). O populismo se torna possível, segundo Weffort, no momento em que a crise, política e econômica, se torna aguda no sistema liberal-oligárquico explodindo em 1929, com a Grande Depressão, propiciando uma quebra da hegemonia política da oligarquia. É justamente essa crise de hegemonia o cerne da questão, segundo o autor, pois ela teria oferecido a possibilidade do surgimento dos regimes populistas na América Latina, quando nenhuma classe teria força para assumir o poder. Segundo o sociólogo, o populismo se inicia no Brasil a partir de 1930 com o desfecho da “Revolução”, caracterizando-se por duas faces: “como estilo de governo e como política de massas” (WEFFFORT, 1978, p.32).

Esse novo regime já não seria mais oligárquico, trata-se agora “[...] de um Estado de compromisso que é ao mesmo tempo um Estado de massas, expressão da prolongada crise agrária, da dependência social e econômica da burguesia industrial e da crescente pressão popular” (WEFFFORT, 1978, p.69). Ainda segundo Weffort, o sucesso da política populista empregada por Getúlio Vargas no Brasil se deu efetivamente, porque os trabalhadores oriundos do campo começaram a migrar para as grandes cidades; estes, por sua vez, não possuíam nenhuma experiência de lutas sindicais. Exauridos de qualquer consciência de classe, estes trabalhadores desencadearam uma espécie de “*revolução individual*”.

Essa individualidade seria uma especificidade dos trabalhadores que migraram do campo para as cidades, característica essa que havia aberto espaço para relações clientelistas e de dependência típicas do populismo. Esse tipo de análise foi chamada de “teoria da modernização” e também foi acompanhada por outros sociólogos contemporâneos a Weffort, a exemplo de Octávio Ianni e dos sociólogos argentinos Gino Germani e Torcuato di Tella.

Amplamente difundida por toda a América Latina, esta teoria afirmava que na perspectiva sociológica “[...] o populismo era caracterizado como um momento de transição de uma sociedade tradicional para a moderna (implicando um deslocamento do campo para a cidade, do agrário para o industrial)” (CAPELATO, 1998, p.186). Dentro da perspectiva política, “[...] o populismo foi entendido como uma etapa de desenvolvimento de sociedades latino-americanas que não conseguiram consolidar uma organização e ideologia autônomas” (CAPELATO, 1998, p.186).

Para Otávio Ianni (1989, p. 56):

[...] por um lado há o surgimento de populações recém-chegadas do mundo rural que não dispõem de condições psicossociais ou horizonte cultural para um adequado comportamento urbano e democrático, por outro, a sociedade carece de instituições políticas sólidas, a exemplo de um sistema partidário.

Assim, o populismo surge justamente numa fase de transição do modelo agrário-exportador para o urbano-industrial e isso só foi possível graças ao comportamento dos trabalhadores rurais – individualista, arcaico e de dependência em relação ao Estado – que migraram para as grandes cidades e que acabaram influenciando, efetivamente, o proletariado urbano.

Ainda segundo Ianni, o populismo no Brasil teve seu início na ditadura estabelecida por Getúlio Vargas, no primeiro momento com o Governo Provisório (1930-1934) e, posteriormente, de forma mais efetiva com o Estado Novo (1937-1945): “Vargas remodelou o

aparelho estatal de acordo com as exigências da ditadura populista” (1989, p.89). Dentro dos preceitos dessa nova política denominada populista, Vargas criou vários programas de assistência aos trabalhadores, criando também uma legislação trabalhista abrangente. Nesses dois períodos, o poder era totalmente centralizado no Executivo, e segundo Ianni, as massas assalariadas urbanas eram controladas a partir desta legislação trabalhista. Dessa forma, o Executivo controlava os trabalhadores através da manipulação sindical, muito embora alguns avanços fossem registrados.

No jogo com as massas assalariadas o governo populista é obrigado a pôr em prática ou estabelecer as condições institucionais mínimas ao exercício da cidadania por parte dessas massas. A sindicalização, as férias remuneradas, a assistência médica, a proteção à operária gestante e a maternidade (IANNI, 1989, p.89)

Posteriormente, em 1943, Getúlio Vargas cria a carteira profissional, apresentada como uma forma de regularizar a situação do trabalhador no Brasil, mas isso também teria sido, segundo o autor, uma forma de controlar as massas assalariadas, que agora só teriam seus direitos reconhecidos se possuíssem essa “qualificação civil”. Esse tipo de concessão era uma característica presente nos governos populistas.

[...] a carteira profissional do trabalhador brasileiro, por exemplo é apresentada pelo governo como instrumento de ‘qualificação civil’, além de elemento de habilitação profissional e de controle de trabalho, ‘constituindo mesmo a primeira manifestação de tutela do estado ao trabalhador, antes formalmente ‘desqualificado’ sob o ponto de vista profissional (IANNI, 1989, p.89).

Agora, só os sindicatos e os trabalhadores que estivessem vinculados ao Estado teriam direito a esses “privilégios”; os outros que não se subjugassem a essa tutela do Estado populista seriam marginalizados e até extintos pela perseguição ditatorial de Getúlio Vargas. “[...] o governo reformula os requisitos funcionais e organizatórios do sindicalismo, para mantê-lo dependente do aparelho estatal e limitado as finalidades da política populista” (IANNI, 1989, p.92).

Mas qual o resultado de tudo isso, segundo a visão dos referidos teóricos? O quê resultaria dessa política de manobra sindical, executada por Getúlio Vargas entre os anos de 1930 a 1945, seria a alienação das massas assalariadas que passariam a acreditar em um “estado paternalista”, filiando-se aos sindicatos manobrados para que possuíssem estes “direitos”. Dessa forma, os trabalhadores deixariam de participar ativamente em campanhas e lutas por

melhores condições de trabalho e salário, iludidos por estes “privilégios”: “Essa burocratização implica na ‘despolitização’ da atividade sindical, isto é, o sindicalismo estatal politiza o proletariado segundos as diretrizes e os limites estabelecidos pelo regime populista” (IANNI, 1989, p.93).

2.2.2.2 A categoria “trabalhista” e seus principais defensores.

Estudos mais recentes nos mostram que a chamada “Era Vargas” passou a ser alvo de análises inovadoras, que buscaram compreender esse período baseado em novas concepções históricas, desenvolvidas no final da década de 1970 e início dos anos 80. Os debates surgem em torno das práticas políticas empreendidas por Vargas, sob as bases de um modelo nacionalista/desenvolvimentista e populista. Os conceitos que são atribuídos a esse longo período – autoritarismo, totalitarismo, populismo, fascismo, entre outros – passaram a ser alvo de críticas (GERTZ, 1990, p.112).

Esta nova forma de pensar, e repensar o período de 1930-45, surge em meados dos anos 70, quando os historiadores se voltam para o estudo do movimento operário, antes feito pelos sociólogos e cientistas políticos. Os estudos mais recentes sobre o referido período recusam as antigas teses predominantes até os anos 60 e 70, que insistam na fragilidade, e na manipulação de Vargas sobre os sindicatos e sobre a massa trabalhadora: “Satisfeitos com alguns benefícios materiais, a legislação social em particular, eles (os trabalhadores), em troca, dedicaram a Vargas submissão e obediência política” (FERREIRA, J., 2001. p.61).

Em contraposição à “teoria da modernização” e aos teóricos do populismo, surgiu a renomada tese da autora Ângela de Castro Gomes sobre “**A Invenção do Trabalhismo**” (1988), que explica a adesão dos trabalhadores a política varguista alicerçado em uma dupla troca de conveniências entre o Estado e o proletariado. O cerne desta tese “[...] era investigar a história da constituição da classe trabalhadora no Brasil, atribuindo-lhe, durante todos os ‘tempos’, um papel de sujeito que realiza escolhas segundo o horizonte de um campo de possibilidades” (2001, p.46). Neste trabalho, a autora se recusa a atribuir aos trabalhadores uma posição política passiva, entendendo que os trabalhadores possuíram um papel ativo nos constantes diálogos com o Estado.

[...] reconhecer um diálogo entre atores com recursos de poder diferenciados mas igualmente capazes não só de se apropriar das propostas político-ideológicas um do outro, como de relê-las (2001, p.46).

Este trabalho de Ângela de Castro influenciou diretamente outros historiadores e um deles foi Jorge Ferreira. Teórico importante, publicou diversos livros a respeito do assunto e também defende a ideia de “trabalhismo” em substituição ao conceito de “populismo”. No seu texto, **“O nome e a coisa: o populismo na política brasileira”** (2001), o autor procura reconstruir a história do populismo no Brasil, abordando a relação dos trabalhadores com o Estado no período de 1930-1945. Para ele, os trabalhadores não seriam meros objetos da manipulação política de Vargas, ao contrário, teriam participação importante nas interlocuções com o Estado, possuindo uma certa autonomia para realizar escolhas. Jorge Ferreira afirma que não compreende:

[...] a expressão (populismo) como um fenômeno que tenha regido as relações entre Estado e sociedade durante o período de 1930 a 1964 ou como uma característica peculiar da política brasileira naquela temporalidade, pois sequer creio que o período tenha sido ‘populista’, mas sim, como uma categoria que, ao longo do tempo, foi imaginada, e portanto construída para explicar essa mesma política (2001, p.64).

Para estes autores, o antigo conceito de “populismo”, excluía a relação de troca. A ideia de cooptador e cooptado daria um poder ao Estado Vargasista que jamais possuía durante todo o primeiro período em que Vargas esteve a frente do Executivo e, ainda, excluía qualquer participação dos trabalhadores durante todos esses anos. O papel secundário, dado aos trabalhadores no Brasil, ainda é defendido e utilizado por muitos teóricos, mas igualmente “vem sendo sistemático e fortemente criticado, e mesmo abandonado, por integrantes da mesma academia” (FERREIRA, J., 2001, p.20).

3 A ESCOLHA DE JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA E A ESTRUTURAÇÃO DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Neste capítulo, tecemos considerações sobre a trajetória pública e política de José Américo de Almeida, além de descrever os motivos que levaram Getúlio Vargas a indicá-lo como ministro da Viação e Obras Públicas, pasta essa de fundamental importância para alicerçar o princípio do projeto de desenvolvimento e industrialização nacional que Getúlio Vargas propunha neste período. Nesse período, José Américo se tornou uma espécie de interlocutor entre as instâncias de poder em âmbito local – Paraíba e região Nordeste – e nacional (Centro-Sul). Dentre as primeiras adotadas, o ministro afirma que suprimiu os gastos excessivos, atingindo todos os contratos e concessões, principalmente aqueles vinculados à empresas estrangeiras que prestavam serviços diversos (ferrovias, fornecimento de gás e energia, comunicações, dentre outros) e que deixavam transparecer contradições e vícios de execução, lesivos ao interesse público, todos estabelecidos antes da Revolução de 1930. Por fim, descrevemos a constituição do Ministério e as primeiras medidas adotadas a partir da análise dos dois relatórios escritos pelo ministro, descrevendo parte da visão de José Américo na condição de gestor. Importante ressaltar que o Ministério da Viação foi a pasta com o maior contingente de funcionários, com o maior volume de recursos financeiros e era responsável por uma gama de setores de vital importância para o desenvolvimento do país.

3.1 O Ministério da Viação e Obras Públicas e suas atribuições no pós-1930

Como vimos no item anterior, a partir de novembro de 1930, Getúlio Vargas estabeleceu o chamado “Governo Provisório” que ficou marcado por uma série de medidas autoritárias que almejavam a máxima centralização do poder, em busca da consolidação de um Estado forte e intervencionista:

[...] dissolveu o Congresso Nacional, as assembleias legislativas estaduais e as câmaras municipais; destituiu os governadores dos estados, substituindo-os por interventores federais, subordinados ao poder central; limitou a ação dos estados e de suas polícias; prestigiou e fortaleceu o Exército Nacional, uma importante base de apoio e sustentação do poder (BRUM, 2013, p.177).

Entre os meses de novembro e dezembro de 1930, Vargas criou, através de decretos, ou reformulou os seguintes Ministérios³³, indicando também os seus respectivos ministros: Ministério da Educação e Saúde Pública (Francisco Luís da Silva Campos), Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (Lindolfo Collor), Ministério da Viação e Obras Públicas³⁴ (José Américo de Almeida), Ministério da Agricultura (Joaquim Francisco de Assis Brasil³⁵), Ministério da Fazenda (José Maria Whitaker), Ministro da Guerra (Gal. José Fernandes Leite de Castro), Ministro da Aeronáutica (Joaquim Pedro Salgado Filho), Ministro da Justiça e dos Negócios Interiores (Osvaldo Euclides de Sousa Aranha), Ministro da Marinha (Contra-Almirante José Isaias de Noronha), Ministro das Relações Exteriores (Afrânio de Melo Franco).

O projeto nacionalista-desenvolvimentista pensado e planejado por Vargas passava, necessariamente, pelo fortalecimento e ampliação de um mercado interno que atingisse as diversas regiões do país. O problema é que Vargas não podia esperar que essa industrialização partisse da classe dos empresários burgueses que ainda era, relativamente, incipiente no Brasil, além de ainda sofrer os efeitos da crise econômica externa e interna iniciada em 1929.

Para a execução e consolidação deste projeto, era preciso que o Estado assumisse a dianteira e promovesse a infraestrutura, disponibilizando também as matérias-primas necessárias para o processo de desenvolvimento e industrialização nacional. Além de buscar minimizar as formas de dependência em relação ao capital internacional, o novo projeto econômico defendia:

[...] um melhor aproveitamento dos nossos recursos naturais e das matérias-primas nacionais; diversificação da agricultura, voltada ao mercado interno; estímulo à indústria e sua modernização; destaque para a importância da siderurgia (ferro e aço) e urgência na implantação dessa indústria básica; atenção ao precário sistema de transportes, além de acentuado apelo ao civismo e ao patriotismo para enfrentar os problemas econômicos – tudo dentro de uma nítida linha nacionalista (BRUM, 2013, p.189).

Pensando nisso, Getúlio Vargas investe e amplia o raio de atuação do Ministério da Viação e Obras Públicas que teve um papel de grande importância, haja vista que se fazia

³³ Mais informações sobre as vinculações político-partidárias e as origens de cada ministro indicado, ver FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Cap. 3: A crise da dominação oligárquica e a busca da perspectiva nacional; In.: **VARGAS: O CAPITALISMO EM CONSTRUÇÃO (1906-1954)**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, p.135.

³⁴ O primeiro ministro indicado para a pasta da Viação e Obras Públicas foi Juarez Távora, nomeado em 04 de novembro, mas não chegou a exercer o cargo. Em seguida, foi indicado o nome de José Américo que foi nomeado no dia 24 de novembro de 1930 (CAMARGO, 1984, p.192).

³⁵ Foi substituído, posteriormente, por Juarez Távora que foi indicado diretamente por José Américo para assumir a pasta. Juarez permaneceu como ministro da Agricultura de 21 de dezembro de 1932 a 23 de julho de 1934 (CAMARGO, 1984, p.195).

necessário expandir o fornecimento de energia elétrica, a malha rodoviária, as ferrovias, os portos, os aeroportos, os meios de comunicação (correios e telégrafos) para que se interligassem as diversas regiões do país, escoassem a produção interna, integrando o mercado nacional.

A construção de um grande projeto de desenvolvimento nacional-autônomo precisava ser consolidado e caberia à figura de José Américo de Almeida a condução de boa parte das obras de infraestrutura ao assumir o Ministério da Viação entre os anos de 1930-1934, sendo o único ministro que permaneceu desde o início até o término do Governo Provisório na mesma pasta, além de ser o único ministro do Nordeste na primeira organização deste governo temporário.

Segundo o ministro José Américo, o Ministério da Viação e Obras Públicas foi a pasta com o maior contingente de funcionários, com o maior volume de recursos financeiros e era responsável por uma gama de setores de vital importância para o desenvolvimento do país: iluminação elétrica, estradas de ferro, estradas de rodagem, portos e navegação, marinha mercante, aviação civil, meios de comunicação (correios e telégrafos), obras contra as secas no Nordeste, dentre outros. Foi considerado à época um dos três Ministérios mais importantes do Governo Provisório, ao lado do Ministério da Fazenda e da Justiça, como ele mesmo afirmou:

Quanto ao pessoal, era o maior. O mais importante devia ser o da Fazenda. O da Justiça também, porque fazia política. Mas o da Viação era o de pessoal mais numeroso. Em termos de trabalho, não se imagina a minha vida como foi. [...] Tendo mais pessoal, tinha mais verba do que os outros (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, pp.195, 196).

3.2 Trajetória pública e política de José Américo e a indicação para o Ministério

Antes de abordarmos a formação do Ministério da Viação, é preciso compreendermos o que levou Getúlio Vargas a indicar José Américo como titular da referida pasta, levando em consideração, quais os caminhos pessoais, profissionais e políticos que levaram o escritor regionalista nascido na cidade de Areia-PB – que já ocupava lugar de prestígio entre os literatos brasileiros, autor de “A Bagaceira”³⁶ – a assumir um dos mais importantes ministérios do

³⁶ No início da década de 1930, a notoriedade de José Américo, enquanto escritor regionalista, já extrapolava as fronteiras brasileiras e, neste sentido, o escritor português José Osório de Oliveira citava a obra “A Bagaceira” entre os dez maiores romances brasileiros daquele período: “Memórias de um Sargento de Milícias, de Manuel Antônio de Almeida; Memórias Póstumas de Brás Cubas, de Machado de Assis; O Ateneu, de Raul Pompeia; Luzia-Homem, de Domingos Olympio; O Esperado, de Plínio Salgado; **A Bagaceira**, de José Américo de Almeida; Os Corumbas, de Amando Fontes; Calunga, de Jorge de Lima; O Amanuense Belmiro, de Cyro dos Anjos; e Vovô Morungaba, de Galeão Coutinho” (OLIVEIRA, *apud* SALLA, 2016, p.38. Grifo nosso). Mais informações, ver a tese de doutorado de Thiago Mio Salla, intitulada “**Graciliano Ramos do outro lado do**

Governo Provisório³⁷. Para responder a essa pergunta, faz-se necessário retrocedermos no tempo, buscando os vestígios e pistas necessárias para a construção de um verdadeiro quebra-cabeças histórico e político que nos fazem responder a esta pergunta de extrema importância: por que José Américo?

Falar sobre José Américo de Almeida é sempre uma tarefa difícil, pois poucas pessoas conseguiram articular, tão bem, duas carreiras importantes como ele o fez: ser um homem público de grande proeminência e, ao mesmo tempo, um escritor com projeção nacional e, porque não dizer, internacional. Na definição da historiadora Aspásia Camargo, José Américo seria “[...] muito mais que o personagem de um ciclo histórico: é a expressão viva de um estilo em colóquio com os desafios do seu tempo. O grande orador de massas foi também o administrador austero e o intelectual introspectivo” (CAMARGO, 1984, p.2).

Como homem público, ocupou inúmeros cargos importantes, dentre os quais podemos destacar: Procurador Geral do Estado (1922), Secretário de Segurança e Assistência Pública do governo de João Pessoa (1928), Interventor do Estado e Chefe do Governo Central do Norte (1930), Ministro da Viação e Obras Públicas (1930-1934) do Governo Provisório após a “Revolução” de 1930, Ministro do Tribunal de Contas da União (1935), Senador pela Paraíba (1947), Governador do Estado da Paraíba (1951-1953/1954-1956), novamente Ministro da Viação de Obras Públicas (1953-1954).

Como escritor, publicou diversos livros: Reflexões de um cabra (novela - 1922), A Paraíba e seus problemas (ensaio - 1923), A Bagaceira (romance regionalista - 1928), O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação (1934), O Boqueirão e Coiteiros (novelas - 1935), Secas do Nordeste (exposição na Câmara Federal - 1935), Ocasos de sangue (crônica - 1954), Discursos do seu tempo e A palavra e o tempo (1965), O ano do Nego (memórias - 1968); Eu e Eles (memória - 1970), Quarto minguante (poesias - 1973) e Antes que me esqueça (memória - 1976). De todas as suas obras, a de maior projeção foi indubitavelmente A Bagaceira, a obra que, segundo Guimarães Rosa, “[...] abriu para nós os caminhos do moderno romance brasileiro” (*apud* ALMEIDA, 1989, p.8). Por sua contribuição intelectual, tomou posse na Academia Brasileira de Letras, ocupando a vaga de Tobias Barreto em 1967. Interessante ressaltar que a maioria das preocupações surgidas ao longo da sua trajetória política reverberou

Atlântico: a Difusão e a Recepção da Obra do Autor de Vidas Secas em Portugal entre as décadas de 1930 e 1950. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2016.

³⁷ Mais informações sobre a biografia de José Américo, ver a dissertação de mestrado: BARBOSA, Jivago Correia. “CAPÍTULO II - José Américo de Almeida: o menino de engenho que se tornou candidato a presidente da República em 1937”. In. **POLÍTICA E ASSISTENCIALISMO NA PARAÍBA:** o governo de José Américo de Almeida (1951-1956). Mestrado em História - PPGH/UFPB. João Pessoa: UFPB/BC, 2011.

na figura do escritor e estiveram presentes, de uma forma ou de outra, em suas obras literárias, contudo:

[...] nem sempre tais questões estiveram colocadas de forma direta e pessoal. [...] A Obra de José Américo é uma obra engajada, que mesmo se revestindo de um discurso regionalista homogeneizador, visa instituir uma imagem da realidade a partir de referências particulares (VIANA, 1995, p.5, 8).

Entretanto, não é nossa pretensão estudar a sua trajetória na íntegra, pois o nosso trabalho se insere na perspectiva de um estudo sobre o homem público, onde buscaremos aqui compreender quais os caminhos percorridos por José Américo para alcançar o cargo de ministro ocupando o Ministério da Viação e Obras Públicas, entre os anos de 1930-1934, e quais as influências externas (pessoas ligadas a ele, por parentesco ou não) que contribuíram para a construção da sua personalidade política, legitimando a sua ascensão.

3.2.1 Primeiros passos da carreira pública e política

Em uma sexta-feira, às duas da manhã do dia 10 de janeiro de 1887, nascia José Américo de Almeida. Segundo filho do casal Inácio Augusto de Almeida – dono de um pequeno engenho e de uma criação bovina – e da senhora Josefa Leopoldina Leal de Almeida, uma dona de casa. Foi batizado com o sobrenome “Américo” por ideia da mãe, pois queria diferenciá-lo dos vários “Josés de Almeida” que nasceram na região e por ser uma admiradora do conterrâneo mais ilustre da cidade de Areia, o pintor oficial do Império, Pedro Américo.

Nascera no engenho Olho d’Água, nas proximidades da cidade de Areia, localizada na microrregião do brejo paraibano, a 126 Km da capital do estado. Esse engenho tinha sido propriedade de seu avô paterno, Augusto Clementino de Almeida e Albuquerque, “[...] um velhinho asseado, risão, conversador e de andar firme. [...] Pertencia a uma família de senhores de engenho” (ALMEIDA, 1976, p.18-19). Importante ressaltar que havia uma tradição e uma influência política muito forte na família, pois o tio de José Américo, Monsenhor Valfredo Leal foi um político de grande projeção na Paraíba. Tornou-se aliado de primeira ordem de Álvaro Lopes Machado que o convidou para ocupar o cargo de vice-presidente (1893-1896) e, posteriormente, de presidente do Estado (1904-1905) a partir da renúncia do titular Álvaro Machado que havia deixado o cargo para concorrer a uma vaga no Senado Federal.

Importante ressaltar que existe uma insuficiência de dados sobre a árvore genealógica de sua família, restando apenas algumas linhas sobre os seus antepassados que o próprio José

Américo descreve no livro *Memórias: antes que me esqueça*: “O tronco da família veio de Portugal. Só conheço a ascendência até 1700, começando com José Gomes de Almeida. Meu bisavô paterno foi Luiz José de Almeida” (ALMEIDA, 1976, p.58).

No ano de 1901, aos 14 anos, descobriu – por intermédio de sua irmã Nevinha – que haviam lhe reservado um novo caminho para a sua vida: “Vão botá-lo no seminário” (ALMEIDA, 1976, p.139). Uma mudança verdadeiramente radical estava novamente para acontecer em sua vida. Encaminhado ao mosteiro de São Francisco, José Américo foi incorporado ao grupo dos “médios-maiores”³⁸, mesmo com pouca idade e nenhuma vocação: “Viajei, a cavalo, oito léguas puxadas, fazendo uma volta até a paróquia do meu tio Valfredo Leal. Daí seguiria para a capital, por estrada de ferro, em companhia do meu parente Augusto Virgílio, que ia também para o seminário” (ALMEIDA, 1976, p.139).

Largou a batina aos 17 anos e seguiu para realizar o ginásio no Lyceu Paraibano, na capital paraibana, ingressando, posteriormente, na Faculdade de Direito do Recife, onde bacharelou-se em 1908, aos 21 anos. Na verdade, diversos outros políticos haviam passado por esse mesmo curso, o que o caracterizava como uma espécie de “[...] treinamento preferido dos políticos brasileiros”, segundo o historiador brasilianista, Thomas Skidmore (1982, p.27).

Durante o período em que esteve em Recife, aliou-se ao grupo paraibano que apoiava o ex-presidente Antônio Alfredo da Gama e Melo, líder da oposição e adversário político do Monsenhor Valfredo Leal, tio de José Américo. As críticas tecidas por José Américo ao grupo político liderado pelo tio, durante as eleições de 1907, vieram em forma de artigos de opinião, divulgados no jornal oposicionista *A REPÚBLICA*, administrado por Lyra Tavares:

[...] com um pseudônimo de fácil identificação, o antigo aliado (José Américo) teceu comentários e fez críticas mordazes ao sistema dominante [...]. A oligarquia Alvarista revezava-se, num movimento de gangorra, entre Álvaro, Walfredo e João Machado, através de eleição ou de renúncia, ora para a Presidência do Estado, ora para o Senado ou a Câmara Federal. [...] No vigor da mocidade, José Américo tornou-se um esgrimista animoso, de língua solta, nos editoriais que lhe competiam, sem dar ouvidos às advertências do outro tio padre, o moderado Odilon Benvindo Albuquerque de Almeida (LUNA, 2000, p.11).

Essa foi efetivamente a primeira participação de José Américo em relação à política paraibana, justamente contra aquele que era a grande referência política de sua família e que

³⁸ José Américo deveria ter sido incorporado entre os “médios-menores”, pois esse era o caminho dos novatos, recém-chegados. Contudo, por influência dos seus dois tios padres – Odilon de Almeida e Monsenhor Valfredo Leal – foi incorporado entre os “médios-maiores”.

congregava parte do poderio político do Estado. Apesar dessa peleja com o sobrinho, Monsenhor Valfredo Leal acabou tendo um papel imprescindível na vida de José Américo. A inserção deste na vida pública se deu, indubitavelmente, a partir da influência do seu tio, irmão de sua mãe Josefa de Almeida, figura que estaria por trás das indicações dos primeiros cargos públicos ocupados por José Américo.

Dessa forma, de posse do título de bacharel em Direito, no final de 1908, foi nomeado – por influência do tio presidente – promotor de justiça da comarca de Sousa, alto sertão da Paraíba. Um lugar ermo, distante de tudo, onde nem os trens de carga conseguiam chegar até lá:

Para assumir o cargo, largou-se num cavalo de sela, em companhia do irmão Hermenegildo. Um burro encangalhado conduzia a equipagem com gêneros alimentícios e utensílios de cozinha. [...] Levaram sete dias para percorrer menos de quatrocentos quilômetros que separam a cidade de Areia da comarca de Sousa (hoje esse trajeto se faz, de automóvel, em cinco horas). A viagem foi tranquila, sem incidentes, e por sorte, não cruzaram com malfeitores que já transitavam naquela região (LUNA, 1994, p.134).

Chegando a cidade de Sousa, levando uma carta do padre Inácio de Almeida – o irmão que se ordenou padre – tornaram-se hóspedes, por pouco tempo, do cônego Bernardino Vieira, vigário daquela paróquia. Essa seria a primeira experiência de José Américo longe da influência direta de sua família: tornou-se dono de suas ações e senhor do próprio caminho que começaria a traçar naquela região. Estava entre as figuras de maior projeção, pois em uma cidade do interior, naquele tempo, um promotor de justiça tinha um *status* tão importante quanto o delegado, o padre, ou até mesmo o juiz, sendo os verdadeiros “[...] donos daquela sociedade” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.81).

Embora tenha permanecido naquela região por pouco tempo – cerca de um ano – esse foi, sem sombra de dúvidas, o primeiro contato *in loco* de José Américo com a difícil realidade do povo sertanejo, sentindo de perto os efeitos da seca de 1908-1909, que abatera diversas regiões do estado. Possivelmente uma experiência que lhe marcou profundamente e que serviu de alicerce para as ações futuras de combate às secas de 1932 – na condição de Ministro da Viação e Obras Públicas – e de 1951-1953, primeiramente como governador do estado e, em seguida, novamente como Ministro da Viação e Obras Públicas. Entretanto, vale a pena ressaltar que, aos onze anos, José Américo viu o pai perder todas as rezes que possuía, por conta de uma epizootia, quando, ao tentar salvá-los, transferiu todo o gado da fazenda para o engenho Olho d’Água durante a seca de 1898.

Voltando para a capital, José Américo solicitou exoneração do cargo de promotor público e decidiu advogar na cidade de Guarabira porque, além de ser o lugar onde residia o seu irmão mais velho, padre Inácio, o seu tio Valfredo Leal era vigário da paróquia e político influente na região. Diversas características da atuação pública do tio Valfredo Leal foram herdadas por José Américo como a historiadora Aspásia Camargo no livro “O Nordeste e a Política: Diálogo com José Américo de Almeida”:

Do tio herdou a vocação de homem público, bem como as qualidades que nele reconhece de bom administrador, que mereceu inclusive palavras de louvor do presidente Afonso Pena durante sua gestão no governo do estado. Como Valfredo Leal, guardou ‘o respeito aos dinheiros públicos’, tanto quanto a preocupação extrema em economizar e manter equilibrado o orçamento, o que permitiu ao então presidente, apesar da seca, deixar bom saldo ao final de sua gestão, em 1908 (CAMARGO, 1984, p.26).

Novamente por influência do tio Monsenhor Valfredo Leal, José Américo volta a ocupar um cargo público de grande projeção política na Paraíba. Alicerçado no poder e influência política que o seu tio exercia no Estado, foi nomeado procurador-geral do Estado³⁹ em 1911, com apenas 24 anos – 3 anos depois de concluir o bacharelado em Direito. Titubeou antes de assumir o cargo, pois achava que não estava totalmente apto para assumi-lo: “Forças conflitantes o seguravam para uma decisão imediata, pois não se julgava apto para a missão. O período de um ano na advocacia não fora suficiente para se preparar e assumir uma função que exigia experiência, além de conhecimentos jurídicos” (LUNA, 1994, p.137). Apesar desse imbróglio, assumiu a função e permaneceu nela por mais de 11 anos. Nesse período, além da busca pelo aprofundamento em relação aos conhecimentos jurídicos necessários para o desempenho da função, buscou aprofundar-se em outras áreas do conhecimento humano: a Geografia, a Política, a Sociologia, a Economia e, de forma mais específica, a Literatura, elementos de fundamental importância para a sua formação político-intelectual.

Desde então, José Américo passou a se firmar entre os intelectuais locais, tornando-se um colaborador do jornal A União e da revista Era Nova, mantendo também “[...] estreitos vínculos com os romancistas Carlos Dias Fernandes, Ademar Vidal, Alcides Bezerra e João Lourenço”⁴⁰. É nesse momento que José Américo dá os primeiros passos em direção à

³⁹ Sobre essa experiência, José Américo afirmou: “Permaneci entre desembargadores, por um longo período, marcando passo, mas educando o espírito, adquirindo experiência das fórmulas de equilíbrio que a Justiça regula. Para colocar-me ao nível dessas veneradas companhias, despi-me de toda exterioridade, até das cores mais vivas, vestindo-me como um velho” (ALMEIDA, 1994, pp.16, 17).

⁴⁰ Mais informações a esse respeito vide o sítio <http://www.fgv.br/cpdoc/busca/Busca/BuscaConsultar.aspx> - Data da consulta: 18/04/2018.

Literatura, publicando o seu primeiro livro, denominado “Poetas da Abolição”, em 1921. Um ano depois, publica a sua primeira novela, “Reflexões de uma cabra” - “[...] obra publicada pela primeira vez em A Novela, periódico que tinha como objetivo principal a divulgação de trabalhos literários de artistas e escritores locais” (VIANA, 1995, p.31), e que pertencia a Ademar Vidal e a Anthenor Navarro.

Ainda nesse período, mais precisamente em 1922, José Américo deixa o cargo de procurador-geral⁴¹, sendo nomeado consultor jurídico do Estado⁴², um cargo vitalício. Nessa nova função, ele também poderia continuar advogando, desde que não se envolvesse em processos contra o poder público: “Sem prejuízo das novas atribuições, aliou-se a Irineu Joffily. Finda essa parceria, juntou-se a João da Mata e João Dantas formando um trio que durante anos atuou no fôro da Paraíba” (LUNA, 1994, p.139). O trio⁴³ atuou em vários processos não só na capital, como também na região de Mamanguape e adjacências, onde mantinham escritório e tinham como principal cliente da fábrica de tecidos Rio Tinto. Assim eram divididas as ações: por ser um orador brilhante e por sua experiência, João da Mata era incumbido das ações criminais; para José Américo e João Dantas as ações cíveis, cada um atuando em sua própria residência, sem um escritório fixo: “José Américo mantinha a sua banca na própria residência, na Rua das Trincheiras; João da Mata no ‘castelinho’ onde morava, na Praça Bela Vista, e João Dantas, na Rua Duque de Caxias, nas imediações do Jornal A UNIÃO” (LUNA, 1994, p.139).

Ainda em 1922, José Américo recebeu uma de suas mais importantes atribuições: foi convidado, ao lado de Celso Mariz⁴⁴, pelo então presidente estadual Solon Barbosa de Lucena

⁴¹ Sobre os acontecimentos que levaram José Américo a pedir de demissão do cargo de procurador-geral do Estado, vide CAMARGO, Aspásia. **O Nordeste e a política: diálogo com José Américo de Almeida**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, pp.26-27; 88-90.

⁴² A partir do seu desempenho à frente da consultoria jurídica do Estado, José Américo recebe os elogios do Presidente Epitácio Pessoa, através de uma carta: “Estou informado de quanto tem sido brilhante e proveitosa a sua colaboração no cargo de consultor. [...] Não vai nisso um simples cumprimento, mas o reconhecimento de uma verdade por todos proclamada. Como paraibano, muito lhe agradeço os serviços que está prestando ao Estado” (*Apud* CAMARGO, 1984, p. 27). É justamente nesse período que se inicia a reconciliação entre walfredistas e epitacistas.

⁴³ Embora as questões políticas tenham colocado os três amigos em lados opostos no final da década de 1920 – deixando José Américo e João da Mata de um lado (Partido Liberal), e do outro João Dantas (Partido Republicano) –, José Américo guardou, em sua memória, boas lembranças do seu amigo João Dantas e de Anaíde Beiriz. O depoimento completo e outras informações relatadas pelo próprio José Américo sobre os acontecimentos que envolveram o casal na trama elaborada pelo presidente da Paraíba, João Pessoa, e o desfecho fatal que culminou com o seu assassinato, vide LUNA, Maria de Lourdes Lemos. A ADVOCACIA. In: **Rastros na areia: solidão e glória de José Américo**. 2ª edição A UNIÃO Companhia Editora, João Pessoa, 1994, pp.139 e 140; CAMARGO, Aspásia. Cap. V: “Mataram João Pessoa!”. In: **O Nordeste e a política: diálogo com José Américo de Almeida**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p.157-185.

⁴⁴ Esse não conseguiu concluir a sua participação dentro desse importante trabalho, pois a função era árdua e exigia certa aptidão para enfrentar vários dias transitando no lombo de jumentos e boleias de caminhão: “Onde as vias não permitiam o acesso de veículos motorizados tiveram de enfrentar, travessias perigosas, no lombo de animais, expostos aos vexames advindos do cangaço que trafegava naqueles ermos. Por sorte não foram molestados. [...] Diante de tanto desalento não houve outra saída, para nosso historiógrafo, senão pedir dispensa da Comissão,

para a elaboração de um relatório que contemplasse os problemas enfrentados por sua gestão, advindos da seca que castigava a região, buscando elencar possíveis soluções para aquele grave problema. Esse relatório seria entregue, posteriormente, ao Presidente da República, Epitácio Pessoa. A partir desse mesmo relatório, surgiu o livro “A Paraíba e seus problemas”⁴⁵, publicado no dia 23 de dezembro 1923, uma obra que superou as expectativas iniciais, tornando-se, segundo Josué de Castro, um “verdadeiro livro de ciências” (*apud* ALMEIDA, 1980, p.26).

Além da interpretação do meio ambiente, levando em consideração as particularidades geográficas do estado paraibano, a obra também procurou caracterizar a população que habitava as diversas microrregiões, buscando os elementos que tornavam aquela terra e sua gente *sui generis*. Essa foi uma das mais ricas experiências na vida de José Américo, pois o convite lhe possibilitou concretizar, através das palavras, o pensamento do homem público e escritor em relação à problemática das secas, vivenciada desde cedo com a experiência na promotoria de justiça da comarca de Sousa.

Ao escrever “A Paraíba e seus problemas”, José Américo deixa transparecer duas inquietações em relação ao estado paraibano: 1ª. - Busca demonstrar que a Paraíba possuía riquezas naturais suficientes para alavancar as obras públicas necessárias às regiões castigadas pelas secas; 2ª. - Descreve, de forma precisa, um mapa dos recursos naturais e sociais que poderiam ser explorados, levando a uma maior racionalização dos investimentos federais naquelas regiões. Entretanto, José Américo deixou transparecer que outras questões mais importantes – e que ocupavam o pano de fundo de sua obra – deveriam servir de advertência ao presidente Sólon de Lucena: uma “de natureza econômica”, a outra “política e ideológica” (VIANA, 1995, p.34).

Em relação à primeira questão, José Américo adverte que era preciso ampliar os estudos acerca das potencialidades naturais existentes no estado paraibano, constantemente desperdiçadas pelos governos anteriores: “A ‘Inspetoria de Obras Contra as Secas’ iniciou uma

invocando a necessidade de finalizar A PARAÍBA NO PARLAMENTO NACIONAL” (LUNA, 2000, p.33). Dessa forma, coube a José Américo finalizar todo o trabalho sozinho, pois esse declinou sobre as outras indicações de ajuda que surgiram.

⁴⁵ Para Helder Viana, na obra intitulada “**Tragédia e desilusão**: a representação do Nordeste na Obra de José Américo de Almeida”: “José Américo parece concluir com a ideia de que, o principal problema enfrentado na correção destes ‘desvirtuamentos’ foi a falta de poder público estadual em buscar a obtenção destes conhecimentos, ficando assim à mercê da intelectualidade de outros centros” (VIANA, 1995, p.36). Contudo, essa visão historiográfica encara as secas “[...] prioritariamente sob o aspecto climático como causadoras de todos os males econômicos e sociais da região Nordeste” (FERREIRA, L., 1993, p.14), relegando a um segundo plano os estudos que encaram essa problemática sob instâncias políticas, evitando-se dessa forma a naturalização e banalização das consequências acarretadas nesses períodos.

série de estudos das condições naturais das zonas flageladas em seus vários aspectos. Mas esse acertado programa pouco ou quase nada nos aproveitou. De forma que o desconhecimento do nosso meio foi o maior obstáculo às realizações do governo Epiácio Pessoa” (ALMEIDA, 1980, p.59).

A segunda questão estava ligada à necessidade de superar os estudos que afirmavam ser o território paraibano o principal responsável pelos problemas socioeconômicos, relegando o estado a um segundo plano quando o assunto eram os recursos federais:

[...] o nosso destino de povo desaparelhado de recursos próprios para a correção das irregularidades perturbadoras de um maior desenvolvimento econômico já esteve condenado por falsos patriotas à solução de abandono do território. Só pela ignorância de nossa natureza, na integridade de sua formação, se explica este alvitre monstruoso. (ALMEIDA, 1980, p.51).

A elaboração desse relatório serviu de alicerce para a construção daquela que seria sua maior obra literária: “**A Bagaceira**” (1928): “conheceu, ainda menino, no brejo de Areia, os efeitos da seca oriunda do sertão e na temporada em Souza, viu de perto o sofrimento que ela acarreta. Estava, portanto, apto para analisar seus contrastes” (LUNA, 2000, p.36). Realmente a bagagem de vida que José Américo carregava consigo – já com 41 anos de idade, muitos deles vivenciados pelo interior do estado paraibano – lhe davam totais condições de escrever uma obra com tamanha profundidade e extrema realidade. Para alcançar essa dimensão, isolou-se muitas vezes da mulher e dos filhos em um pequeno quarto no fundo de sua casa na Rua das Trincheiras, deixando-se visitar apenas pelo seu grande amigo, José Lins do Rêgo que, vivendo em Maceió, anos depois da publicação de “A Bagaceira”, descrevia as suas visitas ao amigo, onde recordava “[...] os velhos tempos da Paraíba, quando ia aí a sua casa, àquele seu quarto da rua das Trincheiras, onde tanto aprendi com você, com seus conselhos e suas opiniões” (*apud* CAMARGO, 1984, p.28).

Após o lançamento do livro “A Bagaceira” e com fama já consolidada no cenário nacional – principalmente a partir dos elogios de Alceu Amoroso Lima, um dos mais importantes críticos literários da época, José Américo foi convidado pelo presidente recém-eleito da Paraíba, João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque⁴⁶, para assumir a Secretaria Geral do

⁴⁶ O primeiro encontro entre os dois ocorreu no Rio de Janeiro, quando José Américo lá esteve para dar andamento a 2ª edição do seu livro “A Bagaceira”. Sobre o convite inesperado e a possível inaptidão para o campo político, José Américo afirmou: “[...] João Pessoa insistiu muito para que eu fosse secretário-geral, e acabei aceitando. Perguntei: ‘Por que me convida? O que vai fazer lá?’ Ele me respondeu: ‘Vou dar uma vassourada’. Havia o mandonismo, uma política de violência. [...] Quando João Pessoa me convidou [...] nós mal nos conhecíamos. Eu era consultor jurídico do estado. Estava numa posição vantajosa que não queria sacrificar, porque também advogava, e já não tinha inclinação para a política” (*Apud* CAMARGO, 1984, pp.115-120).

Estado, em 1928⁴⁷. Será que o currículo de José Américo já lhe creditava atributos suficientes ao ponto de ser indicado para um cargo de tamanha envergadura? Os sucessivos cargos públicos ocupados, o seu bom desempenho e o profundo conhecimento sobre a realidade do estado paraibano lhe creditavam experiência satisfatória para assumir a função. Entretanto, outra questão servia de pano de fundo para essa decisão: a aliança entre Epitácio Pessoa e Monsenhor Valfredo Leal, tio de José Américo, que mais uma vez teve um papel importante nessa sua indicação. Deste modo, as ideias modernizadoras e reformistas de João Pessoa⁴⁸ precisavam ser paulatinamente inseridas na vida econômica e administrativa do estado e, para que isso ocorresse, era preciso trazer para a sua gestão figuras proeminentes da política local.

Ao lado de José Américo, o presidente João Pessoa pôs em prática as medidas de reforma junto à estrutura político-administrativa, buscando reerguer as finanças estaduais. Além disso, é nesse momento que José Américo sugeriu ao presidente da Paraíba o desmembramento da Secretaria Geral do Estado, criando outras secretarias, a exemplo da Secretaria do Interior e Justiça, tornando-se ele o primeiro titular dessa pasta. Ao ser convidado, José Américo já havia sido alertado por João Pessoa de que as reformas que pretendia realizar na Paraíba iriam desagradar muita gente, até mesmo a amigos e correligionários políticos. A expressão “Vou dar uma vassourada” foi pronunciada e posta em prática pelo novo presidente com o apoio do seu secretário geral:

A expressão vassourada seria a reforma política, a revisão do regime democrático, na prática. Com essa declaração ele me conquistou, e decidi renunciar a tudo para participar desse movimento. [...] Os municípios, na sua quase totalidade, sofriam as consequências do mandonismo – o chefão. O chefão enfeixava todos os poderes. Todos dependiam de sua influência: a justiça, a polícia, o fisco, o magistério. [...] João Pessoa anunciou essa tarefa e desde logo provocou reações: tornou-se impopular (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.120).

⁴⁷ Essa aliança selou definitivamente a união entre dois grupos políticos historicamente rivais – Monsenhor Valfredo Leal e Epitácio Pessoa – e ajudou a ampliar a projeção de José Américo em âmbito local e, posteriormente, em âmbito nacional. A carta-convite escrita por João Pessoa a José Américo encontra-se no Anexo C deste trabalho, p. 163.

⁴⁸ Mais informações a este respeito ver: MELLO, José Octávio de Arruda. **A revolução estatizada**: um estudo da formação do centralismo em 30. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/ Secretaria de Educação e Cultura da Paraíba, 1984. RODRIGUES, Inês Caminha Lopes. **A Revolta de Princesa**: uma contribuição ao estudo do mandonismo local, Paraíba 1930. João Pessoa: Sec. de Educação/União editora, 1978; AIRES, José Luciano de Queiroz. **Inventando tradições, construindo memórias**: a “Revolução de 30” na Paraíba. Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: UFPB, 2006; LEWIN, Linda. **Política e parentela na Paraíba**. Um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1933.

Essas medidas – algumas delas, até certo ponto autoritárias – seriam criticadas pelo seu próprio tio, Epitácio Pessoa⁴⁹, que previa um sério desgaste da imagem do sobrinho perante as demais oligarquias alijadas nas relações com o Estado. Abaixo, a historiadora Monique Cittadino resume, de forma clara e objetiva, essas medidas:

Assim, ele centrou seus ataques contra as tradicionais práticas coronelistas, as quais garantiam aos chefes locais o exercício inquestionável do poder sobre as suas áreas de influência e limitavam, significativamente, o alcance do poder central nessas regiões, seja decretando o desarmamento geral para combater o banditismo e coibir as práticas de violência privada; seja modificando chefias locais e removendo juizes e promotores, buscando, dessa forma, controlar a atuação da justiça; seja, ainda, reforçando a atuação da máquina fiscal no sentido da imposição da cobrança de impostos aos grupos oligárquicos (CITTADINO, 2006, p.65).

O estopim para a crise se deu com a canalização das transações comerciais exclusivamente para o porto de Cabedelo, medida que buscou aumentar efetivamente a rigorosidade sobre a arrecadação tributária do estado, pois boa parte dos negócios eram realizados através de vias terrestres, entre as diversas cidades do interior paraibano – a exemplo do município de Princesa, localizada no alto sertão paraibano, que era comandada politicamente pelo coronel José Pereira de Lima⁵⁰ – e os estados de Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, levando a uma significativa sonegação dos impostos. A partir de então, dois movimentos de irrupção surgiram dentro das bases da própria oligarquia epitacista:

[...] a Revolta de Princesa, rebelião armada liderada por Zé Pereira, que representava o embate entre o poder local e o poder estadual, e a Guerra Tributária, campanha movida contra João Pessoa pelo periódico pernambucano *Jornal do Comércio*, de propriedade de seus primos, os Pessoas de Queiroz, com respostas veiculadas no jornal *A União*, do governo paraibano (CITTADINO, 2006, p.65).

⁴⁹ Segundo José Américo, diversas advertências foram escritas por Epitácio Pessoa ao sobrinho João Pessoa, sobre a situação de caos que poderia abater o seu governo: “Ainda estou lembrado de que Epitácio, às vésperas da primeira eleição que João Pessoa ia disputar já como presidente do estado, fez uma advertência: perguntou o que poderia acontecer, já que ele estava destruindo a sua própria máquina” (*Apud* CAMARGO, 1984, p.120).

⁵⁰ Mais conhecido como “coronel Zé Pereira”, foi considerado nesse período o mais importante e poderoso coronel da Paraíba e um dos mais fortes do Nordeste brasileiro. Filho do casal Marcolino Pereira Lima e Aguida de Andrade Lima, José Pereira herdou a chefia do município de São José de Princesa, aos 21 anos, com a morte do pai no dia 11 de setembro de 1905, tendo, por isso, que abandonar os estudos na Faculdade de Direito no Recife. Desde 1909, José Pereira mantinha ligações políticas com a oligarquia epitacista, sendo eleito deputado estadual durante a campanha eleitoral de 1915, ocupando esse lugar por 15 anos: de 1916 a 1930. Mais informações a esse respeito, vide LEWIN, Linda. **Política e parentela na Paraíba**. Um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1933, p. 318.

Concomitantemente aos problemas vividos na Paraíba, no plano federal, aproximavam-se as eleições para a Presidência da República, em 1930. De um lado, encontrava-se a chapa situacionista chefiada por Júlio Prestes e Vidal Soares, recebendo o apoio do então presidente da República, Washington Luís, todos pertencentes ao estado de São Paulo; do outro, na oposição, estavam os representantes políticos dos estados de Minas Gerais e Rio Grande do Sul, formando a chamada Aliança Liberal (AL). Interessante ressaltar que São Paulo e Minas Gerais faziam parte do mesmo bloco político, denominado de “café com leite”, pois desde a proclamação da República havia um acordo mútuo para que a presidência da República não saísse das mãos desses dois estados, com exceção do período em que Epiácio Pessoa foi o presidente (1919 a 1922). Entretanto, ao indicar o nome de Júlio Prestes como seu sucessor, Washington Luís rompe com o antigo aliado e impõe a eleição de outro paulista para a chefia do executivo nacional, levando a quebra da antiga política do “café com leite”.

O nome proposto pela Aliança Liberal para enfrentar São Paulo foi o de Getúlio Dornelles Vargas e, para vice-presidente, convidaram João Pessoa como uma forma de atrair o apoio do ex-presidente, Epiácio Pessoa, atraindo e beneficiando também a região nordeste do país. O convite para a vice-presidência só foi aceito depois que João Pessoa consultou o tio, e, a partir de então, o compromisso com a Aliança Liberal estava selado. Sobre a inserção da “pequenina e louca”⁵¹ Paraíba nesse contexto político, José Américo afirmou:

Os paraibanos queriam o rompimento, queriam a luta. Achavam interessante um estado pequeno arcar com esse esforço. Era um estado pequeno enfrentando o Catete, um estado isolado no Norte. Depois de Minas e do Rio Grande do Sul, foi o único que se incorporou a Aliança Liberal; e estava lá, acossado pelo inimigo. Epiácio Coimbra, de Pernambuco, era inimigo. Juvenal Lamartine, do Rio Grande do Norte, também. A Paraíba estava espremida. Até então, a política que se vinha fazendo era a política do ‘café-com-leite’, ora Minas, ora São Paulo (*apud* CAMARGO, 1984, p.126).

Na Paraíba, às vésperas das eleições que ocorreriam no dia 1º de março de 1930, João Pessoa – vice-presidente na chapa da Aliança Liberal – indica o nome de José Américo para o cargo de senador da República, candidatura essa refutada pelo seu secretário: “Não posso. Sou muito novato em política” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.136). Com a necessidade de colocar uma pessoa de sua confiança entre os políticos que atuavam em esfera federal,

⁵¹ Esses adjetivos foram dados por José Américo ao estado e ao povo paraibano por terem desafiado o presidente Washington Luís, na aliança com a candidatura oposicionista de Getúlio Vargas, aderindo ainda – como veremos mais adiante – a “Revolução” de 1930.

buscando dessa forma acompanhar os problemas da Paraíba na capital do país, João Pessoa indica novamente o seu nome, agora na condição de deputado federal.

Dessa forma, José Américo experimentou a sua primeira eleição na condição de candidato – o princípio da sua inserção efetiva e definitiva na política paraibana – se elegendo como o deputado mais votado em todo o estado: cerca de 28.000 votos. Embora eleito, não chegou a assumir o cargo, pois toda a bancada situacionista da Paraíba e de Minas Gerais havia sofrido uma espécie de “degola”, vítima de uma “Comissão de Verificação de Poderes” instituída pelo Palácio do Catete e pelo ministro da Justiça. O mais absurdo, é que os resultados das eleições foram alterados ainda no estado paraibano, quando o juiz federal, estranhamente, havia entrado em férias. Desapontado com os rumos que a política partidária havia tomado, José Américo decidiu ficar no Rio de Janeiro. No entanto, após algumas semanas, João Pessoa lhe enviou um convite – através do jornalista Victor Espírito Santo, dos Diários Associados – para participar novamente de seu governo: “Eu quero mais um sacrifício seu. Não será mais secretário do Interior. Você vai para a Secretaria de Segurança” (CAMARGO, 1984, p.140).

Retornando à Paraíba, José Américo é empossado Secretário de Segurança Pública com a incumbência de chefiar uma luta armada contra os revoltosos de Princesa, liderados pelo coronel José Pereira, apoiados pelo presidente eleito, Júlio Prestes. Todo o Vale do Piancó já estava emerso em um grande conflito bélico e caberia ao novo secretário estabelecer uma espécie de quartel-general no município de Piancó. Nessa região, permaneceu por cerca de três meses, conseguindo paulatinamente reestabelecer o poder legalista/situacionista nas cidades circunvizinhas à cidade de Princesa, a exemplo de Tavares e Alagoa Nova. No dia 26 de julho, José Américo deixou temporariamente o campo de batalha e partiu para a capital. Porém, no caminho, chegando à noite na cidade de Campina Grande – após 10 horas de uma longa e cansativa jornada – ele recebeu a notícia dada pelo prefeito Lafayette Cavalcanti: “Mataram João Pessoa!” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.163).

O que motivara de fato o crime – além do conflito político-econômico denominado a “Revolta de Princesa”, envolvendo o governo de João Pessoa versus José Pereira – foram os diversos ataques dirigidos pelo presidente da Paraíba à família Dantas⁵², aliada ao coronel de Princesa. Esses ataques encontram na figura do advogado João Dantas o alvo definitivo, quando o seu escritório – situado no centro da capital – é invadido pela polícia que rouba os seus

⁵² Várias foram as perseguições cometidas por João Pessoa contra a família Dantas, em represália a ligação que possuíam junto ao coronel José Pereira. A mãe, duas irmãs e uma cunhada de João Dantas chegaram a ser presas pela polícia estadual na cidade de Teixeira, durante o pleito de março de 1930. Mais informações a esse respeito, vide CITTADINO, Monique Guimarães. Cap. I - Biografia e política. In: **Poder Local e Ditadura Militar: o Governo João Agripino** – Paraíba (1965-1971). Bauru, SP: Edusc, 2006, pp.63-67.

documentos pessoais, dentre eles as cartas pessoais recebidas de Anaíde Beiriz, com quem ele mantinha uma relação amorosa, a mando de João Pessoa que, não satisfeito com a invasão, ainda mandou publicar algumas correspondências de cunho pessoal e político no jornal A União. Na opinião de José Américo, esse teria sido o maior erro cometido pelo governador paraibano durante a ausência deste da Secretaria do Interior e Justiça:

As coisas foram se exacerbando até que cometeram um grande erro na minha ausência. Eu era Secretário de Segurança, estava a 300 Km da capital, e o secretário do interior ficou respondendo pela minha secretaria. Até que um dia violaram o domicílio de João Dantas e os seus arquivos, e deram publicidade a umas cartas amorosas muito indiscretas. Isto acirrou muito os ânimos; ele teve que deixar a Paraíba e foi residir em Recife (*apud* CAMARGO, 1984, p.162).

A princípio, a responsabilidade pelo ato de mandar a polícia invadir o escritório de João Dantas recaiu sobre a figura do Secretário de Segurança Pública, José Américo. Todavia, pouco tempo depois, foi divulgado o nome do responsável que cumpriu as ordens do presidente João Pessoa: Ademar Vidal, Secretário do Interior e Justiça. Após a morte de João Pessoa, uma espécie de sentimento de revolta tomou conta de parte da população paraibana que se viu no meio de uma tormenta: várias casas e estabelecimentos comerciais dos opositores políticos de João Pessoa – os “perrepistas”⁵³ – foram invadidos e incendiados, a exemplo do sobrado onde João Dantas residia.

E é nesse momento de ebulição que José Américo se viu diante de uma difícil missão: de um lado, na condição de Secretário de Segurança Pública, deveria conter a revolta da população e evitar que uma catástrofe ainda maior ocorresse em todo o estado; do outro, ele não:

[...] podia parecer que eu estava condescendendo com o adversário; era uma posição delicadíssima. Não admitia, de maneira nenhuma, depredações e violências; tinha que manter a ordem. E podia, de um momento para o outro, ficar suspeito aos olhos daqueles que lutavam pela revolução (*apud* CAMARGO, 1984, pp.68, 69).

Entre o assassinato de João Pessoa e a vitória da “Revolução” de 1930, no dia 3 de outubro, passaram-se cerca de 70 dias, momento de incertezas e perturbações

⁵³ Um acontecimento que não poderia passar em brancas nuvens foi o assassinato do ex-presidente da Paraíba, João Suassuna, que era próximo a família Dantas e vítima de um atentado organizado por pessoas ligadas aos perrepistas no dia 9 de outubro de 1930, no Rio de Janeiro, onde exercia o mandato de deputado federal pelo Partido Republicano (PR).

socioeconômicas⁵⁴. Durante esse período, quem assumiu a chefia do executivo estadual foi o primeiro vice-presidente, Álvaro de Carvalho, que embora fosse contrário aos ideais “revolucionários”, solicitou a José Américo que permanecesse no cargo de Secretário de Segurança Pública. Nesse intervalo de mais de dois meses, um dos maiores inimigos da Aliança Liberal – consequentemente do presidente João Pessoa – aguardava, a todo instante, a renúncia de Álvaro de Carvalho para assumir o cargo: o segundo vice-presidente, Júlio Lyra; ação essa que não logrou êxito graças às interferências do Secretário de Segurança Pública.

É justamente nesse momento de incertezas que José Américo se fez mais presente do que nunca, consolidando paulatinamente sua liderança à frente dos aliancistas, tornando-se o centro irradiador das conspirações “revolucionárias” na Paraíba.

A morte do presidente João Pessoa⁵⁵ serviu como uma espécie de estopim para a efetivação dessas conspirações aliancistas que culminaram com a “Revolução” de 1930. Na opinião do historiador Thomas Skidmore, devemos salientar que a única e verdadeira ruptura política proporcionada por esse grupo/episódio esteve ligado ao fato de que “[...] pela primeira vez, desde a proclamação da República, em 1889, o candidato do ‘governo’ não conseguiu chegar à presidência” (SKIDMORE, 1982, p.21).

Na Paraíba, a deflagração do movimento se deu na noite de 3 de outubro, quando o grupo de revolucionários encabeçados pelos tenentes Anthenor Navarro, Agildo Barata e Juracy Magalhães – oficial de dia no momento da incursão – invadem e tomam de assalto o 22º Batalhão de Caçadores, sediado na capital. Nesse momento, ainda na condição de Secretário de

⁵⁴ No primeiro momento após a morte de João Pessoa, os pessoenses entraram em um clima de grande comoção e revolta contra os “perrés” – assim eram chamados os membros do Partido Republicano (PR) de Washington Luís e do presidente recém-eleito, Júlio Prestes; depois o clima passou a ser de baderna e insegurança, exemplo disso foi a atitude tomada pelo irmão do presidente assassinado, Joaquim Pessoa, que, ao lado de um grupo de partidários, sem nenhuma autorização de parte das autoridades locais, foram até a cadeia pública da capital e soltaram todos os presos ali detidos. Não se contentando com essa ação, o grupo liderado por Joaquim Pessoa ainda forneceu armas e munição para que os apenados atacassem todos os “perrés” que encontrassem pela frente: “Isso foi um ato de loucura, porque havia criminosos perigosos. Abriam as prisões e soltaram os presos armados para vingança. Os inimigos de João Pessoa recolheram-se aos quartéis, procurando refúgio. [...] Rompi com muitos amigos de João Pessoa, porque não podia deixar de reprimir aquilo, como fiz depois, conseguindo prender todos” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, pp.174, 175).

⁵⁵ Embora a sua morte tenha deflagrado o movimento “revolucionário”, João Pessoa era totalmente contra a ideia de uma revolução, não aceitando tais conspirações no estado que presidia: “Quando começou a propaganda da candidatura de Getúlio Vargas seus partidários despacharam várias caravanas pelo interior, e chegou à Paraíba uma delas, dirigida por Batista Luzardo. Eu o hospedei na praia de Tambaú, e tinha muito cuidado para que João Pessoa não fosse sozinho lá, com medo de que não se controlasse. Ele era terrivelmente contra a revolução. Não a admitia absolutamente. Por exemplo, quando recebi Juarez em Recife e o levei à Paraíba, João Pessoa nunca se encontrou com ele” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.178). A sua aversão aos ideais revolucionários chegou a tal ponto, que durante uma das reuniões com o José Américo e outros secretários, João Pessoa afirmou: “Mil vezes Júlio Prestes a uma revolução” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.178). A explicação para essa verdadeira ojeriza aos “revolucionários” estava ligada ao passado, mais precisamente ao período em que ele foi ministro do Superior Tribunal Militar, quando havia condenado muitos desses tenentes que estavam à frente da “revolução”.

Segurança Pública, José Américo assumiu a difícil missão de manter a Polícia Militar ao lado dos “revolucionários”, garantindo o controle da capital João Pessoa, embora esse controle não tenha sido total graças ao atraso em relação a tomada do 22º Batalhão de Caçadores, o que provocou a morte do general Alberto Lavenère Wanderley e de um ajudante de ordens.

Após a vitória dos revolucionários na Paraíba, José Américo é empossado “Chefe do Governo Revolucionário da Parahyba” (A UNIÃO, 05/10/1930, p.01), sendo nomeado pelo coronel Juarez Távora⁵⁶. Após a nomeação, o novo governador recebeu uma carta lhe informando os motivos que o levariam a assumir o Executivo paraibano:

Prezado amigo Dr. Jose Américo. Como chefe miliar da revolução no norte do Brasil, venho impor-lhe, nesta hora decisiva para os destinos do Brasil, como pátria de cidadãos livres, a tarefa, simultaneamente pesada e honrosa, de assumir, logo que se tenha realizado o levante das tropas de João Pessoa, o govêrno do estado da Parahyba.

Penso que essa missão será transitoria – pois, é minha intenção confiar-lhe, mais tarde, as funções de Govêrno Central a que se subordinem todos os governos revolucionários do norte do paiz.

E uma merecida homenagem que a revolução vae prestar a Parahyba, na pessôa do mais devotado e destemido dos auxiliares do presidente João Pessoa.

[...] Sem outro motivo, confesso-me seu pat”. sincero admirador – JUAREZ TÁVORA – J.P. 3/10/930 (A UNIÃO, 05/10/1930).

3.3 José Américo e a ascensão ao Ministério da Viação e Obras Públicas

No dia 4 de outubro, após a irrupção do movimento, o chefe militar da “Revolução” no Norte – Juarez Távora – enviou uma carta⁵⁷ a José Américo nomeando-o chefe do Executivo estadual e tornando-o o primeiro interventor da Paraíba. Em seguida, assumiu o posto de líder do Governo Central Provisório do Norte, passando a nomear todos os interventores do Nordeste e Norte do país: “Por setenta dias foi o ‘Vice-Rei’ do Nordeste, enfeixando força e poder absolutos. Tudo o que fazia era referendo revolucionário” (LUNA, 2000, p.47). Por sua atuação, recebeu o adjetivo de o “espalha-brasas”⁵⁸ na “Revolução” de 1930.

⁵⁶ A notícia da nomeação, publicada no Jornal A União, encontra-se no Anexo D deste trabalho, p.164.

⁵⁷ A carta na íntegra encontra-se no Anexo E deste trabalho, p.165.

⁵⁸ Adjetivo dado por Alceu Amoroso Lima a José Américo por sua atuação enérgica e marcante durante os acontecimentos que culminaram com a “Revolução” de 1930. Segundo ele, José Américo foi o responsável por trazer a esse momento político qualquer coisa de “[...] selvagem, de sem-modos, de rude, de telúrico [...] Fostes o **espalha-brasas** [...] de verdades duras, de franquezas candentes de que desde as campanhas épicas de Rui Barbosa estava desabituada nossa política de boas maneiras” (*apud* CAMARGO, 1984, p.2 - Grifo nosso).

Embora estivesse imbuído de plenos poderes, as decisões tomadas por José Américo não foram unilaterais, pois ele nunca esteve sozinho na hora de nomear os interventores. Essa afirmação é reforçada quando analisamos seu próprio depoimento sobre o assunto, onde percebemos que muitos dos interventores nomeados eram parentes dos líderes “revolucionários”: Fernandes Távora era irmão de Juarez Távora e Magalhães Barata era irmão de Agildo Barata.

Juarez tinha muita participação nisso, porque queria os tenentes. Havia umas divergências. Em alguns lugares, como Alagoas, por exemplo, foi difícil. Primeiro nós fomos ao Rio Grande do Norte; aí foi escolhido um civil, paraibano, Irineu Joffily. Houve um certo ressentimento, mas era um paraibano casado no Rio Grande do Norte, radicado lá, com relações de família. Depois vieram os tenentes. No Ceará foi um civil, Fernandes Távora. No Pará, foi um militar, Magalhães Barata. Depois começaram as divergências. Primeiro no Ceará, depois o Maranhão perturbou-se um pouco, Já no tempo de Martins de Almeida (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.190).

Esses arranjos das forças políticas – através da indicação dos interventores – serviram para cristalizar o poder dos aliancistas no Norte e Nordeste do país, ampliando e reforçando o poder estatal nessas regiões. A substituição dos antigos governadores – ligados às oligarquias locais – pelos interventores não pretendia aniquilar as estruturas oligárquicas nos estados, ao contrário, o pensamento de Getúlio Vargas e dos demais aliancistas era submeter essas chefias ao governo “revolucionário”. De 1930 a 1937, a centralização do poder nas mãos do governo getulista, através de uma série de medidas político-administrativas, enfraqueceu efetivamente as oligarquias estaduais, aumentando as relações de dependência destas com o estado.

Vargas, inclusive, reconhecia que a sua manutenção no poder passava, necessariamente, pela montagem de uma ampla base nacional de apoio, o que significava a inclusão e a colaboração dos tradicionais grupos oligárquicos, sobretudo nos estados menos desenvolvidos (CITTADINO, 2006, p.69).

Podemos afirmar que José Américo se tornou um dos protagonistas – senão o ator principal – da “Revolução” de 1930 na região Nordeste e Norte do país, chamando muitas vezes para si a responsabilidade de tornar a Paraíba o núcleo do poder “revolucionário”, elevando o nome do estado onde nascera:

Antes a Paraíba era politicamente dependente de Pernambuco. As revoluções irrompiam em Pernambuco, e a Paraíba, como o Ceará e o Rio Grande do Norte, refletiam esses movimentos. Pernambuco foi politicamente

independente da Paraíba em todas as revoluções: 1817, 1824, 1848... A Paraíba só teve a liderança em 1930 (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.190).

No dia 3 de novembro de 1930, Getúlio Vargas assume a chefia do Governo Provisório após a deposição do ex-presidente Washington Luís, ocorrida no dia 24 de outubro. De agora em diante, o nome de José Américo passou a ganhar maior projeção nos periódicos locais, sendo destaque também na imprensa nacional que desejava saber mais informações daquele homem do Norte que aos 43 anos de idade contava com um admirável currículo: escritor nacionalmente conhecido; havia sido um combatente leal e firme aos ideais aliancistas durante a “Revolução” de 1930, possuidor de uma vasta experiência administrativa “[...] que o creditava a reeditar, no plano nacional, o espírito modernizante e reformista já instaurado na Paraíba por João Pessoa” (CAMARGO, 1984, p.31).

Antes de se dirigir à Capital Federal para assumir o Ministério da Viação, José Américo indica o nome de um dos principais “revolucionários” do estado paraibano para assumir a chefia do Executivo na condição de interventor federal: o tenente civil Anthenor Navarro⁵⁹, engenheiro e ex-auxiliar do governo de João Pessoa. Sua indicação possibilitou ao novo ministro da Viação continuar interferindo nas questões políticas locais mesmo à distância, no Rio de Janeiro. Durante a sua gestão à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas (1930-1934), José Américo jamais perdeu de vista as rédeas da política paraibana, interferindo diretamente sobre as nomeações de todos os interventores até à implantação do Estado Novo, em 1937.

Toda essa trajetória pública e política nos leva a defender a tese de que José Américo ocuparia, inevitavelmente, algum cargo de grande projeção político-administrativo no governo Vargas. Como descrevemos anteriormente, do início de sua projeção – como intelectual-literato, jurista e secretário de Estado por diversas vezes – até à indicação para o Ministério da Viação, José Américo já possuía força política suficiente para ocupar um cargo de tamanha

⁵⁹ Anthenor Navarro esteve à frente do cargo de interventor da Paraíba entre 14 de novembro de 1930 a 26 de abril de 1932, quando veio a falecer em um desastre aéreo. No lugar de Anthenor, assumiu a interventoria o primo de José Américo e então secretário de Interior e Segurança Pública do governo paraibano à época, Gratuliano de Brito, que tomou posse do cargo no dia 27 de junho desse mesmo ano, permanecendo nele até o dia 25 de janeiro de 1935. Mais informações sobre as interventorias paraibanas, ver: SOUSA NETO, Bento Correia de. **Governo interventorial e relações de poder na Paraíba pós-1930: a administração de Gratuliano de Brito (1932-1934)**. Dissertação (Mestrado) UFPB/CCHLA. João Pessoa, 2016; SANTOS NETO, Martinho Guedes dos. **Os domínios do Estado: a interventoria de Anthenor Navarro e o poder na Paraíba (1930-1932)**. Dissertação [Mestrado em História]. PPGH/UFPB, 2007; MELLO, Humberto. Tempo de interventorias de Antenor Navarro a Ruy Carneiro. In: **Capítulos de história da Paraíba**. MELLO, José Octávio de Arruda (Coord.). Campina Grande: Grafset: Secretaria de Educação e Cultura, 1987, p.300-307.

envergadura, pois a sua imagem já havia extrapolado as fronteiras do estado da Paraíba e, até mesmo, as fronteiras da região Nordeste do país, atingindo projeção nacional.

Por isso, discordamos, efetivamente, da afirmação do antropólogo Afrânio Garcia Jr. que, ao estudar o Governo Provisório e a ascensão das carreiras de José Américo e Juarez Távora, levantou a tese de que a projeção política do primeiro e sua assunção ao ministério só ocorreu graças a morte de João Pessoa, o que ocasionou uma espécie de vácuo de poder em relação à região nordeste do país, possibilitando a elevação de José Américo ao cargo de ministro, tornando-o “[...] herdeiro do crédito político acumulado em escala nacional, pela facção rival, e permitir seu acesso aos mais altos postos da república” (GÁRCIA JR, 2007, p.79).

Como havíamos mencionado antes, a reconciliação entre as “facções rivais” – walfredistas e epitacistas – ocorre justamente quando José Américo recebe os elogios do Presidente Epitácio Pessoa por sua atuação à frente da consultoria jurídica do Estado, lhe rendendo o convite feito por João Pessoa para que assumisse uma das mais importantes secretarias de seu governo – Secretaria Geral do Estado – dois anos antes da “Revolução” de 1930. O fato é que ele já estava preparado e aguardava apenas o seu momento, que veio com os reveses de 1930, proporcionando-lhe efetiva visibilidade política.

Para embasar nossos argumentos, citaremos trechos de alguns discursos proferidos por Getúlio Vargas, durante visita realizada à região Nordeste, que servirão para reforçar a explicação sobre o porquê da indicação de José Américo para assumir uma função de tamanha envergadura política.

No dia 8 de setembro de 1933, Vargas proferiu um discurso na capital João Pessoa, abordando o tema “**A Paraíba na Revolução e as obras contra as secas**”. Na sua homilia, o chefe do Governo Provisório deixa claro os motivos que o levaram a convidar José Américo para assumir o Ministério da Viação:

Coerente com este critério, o Governo Provisório, mesmo assoberbado de dificuldades financeiras, vem procurando manter em atividade os serviços contra as secas, imprimindo-lhes orientação prática, de benefícios imediatos. **Este desejo de resolver o problema primordial do Nordeste foi um dos fatores que, prevalecendo sobre qualquer outro, me induziram a confiar a pasta da Viação, onde sua personalidade se firmou com relevo próprio, ao Dr. José Américo de Almeida, inteligência lúcida, caráter sem jaça, perfeitamente familiarizado com as necessidades ambientes e digno continuador do programa, idéias e métodos administrativos de João Pessoa (VARGAS, 1933, pp.153, 154, grifo nosso).**

Mais adiante, no mesmo discurso, Vargas defende o nome de José Américo como um continuador da obra política de João Pessoa:

A Paraíba perdeu o seu grande Presidente — perda irreparável, que lesou a própria nacionalidade, diminuindo-lhe em muito o patrimônio cívico. Mas não ficou ao desamparo. Teve o conforto da solidariedade dos seus aliados e viu reproduzir-se, na atitude e na ação de outros filhos, a ascendência moral de João Pessoa. **Vitoriosa a Revolução, a continuidade dessa ascendência ficou assegurada com José Américo de Almeida, a voz mais autorizada para falar em nome da Paraíba, não só como decidido colaborador de João Pessoa nas horas de provação e sacrifício, em que foi tão intemerato quanto o mestre, senão pela natural preponderância do seu nome e valia dos serviços prestados à sua terra.** [...] Sei, por isso, que posso contar com a fidelidade da Paraíba aos princípios da Revolução, para assegurar ao movimento de outubro todas as suas legítimas conseqüências, em benefício do engrandecimento do Brasil (VARGAS, 1933, p.156, 157, grifo nosso).

Cerca de dez dias depois da visita à Paraíba, o destino de Vargas foi o estado do Ceará. Acompanhado por José Américo, visitou uma das regiões mais afetadas pela seca que assolava toda a região Nordeste desde o ano de 1930. No dia 18 de setembro, o chefe do Executivo Federal fez um pronunciamento na capital Fortaleza abordando **“Os problemas do Nordeste e a ação do Governo Provisório”**. Num discurso repleto de aspectos históricos e nacionalistas, ele evoca a integração das diversas regiões do país, reafirma o apoio do governo no combate à seca e reforça, mais uma vez, os motivos que o levaram a convidar José Américo para assumir o Ministério da Viação:

Desde o início do meu Governo, cumprindo promessas feitas ainda quando candidato, interessei-me pelo problema das secas. **Muito deliberadamente, escolhi para Ministro da Viação o eminente Dr. José Américo, profundo conhecedor das necessidades e do ambiente nordestino, que tão bem retratou nos seus livros, e individualidade de rara tempera e de excepcionais atributos de tenacidade, altivez e civismo. Não falharam os meus vaticínios. Ele demonstrou ser o homem indicado para o momento, ao afrontar, impávido e resoluto, a crise tremenda que as estiagens, prolongadas acima de qualquer previsão, provocaram, logo ao instalar-se o Governo Provisório. Com efeito, o Dr. José Américo tornou dinâmica, reorganizando-a, a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas.** Fixou-lhe um programa racional, iniciando com rapidez o serviço de construção de obras sistemáticas, delineadas com método e em condições de socorrer às populações vitimadas por uma catástrofe quasi sem precedentes nos anais de seu longo martirólogo (VARGAS, 1933, p.166, grifo nosso).

Ao assumir a dianteira do processo “revolucionário” de 1930 no Nordeste e Norte do país, José Américo ocupou o importante papel de interlocutor entre as instâncias de poder em

âmbito estadual e nacional, buscando também evitar possíveis excessos cometidos pelos interventores e, ao mesmo tempo, procurando anular a possibilidade de retorno do antigo regime. Mesmo estando ao lado dos conspiradores tenentistas, ele continuou mantendo relações políticas com os “carcomidos”⁶⁰, a exemplo do ex-presidente Epitácio Pessoa⁶¹. Por causa dessa postura dialética, passou a ser criticado e acabou por divergir das posições políticas dos chamados “verdadeiros revolucionários”, consideradas por ele radicais⁶².

O fato é que as palavras de Getúlio Vargas não nos deixam dúvidas quanto aos motivos que o levaram a convidar José Américo para assumir o Ministério da Viação e Obras Públicas: 1º. Suas experiências empíricas em relação as secas na região Nordeste (1908-1922); 2º. O seu papel e importância na condição de secretário, assumindo com êxito duas pastas distintas, junto ao governo de Joao Pessoa; 3º. Os seus contos, novelas e a sua mais famosa obra literária – “A Bagaceira”, além do seu relatório sobre as secas na década de 1920 – “A Paraíba e seus problemas”; 4º. Talvez o mais importante: foi o principal líder civil da região Nordeste durante a Revolução de 1930, responsável pelas articulações políticas mais importantes e decisivas entre os civis (movimento político) e tenentes militares (movimento armado) neste período.

Como afirmou o tenente Juracy Magalhães:

Todos os contatos que nós, militares, tínhamos com a chefia dos civis era com José Américo, e principalmente com Anthenor Navarro, que conspirava sob a chefia dele. Era o chefe do estado-maior, um elemento que se expunha, rapaz formidável (...). José Américo era realmente o chefe civil da revolução, o homem das grandes atitudes, da ousadia, o homem que fez a revolução na Paraíba. Quem levou João Pessoa para a revolução foi José Américo. Na noite de 3 para 4 de outubro, ele chefiava a revolução na Polícia Militar da Paraíba

⁶⁰ Expressão pejorativa criada por José Américo para designar os políticos e suas formas de poder durante a República Velha. Mais informações a esse respeito, vide CAMARGO, Aspásia. Cap. VI: Ministro do Nordeste. In: **O Nordeste e a política: diálogo com José Américo de Almeida**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p.32.

⁶¹ A manutenção das relações políticas com as oligarquias remanescentes da República Velha, principalmente a oligarquia epitacista – no pós-“Revolução” – abalou, em alguns momentos, o prestígio político do então ministro José Américo. Essa afirmação foi feita por ele mesmo, décadas depois, em uma entrevista realizada pela historiadora Aspásia Camargo: “Eu vim para o Rio, mas fiquei dirigindo a política na Paraíba até que fui para o Tribunal de Contas, em 1935. Eles (os políticos paraibanos) (Grifo nosso) me obedeciam, seguiam a minha orientação, embora tenha havido, logo no início, um momento em que eles, suspeitando de que eu estava condescendo com os políticos (os “carcomidos”) (Grifo nosso), correram muito para Juarez – nesse tempo Anthenor Navarro era o interventor – porque diziam que eu tinha relações com Epitácio Pessoa” (ALMEIDA, 1984, p.248).

⁶² Perguntado, anos mais tarde, se o fracasso parcial da “Revolução” de 1930 poderia ter sido evitado, o ex-“revolucionário” afirmou: “Teria sido possível evitar, se tivesse havido a preocupação de fazer uma democracia pura, para servir ao povo. Aquela frase: ‘Vamos fazer a política dos pobres, porque a dos ricos já está feita’, define bem em que sentido eu via a democracia. No sentido das camadas mais necessitas” (*apud* CAMARGO, 1984, p.245).

com João Costa e coronel Sobreira (...). A figura civil destacada foi, realmente, José Américo (MAGALHÃES, *apud* CAMARGO, 1984, p.362).

Suas atribuições e experiências, como representante civil da região Nordeste durante a Revolução, lhe rederam créditos suficientes para ocupar um dos mais importantes ministério durante o Governo Provisório.

3.3.1 A formação do Ministério e as primeiras medidas adotadas

Ao assumir as funções do Ministério, José Américo tinha em mente que não era preciso ser um especialista, ou um técnico para desempenhar o seu papel como ministro. Segundo ele:

[...] bastaria ser o ‘technico das idéas geraes’ [...] Ter a visão panorâmica dos problemas de nossa salvação pública, o sentido objectivo das necessidades imediatas, senso de proporção e sentimento de acção.

O especialista tem a limitação preconcebida de sua especialização: o constructor de estradas de ferro não comprehende a significação social e economica das estradas de rodagem e *vice-versa*.

O administrador não se adstringe ao processo da execução, sem distinguir os seus reflexos (ALMEIDA, 1933, p.III).

Para atuar nas chefias imediatas – nos cargos de direção dos departamentos existentes no Ministério – o ministro selecionou funcionários distantes de seu círculo de amizade e deu autonomia para que exercessem as suas funções⁶³. Esse princípio não se aplicou aos chefes de gabinete, cargo de extrema relevância e que foram assumidos por dois conterrâneos de sua confiança em novembro de 1930: os paraibanos Ruy Carneiro e Plínio Lemos.

Interessante ressaltar que, após a Revolução de 1930, houve o afastamento de muitos funcionários antigos – pertencentes ao governo de Washington Luís – e segundo o próprio José Américo, ele foi o único ministro a manter funcionários do antigo governo deposto nos cargos: “Só quem chamou alguém que vinha servindo na República Velha fui eu. Achei que alguns homens experientes não podiam deixar de servir. E chamei, por exemplo, Hidelbrando de Góis, inimigo da revolução e irmão de Coriolano que depois foi chefe de polícia (CAMARGO, 1982, p.196).

Dentre as primeiras medidas adotadas, buscou “sanear” o terreno administrativo que assumira, solicitando que fosse realizada uma sindicância para apurar o número de pessoas em

⁶³ Segundo José Américo era preciso “[...] dar liberdade de direção para poder exigir maior responsabilidade” (ALMEIDA, 1933, p.VI).

excesso, buscando “enxugar” a folha de pagamento daquela pasta. Exemplo claro foi a redução do número de auxiliares que atuavam no gabinete: de 34 para 9 funcionários.

Os cortes continuariam e, cerca de dois anos depois de assumir o ministério, em 31 de dezembro de 1932, já se verificava a supressão de 348 cargos que renderiam uma economia anual de 3.001:180\$000⁶⁴. No dia 19 de março de 1931, o Ministério da Viação publicava uma portaria extinguindo o quadro de “addidos”, diminuindo de 46 funcionários – com despesa anual de 863:042\$960 – para 12 funcionários, reduzindo o custo para 234:500\$000. Também foi determinado que 824 funcionários cedidos a outros ministérios, ou repartições – com uma despesa anual de 2.630:932\$000 – deveriam ser reintegrados em suas funções dentro do Ministério da Viação. Destes, apenas 392 funcionários permaneceram, até 1933, com uma despesa anual de cerca de 997:457\$121 (ALMEIDA, 1933, p.31).

Para as novas contratações, estabeleceu seleção, através de concurso facultado, para todos os departamentos do Ministério da Viação, pois havia uma prática bastante danosa estabelecida nas repartições federais antes da “Revolução” de 1930: todas as promoções, nomeações ou transferências eram realizadas a partir da interferência direta de políticos e partidos que faziam aliança com o Executivo federal à época. Por isso, no dia 28 de fevereiro de 1931, José Américo publicou uma circular considerando “nota desabonadora” qualquer pedido dessa natureza, criando também comissões revisoras constituídas por pessoas das próprias repartições mediante “[...] rigoroso exame nos assentamentos de todo o pessoal, para o fim da organização, em cada categoria, de uma lista de promoções por merecimento, obedecendo aos requisitos de zelo, assiduidade e competencia” (ALMEIDA, 1933, p.6). Compreendeu ele que, para administrar com êxito, era necessário contrariar certos interesses que haviam se perpetuado no jogo administrativo estabelecido pelos governos anteriores à “Revolução” de 1930. Por isso, afirmou:

É preciso estar blindado para o conflicto dos appetites materiaes e das ambições insaciaveis.

[...] Comecei por me insurgir contra a praxe inconfessavel de reservarem as empresas particulares, dependentes do Ministério da Viação, um logar nas suas directorias, para pessoa indicada pelo ministro, ficando, assim, neutralizada toda acção fiscalizadora sobre essas empresas. E a de recomendar-lhes candidatos irrecusaveis (ALMEIDA, 1933, p.V).

Impregnado pelas marcas deixadas pelo presidente João Pessoa na construção de sua personalidade política – uma racionalidade pública calcada nas reformas político-

⁶⁴ As repartições e os respectivos cargos suprimidos encontram-se no Anexo F, p.166.

administrativas – e recebendo outras tantas influências do movimento tenentista, a exemplo dos ideais nacionalistas e reformistas, José Américo passou a erguer a bandeira da racionalização do dinheiro público, pois segundo ele economizar seria a melhor forma de moralizar.

Estas influências são reveladas pelo próprio ministro durante entrevista concedida ao jornal “Correio da Manhã”:

O que estou fazendo no Ministério, na compreensão de despesas supérfluas ou criminosas, foi o que fiz na Paraíba, ao lado de João Pessoa. Nomeado secretário geral do Estado, renunciei, para logo, ao automóvel oficial que me cabia.

Sobreveiu a campanha política com o mais desmarcado poder de corrupção do governo central. E não tirámos um real do Tesouro para competir com êsse regime de liberalidades ilícitas. João Pessoa fez tôdas as despesas da propaganda às suas expensas. E eu tive até de alienar bens herdados para ocorrer aos gastos extraordinários a que essa situação nos forçava.

[...] Sei quanto tem me custado esta resistência. Mas já estou blindado por índole, e, principalmente, pelas provas do govêrno de João Pessoa (24/05/1931).

Essa mesma ação de economia dos gastos públicos, a partir da renúncia aos carros oficiais, se repetiu após assumir a pasta, quando José Américo mandou recolher todos os veículos disponíveis no Ministério da Viação, inclusive o de uso do ministro, e instaurou uma comissão para a construção do Decreto 20.524⁶⁵, de 16 de outubro de 1931, que passou a regulamentar a aquisição, o uso e a reparação de todos os automóveis oficiais do serviço público federal durante o Governo Provisório. Dos 20 veículos oficiais disponíveis, apenas 6 voltariam a ser utilizados no Ministério da Viação em 1932.

Muito embora a maior parte da historiografia nacional e regional busque focar na atuação do ministro junto ao combate à seca na região Nordeste, percebemos a real dimensão do alcance de sua projeção política a partir da promulgação deste decreto por Vargas, demonstrando que José Américo possuía voz ativa dentro do Palácio do Catete, haja vista que essa medida passaria a vigorar para todos os ministérios que compunham o Governo Provisório.

As medidas de supressão dos gastos excessivos atingiram também todos os contratos e concessões, principalmente aqueles vinculados a empresas estrangeiras que prestavam serviços diversos (ferrovias, fornecimento de gás e energia, comunicações, dentre outros) e que deixavam transparecer contradições e vícios de execução, lesivos ao interesse público, todos estabelecidos antes da “Revolução” de 1930. Depois de averiguadas essas irregularidades, foi

⁶⁵ O Decreto 20.524 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20524-16-outubro-1931-521993-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

constituída uma comissão jurídica, encabeçada na época pelo consultor geral da República, que passou a revisar, ou extinguir, diversos contratos. Dentre eles, destacamos⁶⁶:

- Extinção do contrato com a Companhia São Paulo-Rio Grande, que atuava na construção de estradas de ferro desde 9 novembro de 1889 (Decreto 10.432⁶⁷), com uma concessão de 90 anos, onde foram encontradas uma série de irregularidades. Os trechos administrados pela referida empresa passaram a ser propriedade do Governo Federal e administradas pelo Ministério da Viação a partir do decreto 19.601⁶⁸, de janeiro de 1931.
- Revisão do contrato com a Companhia Ferroviária Este Brasileiro, empresa arrendatária responsável pela viação férrea dos Estados da Bahia, Sergipe e norte de Minas Gerais, onde foram encontradas várias irregularidades de ordem em sua execução e pagamento.
- Suspensão do pagamento de juros à empresa Estrada de Ferro de Victoria-Minas, responsável por interligar os estados de Espírito Santo e Minas Gerais, através do Decreto 22.455⁶⁹.
- Cancelamento do contrato com a Companhia Madeira-Mamoré, tendo o Ministério da Viação assumido a estrada a partir do decreto 20.200⁷⁰, de 10 de julho de 1931.
- Revisão do contrato com a Companhia “*Leopoldina Railway Company Limited*” que atuava na capital federal.
- Suspensão de depósito bancário ao banco russo “*Russian Commercial and Industrial Bank*”, sediado em Londres, relativo ao rompimento do contrato de concessão e arrendamento da Rede de Viação Cearense estabelecido junto a empresa “*South American Railway Company Construction Company, Limited*”.
- Rescisão do contrato com a “Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense” que não realizou, a contento, os serviços de saneamento da região da Bahia de Guanabara, através dos

⁶⁶ A descrição minuciosa de todos os contratos examinados e extintos encontra-se no relatório intitulado “O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO NO GOVERNO PROVISÓRIO”, mais precisamente no “XIV – EXAME E REVISÃO DE CONTRATOS E CONCESSÕES” (ALMEIDA, 1933, pp.257-296).

⁶⁷ O Decreto 10.432 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10432-9-novembro-1889-542322-publicacaooriginal-52491-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

⁶⁸ O Decreto 19.601 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19601-19-janeiro-1931-530608-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

⁶⁹ O Decreto 22.455 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22455-10-fevereiro-1933-530051-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

⁷⁰ O Decreto 20.200 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20200-10-julho-1931-472571-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

Decretos 19.653⁷¹, de 2 de fevereiro e 20.256, de 25 de julho de 1931⁷², além da devolução de todos os terrenos que estavam de posse da empresa para a União.

- Declaração de caducidade da concessão a empresa “Itabira Iron Ore Companhia Limitada” através do Decreto 20.046⁷³, de 27 de maio de 1931. Essa caducidade não se tornou definitiva, pois foram designadas duas comissões: a primeira composta por membros indicados pelo ministro da Viação; e, posteriormente, a segunda por elementos indicados pelo Governo Provisório e pelos Ministério da Fazenda e da Agricultura, sediada no Ministério da Viação⁷⁴.
- A restituição de 28.491:351\$161 aos cofres da União por parte das empresas “*The Western Telegraphy Company, Limited, all America Cables*” e a “*Compagnia Italiana dei Cavi Telegrafici Sottomarini (italcable)*”, responsáveis pelas comunicações telegráficas nacionais e internacionais, através de cabos submarinos.
- Fechamento da estação de radiotelegrafia da “Companhia Radiotelegraphica Brasileira”, sediada em São Paulo, pelo não pagamento da importância de 1.015:878\$899 (ouro) referente às taxas e contribuições que cabiam à União.
- Estatização de todas as estações de serviços radio-telegráficos e de publicidade da Sociedade Anônima Agência Americana, pertencente aos Estados Unidos da América e que atuava no país, sendo estas assumidas pela Repartição Geral dos Telégrafos – órgão pertencente ao Ministério da Viação – através do Decreto 19.520⁷⁵, de 23 de dezembro de 1930. Além da estatização, foi anulada a concessão para inviabilizar a execução de novos serviços e a cobrança da dívida que a empresa possuía para com a União no valor de 109:588\$348 e 8.600\$000, através do Decreto 19.843⁷⁶, de 10 de abril de 1931.

⁷¹ O Decreto 19.653 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19653-2-fevereiro-1931-518974-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

⁷² O Decreto 20.256 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20256-25-julho-1931-519280-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

⁷³ O Decreto 20.046 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20046-27-maio-1931-519073-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

⁷⁴ O caso relativo a empresa Itabira Iron rendeu sérias dores de cabeça ao ministro José Américo que foi acusado, na época, de ser complacente com a empresa, recebendo críticas dos próprios membros do “Clube 8 de Outubro”, do qual ele e outros ministros – e tenentes responsáveis pela “Revolução” de 1930 – faziam parte. O debate central era a defesa do monopólio da União sobre a exportação de ferro e manganês, além da aplicação do valor arrecado nessas exportações para o desenvolvimento da siderurgia nacional. Mais informações a este respeito, ver FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930: historiografia e história**. 13ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1991, p.79.

⁷⁵ O Decreto 19.520 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=437169&tipoDocumento=DECn&tipoTexto=PUB> - Data de acesso: 13/04/2018.

⁷⁶ O Decreto 19.843 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19843-10-abril-1931-519026-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 13/04/2018.

Uma situação mais específica, ainda, exigiu que o ministro José Américo compusesse uma outra comissão para rever todos os contratos de fornecimento de gás e energia elétrica para a Capital Federal. Composta por dois professores-engenheiros da Escola Politécnica do Rio de Janeiro – José Pantoja Leite e Francisco Xavier Kulnig, o relatório apontou uma série de irregularidades no pacto estabelecido entre a empresa belga “*Société Anonyme du Gaz* (SAG)” e a União. Através de estudos realizados por essa comissão e de parecer elaborado pelo consultor jurídico do Ministério da Viação, verificou-se que o preço que deveria ser cobrado aos consumidores particulares deveria ser de 160 réis por metro cúbico. Recorrendo dessa decisão, a empresa francesa elaborou um parecer jurídico apoiado por 5 advogados brasileiros – dentre eles Epitácio Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, o “Epitacinho”, filho de João Pessoa – que defenderam a cobrança de 200 réis por metro cúbico. Para se certificar e ter segurança numa possível decisão contrária à empresa, José Américo solicitou audiência junto ao consultor geral da República que, através de parecer, concluiu:

A doutrina de ampla liberdade da empresa, para fixar o preço do gaz (excluindo o de iluminação, que se não usa mais) não tem fundamento sólido. [...] a prudência aconselha a tentar, antes, um accôrdo directo entre o ministerio e a *société anonyme du gaz*, em termos que atendam aos interesses reciprocos, de todos os consumidores e da concessionaria do serviço publico (ALMEIDA, 1933, p.290).

Após o parecer, formou-se outra comissão com representante de uma grande empresa consumidora de gás (Walter Gosling, do moinho inglês que atuava no Rio de Janeiro), além de um representante dos pequenos consumidores (Mário Duprat Pinto) e outro professor da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (Dulcídio Pereira). Novo parecer foi expedido e não houve unanimidade em relação ao acordo com a empresa, pois algumas restrições foram manifestadas pelo representante Mário Duprat. Por essa razão, o ministro da Viação decidiu dar ampla publicidade ao relatório expedido por essa última comissão e expediu o Decreto nº 22.901⁷⁷, em 7 de julho de 1933, que estipulava o valor de 144 réis por metro cúbico para os pequenos consumidores, ao invés dos 200 réis defendido pela empresa, além de favorecer as indústrias que consumiam acima de 3.000 metros cúbicos.

⁷⁷ O Decreto 22.901 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22901-7-julho-1933-525870-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 17/04/2018.

Os quadros abaixo comparam os valores dos acordos firmados no “Regime de contrato de 1909” – 160 réis⁷⁸ para qualquer consumo e sem descontos – através do Decreto nº 7.668⁷⁹; com o outro acordo realizado em 1918; e daquele que passou a vigorar, com desconto, na gestão de José Américo:

QUADRO 1 - REGIME DO ACORDO DE 1918									
m³	0-99	100-399	400-699	700-999	1000-2999	3000-4999	5000-6999	7000-9999	10.000 acima
Réis	200	144	143,1	142,5	133	123,5	117,8	114	104,5
Real	24,60	17,71	17,60	17,53	16,36	15,19	14,49	14,02	12,85

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.295.

QUADRO 2 - REGIME DO ACORDO DE 1933								
m³	0-400	401-700	701-1000	1001-3000	3001-5000	5001-7000	7001-10.000	10.000 acima
Réis	144	143,2	142,4	132,8	123,2	116,8	112,0	104
Real (R\$)	17,71	17,61	17,52	16,33	15,15	14,37	13,78	12,79

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.295.

Além da preocupação com os gastos públicos e com o desenvolvimento do mercado interno brasileiro – a partir das estatizações e das revisões e barateamento dos contratos de gás e energia elétrica, essas medidas apontam para um outro aspecto de suma importância: a questão nacionalista. A estatização de empresas privadas estrangeiras, o rompimento de suas concessões e o pagamento de dívidas nunca cobradas pelos governos anteriores, mostra que a comissão

⁷⁸ A conversão dos valores em Réis para a moeda corrente, o real, foi realizada a partir das informações disponíveis no sítio: <http://diniznumismatica.blogspot.com/2015/11/conversao-hipotetica-dos-reis-para-o.html?m=1> - Data de acesso: 17/04/2018.

⁷⁹ O Decreto 7.668 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7668-18-novembro-1909-527803-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 17/04/2018.

estabelecida pelo ministro José Américo seguiu, integralmente, a cartilha do movimento tenentista que defendia, dentre outras questões, a nacionalização dos recursos naturais, a exploração estatal do petróleo, a instalação de uma indústria de siderurgia estatal, além do combate ao liberalismo econômico⁸⁰.

O Decreto 19.520 publicado pelo chefe do Governo Provisório é uma prova cabal disto:

Art. 1º Ficam revogados o art. 2º do decreto n. 4.262. de 13 de janeiro de 1921. o art. 74 do decreto legislativo n. 4.555. de 10 de agosto de 1922, e o decreto n. 15.841 de 14 de novembro de 1922, que concede favores à Sociedade Anônima Agência Americana.

Art. 2º Ficam sequestradas para pagamento de dívidas com o Governo da União o por motivo de interesse público todas as instalações de radiotelegrafia e de publicidade da Sociedade Anônima Agência Americana e Agência Americana de Informações Jornalísticas Sociedade Anônima, com sede nesta Capital, nos Estados e no estrangeiro.

Art. 3º O ministro da Viação e Obras Públicas, por intermédio da Repartição Geral dos Telégrafos, dará cumprimento à presente lei.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio do Janeiro, 23 de dezembro de 1930, 109º da Independência e 42º da República.

GETÚLIO VARGAS
José Américo de Almeida

Essas preocupações de cunho nacionalista (plataformas de reivindicação dos tenentistas “revolucionários” de 1930), também foram bandeiras de luta adotadas por José Américo durante a sua atuação no Ministério da Viação. Este aspecto está presente em boa parte de suas obras e em seus depoimentos sobre o referido período:

Eu escrevi sobre o petróleo, porque Juarez errava: achava que não tínhamos petróleo. Ele foi muito acusado disso. Mas eu dizia que, mesmo que não houvesse, devíamos pesquisar, para provar que não havia e dar assim a impressão de que não tinha omissão. [...] Minha tendência foi essa, e, no ministério, a minha ação foi essa. Eu fiz a revisão de quase todos os contratos e concessões feitas a empresas estrangeiras com essa preocupação nacionalista, revi todas as concessões da estrada de ferro dadas a companhias estrangeiras. Quanto ao nacionalismo, eu gostaria muito que lesse os meus relatórios. São dois livros: *O Ministério da Viação no Governo Provisório* e *O ciclo revolucionário do Ministério da Viação*, em que enumero todos os contratos revistos. [...] Travei luta com a São Paulo-Rio Grande para rescindir o contrato do cais do porto, que era francês. Fui criticado. Sobretudo pela

⁸⁰ Mais informações a este respeito, ver o tópico intitulado “**2.1.1 A classe média e a Aliança Liberal (AL) nos anos de 1930**”, no Cap. II - A CONSTRUÇÃO DO ESTADO CAPITALISTA BRASILEIRO APÓS A REVOLUÇÃO DE 1930”, p.42.

preocupação de nacionalizar os serviços públicos, as concessões de serviços públicos (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.204, 205).

Ao analisarmos os investimentos realizados pelo Ministério da Viação nos três primeiros anos do Governo Provisório (1930-1933) – comparando ao último ano do pré-Revolução – verificamos que as medidas adotadas ajudaram na compressão dos gastos públicos, com base em uma redução considerável de suas despesas. Os dados disponíveis nos dois quadros comparativos abaixo, nos ajudam a entender melhor essa redução:

QUADRO 3 - COMPARATIVO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS DE 1930-1933				
Verbas	1930	1931	1932	1933
1ª - Secretaria de Estado	1.693:220\$000	1.498:270\$000	1.534:420\$000	1.534:420\$000
2ª - Correios e Telegraphos	142.220:189\$070	121.787:733\$070	119.678:980\$000	120.735:896\$000
3a - Estrada de Ferro Central do Brasil	208.252:366\$248	166.784:510\$000	171.117:700\$000	170.715:100\$000
4ª - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	29.179:820\$000	21.150:655\$000	21.150:280\$000	22.500:000\$000
5ª - Rêde de Viação Cearense	12.193:788\$890	8.420:999\$500	8.242:080\$000	8.278:080\$000
6ª - Inspectoria Federal das Estradas	16.350:604\$000	12.482:651\$367	12.533:510\$000	12.741:583\$000
7ª - Departamento nacional de portos e navegação	21.719:420\$500	11.925:208\$000	10.405:520\$000	10.703:120\$000
8ª - Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS)	11.373:320\$000	8.885:310\$000	12.284:560\$000	12.734:560\$000
9ª - Departamento de Aeronáutica Civil	-----	-----	277:600\$000	977:600\$000
10ª - Estradas de Rodagem Federaes	28.466:311\$567	30.000:000\$000	5.946:389\$897	6.000:000\$000

11ª - Inspetoria Geral de Iluminação	3.803:675\$000	3.551:655\$000	3.523:995\$000	3.827:795\$000
12ª - Subvenções	29.457:654\$000	30.627:654\$000	31.177:654\$000	31.177:654\$000
13ª – Eventuaes	50.000\$000	5.000\$000	5.000\$000	5.000\$000
14ª - Pessoal em disponibilidade e adido	1.053:096\$000	863:042\$960	2.765:000\$000	2.100:000\$000
Impressões e publicações officiaes (**)	-----	-----	-----	180.000\$000
Fundo para a construção e melhoramentos nas estradas de ferro da União	16.000:000\$000	16.000:000\$000	-----	-----
Estrada de Ferro Oeste de Minas	27.040:440\$000	-----	-----	-----
Inspectoria de águas e esgotos	20.265:938\$000	-----	-----	-----
Totaes	569.119:843\$275	433.982:688\$897	400.642:688\$897	404.210:808\$000
Reais (R\$)	70.001.740.722,83	53.379.870.734,33	49.279.050.734,33	49.717.929.384,00

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.16.

QUADRO 4 - DIFERENÇA SOBRE O ORÇAMENTO DE 1930		
1931	1932	1933
- 135.137:154\$378	- 168.477:154\$378	- 164.909:035\$275
- R\$ 16.621.869.988,49	- R\$ 20.722.689.988,49	- R\$ 20.283.811.338,83

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.16.

As diferenças na ampliação dos orçamentos entre os anos de 1931-1932-1933 se devem aos seguintes aumentos, segundo o ministro:

[...] na secretaria de Estado, ao consumo de gasolina e acessórios para automóveis que, antes, eram fornecidos pelas repartições subordinadas; nos correios e telegraphos, a melhoramentos nos serviços de radio-comunicações e serviços técnicos especializados, bem como ao de troca de correspondência internacional; na Central do Brasil, a necessidade de atender a melhor conservação do material; na noroeste do Brasil, a material permanente e de consumo, de acordo com o crescente desenvolvimento dos transportes; na inspetoria de estradas, ao restabelecimento do tráfego da Tocantins; no departamento de portos e navegação, á exploração directa do porto de Natal, inaugurado em 1932; na inspetoria de secas, ás novas comissões técnicas de piscicultura e reflorestamento; no departamento de aeronautica civil, a subvenções para o estabelecimento de novas linhas aéreas; na inspetoria de iluminação, á iluminação de novas áreas. O aumento na verba de subvenções destina-se a novos serviços de navegação e o da verba 14ª. decorre do facto da mesma, anteriormente, só ocorrer ao pagamento de adidos (ALMEIDA, 1933, p.16).

Na visão de José Américo, o grande problema era justamente a condução administrativa do país: “Confie-se a homens de experimentada reputação moral e técnica a direção dos nossos serviços públicos, isentando-os de qualquer influência perturbadora da política, que tudo será restaurado” (CORREIO DA MANHÃ, 24/05/1931).

Uma característica marcante desse período do Governo Provisório foi justamente a racionalização administrativa a partir dessas medidas de cunho reformista – reformas estabelecidas não apenas no Ministério da Viação e Obras Públicas, como também, no Ministério da Agricultura, além da criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio – e do surgimento de uma figura importante para o desenvolvimento do mercado interno e da indústria brasileira: o assessor técnico, que passou a atuar tanto no âmbito estatal, quanto no privado.

Na realidade, a ação desses elementos se revelaria capaz de contrabalançar em boa medida o relativo fracasso das reformas do aparelho administrativo estatal encetada na época. Esse fracasso, por sua vez, refletia o grande dilema em que se defrontam os ‘racionalizadores’ dos serviços públicos em países pouco industrializados: aquele pelo qual uma reforma consequente do aparelho administrativo público resultaria em diminuição dos seus efetivos em pessoal quando a situação geral dos sistemas, impõe precisamente uma sobrecarga de candidatos a emprego nessa área, por falta de um setor privado suficientemente dinâmico para absorvê-los. [...] Em consequência desse mecanismo, o aparelho administrativo estatal mais se expandiu do que propriamente se aperfeiçoou nesse período (COHN, 2001, p.299-300).

4 O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS ALICERÇA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS

Teceremos aqui considerações sobre o projeto nacional-autônomo estabelecido durante o Governo Provisório de Getúlio Vargas, a nova forma de Estado, constituída no pós-30, e as políticas de desenvolvimento da economia interna que, com a diminuição de produtos importados, fez com que houvesse crescimento no setor de mercado dos produtos produzidos no Brasil, propiciando o desenvolvimento e ampliação do setor industrial, além de investimentos feitos nas áreas do petróleo, siderurgia e energia elétrica. Tal desenvolvimento foi implementado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP), liderado pelo Ministro José Américo de Almeida, figura política de grande representatividade na época e bastante influente no Governo Provisório de Vargas, cuja atuação na melhoria, ampliação e construção do sistema de transporte rodoviário favoreceu a integração das regiões Norte e Nordeste e a comercialização de produtos industrializados. As ações do Ministro também se voltaram para negociações feitas com empresas estrangeiras, buscando trazer mais autonomia ao país, colaborando com o projeto de Vargas.

4.1 Industrialização e desenvolvimento no pós-30

O projeto nacional-autônomo estabelecido durante o Governo Provisório de Getúlio Vargas necessitava de um forte protecionismo econômico, estritamente vinculado ao plano de industrialização elaborado e posto em prática pelo governo discricionário para a execução e implementação de um Estado Nacional e capitalista. A nova forma de Estado, estabelecida no pós-30, seria uma junção entre um aparelho econômico centralizado, que subsidiaria as políticas de desenvolvimento da economia interna, somado à identidade capitalista que o mesmo adquiriu desde a sua estruturação material.

Restam, hoje, poucas dúvidas sobre o fato de que, entre os anos de 1930 e 1945, no mesmo período em que se desencadeava a primeira fase da industrialização brasileira – *industrialização restringida* –, amadurecia também um *projeto* de industrialização pesada. Naquele momento, a ação estatal foi decisiva tanto no movimento econômico real quanto na tentativa de definir o processo e tomar a iniciativa da instalação das indústrias de base no país (DRAIBE, 2004, p.87).

Após a crise de 1929, iniciou-se no Brasil um período de ajustes econômicos que passaram a canalizar os investimentos financeiros para o seu mercado interno. Para que o país voltasse a crescer era preciso esgotar, paulatinamente, a abertura da economia brasileira para o exterior, diminuindo as importações e apostando na formatação de um Estado mais forte e intervencionista. Os produtos importados – mais caros e escassos – passaram a ser substituídos por aqueles produzidos pela indústria brasileira já existente, propiciando o desenvolvimento e ampliação do setor industrial: “[...] entre 1929 e 1937, enquanto as importações caíam em 23%, a produção industrial acusou um aumento da ordem de 50%” (COHN, 2001, p.297).

Entre os anos de 1930-1931, o país enfrentava uma crise cambial de grandes proporções, motivada pela queda nas suas exportações, além da gigantesca dívida externa que, no ano de 1930, chegou a 1.293,5 bilhão de dólares, passando para 1.233,6 bilhão de dólares por conta da renegociação assumida por Vargas junto aos credores internacionais (ABREU, 1990, pp.399- 400). A desvalorização cambial ajudaria na troca das importações pelo desenvolvimento da produção interna.

O papel preponderante do Estado para o crescimento e desenvolvimento industrial do Brasil, no pós-30, é inegável e decisivo. Como afirma Draibe (2004, p.88):

As políticas de proteção tarifária, rebaixando tarifas sobre bens e equipamentos industriais e protegendo os ‘similares’ nacionais da competição externa; a distribuição das divisas monopolizadas pelo Estado segundo critérios de essencialidade que consideravam tanto as necessidades estatais, quanto as relativas à importação de equipamentos e combustíveis; as novas políticas de crédito, adotadas sobretudo após a criação da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial (Craei); a abolição de impostos interestaduais; enfim esse conjunto de medidas econômicas do Estado pesaram decisivamente na definição de um novo padrão de acumulação que aí se forjou. Não se tratava de uma forma aleatória e imprevisível de decisão, os setores empresariais também fizeram valer seus interesses e objetivos nesse processo, como já se comprovou o bastante.

Boa parte da historiografia e dos estudos políticos e econômicos que se debruçam sobre o desenvolvimento e instalação da indústria de base no país, defende que esta só foi possível graças às concepções estabelecidas pelo Estado Novo e pelo Exército⁸¹, a começar de

⁸¹ Sobre o papel do Exército no processo de industrialização de base brasileira ver HILTON, Stanley. Vargas e o desenvolvimento econômico brasileiro, 1930-1945: uma reavaliação de uma posição sobre a industrialização e planejamento”. In. **O Brasil e a crise internacional (1930-1945)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, pp.91-124.

1937. Entretanto, estudos mais recentes⁸² passaram a defender a tese de que os grupos políticos que assumiram o Estado, no pós-30, já visavam a ampliação do processo de industrialização bem antes da instauração do Estado Novo e isso fica demasiadamente claro quando analisamos os debates iniciais sobre a siderurgia, a nacionalização do subsolo, do petróleo e a indústria de base.

Ainda segundo Draibe (2004, p.89):

Assim, questões como infraestrutura de energia e transporte, instalação de setores novos – como os da produção de equipamentos para as fábricas de cimento, vidro plano, alumínio, indústria química, material elétrico pesado, etc. – foram adquirindo foros de *problemas* nacionais a serem enfrentados pelos novos dirigentes: os quadros políticos, técnicos e burocráticos e os militares.

Na agricultura, o café deixava de canalizar a maior parte dos recursos e Vargas passou a descentralizar os investimentos, adotando uma política de incentivo a policultura, marca indelével do seu governo no pós-1930 e que jamais foi adotada pelos seus antecessores. Prova disso foi a criação do Instituto Nacional do Café e do Instituto do Cacau da Bahia, ambos em 1931; do Instituto do Açúcar e do Alcool, em 1933; e do Instituto de Biologia Animal, em 1934, voltado para o desenvolvimento da pecuária. O açúcar, que outrora já havia sido chamado de “ouro branco” brasileiro, já não ocupava lugar de destaque nas exportações, por isso, Vargas passou a incentivar a política de industrialização do álcool, estimulando a sua utilização como combustível nacional, potencial energético cem por cento nacional que poderia auxiliar no desenvolvimento do mercado interno e substituir, paulatinamente, a gasolina.

Sendo esta crise motivada, principalmente, pelo excesso de produção do açúcar, ficaria em grande parte diminuída transformando-se álcool o excedente, sem colocação compensadora. Acresce notar, mais, que uma das maiores dificuldades encontradas para a generalização do aproveitamento do álcool como combustível é a sua escassa produção, muitíssimo inferior as necessidades de consumo (VARGAS, 1933, p.343).

Ainda em relação a policultura, o Brasil acaba superando os Estados Unidos no volume de exportação de algodão para a Inglaterra, fato esse mencionado por Vargas em outros discursos:

⁸² Mais informações a este respeito ver: MARTINS, Luciano. “A Revolução de 30 e seu significado político”. In. **A REVOLUÇÃO de 30**: seminário internacional realizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1982, pp.669-690.

A prática da policultura, acoroçada pela Revolução, a fim de garantir-nos contra possíveis colapsos desastrosos, vai obtendo rendimentos notáveis. O algodão entra em ascensão vertiginosa na coluna estatística da nossa economia. É hoje o segundo produto da nossa exportação. Em 1933 anunciavam-se os primeiros frutos da ‘campanha do algodão’. A safra atingiu, então, a 149.633.000 quilos. Pois bem, em 1934 estima-se em 271.700.000 quilos. [...] Numa palavra, para se formar seguro juízo do desenvolvimento dessa riqueza entre nós, é suficiente mencionar o fato de que, pela primeira vez na história das relações anglo-americanas, o Brasil superou os Estados Unidos, colocando-se, francamente, na sua dianteira, no mercado algodoeiro da Grã-Bretanha (VARGAS, 1934, p.31).

Os frutos positivos da adoção da policultura e a ascensão do algodão também podem ser verificados nos principais produtos exportados pelo Brasil no período, segundo Villela e Suzigan (1973, p.70):

QUADRO 5 - PRINCIPAIS GÊNEROS AGRÍCOLAS EXPORTADOS (1924-1939)			
	1924-1929	1930-1933	1934-1939
Café	72,5%	69,1%	47,8%
Açúcar	0,4%	0,6%	0,5%
Cacau	3,3%	3,5%	4,3%
Mate	2,9%	3,0%	1,4%
Fumo	2,0%	1,8%	1,6%
Algodão	1,9%	1,4%	17,6%
Borracha	2,8%	0,8%	1,1%
Couros e peles	4,5%	4,3%	4,4%
Outros	9,7%	15,5%	21,3%

Entre 1920-1929, verificou-se que 79% do produto físico estavam relacionados diretamente à agricultura e 21% às indústrias. A partir dos dois últimos anos do Governo Provisório – se estendendo até o ano de 1939 – a agricultura reduz significativamente a sua participação para cerca de 57%, enquanto a indústria dobra o seu crescimento para 43%. O número de estabelecimentos industriais fundados depois de 1930 chega a 34.691, e cerca de 26.881 entre 1933-1940, segundo censo realizado em 1940 (VILLELA; SUZIGAN, 1973, p.210-212). As políticas econômicas adotadas por Vargas e a implementação de um novo

modelo econômico capitalista gerariam um efetivo crescimento industrial que se consolidaria a partir do ano de 1933, como podemos ver na tabela abaixo:

QUADRO 6 - TAXAS ANUAIS DE CRESCIMENTO E PRODUÇÃO INDUSTRIAL (1929-1932 – 1933-1939)		
	1929-1932	1933-1939
Indústria extrativa mineral	-6,3	8,1
Indústria de transformação	1,0	11,3
Minerais não-metálicos	13,3	19,9
Metalúrgica	-3,5	20,6
Papel e papelão	0,8	22,0
Couro, peles e similares	2,5	2,7
Química e farmacêutica	-9,7	10,6
Perfumaria, sabões e velas	-1,6	15,8
Têxtil	8,4	11,2
Vestuário e calçados	-12,5	9,8
Produtos alimentares	-0,4	1,9
Bebidas	-8,7	8,4
Fumo	-5,1	5,2
Total da indústria	1,0	11,2

Fonte: VILLELA; SUZIGAN (1973, p.211-212).

Getúlio Vargas e seus ministros compreenderam que, para que o Brasil adquirisse “musculatura” e desse o salto para o processo de industrialização após a crise de 1929, era necessário investir, efetivamente, em três questões cruciais: petróleo, siderurgia e energia elétrica.

A trajetória dessas três políticas evidencia as virtudes e os constrangimentos do novo governo no enfrentamento das dificuldades para instalar no país um complexo petrolífero, siderúrgico e um parque elétrico, que seria a base sustentadora da era de desenvolvimento que se estendeu até a década de 1980. (LEOPOLDI, 2003, p.252).

Entre os anos de 1932-1937 houve um aumento de 240% na produção de ferro gusa, de 123% de aço em lingotes, de 142% em laminados e de 282% sobre a produção do cimento nacional (FONSECA, 1989, p.204). Esses dados demonstram que a política de incentivo à

industrialização alcançou êxito principalmente a partir dos dois últimos anos do Governo Provisório, fortalecendo este setor e lastreando as bases para o aumento da produção.

Para Vargas, a ampliação da produção de ferro era questão de honra, indispensável e que estava atrelada à noção de progresso. Por isso, tornou-se o centro das atenções do Governo Provisório, “motor” do desenvolvimento industrial e dos transportes (ferroviário, rodoviário, marítimo e aéreo), que proporcionaria a integração nacional a partir do desenvolvimento do mercado interno e marcaria a “idade do ferro”⁸³ no país:

O ferro é fortuna, conforto, cultura e padrão, mesmo, da vida em sociedade. Por seu intermédio, abastecem-se de águas as cidades e irrigam-se as lavouras. Dele se faz a máquina, e é força. Por ele se transforma a energia, florescem as indústrias, movimentam-se as usinas. Na terra, sobre fitas de aço, locomotivas potentes encurtam distâncias e aproximam regiões afastadas, que permutam, com rapidez, os seus produtos. Sobre as águas, é o navio a força propulsora que o aciona, fazendo-o singrar velozmente mares e rios. No ar, é o motor do aeroplano mantendo-o em equilíbrio e aligeirando-lhe o vôo. É, finalmente, o lume para o lar e, ao mesmo tempo, a arma para a defesa da Pátria (VARGAS, 1931, p.45).

Importante ressaltar que a resolução do “problema siderúrgico”, apontado por Vargas neste discurso, não se direcionava apenas aos líderes industriais, a partir da substituição das importações de ferro e o desenvolvimento dos transportes e dos bens de consumo. Ele também se alinhava, efetivamente, aos ideários do movimento tenentista, pois como já frisamos anteriormente, uma das propostas mais importantes encabeçada pelos tenentes – sobretudo pelo “Clube 3 de Outubro” – foi a nacionalização do subsolo brasileiro, o que desembocaria na extração dos minérios necessários para a produção das armas em território brasileiro e que abasteceria o Exército, a Marinha, tornando-se uma questão não apenas de desenvolvimento econômico, como também, de segurança nacional.

Em 1934, a indústria bélica brasileira já colhia bons resultados⁸⁴. O Governo Provisório já havia construído uma fábrica de projéteis de artilharia; uma fábrica de materiais contra gases; uma fábrica de viaturas, em Curitiba; decretou a criação de fábricas de espoletas, estojos de artilharia, canos e sabres; ampliou a fábrica de cartuchos de infantaria e o arsenal de

⁸³ Termo utilizado por Vargas durante discurso proferido em Belo Horizonte durante o banquete oferecido pelo governador-interventor de Minas Gerais, Olegário Maciel, no dia 23 de fevereiro de 1931: “Mas o problema máximo, pode dizer-se, básico da nossa economia, é o siderúrgico. Para o Brasil, a idade do ferro marcará o período de sua opulência econômica” (VARGAS, 1931, p.44-45).

⁸⁴ Mais informações sobre os investimentos e ampliação da indústria bélica brasileira, durante o Governo Provisório, podem ser encontradas no discurso proferido por Vargas durante almoço na Vila Militar – “Grupo Escola”, no dia 24 de maio de 1934, quando ele assina um decreto reajustando os salários do Exército.

guerra do Rio Grande do Sul; e “[...] mandou técnicos à Europa, afim de estudarem os aperfeiçoamentos necessários à nossa indústria militar nascente” (VARGAS, 1934, p.164-165).

Voltando para a expansão da industrialização brasileira, entre os anos de 1930-1934, verifica-se o fortalecimento da burguesia industrial enquanto classe que passa a ter espaço dentro dos órgãos e conselhos criados por Vargas para o desenvolvimento econômico interno do país, a saber: o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (1930); o Departamento Nacional do Trabalho (1931); o Conselho Federal do Comércio Exterior, o Plano Geral de Viação Nacional (vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas) e a Comissão de Similares, esses três criados em 1934. Outras medidas foram adotadas pelo Governo Provisório no sentido de favorecer o setor industrial, exemplo disso foi o Decreto nº 19.739, publicado no dia 07 de março de 1931⁸⁵. No decreto Vargas determinava a proibição de importação de máquinas para algumas indústrias – especialmente a têxtil – pois a ala mais poderosa entre os empresários temia uma crise de superprodução se novas indústrias por ventura fossem instaladas no país, a exemplo da crise de superprodução do café no final da década de 1920.

Apesar de parecer uma contradição para alguns historiadores e economistas⁸⁶, essa medida acabou gerando a aceleração da produção industrial no país:

[...] Se pode ser considerado verdadeiro ‘absurdo’ a proibição de importações de máquinas por um governo a favor da industrialização em momento no qual as importações supriam parte significativa da demanda por bens de capital, esta deixa de sê-lo ao se ter presente o fato que a motivou – a pressão dos empresários industriais, coincidente com a proposta governamental de conter importações, dada a escassez de divisas – e também suas consequências: a medida não impediu o crescimento industrial, pois as taxas verificadas no período foram altíssimas (FONSECA, 1989, p.208).

Outro fator importante que ajudou a impulsionar o mercado interno e o sistema financeiro brasileiro foi o setor bancário e a política de crédito. Segundo a historiadora Maria Antonieta P. Leopoldi, desde a década de 1920 que os três pilares deste setor bancário já se encontravam em pleno desenvolvimento:

- O banco estatal, representado pelo Banco do Brasil e alguns bancos estaduais, que ganham solidez neste período, entre eles o Banco do Estado de São Paulo/Banespa, Banco do Estado do Paraná e do Rio Grande do Sul, todos

⁸⁵ O Decreto nº 19.739 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19739-7-marco-1931-514626-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 18/04/2018.

⁸⁶ Embora reconheçam a ampliação da produção industrial neste período, Villela e Suzigan atribuíram o termo “verdadeiro absurdo” para a postergação do Decreto de Vargas (VILLELA; SUZIGAN, 1973, p.211-212).

estruturados em 1928 e seguidos de outros estabelecimentos estaduais na década de 1930;

- Os bancos privados nacionais, ainda com caráter regional, mas já apresentando características de solidez financeira. Entre eles destaca-se o Comércio e Indústria de São Paulo e o Província do Rio Grande do Sul;

- Os bancos estrangeiros, representados pelos britânicos (London and Brazilian Bank e o London and South American Bank), o British Bank of South America, o Citybank e outros bancos europeus (português, francês, italiano e alemão) (LEOPOLDI, 2003, p.264).

Entre os anos de 1930-1932, Vargas pôs em prática o seu discurso de austeridade, buscando a racionalização dos investimentos públicos. Entretanto, com base em um ideário nacionalista, o Governo Provisório passou a intensificar a política de intervenção estatal sobre o sistema financeiro, ampliando o poder de financiamento, a expansão de crédito e o raio de atuação do Banco do Brasil, tornando-o um banco comercial que passou a financiar a produção rural e industrial, inclusive sendo o único banco a possuir agências espalhadas pelo interior das diversas regiões do país. Dessa forma, o Banco do Brasil assumia uma dupla função: a de banco central e, ao mesmo tempo, de fomento à produção agrícola e industrial (LEOPOLDI, 2003, p.268).

A culminância dos investimentos estatais sobre o setor industrial ocorreu, no ano de 1937, com a criação da “[...] Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil, a qual deveria financiar a criação de novas indústrias e a expansão das já existentes, concedendo empréstimos com prazos de até dez anos” (FONSECA, 1989, p.209).

4.2 O Ministério da Viação e Obras Públicas e suas ações: nacionalização, estatização, fortalecimento e ampliação do mercado interno brasileiro

Embora a historiografia nacional e regional privilegie, efetivamente, o estudo e análise das ações de combate à seca encabeçada por José Américo à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas (MVOP) na região Nordeste do país, o raio de atuação desta pasta, durante o Governo Provisório, foi bem mais abrangente. A maior parte das obras assumidas por este Ministério estiveram, inegavelmente, vinculadas ao projeto de desenvolvimento nacional e isto fica demasiadamente claro quando verificamos o número de estados e as regiões atendidas ao longo dos anos de 1930-1934: “Acre, Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Baía, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Distrito

Federal⁸⁷, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás” (ALMEIDA, 1982, p.273-301).

Vale salientar que a preocupação com as estradas de rodagem não surgiu com o Governo Provisório, e sim, ainda antes, pois o lema do governo de Washington Luís era “governar é abrir estradas”. Entretanto, segundo Vargas, faltava planejamento na organização dos sistemas de transportes dos governos anteriores, “[...] havendo dispersão de trabalhos e dispêndios, que, certamente, teriam sido melhor aproveitados se houvessem obedecido a um plano prévio, traçado de acordo com as necessidades gerais e que se haveriam de impor contra pretensões descabidas e absurdas” (VARGAS, *apud* FONSECA, 1989, p.209).

Para que a expansão do mercado interno se efetivasse, era necessário a melhoria do sistema de transportes do país, preocupação externada não apenas por Vargas, como também pelos líderes industriais que desejavam fretes mais baratos e uma ampliação eficaz da malha rodoviária, ferroviária, aérea e marítima.

O discurso nacionalista de integração das diversas regiões – e, sobretudo, da integração do povo brasileiro – passava, inevitavelmente, pelos transportes e é nesse ponto que se destaca a atuação de José Américo à frente do Ministério da Viação, como afirmou o chefe do Governo Provisório⁸⁸:

De máxima relevância, não só para o desenvolvimento econômico, como, principalmente, para a ação civilizadora do Estado, o problema das comunicações e das obras públicas de utilidade coletiva, a cargo do Ministério da Viação, mereceu do Governo revolucionário atenção solícita, a-pesar-do crítico período atravessado pelas finanças nacionais.

A orientação administrativa e a capacidade construtora deste importante departamento assinalaram-se, sobretudo, pela mais rigorosa compressão das despesas, na superintendência dos serviços que lhe são subordinados (VARGAS, 1934, p.83-84).

A seguir delinearíamos as construções e ampliações realizadas pelo Ministério da Viação que possuíam como propósito, ao fim e ao cabo, a integração do Brasil e o desenvolvimento do mercado interno.

⁸⁷ Importante ressaltar que, neste período, o Distrito Federal estava sediado na cidade do Rio de Janeiro.

⁸⁸ Mensagem lida por Getúlio Vargas à Assembleia Nacional Constituinte, no ato da sua instalação, em 15 de novembro de 1933.

4.2.1 Expansão das estradas de ferro

Desde a Revolução Industrial na Inglaterra, na segunda metade do século XVIII, a utilização do sistema de transporte ferroviário passou a fazer parte do cotidiano entre os países mais economicamente desenvolvidos do Ocidente, sobretudo por conta das mudanças estruturais impostas pelo novo modelo econômico capitalista. A partir de então, o transporte de cargas e de passageiros foi ampliado significativamente, possibilitando uma maior locomoção a um custo bem mais barato, reduzindo o tempo de deslocamento, permitindo também uma efetiva integração entre diversas regiões eliminando o isolamento social imposto por barreiras geográficas, além de propiciar uma efetiva concorrência entre mercados internos e externos por conta do barateamento dos fretes.

Além de todos esses fatores, outro benefício do sistema ferroviário está vinculado ao longo tempo de durabilidade de suas infraestruturas – locomotivas (18 anos); vagões (10 anos); trilhos (40 anos); infraestrutura de terraplanagem e fundição (indeterminado) – e por sua grande capacidade de transporte:

A estrutura de custos da infraestrutura ferroviária apresenta períodos de renovação relativamente longos, que se estendem por volta de 40 anos, já que trabalhos com terraplanagem e fundação são investimentos não recuperáveis e que não são considerados como elementos de custo depois de concluídos. Gastos em vagões e locomotivas também implicam em investimentos em bens com vida útil longa, de 10 e 18 anos, respectivamente. [...]A principal vantagem que o modal ferroviário oferece se refere à capacidade de carregamento do modal. Cargas de alta tonelagem são preferencialmente transportadas por ferrovias, em especial quando é necessário percorrer longas distâncias (CNT, 2013, p.15).

No Brasil, o desenvolvimento do transporte ferroviário se confunde, inevitavelmente, com a necessidade do desenvolvimento e expansão do comércio agroexportador, sobretudo a partir da comercialização do café na segunda metade do século XIX. No dia 26 de julho de 1852, D. Pedro II promulgou o Decreto 641⁸⁹ – mais conhecido como “Lei de Garantia de Juros”⁹⁰ – com o intuito de estabelecer o sistema de transportes ferroviários no país, substituindo o transporte terrestre que era executado por jumentos e mulas nas chamadas

⁸⁹ O Decreto 641 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

⁹⁰ O desejo do imperador é que fossem, inicialmente, instaladas ferrovias ligando o Município da Corte (Rio de Janeiro) as províncias de Minas Gerais e São Paulo. Para atrair os empresários, o decreto estabelecia uma série de benefícios, dentre eles destacamos: 1º Autorizava as empresas concessões para a construção total, ou parcial, de estradas de ferro, além da exploração destas por um prazo máximo de 90 anos; 2º Garantia do juros de 5% sobre o capital empregado na construção das estradas de ferro.

estradas carroçáveis. Até a década de 1930, o sistema ferroviário figurou como o mais importante meio de transporte terrestre, possibilitando o desenvolvimento econômico e industrial do nosso país.

Antes de adentrarmos, efetivamente, sobre os feitos realizados por José Américo – e pelos funcionários da pasta que ele comandou – a respeito das estradas de ferro, entre os anos de 1930-1934, faremos uma breve recapitulação da herança deixada pelo governo de Washington Luís, anterior a “Revolução” de 1930.

Ao assumir o Ministério da Viação, o ministro se deparou com uma situação desanimadora em relação a rede ferroviária naquele período. Segundo José Américo, a maior parte das construções não obedecia a critérios técnicos ou de planejamento econômico e, em sua maioria, era realizada a partir dos interesses de determinados grupos políticos regionais, beneficiando algumas localidades em detrimento de outras, acarretando sérios prejuízos aos sistemas de transportes por conta da desorganização do tráfego. Também se verificou o esgotamento das verbas destinadas às construções das estradas de ferro, que eram custeadas pelo chamado “fundo rodoviário”, antes da “Revolução” de 1930.

Foi a partir de 1930 que o ministro buscou ampliar e interligar as estradas de ferro de vários estados das diversas regiões do país, ampliando as suas zonas de influências, além de concluir a construção de inúmeras obras paralisadas que somavam um vultoso patrimônio que se encontrava à deriva. Além das estradas de ferro administradas pela União, outros trechos pertencentes aos Estados também foram atendidos pelo Ministério da Viação, a exemplo dos estados de Minas Gerais, Goiás, Rio Grande do Sul, dentre outros. Vários trechos, que pertenciam à empresas privadas, passaram a ser estatizados: “Rêde Paraná-Santa Catarina, Madeira-Mamoré e Maricá” (ALMEIDA, 1982, p.75).

Para resolver os problemas decorrentes daquilo que foi herdado pelo Governo Provisório, o ministro determinou que fosse elaborado um Plano Geral de Viação, trabalho que foi confiado à uma comissão de engenheiros, através de portaria publicada no dia 14 de abril de 1931. Dentre as diversas atribuições, cabia ainda à essa comissão estudar:

- a) a situação financeira das estradas de ferro pertencentes ao governo federal, por elle administradas, arrendadas ou concedidas, para conhecimento das modificações que devem ser introduzidas nos processos de administração e das providências de outra ordem, necessárias a que não haja perturbação dos transportes;
- b) a legislação na parte relativa ás tomadas de contas das estradas arrendadas e das que gosam do favor da garantia de juros, afim de se introduzirem as modificações aconselhadas pela experiencia;

- c) o regime de pagamento mais conveniente a ser adoptado nos trabalhos de construcção dos prolongamentos e ramaes, pelo governo federal, inclusive o que diz respeito ás normas em vigor para o calculo das tabellas de preços elementares;
- d) as clausulas e condições geraes a que devem obedecer os contratos de arrendamento das estradas de ferro federaes aos Estados e companhias particulares;
- e) o regime tarifario, actualmente em vigor nas estradas de ferro federaes, para esclarecimento das reformas que convém introduzir e das providencias que compete ao governo tomar, no sentido de, sem prejuízo do equilibrio das mesmas estradas, incrementar o desenvolvimento e a circulação de produção (ALMEIDA, 1933, p.43).

Após a realização de alguns estudos, verificou-se uma ampla desarticulação entre as redes ferroviárias das regiões Norte e Nordeste do país, com linhas isoladas e com algumas construções importantes que nunca haviam sido concluídas, a exemplo do trecho ligando as cidades de Petrolina, em Pernambuco, até Teresina, capital do Piauí.

Ainda, segundo José Américo, de 1926 a 1930, a rede nacional de estradas de ferro cresceu cerca de 229 quilômetros em média por ano. Nos dois primeiros anos do Governo Provisório, essa média anual foi ampliada para 260,363 metros por ano, como demonstra o quadro abaixo:

QUADRO 7 - CRESCIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL	
ANO	EXTENSÃO (Km)
1926	31.332,759
1927	31.549,044
1928	31.851,220
1929	31.967,426
1930	32.478,007
1931	32.764,303
1932	33.004,892

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.45.

As estradas de ferro beneficiadas nesses dois primeiros anos de atuação de José Américo foram as seguintes:

QUADRO 8 - ESTRADAS BENEFICIADAS PELO GOVERNO PROVISÓRIO			
Estradas	1930	1931	1932
Central do Rio Grande do Norte	175,891	191,391	236,291
Ilhéus a Conquista	82,750	101,750	-----
Goyaz	366,641	384,651	-----
Sorocabana	2.044,744	2.065,579	-----
Noroeste	1.282,236	1.334,377	1.345,328
São Paulo-Goyaz	71,820	148,882	-----
Via Férrea do Rio Grande do Sul	2.648,651	2.709,094	-----
Rede de Viação Cearense	1.251,154	-----	1.341,685
<i>Great Western</i>	1.696,847	-----	1.716,622
São Paulo-Paraná	124,330	-----	183,050
Victoria-Minas	545,982	-----	561,594

Fonte: ALMEIDA (1933, p.45).

Até o ano de 1932, existia uma concorrência, um tanto desleal, entre as estradas de ferro e as estradas de rodagem, pois além do transporte ferroviário ser bem mais caro em termos de construção e manutenção, era cobrado um imposto – taxa de viação – para o transporte nas vias férreas do país, algo que não ocorria no transporte rodoviário (autocaminhões).

Como vimos, anteriormente, o desenvolvimento e expansão das indústrias e, conseqüentemente, do mercado interno brasileiro dependiam, quase que exclusivamente, da integração nacional a partir dos seus diversos sistemas de transportes, sobretudo das estradas de ferro e de rodagem. Taxações desse tipo encareciam o custeio dos transportes realizados através das estradas de ferro, sobretudo porque a maior parte do escoamento da produção nacional era realizado por esse sistema de condução, haja vista a sua enorme capacidade de carga (milhares de toneladas) e os longos percursos atingidos por suas ramificações.

Deste modo, o Ministério da Viação expediu o aviso de n.1.106, em 17 de novembro de 1931, sugerindo ao presidente Vargas que fossem eliminados esses impostos com o intuito de permitir a expansão desse sistema de transporte. Entretanto, para compensar a redução das receitas provenientes destes tributos, o ministro sugeriu a criação de uma taxa adicional de 10% sobre os impostos de consumo.

Poucos meses depois, a sugestão foi parcialmente acatada por Vargas que, através da publicação do Decreto 21.418, de 17 de maio de 1932, cancelava não apenas a cobrança de impostos interestaduais e intermunicipais sobre os transportes, como também, sobre as mercadorias transportadas pelos empresários, de um município para o outro, ou entre Estados da Federação:

Art. 1º E' expressamente vedado assim aos Estados como aos municípios criar, a qualquer título, sob qualquer forma e seja qual for a denominação, impostos taxas ou tributos que incidam sobre o comércio interestadual ou intermunicipal, compreendidos os bens e os veículos terrestres, fluviais ou marítimos, que os transportam, assim como as pessoas que empregam a sua atividade nesse comércio.

Art. 2º Entendem-se por impostos, taxas ou tributos interestaduais e intermunicipais, incidindo, portanto, na vedação do art. 1º, todos aqueles que recaírem sobre operações necessárias ao intercuro de mercadorias nacionais ou estrangeiras, quando objeto do comércio dos Estados entre si e com o Distrito Federal, bem como dos municípios entre si, pertençam a um mesmo Estado ou a Estados diferentes.

Art. 3º E', assim, vedado, tanto aos Estados como aos municípios:

- a) tributar os bens e os veículos que os transportam, como as pessoas que se ocupam do seu comércio, à entrada do seu território, sejam os referidos bens de produção estrangeira ou nacional e que se destinem ao consumo no próprio Estado ou município de entrada ou em outro Estado ou município;
- b) onerar com impostos, taxas ou tributos os aludidos bens, veículos e pessoas, quando em trânsito pelo seu território⁹¹.

Em 20 de outubro de 1932, foi publicado o decreto 21.985, consoante ao anterior e que determinava que as novas concessões ferroviárias serviriam não apenas para o desenvolvimento econômico das regiões a que se destinavam, como também, para a defesa nacional. Este decreto além de reforçar o discurso nacionalista de integração das diversas regiões, passa a atribuir ao Executivo Federal – Ministério da Viação e Obras Públicas e Ministério da Guerra – a construção e concessão de novas vias férreas coadunando os interesses econômicos ao dos militares, além de demonstrar um comportamento prognosticador de Vargas expresso através de sua preocupação com relação a possibilidade do Brasil participar diretamente de um conflito bélico futuro:

⁹¹ O Decreto 21.418 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21418-17-maio-1932-514766-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 11/04/2018.

Art. 1º O serviço militar das estradas de ferro é dirigido pelo Chefe do Estado Maior do Exército, sob a autoridade do ministro da Guerra e com a colaboração do inspetor federal de estradas, representante do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 2º Os projetos e concessões de novas construções ferroviárias serão submetidos consultivamente ao Estado Maior do Exército, não podendo ser considerados objeto de deliberação antes do pronunciamento dessa repartição militar.

Parágrafo único. Para a aprovação dos projetos ou concessões de novas vias férreas, deverão harmonizar-se, tanto quanto possível, os interesses econômicos com os da defesa militar do país.

[...] Art. 9º Em tempo de guerra o sistema ferroviário do país é dividido em rede de interior e rede dos exércitos⁹².

Embora os investimentos do Governo Provisório tenham sido bastante elevados em relação a construção e manutenção das estradas de ferro, não houve nenhum aumento no valor das tarifas vinculadas ao transporte ferroviário, nem mesmo das empresas privadas que eram responsáveis pelo transporte de passageiros.

Na verdade, o que verificamos em nossas pesquisas é que o ministro da Viação e Obras Públicas implantou uma política tarifária de barateamento dos fretes, através dos 163 atos expedidos entre 3 de novembro de 1930 a 31 de maio de 1933, autorizando a redução do valor em praticamente todas as estradas de ferro do país, ampliando significativamente o volume de tráfego e efetivando o projeto de industrialização e desenvolvimento da economia interna do país.

O Decreto 23.562⁹³, publicado no dia 6 de dezembro de 1933, ratifica a nossa tese e demonstra que o Ministério da Viação ocupou um lugar proeminente para a consolidação do projeto nacionalista-desenvolvimentista pensado e executado por Vargas e seus ministros.

Assinado por Getúlio Vargas e José Américo, o decreto concedia:

Art. 1º Será concedido, durante o prazo de cinco anos, nas estradas de ferro administradas pela União, o abatimento de 10 % sobre as tarifas para os produtos apresentados a despacho pelas cooperativas agrícolas e empresas de colonização, que se tenham fundado há menos de um ano ou se venham a fundar dentro de dois anos, a contar desta data, - nas zonas marginais às estradas, compreendidas dentro de 15 quilômetros para cada lado.

Parágrafo único. Será concedido igual abatimento, mantida a tarifa mínima, a todos os maquinismos e materiais necessários á instalação de usinas e fábricas, nas mesmas condições de praso e localização.

⁹² O Decreto nº 21.985 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21985-20-outubro-1932-514232-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 11/04/2018.

⁹³ O Decreto nº 23.562 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23562-6-dezembro-1933-525990-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 11/04/2018.

Art. 2º Para os produtos agrícolas e industriais que até esta data não tenham sido explorados nas mesmas zonas laterais às estradas do ferro, será concedido o abatimento de 20 % sôbre as tarifas dos similares ou iguais, incluídos na pauta.

Essa decisão demonstra que a preocupação do Governo Provisório não se restringia, apenas, ao abatimento das tarifas sobre os produtos agrícolas transportados nas estradas de ferro e ao desenvolvimento e integração das regiões mais longínquas, as chamadas “zonas marginais às estradas” de ferro. Ela fomentava também a criação de novas indústrias a partir da redução das tarifas para o transporte de “todos os maquinismos e materiais necessários á instalação de usinas e fábricas”, concedendo abatimento ainda maior para o transporte dos produtos agrícolas e indústrias que se tornassem pioneiros no desenvolvimento destas regiões. Dezenas foram as cidades que surgiram, ou se desenvolveram, às margens dessas estradas de ferro, Brasil a fora.

Outro decreto⁹⁴, também estabelecido pelo Ministério da Viação, passou a conceder gratuidade e abatimento de 50% a 75% nas estradas de ferro que pertenciam, ou eram administradas pela União, medida essa que também beneficiou o desenvolvimento econômico dos estados e municípios, além de uma gama de profissionais e entidades sem fins lucrativos, descritos abaixo:

[...] os ferroviários e suas famílias; os ferroviários aposentados; os médicos das caixas de aposentadorias e pensões, quando no desempenho de suas funções; as praças de pret e inferiores das corporações militares; os alunos da Escola Militar; os jornalistas em atividade profissional; as instituições de caridade, estabelecimentos de ensino gratuito ou de assistência social e agremiações destinadas a promoverem o desenvolvimento, no país, das ciências, das letras, das artes e do turismo; os materiais destinados a obras públicas estaduais e municipais; as feiras e exposições oficiais e oficializadas; os professores e estudantes dos cursos primários, secundário e superior; grupos de pessoas, atiradores, escoteiros, clubes de futebol, companhias que dêem espetáculos públicos e bandas e sociedades de música (ALMEIDA, 1982, p.78-79).

Embora existissem diversas concessões com o intuito de favorecer a ampliação do tráfego, a partir do aumento no volume de usuários do sistema de transporte ferroviário, o Ministério da Viação buscou coibir a evasão de rendas que havia se estabelecido nas estradas de ferro a partir da aquisição ou concessão de passagens gratuitas. O Decreto 20.054⁹⁵, de 29

⁹⁴ O Decreto 19.964, de 08 de maio de 1931, encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19964-8-maio-1931-519057-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 23/04/2018.

⁹⁵ O Decreto 20.054 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20054-29-maio-1931-519075-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 23/04/2018.

de maio de 1931, passou a regular com rigidez todas as concessões de passagens gratuitas nos ramais administrados pela União, como também, pelas empresas particulares que faziam o transporte de passageiros.

A transparência sobre os investimentos públicos nas estradas de ferro também foi uma preocupação manifestada por José Américo neste período. Através do Decreto 21.317⁹⁶, de 25 de abril de 1932, a chamada “Contadoria Central Ferroviária” foi reformulada e passou a ser dirigida por um conselho administrativo composto por: 1º Um representante do Ministério da Viação e Obras Públicas (presidente); 2º Representantes das empresas filiadas; 3º Delegados dos Estados, comércio, agricultura, indústria, além do Conselho Nacional do Café. As reuniões realizadas eram abertas ao público.

Após três anos da criação da primeira comissão de engenheiros criada pelo ministro da Viação para estudar a rede de viação nacional no sentido de potencializar a sua eficiência econômica, Getúlio Vargas aprovou o Plano Geral de Viação Nacional através do Decreto Nº 24.947⁹⁷, de 29 de junho de 1934. No documento Vargas deixa claro que o referido plano abrangeria os aspectos de ordem econômica, política e militar.

Entretanto, o que se verificou foi a quebra de parte da autonomia dos Estados e municípios com relação a construção e concessão de qualquer via de transporte que pertencesse ao plano, ou seja, as futuras construções só poderiam ser executadas mediante aprovação da União. Além disso, foi criada uma comissão permanente de execução das ações do plano de viação – sediada na capital federal - e que passaria a coordenar os transportes ferroviários, rodoviários, fluvial, marítimos e aéreos, numa composição civil-militar e interministerial:

Parágrafo único. A comissão prevista neste artigo será presidida por um representante direto do Ministério da Viação e Obras Públicas, e terá como membros, os chefes das repartições técnicas do Ministério, um representante do Estado Maior do Exército e outro do Estado Maior da Armada (VARGAS, 1934, p.816).

O processo de racionalização e fiscalização dos investimentos públicos nas estradas de ferro encontrou o seu ponto ápice no caso da Estrada de Ferro Central do Brasil, uma das mais importantes e estratégicas para os planos do Governo Provisório de Vargas, haja vista que interligava os estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, além do Distrito Federal.

⁹⁶ O Decreto 21.317 encontra-se, na íntegra, no sítio: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21317impressao.htm - Data de acesso: 20/04/2018.

⁹⁷ O Decreto 24.947 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24497-29-junho-1934-526330-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 20/04/2018.

Como havíamos mencionado, anteriormente, após assumir o ministério, José Américo determinou que fossem realizadas uma série de sindicâncias para apurar o número de pessoas em excesso naquela pasta e encontrou na Central do Brasil o seu pior gargalo. Só naquela empresa estatal havia cerca de 5 mil funcionários ocupando cargos diversos, desviados dos serviços vinculados as estradas de ferro, numa espécie de abrigo a funcionários “fantasmas”, a maioria indicada por políticos e tenentes que participaram da “Revolução” de 1930. Como afirma o ministro:

Nenhuma empresa do governo soffreu maior devastação política do que a central do Brasil. Transformada em vórtice das facções, em reducto de campanha eleitoral, seu serviço ficou preterido pelo interesse partidario.

[...] A compressão, a fraude, o derrame das rendas, para aquinhoar amigos e para applicações de toda natureza, a distribuição de logares desnecessarios, as promoções dos cabos eleitoraes mais serviçaes, os passes gratuitos aos affeioados, os coluios com os fornecedores para simulação de contas materiaes, cuja importancia era entregue em dinheiro e applicada em fins estranhos à estrada – são irregularidades que apparecem comprovadas em quase todos os processos

[...] A central tinha dois problemas a resolver: o da regularização dos serviços e o de sua reorganização technico-administrativa (ALMEIDA, 1933, p.49).

Com o aval do Chefe do Governo Provisório, José Américo passou a cortar os gastos com a folha de pagamento. Só na Central do Brasil foram demitidos cerca de 1.337 funcionários. Poucos dias após dessa decisão radical, centenas de pessoas invadiram a Central do Brasil entrando em choque com a polícia da capital federal. Esse episódio provocou a morte de duas pessoas e fez com que o ministro voltasse atrás em sua decisão, determinando que fosse adotado o critério de tempo de serviço para julgar os casos relativos aos funcionários demitidos.

Um dia, eu estava no ministério por volta das três horas, quando Luzardo telefonou: ‘Eu não lhe disse? A Central do Brasil foi atacada. Já morreram dois, e o Arlindo está encurralado lá sem poder descer’. [...] E fui, vi os mortos, Então resolvi abrandar a medida, dar disponibilidade correspondendo a tempo de serviço’ (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p. 198).

Para amenizar o problema, foram mantidos em disponibilidade os funcionários com mais de 10 anos de serviço e aos que foram efetivamente dispensados, o Ministério da Viação pagou uma espécie de salário desemprego por cerca de 3 meses, além da readmissão de uma pequena parcela dos funcionários por conta das falhas e injustiças propiciadas por essa reforma.

A redução nos quadros de pessoal também atingiu o número de engenheiros que atuavam na Central do Brasil, que passou de 202, em 1930, para 117 em 1933. Entre novembro

de 1930 e outubro de 1931, cerca de 78 cargos vagos foram suprimidos, gerando uma receita anual de 505:200\$000 réis. A compressão das despesas pode ser verificada nos dois quadros abaixo:

QUADRO 9 - DESPESAS DA CENTRAL DO BRASIL (1930-1931)				
Meses	1930	1931	Diferença para menos	Valores em Reais (R\$)
Janeiro	10.733:271\$221	10.285.398\$197	447:873\$024	55.088.381,95
Fevereiro	10.285:384\$209	9.582:855\$113	702:529\$096	86.411.078,81
Março	11.033:580\$833	10.219:060\$058	814:520\$775	100.186.055,33
Abril	10.813:057\$304	9.750:606\$206	1.062:451\$098	130.681.485,05
Maio	10.935:703\$709	9.603:241\$390	1.332:462\$319	163.892.865,24
Junho	10.609:844\$614	9.276:459\$812	1.333.384\$802	164.006.330,65
Julho	10.723:056\$077	9.379:080\$301	1.343:975\$776	165.309.020,45
Agosto	10.594:086\$207	9.187:561\$248	1.406:524\$959	173.002.569,96

Fonte: ALMEIDA (1933, p.50).

QUADRO 10 - DESPESA ANUAL DA CENTRAL DO BRASIL (1930 - 1933)				
Anos	Receita	Despesa do custeio	Deficit	DEFICIT em Reais (R\$)
1930	169.026:604\$	202.398:121\$	33.371:517\$	4.104.696.591,00
1931	164.461:476\$	177.645:014\$	13.183:538\$	1.621.575.174,00
1932	155.750:373\$	166.456:731\$	10.706:358\$	1.316.882.034,00
1933	164.855:840\$	165.728:950\$	873:110\$	107.392.530,00

Fonte: ALMEIDA (1982, p.95).

Com a finalidade de reduzir ainda mais as despesas sobre as estradas de ferro, o Ministério da Viação estabeleceu uma campanha de aproveitamento dos combustíveis nacionais – carvão, lenha e xisto betuminoso – em detrimento do uso do carvão importado, bem

mais dispendioso aos cofres públicos. Dessa forma, foi promulgado o Decreto 20.089⁹⁸, de 9 de junho de 1931, que além de promover o desenvolvimento da indústria de carvão nacional, estabeleceu uma série de regras alfandegárias para a importação do carvão estrangeiro:

Art. 1º Ficam a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e a Estrada de Ferro Central do Brasil autorizadas a contratar, em nome do Governo Federal, com as companhias nacionais de mineração de carvão, por preço e prazo que combinarem, toda a produção de carvão nacional disponível.

§ 1º Os contratos de que trata este artigo serão isentos de selo e de caução.

§ 2º A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro distribuirá o carvão contratado e terá preferência para o seu transporte.

Art. 2º A partir de 15 de julho do corrente ano, o desembarço alfandegário de todo e qualquer carregamento de carvão estrangeiro importado, em bruto ou em ‘briquettes’, dependerá da apresentação da prova de ter sido feita pelo importador a aquisição de uma quantidade de carvão nacional correspondente a 10 % da quantidade que ele pretender importar.

Além da racionalização dos gastos públicos, o Ministério da Viação buscou efetivar o plano de integração das diversas regiões do país, a partir da construção de novas estradas férreas e da conclusão de obras que haviam sido paralisadas antes da “Revolução” de 1930. Exemplo disso foi o prolongamento do chamado ramal de “Santa Bárbara”, iniciado em 1926, mas que havia sido interrompido sucessivas vezes por falta de recursos. Empreendimento de suma importância não apenas para a Central do Brasil, como também, para os estados de Minas Gerais e Vitória, pois esta linha Santa Bárbara foi a responsável pela ligação entre a capital Belo Horizonte e o porto de Vitória.

Em 20 de outubro de 1931, o Governo Provisório publicaria o Decreto 20.537⁹⁹ autorizando a abertura de novos editais de concorrência para a eletrificação de toda a extensão da Central do Brasil. Os primeiros estudos para eletrificação foram iniciados em 1906, mas só 27 anos depois é que se iniciou, efetivamente, a concorrência para a sua realização. No dia 15 de fevereiro de 1933, foi decidido – por uma comissão composta por um grupo de engenheiros das principais escolas de engenharia do país e pelo consultor geral da República – que a empresa inglesa “*Metropolitan Vickers Electrical Export co. ltd.*” assumiria esta incumbência. Paulatinamente os trens a vapor passariam a ser substituídos pelos trens movidos a eletricidade,

⁹⁸ O Decreto 20.089 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20089-9-junho-1931-519084-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 23/04/2018.

⁹⁹ O Decreto 20.537 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20537-20-outubro-1931-519404-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 20/04/2018.

ampliando o tráfego e reduzindo os custos com a manutenção e reparação do material rodante¹⁰⁰.

Ainda em Belo Horizonte, no ano de 1934, foi construída uma oficina para a reparação e conservação do chamado “material rodante”, com capacidade inicial para a reparação de 40 carros e 144 vagões mensais, tornando-se a maior oficina da América do Sul. Antes dessa importante medida, todos os carros e vagões eram consertados e guardados em oficinas particulares, gerando enorme despesa para a União. Além disso, havia um grande impacto econômico gerado pela paralisação e demora no conserto dos equipamentos. Em 1933, registrou-se que haviam 119 carros e 1.144 vagões completamente paralisados à espera de serviços de manutenção, além de 83 carros e 120 vagões que estavam em uma tardia reparação, perfazendo um total de 1.466 veículos fora do tráfego (ALMEIDA, 1933, p.56).

Diversos trechos das estradas de ferro da região norte do país receberam atenção especial por parte o Ministério da Viação, que promoveu a construção e o reaparelhamento de parte da malha ferroviária da região. A seguir, destacamos as principais obras executadas:

- Reconstrução de 75 km e substituição de 180.000 dormentes da rede São Luís-Teresina, que além de ligar as duas capitais, permitia o fluxo de carga e de passageiros entre os estados do Maranhão e do Piauí. Por conta da situação de relativo abandono, o Governo Provisório decretou a caducidade do contrato com a ‘Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão’¹⁰¹ e autorizou¹⁰² que o Ministério da Viação construísse a ponte sobre o rio Parnaíba, ligando os dois estados a partir da capital Teresina a cidade de Timon, no estado do Maranhão.
- O reaparelhamento da ‘Rede de Viação Cearense’, responsável pelos estados do Ceará e da Paraíba. Com o intuito de articular a rede ferroviária nesses dois estados, o Ministério da Viação construiu 176 km de ferrovias interligando diversas cidades importantes, a exemplo dos trechos entre as cidades de Sobral a Cacimbas (20 km) – no estado do Ceará – e das cidades de Pombal a Patos, no sertão paraibano¹⁰³.
- Além de intervenções de menor porte nos ramais Petrolina-Teresina, Central do Piauí e Central do Rio Grande do Norte (ALMEIDA, 1933, p.65-69).

¹⁰⁰ Em nossas pesquisas, encontramos alguns equívocos sobre o processo de eletrificação do sistema de transporte ferroviário no Brasil. O próprio sítio do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) – mais precisamente no tópico intitulado “O SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL” – informa que a “Introdução da tração elétrica, em 1930, para substituir, em determinados, trechos a tração a vapor”, ignorando o Decreto 20.537 que iniciou esse processo de substituição das máquinas a vapor pelos trens movidos a eletricidade. As informações do DNIT estão disponíveis no sítio: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> - Data de acesso: 24/04/2018.

¹⁰¹ A caducidade foi declarada a partir da promulgação do Decreto nº 20.948, de 15 de janeiro de 1932. O documento na íntegra encontra-se no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20948-15-janeiro-1932-519460-norma-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

¹⁰² A referida autorização se deu através da publicação do Decreto 21.018, de 02 de fevereiro de 1932. O documento na íntegra encontra-se no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21018-2-fevereiro-1932-519468-norma-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

¹⁰³ A inauguração desse trecho, em 1933, passou a integrar as estações Arruda Câmara, Malta, Argemiro de Souza e Patos. A foto da ponte interligando as duas últimas estações encontra-se no Anexo G, p.167.

Na região centro-oeste do país, o Ministério da Viação e Obras Públicas realizou uma série de obras na “Estrada de Ferro Goyaz”, concluindo o trecho entre as cidades de Bonfim-Leopoldo Bulhões-Anápolis, com investimentos na casa dos 2.000:000\$000 réis. Além das vantagens naturais, essa nova estrada de ferro possuía uma grande importância aos interesses nacionais por conta do seu traçado. Também investiu na estrada “Noroeste do Brasil”, que ligava a cidade de Bauru, no estado de São Paulo, até à cidade de Corumbá, localizada no estado do Mato Grosso, na fronteira com a Bolívia¹⁰⁴. Com as cheias do Pantanal, os trilhos deste ramal ficavam submersos, por isso, foi realizada a elevação de todo o percurso, permitindo a circulação ininterrupta dos trens em uma estrada de extrema importância para a economia nacional.

4.2.2 Ampliação das estradas de rodagem

Ao lado da expansão das estradas de ferro, outro fator que contribuiu, sobremaneira, para integração das diversas regiões do país, dando sequência ao projeto de desenvolvimento do mercado interno, foram os investimentos na malha rodoviária, chamadas à época de “estradas de rodagem”.

Ao assumir o ministério, no dia 30 de novembro de 1930, José Américo afirmou ter herdado mais uma dívida deixada pelo governo de Washington Luís. O chamado “Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes”¹⁰⁵ apresentava um déficit de 11.962:629\$475 réis. Por conta dessa situação, a atuação do Ministério da Viação, no fim do ano de 1930, se restringiu apenas à conservação das estradas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis e à extinção da antiga “Comissão Construtora de Estradas de Rodagem Federais”, sendo substituída pela chamada “Inspetoria Federal das Estradas”, criada em 13 de janeiro de 1931. Essa medida reduziria os gastos do ministério de 420:000\$000 réis para 33:690\$000 réis, por mês. Entretanto, neste mesmo ano, a reserva oriunda do “Fundo Rodoviário” alcançou o valor de 19.624:104\$220 réis, mas acabou sendo desfalcado em 13.480:000\$000 réis por conta

¹⁰⁴ Nesse período não havia a divisão do estado do Mato Grosso.

¹⁰⁵ O “Fundo Rodoviário” foi criado através do Decreto 5.141, em 5 de janeiro de 1927. Era constituído por um adicional aos impostos de importação de gasolina, acessórios para automóveis, além do produto de empréstimo interno através de apólices denominadas “Obrigações Rodoviárias”, para a construção e conservação de estradas de rodagem, que foram autorizadas pelo Decreto 5.525, de 5 de setembro de 1928. O Decreto 5.141 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html> - Data de acesso: 24/04/2018. O Decreto 5.525 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5525-5-setembro-1928-562410-publicacaooriginal-86424-pl.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

das despesas provenientes dos juros e amortização dos títulos que haviam sido emitidos nos anos de 1930 e 1931 (ALMEIDA, 1933, p.86).

Somado ao pagamento de dívidas anteriores, o Ministério da Viação ainda teria que amargar outra limitação financeira: em 26 de dezembro de 1931, Getúlio Vargas e o ministro da Fazenda, Oswaldo Aranha, assinariam o Decreto 20.853¹⁰⁶ que extinguiu todos os fundos especiais, inclusive o “Fundo Rodoviário”, interferindo diretamente nos recursos destinados ao desenvolvimento rodoviário do país naquele período. Em substituição às verbas provenientes do fundo, o Governo Provisório destinou 5.946:389\$897, em 1932, e 6.000:000\$000 no ano de 1933.

Art. 1º Os impostos, taxas e outras contribuições, destinadas pela legislação vigente à formação de fundos especiais para custear serviços e obrigações do Governo Federal continuarão a ser arrecadados escriturando -se os produtos respectivos na Receita Geral da União.

Parágrafo único. Os ministérios consignarão nos orçamentos de suas despesas as dotações necessárias aos serviços e obrigações a que se destinam aqueles fundos.

Apesar das dificuldades provenientes dessa situação de arrocho financeiro, o Ministério da Viação conseguiu pôr em prática o seu programa de ação. A partir do ano de 1931, foram retomadas as obras que permaneciam com os seus serviços de construção paralisadas, a exemplo da estrada que ligava a cidade de Joinville, em Santa Catarina, à Curitiba, capital do Paraná, propiciando a comunicação do estado do Rio de Janeiro com o sul do país. Em 1932 o ministério iniciou a construção da estrada que passou a ligar a cidade de Curitiba à Capela da Ribeira, no interior de São Paulo, destinada a ligar as capitais do Paraná e São Paulo. Essa estrada possui, até os dias de hoje, um importante viés econômico para as regiões sul e sudeste do país, pois foi a partir dela que se iniciou a substituição das estradas carroçáveis e propiciou o desenvolvimento econômico, a partir do comércio de mercadorias, entre esses dois Estados. Foi também nesse período que se iniciou a construção da estrada Teresópolis, que se tornou o ponto de partida para a ligação entre o Rio de Janeiro e a Bahia, à famosa estrada Rio-Bahia que permitiria a integração socioeconômica entre as regiões sudeste e nordeste do país. Na região norte, o Ministério da Viação foi responsável pela construção das estradas de Rio Branco, no Acre, e a de Porto Velho, na cidade de Cachoeira do Samuel, que serviu para auxiliar o transporte para a estrada de ferro Madeira-Mamoré.

¹⁰⁶ O Decreto 20.853 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20853-26-dezembro-1931-511746-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

A região Nordeste ficou sob a responsabilidade da Inspetoria Federal de Obras Contra às Secas (IFOCS) que, além das obras de açudagem, passou a assumir as chamadas estradas de rodagem, empregando a mão-de-obra dos flagelados retirantes em suas construções. Uma das obras mais importantes foi a construção de uma grande rodovia ligando a cidade de Recife à Fortaleza¹⁰⁷, e de Fortaleza à cidade de Russas¹⁰⁸, no interior do Ceará. Na Paraíba, foram construídos os ramais de Piancó, Catolé do Rocha, Picuí, Alagoa do Monteiro, Gramame e Teixeira; em Pernambuco, os ramais de Garanhuns, Triunfo e Belmonte; no Ceará, os ramais de Campos Belos e Canindé.

Para a melhoria do sistema de transporte rodoviário e a efetiva integração da região nordeste, foi constituído e levado a cabo um plano rodoviário composto por linhas principais (“troncos”) e linhas subsidiárias (“ramais”). Nos dois quadros abaixo é possível perceber a grande extensão dessas construções e as cidades beneficiadas em 7 estados:

QUADRO 11 - PLANO RODOVIÁRIO DO NORDESTE		
Linhas principais	Extensão (Km)	Cidades beneficiadas
Bahia-Fortaleza	1.350	Canudos (BA); Salgueiro (PE); Alagoinhas, Icó e Russas (CE)
Central de Pernambuco	600	Rio Branco e Salgueiro
Central da Parahyba	600	Campina Grande, Barra, Souza (PB) e Alagoinhas (CE)
Central do Rio Grande do Norte	450	Partindo de Barra (PB); Acary, Assú, Mossoró (RN) e Limoeiro (CE)
Central do Piauí	570	Partindo de Icó, Iguatú, Campos Salles (CE); Picos, Oieras e Floriano (PI)
Fortaleza-Therezina	550	Sobral (CE) e Campo Maior (PI)
Central do Ceará	380	Orós, Senador Pompeu e Cratheus
Penetração de Alagoas	900	Atalaia e Palmeira dos Índios

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.91.

¹⁰⁷ A foto de um dos trechos da construção da rodovia Recife-Fortaleza encontra-se no Anexo H, p. 168.

¹⁰⁸ A foto de uma ponte construída para viabilizar o tráfego na rodovia, Fortaleza-Russas, encontra-se no Anexo I, p.169.

QUADRO 12 - PLANO RODOVIÁRIO DO NORDESTE			
Estados	Linhas subsidiárias	Extensão (Km)	Cidades beneficiadas
CEARÁ	Ramal de General Sampaio	160	Campos Bellos e Maranguape
	Ramal de Canindé	180	Canindé, açude Choró e Quixadá
	Ramal de Crato	130	Macapá, Jardim e Crato
	Ramal de Missão Velha	20	Missão Velha
	Ramal de Maurity	60	Maurity
PARAHYBA	Ramal de Catolé do Rocha	150	Catolé do Rocha e Caicó (RN)
	Ramal de Piancó	230	Piancó, Conceição e Misericórdia
	Ramal de Teixeira	35	Teixeira
	Ramal de Picuhy	170	Picuhy, Areia e Alagôa Grande
	Ramal do Cariri	180	São João do Cariri, Alagôa do Monteiro e Alagôa de Baixo (PE)
	Diversas estradas subsidiárias	180	Parahyba e Rio Grande do Norte
PERNAMBUCO	Ramal de Garanhuns	100	-----
	Ramal de Triumpho	50	-----
	Belmonte	20	-----
	Belém	160	-----

Fonte: ALMEIDA, 1933, p.91, 92.

Além dessas rodovias construídas diretamente pela IFOCS, outras estradas de rodagem foram construídas utilizando verbas destinadas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas aos Estados que enfrentavam a seca que assolou a região Nordeste entre os anos de 1930-1934, além de parte da região norte.

No Ceará, foram construídos e reconstruídos 430 quilômetros de estradas, com 9 boeiros e 9 pontilhões, servindo a 20 municípios; na Parahyba, construídos 162 quilômetros, reconstruídos 490 e melhorados 287 de estradas carroçáveis; em Sergipe, construídos 111 quilômetros de estradas de rodagem e 62 de carroçáveis, além da grande ponte sobre o rio Sergipe, que está sendo construída pela firma Cristiani & Nielsien; na Bahia, 408 quilômetros de carroçáveis, 167 de rodagem, além da restauração de 60 quilômetros; no Pará, 109 quilômetros; em Alagôas, 40 quilômetros de rodagem construídos e 20 reconstruídos; no Maranhão, 53 quilômetros de estradas de rodagem; no Piauí, construídos e reconstruídos 2.216 quilômetros carroçáveis, com 118 obras de arte; no Rio Grande do Norte, construídos 456 quilômetros de estradas carroçáveis e reconstruídos 625 (ALMEIDA, 1933, p.94).

Da proclamação da República, em 1889, até à “Revolução” de 1930 – período denominado República Velha – haviam sido construídas cerca de 2.255 Km de estradas de rodagem em todo o país, segundo José Américo. Entre os anos de 1931-1933, o Ministério da Viação e Obras Públicas, através da Inspetoria Federal de Obras Contra às Secas¹⁰⁹, conseguiu construir cerca de 2.462 Km, além de subsidiar verbas financeiras para os Estados do Norte e Nordeste do país que serviram para auxiliar na construção de 4.214 Km (ALMEIDA, 1982, p.99). Ou seja, durante os 3 primeiros anos do Governo Provisório, o Ministério da Viação conseguiu construir mais estradas de rodagem do que nos 40 anos da República Velha.

Para a efetivação de um “Plano de Viação Rodoviário Nacional”, que interligasse as diversas regiões do país, José Américo elaborou o projeto de criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), buscando conceder autonomia administrativa e financeira a este órgão, como relatou o próprio ministro:

O projeto do departamento o constitui numa entidade com personalidade jurídica própria, sob o controle do governo, que se representaria ativamente no seu conselho diretor e lhe tomaria as contas, por uma comissão fiscal, com representantes do Ministério da Fazenda e do Tribunal de Contas. Seria uma organização semelhante a Azienda Autonoma Statale della Strada da Itália, da Junta Autónoma de Estradas, de Portugal, e da Dirección Nacional de Vialidad, da Argentina, reputadas como modelares (ALMEIDA, 1982, p.102).

¹⁰⁹ Em 21 de outubro de 1909 o então presidente da República, Nilo Peçanha, criou a Inspetoria de Obras contra as Secas (IOCS), através do Decreto nº 7.619, com o intuito de combater as sucessivas secas que secularmente atingiam o norte do país. O IOCS estava diretamente subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas que, neste período, era comandado pelo cearense Francisco Sá, tendo nomeado como inspetor-chefe deste órgão o engenheiro Miguel Arrojado Lisboa. Em 1919, durante a presidência do paraibano Epiácio Pessoa, o IOCS passou a ser chamado de Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas contando com um novo regulamento a partir da divulgação do Decreto nº 13.687, publicado no dia 9 de julho do mesmo ano. Em 28 de dezembro de 1945, após o fim do Estado Novo, a IFOCS passou a ser chamado de Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), através do Decreto-Lei 8.846, transformado, posteriormente em autarquia federal, a partir da promulgação da Lei nº 4229, em 01 de junho de 1963. Fonte:

http://www.dnocs.gov.br/php/comunicacao/registros.php?f_registro=2& - Data de acesso: 13/09/2016.

Além de favorecer a maior parte da região Nordeste, estados e municípios de outras regiões do país também foram diretamente beneficiados a partir da construção das seguintes estradas: Rio de Janeiro-São Paulo; Rio de Janeiro-Petrópolis; Terezópolis-Friburgo; Rio de Janeiro-Baía; Curitiba-Capela da Ribeira; Santa Catarina-Paraná; Planaltina-Santa Maria de Taguatinga (Goiás); Porto Velho-Mato Grosso (ALMEIDA, 1982, p.101).

Importante frisar que José Américo foi o primeiro a idealizar a divisão da malha rodoviária brasileira em três esferas: municipal, estadual e federal. Dessa forma, o ministro visava o aproveitamento das regiões inóspitas, ou que ainda não eram densamente povoadas, além de estabelecer a ampliação e o desenvolvimento da malha rodoviária nacional e a integração do mercado interno brasileiro:

Bem, quanto aos transportes, nunca fui contra as estradas de ferro, mas achei que a rodovia era necessária para a exploração de terrenos ainda inaproveitados, como primeira etapa. E o que está aí, o Brasil todo coberto de estradas de rodagem, é de iniciativa minha. Veja em *Eu e Eles*. Quando digo o que fiz, enumero as iniciativas principais: o caso da Baixada Fluminense, a eletrificação da Central do Brasil e as estradas de rodagem. Chamei um engenheiro paulista para o plano geral, e apresentei essa discriminação: estrada federal, estrada estadual e estrada municipal. E o resultado foi essa rede rodoviária imensa que nós temos. Osvaldo Aranha, ministro da Fazenda, discordou disso, achou que era inconstitucional, e não teve andamento (CAMARGO, 1984, p.204).

De agora em diante, as diversas regiões do país passariam a se comunicar através das estradas de rodagem e o projeto nacionalista-desenvolvimentista passaria a receber a infraestrutura necessária para a sua consolidação.

4.2.3 Produção de energia elétrica

Até meados dos anos de 1930, a produção de energia elétrica era fornecida por pequenas centrais térmicas e hidrelétricas, que abasteciam os estados, seus municípios, indústrias e grandes fazendas. Neste período, a maior empresa de fornecimento de energia era a *Light* que atuava nos maiores centros urbanos, Rio de Janeiro e São Paulo, onde abrigavam a maior quantidade de indústrias do país. A *Light* surgiu a partir de um aglomerado de empresas canadenses que atuavam na construção de bondes elétricos, produção e distribuição de energia elétrica, atuando em São Paulo desde 1899 e no Rio de Janeiro em 1905. A maior concorrente da *Light* neste período foi a *American & Foreign Power Company* (AMFORP), empresa estadunidense que no Brasil passou a ser chamada de Empresas Elétricas Brasileiras e atuou

em algumas cidades do interior de São Paulo e nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste (LEOPOLDI, 2003, p.260).

O fato é que essas duas companhias estrangeiras não conseguiram estabelecer relações profícuas e pacíficas com os governos brasileiros desde que chegaram ao Brasil e, até mesmo, durante o Governo Provisório de Vargas. O *lobby* estabelecido pelas duas empresas acarretou inúmeros prejuízos ao desenvolvimento do potencial de energia elétrica no país. A nacionalização das águas e do subsolo era uma das reivindicações do programa elaborado pelo movimento tenentista que alçou Vargas ao poder em 1930, por isso, era imprescindível estabelecer medidas e critérios para a utilização dos recursos minerais do país. Os ministros que advinham do movimento tenentista também recebiam o apoio de políticos e empresários que possuíam um perfil nacionalista e que também defendiam a quebra do monopólio destas duas empresas sobre a produção de energia elétrica no país.

Um dos primeiros ministros a enfrentar o poder econômico e político destas duas empresas estrangeiras – em especial o *lobby* estabelecido pela *Light* – foi José Américo de Almeida. Ele próprio deixou um depoimento revelador sobre o poder e a influência que essa empresa possuía nesse período e sobre a campanha que realizou em forma de retaliação a essa decisão:

A campanha da Light foi terrível, difícilíssima. Quando constituí a primeira comissão para rever as tarifas, Juarez, que era um de seus componentes, retirou-se dizendo que não podia ser, que a Light era um Estado dentro do Estado. Ele chegou a dizer: ‘A Light é quem manda no Brasil!’ Realmente, era poderosíssima, dispunha da imprensa, de influência, e sofri muito para baixar as tarifas. Eles contavam com uns seis jornais no Rio: *A Pátria* fez uma terrível campanha contra mim’ (*apud* CAMARGO, 1984, p.200).

Em 1933, o ministro da Agricultura Juarez Távora criou o Departamento Nacional de Produção Mineral e dentro deste foi instituído a Diretoria das Águas, responsável por fiscalizar a *Light* e a AMFORP. Em 1934, foi criado o Código de Águas e uma nova Constituição também foi promulgada, ambas passaram a regular, de uma forma mais incisiva, a atuação das empresas estrangeiras e a produção de energia elétrica. Outro ponto importante é que, a partir de então:

[...] o poder de concessão passou dos municípios e estados federativos ao governo federal, que trouxe para si também o controle de tarifas dos serviços de utilidade pública. Além disso houve alteração na forma de estimar as tarifas, com a substituição do cálculo através do *custo histórico* pelo *custo do serviço* (LIMA, *apud* LEOPOLDI, 2003, p.262).

Essas medidas obrigaram as empresas estrangeiras a revelarem os seus dados contábeis para o executivo federal e o custo dos serviços ofertados que, até então, eram confidenciais. Por fim, as empresas que não se adequassem as exigências do Governo Provisório teriam suas tarifas congeladas.

Embora este seja um assunto de extrema relevância para a compreensão do processo de industrialização do país, o nome e a importância do ministro José Américo passou, até certo ponto, despercebido em alguns artigos que tratam desta temática: industrialização, nacionalização do subsolo e do petróleo. No artigo “**A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência**” (2003), a historiadora Maria Antonieta P. Leopoldi aborda, dentre outros assuntos, a importância do petróleo, da siderurgia e da energia elétrica para o crescimento industrial brasileiro durante a chamada “Era Vargas”. Através de uma abordagem histórico-cronológica, a autora define o papel e a importância do Estado brasileiro e das empresas nacionais e estrangeiras no processo de exploração dos recursos naturais e do aproveitamento destes no desenvolvimento industrial brasileiro neste período, além das dificuldades enfrentadas pelo Governo Provisório e, posteriormente, pelo Estado Novo para a criação das primeiras siderurgias, consolidação e monopólio estatal das indústrias de base.

A autora faz menção ao papel e importância do ministro da Fazenda, Oswaldo Aranha, responsável pelo fim da chamada “cláusula ouro” – tomada como referência para os reajustes das empresas – através da criação do Decreto nº 23.501¹¹⁰ de novembro de 1933. Neste mesmo trecho do artigo, a autora também faz menção ao ministro da Agricultura, Juarez Távora e a importância da criação do Departamento Nacional de Produção Mineral. Todavia, não existe qualquer menção ou referência acerca da importância e do papel do Ministério da Viação para o desenvolvimento das políticas de industrialização e expansão do mercado interno brasileiro.

¹¹⁰ O Decreto 23.501 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23501-27-novembro-1933-500678-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

5 O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS E O COMBATE A SECA (1930-1934)

Neste último capítulo analisaremos como a gestão do ministro José Américo estrutura a política de combate as secas no Nordeste do Brasil, pois uma grave seca assolava essa região do país desde o início de 1930. A profunda experiência e o estudo *in loco* sobre períodos de estiagem e de fome no Nordeste levaram José Américo a sustentar a tese de que a seca não era causada pelo subdesenvolvimento do povo nordestino e nem derivava exclusivamente das questões físico-climáticas, os problemas partiam da visão econômica e dos mecanismos da administração pública, principalmente por parte do Governo Federal. É essa a questão que norteará o presente capítulo, o confronto desse discurso com as ações políticas em relação a essa “tragédia natural” durante os anos de 1930-1934. Os dados lançados por nós durante essa parte do trabalho – tabelas descrevendo o quantitativo de açudes privados construídos, os locais onde os açudes públicos foram erguidos, o gasto realizado a partir de obras construídas pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), dentre outros – comprovam o reestabelecimento da indústria das secas fomentada justamente com os recursos do Ministério da Viação e Obras Públicas, consolidada a partir dos discursos de que a seca precisava ser combatida através das soluções hidráulicas e de pavimentação. Assim, José Américo passou a dominar o cenário político de toda a região Nordeste e, mais especificamente, do Estado da Paraíba, consolidando as bases do que viria a ser chamado de “americismo”. Por último, vimos como parte da imprensa nacional e, em especial, do Estado paraibano se comportou durante a seca esse período, propagando a ideia de que José Américo foi o “salvador” das populações vítimas das secas não só da Paraíba, mas como de todo Nordeste.

5.1 A solução hidráulica como recurso para o combate à seca na região Nordeste

Desde o ano de 1930, outra grande seca atingia a região Norte – chamada hoje de Nordeste¹¹¹ –, principalmente os estados do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, embora os seus efeitos tenham se alastrado até uma parte da região do Maranhão, Piauí, os sertões de Pernambuco, chegando até à Bahia, num rastro de cerca de 650.000 Km² (LUNA, 2000, p.51), atingindo uma população de “dois milhões de mártires” (ALMEIDA, 1982, p.36). O ápice dessa

¹¹¹ A região geográfica denominada Nordeste possui uma área absoluta de 1.548.672 Km², correspondendo por cerca de 18,2% do território brasileiro e uma área territorial de 1.542.271 Km², “[...] é a região semi-árida mais densamente habitada no mundo” (DNOCS, 1982, p.13). É composta pelos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, incluindo também os territórios insulares de Fernando de Noronha, do atol das Rocas e dos penedos de São Pedro e São Paulo (DNOCS, 1982, p.14).

tragédia se deu no ano de 1932, onde na visão de José Américo, aquela teria sido a maior de todas as secas até então:

Fala-se muito na de 1877, porque naquele tempo não havia nenhuma assistência. Morreu muita gente por causa das endemias. Mas a seca de 1932 foi mais devastadora do que a de 1877. Passa por ser a maior da história, porque o sertão estava mais povoado, mais habitado, tinha mais a perder. O sacrifício foi maior. (*apud* CAMARGO, 1984, p.212).

Assumindo a condição de continuador do plano de combate às secas e amparo aos flagelados nordestinos, “criado” pelo ex-presidente da República Epitácio Pessoa, José Américo passou a atacar essa problemática sob três aspectos: 1º. construção de açudes públicos e privados, buscando terminar as obras que haviam sido iniciadas por Epitácio Pessoa e que foram supostamente abandonadas na gestão do ex-presidente Artur Bernardes; 2º. construção de estradas, utilizando prioritariamente a mão de obra dos flagelados que se encontravam alojados em grandes “centros de concentração”, expressão utilizada pelo próprio ministro para designar os lugares – terrenos descampados, fazendas, dentre outros – onde eram abrigados os retirantes, chegando alguns deles a alojar mais de 100.000 mil pessoas, a exemplo do “centro de concentração” estabelecido entre a cidade do Crato e a capital Fortaleza (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.215); 3º. o combate às migrações em massa de flagelados, evitando que as populações dos diversos estados atingidos se deslocassem para região litorânea ou até mesmo para os estados do sul do país e para o norte, mais especificamente em direção à região do Amazonas.

Enfeixando grande prestígio e poder em torno de sua figura – pois não podemos esquecer que o Ministério da Viação e Obras Públicas era a pasta que possuía o maior contingente de funcionários e o que mais recebia verbas nesse período, o que permitia a propagação da política do empreguismo – José Américo passou a dominar o cenário político de boa parte das regiões Norte e Nordeste. Se os princípios da “Revolução” de 1930 estavam ligados principalmente à ideia de superação das práticas políticas desenvolvidas durante a República Velha, o que se vê na verdade é a continuidade destas práticas tão peculiares às velhas oligarquias. A grande diferença é que as verbas de combate às secas não estariam mais nas mãos dos “carcomidos” do antigo regime, mas daquele que encabeçou o movimento “revolucionário” por toda essa região:

O controle, por parte de José Américo, das verbas do ministério para o combate às secas e a distribuição entre os seus correligionários, permitiu-lhe

consolidar-se como liderança política de uma facção oligárquica, constituindo o que ficou conhecido como “americismo” (CITTADINO, 2006, p.70).

Num primeiro momento, aparentemente, a posição política assumida por José Américo aparece como incoerente e, porque não dizer, digna de uma traição não só das propostas tenentistas, como também, em relação às ideias de reforma político-administrativa difundidas por João Pessoa e por ele mesmo, quando assumiu a condição de seu secretário por duas vezes. Porém, desde o princípio, o que José Américo fez foi seguir à risca as advertências de Epitácio Pessoa – esquecidas pelo sobrinho – em relação à manutenção de certos privilégios aos antigos aliados, procurando manter o diálogo com as esferas locais de poder, as oligarquias, reestruturando a máquina governamental sob a sua batuta, ampliando dessa forma a intervenção estatal. Embora tenha recebido algumas influências do presidente assassinado para a composição do seu perfil político, é na pessoa do ex-presidente da República, Epitácio Pessoa – que utilizou as verbas da Inspetoria Federal de Obras Contra às Secas (IFOCS) em prol de seus correligionários e aliados políticos – que José Américo se espelhou, buscando também estruturar as suas bases políticas através da chamada indústria das secas. Essa forma de burlar possíveis fiscalizações e de desviar o dinheiro público em prol das elites nordestinas não era algo novo, surgira durante a seca de 1877-79, através da criação da primeira medida pública de combate as secas, batizada de “políticas de socorros públicos” (FERREIRA, L., 1993, p.61).

Para o estabelecimento de uma “nova” indústria das secas, comandada agora pelo ministro da Viação e Obras Públicas, era preciso a confluência de três situações específicas: 1º um momento de grande estiagem que provocasse uma grave crise econômica; 2º criar ou copiar – como foi o caso – uma política de investimento de verbas públicas em obras contra à seca; 3º estabelecer um *lobby* para desviar os recursos enviados para o combate a seca (CUNIFF, *apud* FERREIRA, L., 1993, pp.72, 73), beneficiando os líderes políticos das regiões afetadas que estivessem ao lado do ministro. Com o cenário de grande seca, como pano de fundo, iniciaram-se as primeiras medidas de combate à estiagem encabeçadas a partir da reestruturação da IFOCS a pedido do ministro. As prioridades estabelecidas naquele momento foram: uma ampla campanha de açudagem e irrigação, em parceria com os fazendeiros das regiões atingidas; a construção e pavimentação de estradas de rodagens e carroçáveis; e a criação dos chamados “centros de concentração” – “currais do governo” – distribuídos nos estados mais atingidos pela seca. A ideia de criar esses espaços de confinamento dos flagelados não era algo novo, havia surgido no governo do Presidente da República Venceslau Brás Pereira Gomes (1914-1918),

durante a seca de 1915¹¹², visando evitar a propagação dos saques realizados pela população faminta, vítima da inoperância pública.

Na exposição dos motivos para aprovação do novo regulamento da IFOCS ao Chefe do Governo Provisório, José Américo mostra que, embora outros tipos de soluções já tenham sido postas em prática por governos anteriores – “[...] estradas de ferro e de rodagem, perfuração de poços e cisternas, o desvio do curso do S. Francisco para o Jaguaribe, a arborização, etc.” (ALMEIDA, 1982, p.379) –, a solução mais eficaz para combater os efeitos da seca seria através da solução hidráulica:

Mas o que convém, precipuamente, como correção da natureza semi-árida do nordeste, é armazenar água copiosa que, distribuída irregularmente, se escôa pelo seu solo impermeável e declivoso. Obstar essa perda pela açudagem em larga escala é a solução directa do problema da sêca, visando estabilizar a população sujeita a um desastroso nomadismo e aproveitar terras propícias a tôdas as culturas agrícolas (ALMEIDA, 1982, p.379).

Mais uma vez, a solução hidráulica foi posta em prática como uma tentativa de resolver a problemática da seca, como se a falta de água fosse a única responsável e causadora de todos os problemas socioeconômicos vivenciados nessas regiões castigadas por esse extremo climático. Para desenvolver o seu projeto e consolidar as suas bases políticas faltava agora o essencial: os recursos. Em 1932, José Américo recebeu carta branca de Getúlio Vargas para investir cerca de dez mil contos de réis nas obras de combate às secas em toda a região Nordeste.

Embora a seca atingisse a maior parte da região Nordeste do país, do Piauí à Bahia, três estados passaram a canalizar, estrategicamente, a maior parte desses recursos: Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, a partir da decisão tomada pelo ministro sob as seguintes alegações: 1º por serem esses os lugares mais atingidos pela estiagem; 2º por possuírem o maior contingente populacional; 3º pelas condições geofísicas das regiões que possibilitariam com maior facilidade a construção dos açudes e barragens; 4º e por possuírem alguns “[...] problemas em comum: a cultura do algodão, a pecuária, a cultura de sisal que se iniciou lá e depois se deslocou para a Bahia” (ALMEIDA, *apud* CAMARGO, 1984, p.212). Coincidência ou não, o fato é que esses estados privilegiados eram governados por aliados políticos de José Américo,

¹¹² O termo “currais do governo”, ou “currais humanos” não é algo novo, foi registrado pela primeira vez durante a seca de 1915 e surgiu para designar os “centros de concentração” criados no Ceará. Esse também foi o termo utilizado pelo cineasta amador Flávio Alves que teve a preocupação de capturar e registrar os depoimentos dos sobreviventes do primeiro “curral do governo”, instalado no município de Senador Pompeu, que fica a 280 quilômetros da capital Fortaleza, durante a gestão do Presidente da República Venceslau Brás (1914-1918). O cineasta cearense produziu o documentário “Serca cerca” (1998 – VHS: 40 min.). Outras informações vide os sítios: <http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=515480> - Data da consulta: 26/04/2018 http://www.terra.com.br/istoegente/26/reportagens/rep_flavio.htm Data da consulta: 26/04/2018

interventores de sua confiança que continuavam mantendo em seus estados o projeto intervencionista do Governo Provisório: no Ceará, encontrava-se o irmão do ministro da Agricultura, Fernandes Távora; à frente da interventoria do Rio Grande do Norte, encontrava-se Irineu Joffly; e na Paraíba quem ditava as regras do jogo político era o próprio ministro da Viação e Obras Públicas, indicando diretamente os primeiros interventores locais (Anthonor Navarro: 1930-1932 e Gratuliano de Brito: 1932-1934).

Outro acontecimento, que reforça essa postura de maior beneficiamento para esses estados, foi a criação do novo regulamento para a IFOCS, através do Decreto nº 19.687¹¹³, publicado no dia 11 de fevereiro de 1931. Segundo esse novo regulamento, caberia à IFOCS dar prioridade às obras de açudagem e irrigação, pois a escassez de água seria o maior problema da região Nordeste. Para superar os efeitos da seca, se fazia necessária a construção de grandes barragens localizadas nas:

[...] quatro bacias principais do nordeste semi-árido que passam a constituir os quatro sistemas gerais de obras: I – Sistema de Acaraú, no Ceará; II – Sistema do Jaguaribe, no Ceará; III – Sistema do Alto-Piranhas, na Paraíba; IV – Sistema do Baixo-Assú, no Rio Grande do Norte.

Essas grandes construções representam o complemento da pequena e média açudagem e, portanto, a solução integral. (ALMEIDA, 1982, p.380).

Além de estabelecer essas grandes construções nos estados aliados, o ministro defendeu na “**EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS SÔBRE A REFORMA DO REGULAMENTO**”, endereçada ao Governo Provisório no dia 20 de fevereiro de 1931, a transferência da IFOCS do Rio de Janeiro (Distrito Federal) para a região Nordeste, como uma forma de efetivar a integração entre a Inspetoria e as áreas mais castigadas pela seca, entre o Piauí e a Baía, além de diminuir o inchaço na folha de pagamento dos funcionários daquele órgão federal.

Para prover a essa vasta região, o regulamento, aos invés dos três distritos atuais, mantém apenas dois: o primeiro em Fortaleza, a cujo encargo ficam as obras e serviços nos Estados do Ceará e Piauí; **o segundo em João Pessoa, superintendendo os trabalhos nos Estados da Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte**. Por serem menos assolados, os Estados da Baía, Sergipe e Alagoas ficarão a cargo de um sub-distrito, com sede em São Salvador, em substituição ao atual distrito (ALMEIDA, 1982, p.383 - Grifo nosso).

¹¹³ O Decreto nº 19.687 encontra-se, na íntegra, no sítio: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19687-11-fevereiro-1931-517169-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 26/04/2018.

A partir de agora o Ministério da Viação e Obras Públicas se tornava o principal financiador dos projetos de combate à seca, revertendo os milhares de contos de réis para os cofres dos estados onde esses aliados políticos atuavam e estes, por sua vez, assumiram o papel de promover a rearticulação das oligarquias locais sob a batuta do ministro que passou a inspecionar e analisar a “viabilidade” de todos esses projetos.

Em nenhum momento, a administração paraibana (durante a interventoria de Anthenor Navarro) apresentou um projeto de combate às secas, cujas verbas fossem exclusivas do tesouro paraibano. Todos esses projetos foram feitos com a participação do Ministério da Viação (SANTOS NETO, 2010, p.73).

Desde muito tempo, quando havia escrito “A Paraíba e seus problemas” (1923), José Américo já defendia, de forma veemente, a construção de açudes e barragens públicas e privadas como a única solução apropriada para se combater a escassez de água nos sertões paraibanos. Seguiu ele afirmando que a “política hidráulica” não era algo novo, já havia surtido efeito em outras partes do planeta e esse exemplo deveria ser copiado por todos os estados afetados pela estiagem:

A questão da água é tão vital para alguns povos, que suscitou, algures, uma política hidráulica. [...] Enquanto os Estados Unidos domavam o deserto, pelo suprimento de água, não nos doía que, por falta dessa providência, em zonas povoadíssimas, tantos brasileiros morressem de fome. Sabíamos que eram as mais favoráveis à açudagem as condições geo-físicas do nordeste. [...] Se o mal decorria da irregularidade na distribuição da água abundante, cumpria, naturalmente, armazená-la para os períodos críticos. [...] **Tínhamos a prova dos benefícios dos pequenos reservatórios. Estava indicado, por conseguinte, a medida de salvação. A zona semi-árida carecia, sobretudo, d’água que caía, copiosamente, mas se escoava pelo terreno impermeável e declivoso. Obstar essa perda – eis a solução que se impunha** (ALMEIDA, 1980, p.283, grifo nosso).

Na condição de ministro, José Américo não só passou a dar prioridade à “política hidráulica” como rechaçou qualquer outro tipo de ação ou cooperação que não seguisse o caminho que ele mesmo havia traçado. Isso ficou claro quando o Ministério da Agricultura ventilou a possibilidade de se substituir a irrigação – a partir da construção de açudes e barragens – pela elevação mecânica, proposta essa imediatamente refutada pelo ministro:

Condenar a açudagem, como querem os técnicos daquele ministério, seria condenar o nordeste ao sacrifício de sua obra de salvação. [...] Receiando que a estiagem se prolongasse, ainda, pelo corrente ano, o Ministério da Agricultura recomendara à Inspetoria de Sêca que organizasse um plano de utilização dos vales do Jaguaribe, Rio do Peixe e outros, para irrigação, por

elevação mecânica, aproveitando as facilidades de captação de copiosas reservas de água subterrânea. É uma iniciativa que pode ser tentada, enquanto o nordeste não estiver, inteiramente, servido de obras de açudagem; mas, representa simples soluções individuais e de aplicação a uma área restrita (ALMEIDA, 1982, pp.171-173, grifo nosso).

O fato é que não havia uma unanimidade em relação às soluções propostas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, pois embora as propostas de construções de açudes, barragens e pavimentação fossem o “carro chefe” das saídas apontadas pelo ministro e pela IFOCS no combate às secas, alguns estudos sobre os impactos dessas obras comprovavam a sua ineficácia, principalmente em relação às estruturas socioeconômicas da região do semiárido nordestino. Essa é a denúncia apontada na obra de Francisco de Oliveira, intitulada “**Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflito de classes**”:

[...] interessante notar, de passagem, que o melhor pessoal científico da antiga IFOCS e depois DNOCS quase sempre esteve em oposição à política de obras executadas pelo Departamento; mesmo timidamente, e em termos conservadores, pode-se notar na obra mais conhecida de Guimarães Duque, *Solo e Água no Polígono das Secas*, um clássico da ecologia do Nordeste semi-árido, uma denúncia das condições sócio-econômicas, da exploração dos camponeses, pequenos sitiantes e meeiros pelos grandes fazendeiros do algodão-pecuária (OLIVEIRA, 1981, p.51).

Para reforçar a sua posição frente ao Governo Provisório, o ministro elaborou outro relatório – que depois se tornou livro, “**O Ministério da Viação no Governo Provisório**” (1933) – trazendo em sua essência, um relato das obras realizadas nesse período, além de depoimentos de engenheiros que reforçavam a tese da solução hidráulica como o único caminho possível e o mais rentável. Nesse trecho do relatório encaminhado pelo inspetor de secas, Luiz Vieira, ao ministro José Américo, fica claro que a solução apontada pelo Ministério da Agricultura deveria ser relegada a um segundo plano:

[...] Como vê V. Ex., o uso seguro e intensivo da elevação mecânica, a não ser sob aspecto limitado de postos de experimentação, exigirá em vales como o Jaguaribe, Acaraú, Assú, Piranhas, etc., um conjunto de obras complementares indispensáveis, sobrelevando dentre elas as barragens pelas quais os rios possam ser regularizados.

E a água no Nordeste é tão preciosa que **seria um crime construir reservatórios de simples regularização; eles devem ser, principalmente, de retenção**, isto é, amplos, capazes de recolher, de armazenar toda a água que a eles afluir, para que essa mesma água, domada convenientemente, transforme o leito sêco do rio antigo em um filete perene e contínuo portador de humidade e de vida **aos moradores ribeirinhos**, aos rebanhos, **à pequena agricultura** (VIEIRA, *apud* ALMEIDA, 1982, pp.173 e 174, grifo nosso).

É interessante frisar que José Américo sempre soube dos desvios de verbas destinadas às políticas de combate as secas, praticados nos sucessivos governos durante a República Velha. Ele mesmo criticou acintosamente a política de beneficiamento de determinados grupos políticos que construía açudes numa parceria público-privada, em fazendas e outras propriedades particulares. Em seus relatórios erguia a bandeira da moralidade em relação à coisa pública e isso fica claro em outro trecho do relatório entregue a Getúlio Vargas, quando se refere às obras de açudagem em propriedades particulares: “Acarretava uma verdadeira odisséia esse regime de cooperação: além de só serem atendidos os favoritos da política dominante, o recebimento dos prêmios dependia de formalidades burocráticas, que consumiam muitos lustros” (ALMEIDA, 1982, p.167).

O fato é que nos discursos era pregada certa isenção e respeito ao dinheiro público, mas na prática as ações relativas ao combate à seca se mostravam alinhadas à velha indústria das secas estabelecida desde a República Velha.

Dessa forma, de nada valem os argumentos retóricos do Ministro José Américo, para quem o regime instalado pelo movimento de 30 inicia um novo tempo no qual as verbas e as obras deixam de estar “ao sabor dos interesses regionais”. Na verdade, se essa é uma denúncia do Ministro contra o que se praticava no regime anterior, é, também, a entrega do regime por ele, ministro, representado (BATISTA NETO, 1986, p.252).

Assim, à frente de um dos mais importantes ministérios – um dos principais tentáculos do estado forte e centralizador encabeçado por Vargas – José Américo passou a interferir diretamente sobre as construções de todos os açudes públicos e privados erguidos pela IFOCS, além de investir fortemente nas obras de restauração e construção de estradas de rodagem e carroçáveis, como vimos anteriormente.

De acordo com os relatórios contidos no livro “**O ciclo revolucionário do Ministério da Viação**”, entre os anos de 1930 e 1934 foram construídas, iniciadas ou finalizadas as construções dos seguintes açudes e barragens públicas¹¹⁴:

¹¹⁴ Devido à insuficiência dos dados apresentados por José Américo (ALMEIDA, 1982, pp.165 e 166), consultamos também ARAÚJO, José Amaury de Aragão (Coord.). **Barragens no Nordeste do Brasil**. Fortaleza: DNOCS, 1982, pp.139-143. Curiosamente, o único açude construído em Pernambuco que consta no relatório de José Américo é o Cachoeira I, também não consta o açude Coité construído em Sergipe (ALMEIDA, 1982, pp.165). O açude Valente, construído na Bahia, aparece como uma obra de sua gestão, entretanto a construção desse açude se deu entre 1937 e 1940. (ARAÚJO; DNOCS, 1982, p.143).

QUADRO 13 - BARRAGENS PÚBLICAS CONSTRUÍDAS PELA IFOCS DURANTE A GESTÃO DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA (1930-1934)						
ESTADOS	AÇUDES	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE (1.000 m³)	ALTURA (Metros)	CONSTRUÇÃO	
					Início	Término
CEARÁ	Ema	Iracema	10.400	18,50	1931	1932
	Lima Campos	Icó	66.382	19,00	1932	1932
	Joaquim Távora	Jaguaribe	24.105	20,50	1932	1933
	Pompeu Sobrinho (ex- Choró)	Quixadá	143.000	31,00	1932	1934
	General Sampaio	General Sampaio	322.200	37,60	1932	1935
	Aires de Sousa (ex- Jaibara)	Sobral	104.400	28,80	1932	1936
RIO GRANDE DO NORTE	Morcego	Augusto Severo	7.900	14,50	1920	1932
	Totoró	Currais Novos	3.941	16,00	1932	1933
	Itans	Caicó	81.000	25,80	1932	1935
	Lucrécia	Martins	27.270	21,00	1932	1934
	Inharé	Santa Cruz	17.600	23,00	1932	1937
PERNAMBUCO	Pedra D'Água	Pesqueira	116	10,70	1932	1933
	Quebra Unha	Floresta	3.190	14,50	1932	1934
	Cachoeira I	Sertânea	5.950	21,50	1932	1936
	Saco I	Serra Talhada	36.000	30,50	1932	1936
	Parnamirim	Leopoldina	5.715	9,50	1933	1933
	Tamboril I	Arcoverde	114	4,50	1933	1933
SERGIPE	Coité	Frei Paulo	835	17,00	1929	1932
BAHIA	Juraci Magalhães (ex- Itaberaba)	Itaberaba	4.630	13,40	1932	1933
	Monteiro	Queimadas	3.007	16,90	1932	1933
	Macaúbas	Macaúbas	20.900	21,70	1932	1936

Fonte: ALMEIDA, 1982, pp.165 e 166; ARAÚJO, DNOCS, 1982, p.143

Segue abaixo os nomes dos açudes e barragens públicos construídos na Paraíba – que compunham o sistema Piranhas – e os respectivos municípios beneficiados:

QUADRO 14 - AÇUDES CONSTRUÍDOS NA PARAÍBA ENTRE 1930-1931					
AÇUDE	LOCALIZAÇÃO	CAPACIDADE (1.000 m ³)	ALTURA (Metros)	CONSTRUÇÃO	
				Início	Término
Barra do Xandú	Cabaceiras	928	12,00	1930	1932
Pilões	Antenor Navarro	13.000	14,00	1932	1933
Riacho dos Cavalos	Catolé do Rocha	17.690	13,50	1932	1933
Santa Luzia	Santa Luzia do Sabugi	11.960	19,00	1932	1933
Soledade	Soledade	27.058	19,50	1912	1933
Eng ^o Arcoverde (ex-Condado)	Condado	35.000	23,00	1932	1936
Eng ^o Ávidos (ex-Piranhas)	Cajazeiras	255.000	45,00	1932	1936
São Gonçalo	Souza	44.600	44,00	1932	1936

Fonte: ARAÚJO, DNOCS, 1982, p.141.

Os relatórios afirmavam ainda que o Governo Provisório e o ministro José Américo buscaram incentivar e ampliar os investimentos, de uma forma mais efetiva, na construção de açudes em cooperação com particulares. Para justificar essa parceria público-privada, o ministro alegou que até o ano de 1930 haviam sido construídos 36 açudes particulares, um número pequeno diante de tão grave situação. Assim, em 1931, foram iniciadas as obras de 14 destes açudes; e no triênio 1931-1933, 51 açudes (ALMEIDA, 1982, p.167). Quando analisamos a aplicação de verbas públicas nesses “investimentos”, percebemos que em 3 anos foram construídos cerca de 65 açudes particulares, quase o dobro de todas as construções realizadas até a “Revolução” de 1930. Interessante ressaltar que a IFOCS – posteriormente chamado de Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) – era um órgão federal nacional que deveria atuar não só na região nordeste, ou seja, foi criada para combater a problemática das secas em qualquer região do país. Contudo, não foi esse o caminho destinado pelos governantes a essa inspetoria, segundo Francisco de Oliveira:

Note-se, de passagem, que mesmo o problema das secas não era concebido como um problema *exclusivamente* do Nordeste semi-árido: o DNOCS era um departamento *nacional*, concebido para atuar no combate a esse fenômeno climático onde quer que ele se apresentasse no território do país. **O fato de nunca ter realizado nenhuma obra fora do Nordeste, é um resultado de sua captura pela oligarquia regional, e não uma intenção ou objetivo inicial** (OLIVEIRA, 1981, p.51, grifo nosso).

A partir desses dados, percebemos uma relativa diferença no número de açudes e barragens públicas (29) e público-privadas (65) construídas durante o período em que José Américo esteve à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas. Essa disparidade era legitimada pelos discursos do ministro

que apontavam a açudagem particular como uma das importantes soluções para a seca que abatia o Nordeste:

O Governo Provisório incentivou, o mais possível, a construção de açudes em cooperação com particulares. [...] O açude particular, como já acentuei em meu relatório anterior, **constitui um precioso elemento subsidiário na correção dos efeitos da seca**. Si não é um fator de transformação econômica da região, **representa uma solução individual que tem evidenciado a maior utilidade**, permitindo, em longos períodos de estiagem, **que as fazendas se mantenham, como verdadeiros oásis, em meio à devastação geral**, no seu regime de trabalho agrícola (ALMEIDA, 1982, pp.166, 167, grifo nosso).

Embora sejam tratadas, como “solução subsidiária”, as construções dos açudes particulares tiveram um papel imprescindível para a consolidação da imagem do ministro, pois ampliou o seu poder em praticamente todos os estados nordestinos, estabeleceu vínculos de aproximação com as velhas oligarquias, mantendo-as sob o controle intervencionista de José Américo e de seus interventores, além de propagar a imagem do ministro da Viação e Obras Públicas como um homem ligado ao povo, tornando-o uma espécie de “salvador do Norte”, mais especificamente das populações sertanejas “vítimas” da seca.

A partir desses acontecimentos, surgiram algumas perguntas relacionadas às construções público-privadas: 1º será realmente que os pequenos agricultores se beneficiaram verdadeiramente dos açudes construídos, muitas vezes, por eles mesmos, em terras particulares – de fazendeiros e latifundiários – no interior da Paraíba e de outros estados nordestinos? 2º na verdade, será que não existe uma real contradição entre a posição defendida pelo jornal A União e pelo ministro José Américo em seus discursos, afirmando que havia alojamentos e empregos para os retirantes, em sua maioria agricultores, expulsos de suas terras pela estiagem e que se viram obrigados a trabalhar em regimes forçados?

Em relação à primeira questão, podemos afirmar que os açudes públicos de grandes proporções conseguiram, até certo ponto, amenizar os efeitos da estiagem nos locais onde foram construídos, pois diversas camadas da população consumiam e se beneficiavam das águas dessas barragens. A construção do açude Barra do Xandú no município de Cabaceiras é um exemplo disso, pois essa região possui os menores índices de precipitações anuais, chegando à incrível marca de 252 mm por ano, onde as médias pluviométricas registradas na região do Semi-Árido nordestino são de 400 mm/ano (DNOCS, 1982, p.17). Entretanto, não podemos nos esquecer de que cada local escolhido para essas construções tinha um propósito político específico, ou seja, quando concluídas as obras, essas barragens abasteceriam regiões e municípios densamente povoados, a exemplo de Souza, Cajazeiras, Catolé do Rocha e o próprio Barra do Xandú, que além de Cabaceiras abasteceria a região circunvizinha do município de Campina Grande. Resolvendo o problema da escassez de água na maior parte das localidades atingidas pelos efeitos da seca, o ministro José Américo estabeleceu efetivamente uma política de favores junto

às oligarquias locais, além de ampliar o seu prestígio sobre milhares de pessoas que se beneficiaram das medidas adotadas pela IFOCS.

Contudo, quando analisamos a ideia de cooperação entre a IFOCS e os fazendeiros, percebemos que o acordo entre essas duas partes se tornou uma prática unilateral, pois coube à IFOCS arcar com todas as despesas para a construção dos açudes particulares, dívida essa que seria paga em suaves prestações pelos fazendeiros. Além disso, o próprio ministro afirmou que a solução era individual, sendo assim, beneficiaria efetivamente os donos das terras onde essas barragens e açudes seriam construídos, em sua maioria remanescente das oligarquias que dominavam politicamente e economicamente as regiões onde esses açudes eram construídos. Como a IFOCS não possuía verbas suficientes para todas as construções solicitadas, foram criadas comissões técnicas para avaliar os locais onde esses açudes seriam construídos, pois era propósito da Inspeção e do ministro José Américo facilitar:

[...] a açudagem média e pequena pelo sistema de cooperação com os Estados, Municípios e particulares: o auxílio pecuniário; o pagamento dêsse auxílio em prestações, no decurso da construção; o empréstimo de ferramentas e outros materiais para a execução dos trabalhos; **além do estudo, projeto e orçamento feitos gratuitamente**. Ficam, por outro lado, removidos todos os obstáculos que impossibilitavam ou retardavam essas obras (ALMEIDA, 1982, p.380, grifo nosso).

O quadro abaixo traz os nomes dos açudes e barragens construídas em propriedades particulares – fazendas, latifúndios, dentre outros, ou através de acordos com as prefeituras de alguns dos estados atingidos pela seca, e inauguradas durante a gestão do ministro José Américo. Curiosamente, dos 65 açudes citados pelo ministro (ALMEIDA, 1982, p.167), apenas 42 açudes construídos em parceria com a IFOCS aparecem nos registros do relatório sobre “Barragens no Nordeste do Brasil”, segundo dados do próprio Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS, 1982, pp.145-154):

QUADRO 15 - BARRAGENS CONSTRUÍDAS EM COOPERAÇÃO COM O IFOCS DURANTE A GESTÃO DO MINISTRO JOSÉ AMÉRICO DE ALMEIDA (1930-1934)				
Estados	Açudes	Localização	Capacidade (m³)	Data de Conclusão Da obra
CEARÁ	Pacheco	Santana do Acaraú	1.492.964	1931
	Helianto	Santana do Acaraú	532.880	29/05/1931
	Maraquetá	Quixeramobim	760.540	30/07/1931
	Novo	Morada Nova	258.260	30/11/1931
	Bragantino	Maranguape	1.041.220	03/12/1931
	Jericó	Quixeramobim	787.740	07/12/1931

CEARÁ	Malheiros	Pacatuba	780.640	23/12/1931
	Quariguasi	Sobral	1.297.780	31/01/1932
	Cipó	Quixeramobim	623.190	10/02/1932
	Botija	Maranguape	3.387.120	24/02/1932
	Riachuelo	Morada Nova	1.602.670	11/11/1932
	São Joaquim	Quixeramobim	1.824.670	18/12/1932
	Pereira Filho	Itapiúna	1.700.000	1933
	Nunes	Capistrano de Abreu	915.340	31/01/1933
	Morro Vermelho	Massapê	616.360	17/02/1933
	Pirituba	São Benedito	860.900	18/03/1933
	Capitão Mor	Quixeramobim	510.950	22/05/1933
	Alagoas	Itatira	634.650	18/07/1933
	Vilar II	Santana do Acaraú	793.840	20/07/1933
	Barrinha	Ipu	1.321.250	31/08/1933
	Lituânia	Santana do Acaraú	670.660	31/08/1933
	Tapajós	Quixeramobim	605.208	09/09/1933
	Luzitânia	Granja	2.005.290	26/09/1933
	Juá	Caridade	1.173.000	18/10/1933
	Anagé	Pentecostes	992.786	28/10/1933
	Serrinha Verde	Pentecostes	896.480	28/10/1933
	Pompeu	Quixeramobim	1.431.800	16/11/1933
	Fontenele	Quixadá	587.967	05/01/1934
	Cíntra	Jaguaretama	1.002.470	07/02/1934
	Cassemiro	Redenção	1.010.820	11/02/1934
	Quatral	Santana do Acaraú	1.264.000	23/02/1934
	Zig-Zag	Paramoti	603.560	27/02/1934
	Teotônio	Quixeramobim	16.753.506	17/03/1934
	Marengo	Quixeramobim	16.800.000	18/03/1934
	Açudinho	Baturité	764.250	23/05/1934
	Santa Fé	Limoeiro do Norte	1.103.212	24/05/1934
Cordeiro	Caucaia	2.092.600	08/06/1934	
João de Sá	Santana do Acaraú	2.077.400	10/07/1934	
Severino	Crateús	652.660	12/07/1934	
RIO GRANDE DO NORTE	Eduardo	Sant'Ana de Matos	518.980	01/12/1933
	Florêncio	Mossoró	690.840	05/06/1934
BAHIA	Morro Preto	Santa Terezinha	696.144	21/02/1934

Fonte ARAÚJO, DNOCS, 1982, pp.145-154.

Outra curiosidade ligada ao relatório do DNOCS é o fato de não constar entre os registros, nenhuma construção de açude ou barragem nos estados do Piauí, Paraíba, Alagoas e Sergipe durante a gestão do ministro José Américo: novembro de 1930 a julho de 1934.

Destarte, outro ponto importante ligado à nossa primeira questão – e que não poderia passar em brancas nuvens – está ligado ao período em que se deram essas construções, ou seja, o recorte temporal que marca o início e o fim da maior parte das obras de açudagem totalmente públicas, ou público-privadas. Embora o ápice da estiagem ocorra entre os anos de 1932-1933, teremos um significativo aumento no número das despesas do Ministério da Viação e Obras Públicas no ano de 1934, como podemos ver nos dois quadros abaixo, criados a partir de dados fornecidos no relatório do ministro José Américo (1981, pp.51, 55):

QUADRO 16 - DESPESAS DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS (1933-1934)		
ANO	PAPEL	OURO
1930	569.119:843\$275	13.729.011\$549
1931	433.982:688\$897	9.535:291\$302
1932	400.642:688\$897	9.489:421\$776
1933	404.210:808\$000	9.919:047\$322
1934¹¹⁵ (Janeiro a março)	114.907:496\$800	—————
1934 (01/04 a 31/03/1935)	530.334:893\$000	—————

Fonte: ALMEIDA,1982, pp.51, 55

QUADRO 17 - DIFERENÇA SOBRE O ORÇAMENTO DE 1930			
1931	1932	1933	1934
135.137:154\$378	168.477:154\$378	164.909:035\$275	176.075:065\$765
16.621.869.988,49	20.722.689.988,49	20.283.811.338,83	21.657.233.089,10 (R\$)

Fonte: ALMEIDA,1982, pp.51, 55

Ao analisarmos de forma minuciosa o quadro¹¹⁶ comparativo de despesas realizadas pelo Ministério da Viação, percebemos um extraordinário aumento das verbas encaminhadas à IFOCS em comparação a outros recursos destinados aos diversos órgãos de sua competência –

¹¹⁵ Crédito especial aberto a partir do “[...] decreto nº 23.772, de 20 de janeiro de 1934, para ocorrer às despesas orçamentárias do trimestre de janeiro a março de 1934, incorporado por força do decreto nº 23.150, de 15 de setembro de 1933, ao exercício de 1933” (ALMEIDA, 1981, p.55).

¹¹⁶ O quadro contendo o comparativo das verbas orçamentárias do Ministério da Viação e Obras Públicas entre 1930 e 1934, encontra-se no Anexo J - QUADRO 18 deste trabalho, p.170.

portos, navegação, correios, telégrafos, estradas de ferro, estradas de rodagem, dentre outros – especialmente em 1934:

QUADRO 18 - VERBAS DESTINADAS A IFOCS				
1930	1931	1932	1933	1934
11.373:320\$000	8.885:310\$000	2.284:560\$000	12.734:560\$000	50.304:560\$000
1.398.918.360,00	1.092.893.130,00	281.000.880,00	1.566.350.880,00	6.187.460.880,00 (R\$)

Fonte: ALMEIDA, 1982, p. 53.

Interessante frisar que além da IFOCS, também foi registrado um significativo aumento das verbas designadas para a “Inspetoria Geral de Iluminação”, sobretudo – por mera coincidência ou não (?) – no ano de 1934:

QUADRO 19 - VERBAS DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DESTINADAS A INSPETORIA DE ILUMINAÇÃO				
1930	1931	1932	1933	1934
3.803:675\$000	3.551:655\$000	3.523:995\$000	3.827:795\$000	26.956:745\$000
467.852.025,00	436.853.565,00	433.451.385,00	470.818.785,00	3.315.679.635,00 (R\$)

Fonte: ALMEIDA, 1982, p. 53.

Outra curiosidade que nos chamou a atenção em relação às verbas utilizadas pelo ministério, foi a criação de um fundo para “**Construções, melhoramentos e aparelhamentos**” concebido justamente no ano de 1934, no valor de 46.920:000\$000, a quarta maior verba desembolsada pelo Ministério da Viação nesse ano. Em quinto lugar, estão as verbas destinadas as “**Subvenções**” – auxílios financeiros concedidos pelo ministério – que passam de 29.457:654\$000 em 1930, para 34.219:876\$000 em 1934 (ALMEIDA, 1982, p. 53). Ao analisarmos atentamente esses dados, percebemos que nem nos piores momentos da seca, registrados entre 1932-1933, houve a disponibilidade desses recursos para a ampliação dos benefícios à região do semiárido nordestino. Na tentativa de explicar a Getúlio Vargas esse

aumento exorbitante nos gastos do ministério no ano de 1934, José Américo afirmou em seu relatório que:

A elevação em 1934 resulta da conversão do ouro em papel e, sobretudo, da inclusão de créditos para o programa de obras e melhoramentos que, anteriormente, era custeado por fundos e créditos especiais. [...] As diferenças para mais, entre os orçamentos de 1931 para 1932 e de 1932 para 1933, são relativas, principalmente, aos seguintes aumentos: [...] na Inspetoria de Sêcas, às novas comissões técnicas de piscicultura e reflorestamento; [...] na Inspetoria de Iluminação, à iluminação de novas áreas. O aumento na verba de subvenções destina-se a novos serviços de navegação (ALMEIDA, 1982, pp.51, 55).

De agora em diante, ficou claro que os projetos desenvolvidos pela IFOCS, relativos à solução hidráulica e pavimentação, estão entre os grandes arrecadadores de verbas públicas, angariando boa parte dos recursos enviados ao Ministério da Viação e Obras Públicas. O que não ficou claro foi o porquê da diferença entre a verba destinada à IFOCS no ano de 1930, para o ano de 1934, um reajuste a mais que chegou à inexplicável “bagatela” de 38.931:240\$000. Se somarmos as verbas destinadas à Inspetoria durante os quatro primeiros anos do Governo Provisório: 1930, 1931, 1932 e 1933, sob a gestão do ministro José Américo, chegaremos à quantia de 45.277:750\$000, ou seja, nem mesmo durante os anos de maior atuação da IFOCS – anos que “legitimaram” a sua ação frente à problemática da seca – se destinou mais verbas do que no ano de 1934: 50.304:560\$000.

Provavelmente surgiu, ao leitor mais atento, certa indagação em relação aos valores anteriormente apresentados: por que foram destinadas tantas verbas à IFOCS em 1934, se o período de maior estiagem se deu entre os anos de 1932-1933? Para responder essa questão, analisaremos primeiro o contexto político que marcou esse período, tomando como exemplo o estado da Paraíba, onde nasceu o ministro José Américo.

O ano de 1933 marcou a ruptura interna entre os aliancistas ligados aos ideais políticos da antiga oligarquia epitacista, fato esse que levou a criação de dois partidos no estado paraibano, adversários nas eleições para a Assembléia Nacional Constituinte: o Partido Progressista da Paraíba (PPP), presidido pela primeira vez por José Marques da Silveira Mariz¹¹⁷, era comandado pelo ministro José Américo e, portanto, vinculado ao interventor

¹¹⁷ Esse, por sua vez, foi indicado posteriormente por José Américo para ocupar o cargo de interventor da Paraíba, assumindo essa função por um curto período (27 de dezembro de 1934 a 21 de janeiro de 1935) antes da indicação – novamente pelo ministro da Viação e Obras Públicas – do nome de Argemiro de Figueiredo para disputar o cargo de governador da Paraíba, através da realização de eleições indiretas, representando o PP. Por muito tempo o partido foi presidido por Virgínio Veloso Borges, integrante da chamada oligarquia da Várzea, ou “Grupo da Várzea”, grupo político que comandou, com mão de ferro, a política na região do município de Santa Rita. Mais

Gratuliano de Brito que possuía a máquina governamental em suas mãos; e o Partido Republicano Libertador (PRL), composto por elementos dissidentes que não acreditavam mais nas propostas governamentais estabelecidas no pós “Revolução” de 1930, pois a estreita ligação mantida entre José Américo e os “carcomidos” demonstrava que as práticas políticas desenvolvidas na República Velha – através da manutenção de algum poder nas mãos das oligarquias locais – permaneciam, até certo ponto, inalteradas.

Com a máquina estatal em suas mãos, tanto no estado paraibano quanto em âmbito nacional, através do Ministério da Viação e Obras Públicas, José Américo pôde angariar os recursos necessários para consolidar a sua liderança utilizando as verbas da IFOCS e o tão propagado discurso de “combate às secas”. O resultado desse estratagema político foi a ampliação de suas bases políticas no estado paraibano, quando o PP conseguiu eleger todos os representantes para as cinco vagas disponíveis à bancada paraibana na Assembleia Nacional Constituinte:

Nesse processo de arregimentação de bases políticas, José Américo passou a atrair e congregar antigos perrepistas, líderes das mais tradicionais oligarquias, inclusive as que se opuseram ao reformismo preconizado por João Pessoa. Braço partidário do americanismo, o Partido Progressista, constando com as verbas ministeriais enviadas, apesar de ter perdido as eleições na capital, obteve, no restante do país, esmagadora vitória, elegendo todos os representantes à Assembléia Nacional Constituinte (CITTADINO, 2006, p.70).

Essa não foi a única, nem a última vitória de José Américo e dos seus aliados do Partido Progressista nos primeiros pleitos do pós-“Revolução” de 30, pois em 1934 foi registrada uma “conquista” ainda maior e, provavelmente, mais importante nas eleições para a Assembléia Constituinte Estadual e Câmara Federal, embora balizadas pelos mesmos problemas de corrupção e violência enfrentados nos sucessivos pleitos que marcaram a República Velha¹¹⁸.

As eleições de 1934 deram ao partido situacionista mais de 80% dos votos, além do cargo de governador, e de oito entre nove deputados federais, cabendo ao PRL a ocupação de apenas uma cadeira. Para a Constituinte Estadual, os progressistas fizeram 27 das 30 cadeiras, e os libertadores, apenas três. Contando com a maioria das cadeiras do Legislativo, o PP elege como

informações a respeito da indicação e vitória de Argemiro para o cargo de interventor vide o seu próprio depoimento em TEJO, William. Argemiro de Figueiredo nas memórias e confidências de um líder. In: **Poder e política na Paraíba: uma análise das lideranças (1960-1990)**. SILVA, Pontes da (Coord.). João Pessoa: A União: API, 1993, p.22-23.

¹¹⁸ Mais informações sobre as eleições de 1934, vide SANTANA, Martha M. F. de Moraes. **Poder e Intervenção Estatal – Paraíba: 1930-1940**. João Pessoa: Universitária/UFPB, 2000; e GURJÃO, Eliete de Queiróz. **Morte e vida das oligarquias: Paraíba (1889/1930)**. João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1994.

governador, através do pleito indireto, o então secretário Argemiro de Figueiredo, que também acumulava a presidência do partido e cujo nome foi indicado por imposição de José Américo (CITTADINO, 2006, p.71).

Esses acontecimentos mostram que José Américo conseguiu reestabelecer a indústria das secas na Paraíba, a partir do controle das verbas do ministério, destinadas principalmente à IFOCS. As sucessivas vitórias dos grupos políticos atrelados ao ministro, nessas eleições, representaram efetivamente a recomposição das oligarquias políticas locais, processo esse que já havia sido preparado por ele desde o princípio de sua gestão à frente da pasta da Viação e Obras Públicas, na segunda metade dos anos 30.

Para responder a segunda questão – proposta, anteriormente, por nós sobre as contradições existentes entre os discursos oficiais e a real situação dos retirantes, devemos saber primeiro quais eram as condições de trabalho e de moradia nos “centros de concentração” – “curral dos flagelados” – espalhados por vários estados do Norte do país e quem eram as pessoas que faziam parte desses acampamentos coletivos? Para isso, analisaremos aqui duas versões/visões distintas: 1ª a versão oficial difundida pelo Ministério da Viação e Obras Públicas através do jornal A União e pelo próprio ministro em seus relatórios; 2ª a versão não-oficial, encontrada em algumas obras sobre o referido assunto. A princípio, partiremos da análise sobre os discursos oficiais, buscando encontrar algumas pistas importantes sobre os redutos para onde eram levados os flagelados durante a seca de 1931-1933, como funcionavam e quais eram as condições de higiene dos retirantes que para ali foram levados.

Segundo a versão oficiosa, há muito tempo que as populações sertanejas convivem com os problemas gerados pelas sucessivas secas que atingem a região Nordeste do país e as migrações sempre estiveram atreladas à essas circunstâncias desumanas. Esses relatos se esforçam para propagar a ideia de que os aspectos climáticos e ambientais da região do semiárido nordestino são os maiores responsáveis por esse comportamento humano de migrações constantes, esse eterno ir e vir. Dessa forma se estabeleceu a ideia de que as migrações dos flagelados e os problemas socioeconômicos dessa região permaneciam essencialmente inalterados graças aos ciclos de graves estiagens que atingiam a região. Outro problema atribuído às secas foi o banditismo rural, uma criminalidade específica que nasceu a partir do alastramento da miséria e das migrações, fazendo emergir os chamados cangaceiros¹¹⁹.

¹¹⁹ Essa opinião difundida pelo ministro José Américo sobre a imagem dos cangaceiros como marginais, bandidos, esconde os contextos políticos e os problemas socioeconômicos responsáveis por esse tipo de banditismo rural: a luta de classes que permeia as relações entre esses “rebeldes primitivos” – interpretação de Eric Hobsbawn (HOBSBAWM, 1970), defendida também por Francisco de Oliveira (OLIVEIRA, 1981, p.51) – e os coronéis fazendeiros – do algodão e da pecuária – mandatários da região nordeste do país. Segundo Francisco de Oliveira, os cangaceiros não assaltavam apenas esses coronéis latifundiários, pois muitas vezes os próprios fazendeiros

Na visão do ministro José Américo esses grupos seriam compostos por “[...] bandidos que assaltavam as últimas reservas dos proprietários que remanesciam em suas fazendas” (ALMEIDA, 1982, p.164). Como o fenômeno da transumância aumenta, significativamente, nos períodos de seca, as populações dos diversos estados atingidos durante a seca de 1931-1933 partiram para várias regiões do país. “Nos últimos lustres do século passado e nas primeiras décadas do século XX, o destino preferido dos emigrantes nordestinos era a Amazônia, para o trabalho nos seringais. Depois a região Centro-Sul assumiu a primazia, absorvendo mão-de-obra para os cafezais” (DNOCS, 1982, p.29).

Essa visão de que a seca é o maior responsável pela migração dos nordestinos consolidou um discurso que banalizou e naturalizou a situação de miséria a que foi destinada historicamente as populações sertanejas – até os dias de hoje – como uma espécie de imposição, o único caminho a ser trilhado pelos flagelados! Essa afirmação é facilmente comprovada quando analisamos as soluções de combate às migrações postas em prática pelo ministro José Américo, através da construção dos chamados “centros de concentração”, ou “currais do governo”, erguidos em alguns estados do extremo Norte do país – Amazonas e Pará – e outros no Nordeste – Maranhão, Piauí, Ceará¹²⁰, Alagoas e Bahia – que passaram a receber verbas do Ministério da Viação e Obras Públicas e do Ministério do Trabalho para fixar os retirantes nessas colônias agrícolas, a exemplo do David Caldas no Piauí. Segundo o ministro, era preciso barrar as milhares de pessoas que se direcionavam, principalmente, para a região do estado de São Paulo e para isso era necessário que a população faminta percebesse que nos...

contratavam esses “bandidos” para saquear e expropriar os pequenos agricultores de suas terras: “[...] ‘coronéis’ com exércitos de cangaceiros e jagunços que realizavam a apropriação das terras e reafirmavam, pela força, contra os camponeses recalcitrantes, o preço na ‘folha’, as obrigações do ‘cambão’, o pacto da ‘meia’, o ‘foro’ da terra. [...] Nasce dessa ambigüidade o próprio movimento pendular da violência no ‘Nordeste’ algodoeiro-pecuário: cangaceiros e jagunços ora estão contra, ora estão a favor dos ‘coronéis, ora punem, ora defendem os meeiros e pequenos sitiantes” (OLIVEIRA, 1981, pp.49, 50).

¹²⁰ Durante a gestão do ministro José Américo são construídos nesse estado cerca de 6 “centros de concentração” dentro do plano de “combate as secas” implantado pela IFOCS. Os municípios “beneficiados” por esses “currais do governo” foram: Ipu (6.507 pessoas); Quixeramobim (4.542 pessoas); Cariús (28.648 pessoas); Crato (16.200 pessoas) o maior de todos, localizado no distrito de Buriti; e Fortaleza (1.800 pessoas), que abrigou dois desses campos: Otávio Bonfim e Pirambu, mais conhecido como “Campo do Urubu”. Mais informações a esse respeito vide o sítio <http://omundocomoelee.blogspot.com/2008/06/campos-de-concentrao-no-cear.html> - Data da consulta: 26/04/2018. Segundo o cineasta cearense Flávio Alves, diretor de “Lágrimas de Velas” (2008), filme que relata a vida dos retirantes que sobreviveram a todos os percalços existentes – fome, prostituição, doenças, alcoolismo, morte – naqueles ambientes insalubres: “Todos precisam saber o que aconteceu nestes lugares, onde as pessoas eram confinadas como animais. Quem entrava não podia sair. Todos tinham a cabeça raspada, vestiam roupas feitas de saco de açúcar, passavam muita fome e eram controlados por senhas. As pessoas não tinham nomes, tinham números”. Mais informações sobre o filme e sobre os “currais do governo” estabelecidos pela IFOCS durante a seca 1932-1933, vide a matéria intitulada “Currais humanos”, publicada no sítio Diário do Nordeste: <http://diarionordeste.globo.com/materia.asp?codigo=515480> - Data da consulta: 26/04/2018.

[...] Estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, para não mencionar outros menos atingidos pelos acidentes do clima, dispõe de zonas tão vantajosamente favorecidas pela natureza, como São Paulo. [...] **São verdadeiros oasis para onde convergem, desde as primeiras irrupções do mal, as levas de retirantes.** Desde que se organize um serviço de transporte que evite a extenuação das longas caminhadas, os flagelados chegarão em condições de poderem ser, depois dos primeiros socorros, localizados nas colônias de trabalhadores criadas pelo decreto nº 19.687, de 11 de fevereiro corrente (1931) ou em outros serviços públicos ou particulares. Assim, ficarão evitados o extravio das populações sertanejas e a prática humilhante da mendicidade, como único meio de subsistência (ALMEIDA, 1982, p.381 - Grifo nosso).

Dessa forma, milhares de retirantes foram enviados para esses “centros de concentração” e depois distribuídos em diversas obras públicas e privadas. Toda essa mão-de-obra excedente, abundante, fragilizada e de baixo custo – pois muitos trabalhavam em troca da própria alimentação, ou recebiam salários baixíssimos que mal dava para se alimentar – foi disponibilizada pela IFOCS para o “desenvolvimento” da região Nordeste:

Só em 1932 a Inspetoria de Sêcas tinha em trabalho 220.000 operários que, computada a média de quatro pessoas por família, representavam 880.000 pessoas, sem contar outros tantos empregados em construções ferroviárias, **açudes particulares em cooperação com o Governo**, prédios para correios e telégrafos, colônias agrícolas ou recolhidos aos campos de concentração. [...] Foi amparada uma população em peso, desde famintos a todas as classes que viviam, indiretamente, desses socorros públicos (ALMEIDA, 1982, p.161 - Grifo nosso).

Essas colônias agrícolas foram chamadas pelo ministro de “núcleos modelares”, pois segundo ele, “[...] preparou-se um ambiente de ordem e disciplina, para a expansão desse trabalho. Proibidos o uso do álcool, o porte de armas, o jôgo e outras causas de perturbação, não se verificando nos acampamentos os acidentes consecutivos em meios mal policiados” (ALMEIDA, 1982, p.164). Para manter essa “ordem”, enaltecida pelo ministro, eram designados soldados armados que vigiavam dia e noite os “centros de concentração”, numa tentativa de evitar que os retirantes fugissem daqueles locais e praticassem atos de banditismo, a exemplo dos saques aos comerciantes das cidades do interior.

É relevante observar que não havia, nessa época, uma legislação trabalhista¹²¹ que regulamentasse a utilização dessa mão de obra, como também não existia um salário mínimo para cada trabalhador que dedicasse boa parte de seu tempo nessas construções que exigiam

¹²¹ Só em 1943, ou seja, 10 anos depois do fim desse período de seca, Getúlio Vargas cria a carteira profissional apresentada como uma forma de regularizar a situação do trabalhador no Brasil.

esforço físico extremo. Além disso, em nome dessa propalada “tarefa de assistência social”, era empregada nessas construções a mão de obra de crianças, mulheres, idosos, deficientes e doentes. Obras sem nenhuma segurança adequada – botas, luvas, capacetes, máquinas apropriadas para a escavação, fundição do terreno e construção dos açudes e estradas – que colocavam muitas vezes em risco a vida dessas pessoas, lugares sem saneamento básico, onde, propagaram-se diversas epidemias. O relato sobre essa situação precária, encontramos nos registros do próprio ministro José Américo, em “**O ciclo revolucionário do Ministério da Viação**” (1934):

Mas, respondo que, nessa tarefa de assistência social, utilizando diminuta capacidade de trabalho dos flagelados, **o emprêgo pouco produtivo de mulheres e menores, arcando com a super lotação prejudicial do operariado socorrido, em vez do trabalho mecânico, muito mais econômico**, dando-se para isso, preferência às barragens de terra, **com surtos epidêmicos perturbando as atividades** e com dificuldades de transporte e falta d’água, foi realizada a maior obra que se enquadra na solução do problema das secas. [...] Não foi, entretanto, possível evitar os campos de concentração, que chegaram a conter, num só dia, no Ceará, 105 mil pessoas. Era pensamento do Govêrno só manter esses campos improdutivos, enquanto os trabalhos de utilidade permanente não tivessem o desenvolvimento necessário para concentrar toda a massa faminta; mas, à medida que êles se esvasiavam, **de gente inválida – a multidão de cegos, aleijados, órfãos e macróbios que não podiam mais recorrer à caridade pública esgotada** (ALMEIDA, 1982, pp.161-163, grifo nosso).

Os registros do trabalho de mulheres e crianças também são facilmente encontrados nas matérias veiculadas pelo jornal A União a respeito das diversas construções realizadas no estado da Paraíba, numa parceria entre a IFOCS, o interventor Anthenor Navarro e os fazendeiros. O soldo relativo ao trabalho de cada flagelado era pago por um homem da confiança do ministro, o engenheiro e inspetor da IFOCS, José d’Ávila Lins¹²²:

O governo do estado e a chefia do Districto da Inspectoria das Sêcas estão encarando a situação com patriotismo e dedicação [...] Por toda parte, não só neste como nos estados vizinhos, o sr. dr. José D’avila Lins tem mandado dar salários aos famintos, empregando-os, **homens, mulheres e creanças** na construcção e reconstrucção de rodovias, desobstrucção de açudes, perfuração

¹²² José d’Ávila Lins nasceu no município de Areia, no dia 26 de fevereiro de 1894. Depois de terminar os estudos iniciais na cidade de Recife, cursou engenharia na Escola Politécnica de Porto Alegre, tornando-se engenheiro mecânico e elétrico. Por muitos anos atuou como engenheiro do IFOCS e depois no DNOCS, período esse que lhe renderam grande popularidade, levando a se eleger deputado estadual em 1928. Entretanto, ocupou por pouco tempo esse cargo, pois ainda em 1928 foi nomeado prefeito da capital pelo então presidente João Pessoa. Em 1930, após o assassinato do presidente da Paraíba, d’Ávila Lins participou, ao lado dos aliancistas, das conspirações que levaram a “Revolução” de 1930, assumindo novamente o cargo de inspetor do IFOCS. Mais informações a esse respeito vide o sítio consultado: <http://www.ihgp.net/mauricio.htm> - Data da consulta: 26/04/2018.

de poços e serviços outros, considerados de utilidade e impostos como solução de emergência (A UNIÃO, 27/01/1931, p.1, grifo nosso).

Figura 1 - Grupo de retirantes trabalhando na ampliação da estrada João Pessoa (PB) Goiana (PE), em uma das frentes criadas pelo ministro José Américo em 1932. Na foto percebemos a utilização da mão de obra de vários jovens, descalços, sem trajas adequados para a realização deste trabalho



Fonte: CAMARGO, 1984, p.217.

Outro problema vivenciado pelos retirantes era a infraestrutura disponibilizada pela IFOCS nos “campos de concentração” e “colônias agrícolas”. As “casas” e barracões eram extremamente precários, a maior parte das paredes era erguida com barro socado – batizadas, na região Nordeste, de casas de pau a pique – e cobertas com palhas secas, propensas ao fogo quando se acendiam os candeeiros, repletos de querosene, ao anoitecer. As famílias numerosas se amontoavam sob esses tetos insalubres, sem qualquer tipo de infraestrutura, com banheiros a céu aberto e sem um lugar específico para o lixo produzido. As casas eram construídas da forma mais rude possível, pois nunca sabiam quando seria preciso “arribar” novamente, mesmo estando nesses “centros de concentração”. Em relação às estruturas precárias construídas durante as transumâncias de homens e mulheres livres e pobres, lançamos mão do estudo realizado pela historiadora Maria Cristina Cortez Wissembach, intitulado “**Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível**”, quando a autora nos alerta que é preciso:

[...] discernir as contingências do provisório na vida daqueles que se colocavam na retaguarda dos setores econômicos ligados à subsistência, às bordas das grandes propriedades, desapropriados em contínuo deslocamento que sobreviviam de serviços esporádicos e do cultivo de pequenas lavouras e de criações, vivendo em habitações cuja qualidade maior era a possibilidade de ser abandonadas (WISSEMBACH, 1998, p.59).

Figura 2 - A precária infraestrutura de um dos centros de concentração criados na gestão do ministro José Américo, batizado de “Núcleo Agrícola Davi Caldas”, Estado do Piauí. A foto mostra o descaso das autoridades em relação aos retirantes



Fonte: CAMARGO, 1984, p.219.

Esses redutos para onde eram levados os retirantes também assumiram o aspecto de controle social, segundo o historiador Martinho Guedes dos Santos Neto:

Através dos campos de concentração e em decorrência das condições desumanas em que viviam os flagelados, o Estado pôde exercer seu controle social, com subempregos, subsalários, submoradia e subassistência, que favoreceram a submissão dos retirantes (GUEDES NETO, 2010, p.70).

Além de todas essas dificuldades enfrentadas, a população de retirantes – e aqueles que permaneciam em suas terras, na tentativa de lutar contra à seca – passaram a ser alvos de exploradores que se aproveitavam da situação de miséria dos flagelados. Comerciantes locais, que abasteciam os mercados públicos e distribuía alimentos por conta do governo federal, aumentaram o valor dos gêneros alimentícios, tabelando e superfaturando frutas, verduras, carnes e cereais disponibilizados aos retirantes. Embora as interventorias tivessem total

autonomia para realizar o controle dessa comercialização, fixando e fiscalizando as tabelas de preços, “[...] acentuava-se a tendência às explorações criminosas, determinando a freqüente imposição de multas, como ocorreu, principalmente, no Ceará” (ALMEIDA, 1982, p.164).

A maior parte da população do Nordeste – incluindo aqui os políticos e fazendeiros locais – já conhecia muito bem as agruras trazidas pelo regime de secas que atingiam a região de forma sazonal. A questão que deve ser levantada é o papel do Estado em relação a esses ciclos de exclusão, a ausência de políticas públicas que acabassem verdadeiramente com a indústria das secas estabelecida desde a seca de 1877. Ou seja, depois de 53 anos o que vemos é a continuidade das mesmas ações de combate às secas postas em prática desde a República Velha e que, em 1930, continuaram marginalizando homens, mulheres e crianças livres, mas que tiveram as suas histórias de exclusão, sofrimento e exploração escondidas debaixo do tapete do vergonhoso “esquecimento” público.

Se as migrações ocorriam – como ocorrem nos sertões nordestinos nos dias de hoje – é por que faltavam, e ainda faltam, condições econômicas, sociais e ambientais adequadas para que essas populações continuassem em suas terras. Dessa forma, as secas não devem assumir apenas um caráter determinista, como se esta fosse a grande culpada por todos os problemas. Para reforçar a nossa afirmação, faremos novamente referência aos estudos desenvolvidos pela historiadora Maria Cristina Cortez Wissembach:

[...] eram as transumâncias que lhes davam a maleabilidade necessária para escapar da penúria e da fome, da violência que se entrelaçava ao mandonismo local e aos recrutamentos forçados, que permitia que fosse contornada a posse desigual das terras, dos latifúndios, fugir das intempéries que inviabilizavam o sobreviver. Eixo sobre o qual se estruturavam o modo de vida de largos contingentes, a mobilidade transparência exígua na posse de bens, na concepção de roças, na própria maneira de construir casas: “Quem anda em terra alheia, pisa no chão devagar”, dizia-se entre as populações pobres do Recife dos inícios do século XX (WISSEMBACH, 1998, p.59).

Entretanto, as migrações podem ser entendidas sob dois aspectos: uma imposição das condições socioeconômicas, políticas e ambientais, onde os retirantes se tornaram verdadeiros desterrados em suas próprias terras, já não possuíam as mesmas raízes e apego aos lugares de origem; mas também pode assumir a ideia de escolha, realizada por parte daqueles que, como a citação nos mostrou acima, precisavam escapar da miséria, da falta de perspectiva e que não aceitavam a sujeição imposta pelo mandonismo das oligarquias locais, auxiliados pelos governantes. A partir de então, imprimia-se um caráter de condições parcas – praticamente de subsistência, a exemplo dos pequenos roçados – e, ao mesmo tempo, pouco apego ao que se

construía nesse percurso de fuga. Não podemos esquecer que essas pessoas ainda eram providas de sonhos, de força e de fé em dias melhores, por isso fugir pode ser entendido também como uma forma de não aceitação das imposições dos programas assistencialistas que beneficiavam, efetivamente, as elites locais, a exemplo da solução hidráulica propagada pelo “grande ministro do Norte” e que na verdade beneficiou apenas os fazendeiros e os prefeitos das cidades aliadas a política americista. Esse também é o pensamento da historiadora Isabel Cristina Martins Guillen, que desenvolveu diversos estudos sobre as migrações dos nordestinos e a condição dos “arigós”¹²³ na Amazônia:

Migrar pode ser entendido como estratégia não só para minimizar as penúrias do cotidiano, mas também, para buscar um lugar social onde se possa driblar a exclusão pretendida pelas elites brasileiras através de seus projetos modernizantes. [...] pode ser entendido como resistência, não só à exploração e dominação existentes no local de origem, e que produzem a exclusão social, mas sobretudo a se ver fixado, emoldurado num lugar social e simbólico. Migrar é exercer o desejo de mudar, de não se conformar (GUILLEN, 2001, pp.1, 2).

Outra obra que merece ser citada por nós, principalmente quando o assunto gira em torno das migrações dos retirantes nordestinos, da crença e da fé em dias melhores e da exploração das elites locais sobre os flagelados, são as poesias escritas por Antônio Gonçalves da Silva¹²⁴, grande poeta popular cearense – imortalizado pelo cognome Patativa do Assaré –

¹²³ Arigó era nome dado pelos nordestinos a uma ave migratória, muito comum na região Nordeste do país. Esse também foi o termo utilizado pelos próprios retirantes sertanejos, como uma forma de aliar a imagem daquela ave – que não se fixava totalmente em nenhum local – a imagem das populações que fugiam das sucessivas secas, principalmente daqueles que partiram, anos depois do fim da seca de 1932-1933, para a região da “[...] Amazônia durante a Segunda Guerra Mundial como soldados da borracha, e que acreditaram nas promessas do Estado Novo de que teriam direitos sociais assegurados, pois se tratava de um serviço de guerra, um serviço patriótico. [...] No entanto, a memória histórica dos arigós associou ao termo significados outros, como os de arruaceiros e desordeiros, isso porque, ao se encontrarem nas hospedarias, e diante da precariedade em que viviam, esses arigós protestaram, pois aquilo que lhes tinha sido prometido no momento da partida não estava sendo cumprido. Ao se significar arigó como arruaceiro e desordeiro, a história oficial, cria um mecanismo que invisibiliza a luta social desses sujeitos” (GUILLEN, 2001, p.4). Mais informações sobre a questão da invisibilidade político-social a que estiveram submetidos os arigós nesse período, vide GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **Errantes da selva. Histórias da migração nordestina para a Amazônia**. Campinas, IFCH/UNICAMP, tese de doutorado em História, 1999.

¹²⁴ Patativa do Assaré nasceu em um pequeno lugarejo chamado Serra de Santana, localizado no município de Assaré, na região sul do estado do Ceará, no dia 5 de março de 1909. Publicou vários cordéis e poemas, divulgados nacionalmente e, até mesmo, internacionalmente, estudados até mesmo em uma das mais renomadas universidades da França: a *Sorbonne*, através da cadeira intitulada Literatura Popular Universal. O seu pensamento influenciou – e ainda hoje influencia – músicos, artistas e intelectuais brasileiros, a exemplo do grande cantor e compositor Luiz Gonzaga; o grupo musical pernambucano “Cordel do Fogo Encantado”; além de teatrólogos e jornalistas. Sítio consultado: <http://www.tanto.com.br/Patativa.htm> Data da consulta: 07/04/2011 – 10:13 min..

autor de A Triste Partida¹²⁵, poema transformado em música por outro ícone da música popular brasileira, o cearense Luiz Gonzaga:

Agora pensando	E vende seu burro
Ele segue outra tria	Jumento e o cavalo
Chamando a famia	Inté mesmo o galo
Começa a dizer	Venderam também
Meu Deus, meu Deus	Meu Deus, meu
	Deus
Eu vendo meu burro	Pois logo aparece
Meu jegue e o cavalo	
Nóis vamo a São Paulo	Feliz fazendeiro
Viver ou morrer	Por pouco dinheiro
Ai, ai, ai, ai	Lhe compra o que
	tem
	Ai, ai, ai, ai

(Composição: Patativa do Assaré – Música: Luiz Gonzaga – 1964)

Portanto, após essa explanação sobre a situação de caos que se encontravam os retirantes durante a seca de 1932-1933, percebemos que as soluções apontadas pelo ministro José Américo e pela IFOCS eram poucas e inviáveis, para não dizer deterministas e inoperantes. A nosso ver, em nenhum momento, essas políticas públicas postas em prática durante a gestão de José Américo à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas, possuíram efetivamente a preocupação de solucionar a problemática da seca de 1931-1933. O que se planejou na verdade foi uma política paternalista, personificada na figura do “grande Ministro Norte”, cognominado também de o “salvador do povo do sertão”, que consolidou as bases de uma indústria das secas aos moldes americista, através da rearticulação e arregimentação das oligarquias mais tradicionais, sendo elas a favor ou contra o programa dos “revolucionários” de 1930. Dessa forma, a consolidação da carreira política de José Américo se deu com base em uma lógica inversa ao reformismo proposto por João Pessoa, quando alijou as oligarquias locais que faziam parte até mesmo do Partido Republicano da Paraíba (PRP), ou seja, seus aliados políticos:

Os efeitos devastadores da seca que se prenunciava favoreceram o estreitamento das relações do então Ministro, José Américo, com os prefeitos e políticos locais e, conseqüentemente, a montagem das bases do americismo, uma vez que a ação intervencionista de Anthenor Navarro havia desgastado a relação política do Estado com a política local (SANTOS NETO, 2010, p.81).

¹²⁵ O poema completo encontra-se nos Anexo K deste trabalho, página 171.

Vale à pena ressaltar que uma das diferenças singulares entre a indústria da seca implantada por Epiácio Pessoa, no final da República Velha, e a implantada por José Américo, no pós “Revolução” de 1930, é que no primeiro exemplo, o grosso da mão-de-obra utilizada para a construção dos açudes, barragens e para a pavimentação das estradas veio de fora, ou seja, Epiácio Pessoa havia contratado empresas estadunidenses e inglesas que se fixaram na região Norte do país. Além disso, Epiácio Pessoa enfrentou o poder dos opositores que se contrapunham a oligarquia epitacista, vendo a sua máquina política ser paralisada com a posse do seu sucessor, Artur Bernardes. Segundo José Américo:

As obras estavam só nas fundações quando, com a passagem de governo, o sucessor de Epiácio, Artur Bernardes, suspendeu-as. Assim, quase todos os açudes se perderam. Epiácio ficou iludido por muito tempo, pensando que tinha sido construído um sistema de represas (*apud* CAMARGO, 1984, p.220).

Já no caso do ministro José Américo, as condições políticas não só do estado paraibano, mas de todo o contexto político nacional, propiciaram efetivamente um maior raio de atuação por parte da IFOCS nessa região. Com o apoio total do Governo Provisório, o ministro da Viação e Obras Públicas se tornou o representante maior de um estado forte e centralizador, onde podemos afirmar que praticamente não existiu uma oposição acirrada por parte das oligarquias em relação às políticas públicas implantadas nas regiões onde havia uma maior propagação do poder do ministro, até mesmo porque além de haver um beneficiamento mútuo em relação à essas políticas – tanto por parte das oligarquias, quanto da ala do ministro, um dos aspectos mais importantes do programa político dos “revolucionários” de 30 era retirar o poder das mãos das oligarquias locais, submetendo-as ao poder do Estado.

Outra questão referente à experiência do ministro José Américo, está ligada a quantidade de mão-de-obra disponível nos “centros de concentração” espalhados em diversos estados do norte e nordeste. Milhares de pessoas ficavam aguardando, dias a fio, que os projetos fossem estruturados pelo Ministério da Viação, para só então serem remanejados para as construções públicas e privadas.

Outra diferença marcante, entre essas duas gestões, surgiu a partir de certa preocupação ecológica por parte do ministro José Américo e do grupo científico da IFOCS, ao criar uma Comissão Técnica de Reflorestamento¹²⁶, em 1932. Assumiu na condição de chefe

¹²⁶ A descrição de todas as medidas realizadas pela Comissão Técnica de Reflorestamento nos estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe, encontram-se em ALMEIDA, José Américo

da referida Comissão, o engenheiro agrônomo José Augusto Trindade. Entre os principais objetivos do projeto, estavam:

- a) O reflorestamento da maior área possível da zona seca do nordeste, principalmente das circunjabências dos açudes;
- b) a formação de pomares nas terras irrigáveis dos açudes, que públicos, quer particulares;
- c) a proteção das matas, ainda existentes, bem como todo o revestimento florístico, com o fim de evitar a desnudação do solo;
- [...] e) metodizar a cultura das plantas úteis, espontâneas da região;
- f) estudar a flora regional, no sentido da descoberta de novas plantas úteis; [...]
- h) instalação e manutenção, em torno das grandes barragens, de postos agrícolas, compreendendo hortos florestais, pomares, culturas forrageiras, campos experimentais, bem como viveiros das plantas adotadas;
- i) formação de florestas e pomares nas adjacências dos açudes públicos e particulares;
- j) arborização das margens das estradas;
- k) propagação de culturas de cactos sem espinho, nas fazendas particulares;
- [...] n) organização do catálogo da flora regional (ALMEIDA, 1982, p.177).

Essa também foi a diferença positiva apontada por Francisco de Oliveira em relação a atuação da IFOCS durante a primeira metade do século XX e, mais especificamente, a partir das ações comandadas por José Guimarães Duque, contratado pela IFOCS em 1932. Segundo o autor de “Elegia para uma Re(li)gião”, essas medidas tinham como princípio norteador uma espécie de “esforço racionalizador”:

[...] é notável, mesmo nos seus primórdios, o esforço despendido no estudo da ecologia regional, recrutando até especialistas estrangeiros, agrônomos, botânicos, pedologistas, geólogos, hidrólogos; sob a batuta de Miguel Arrojado Lisboa, no nível mais alto, e a condução científica de Augusto Trindade, cuja tradição foi continuada por José Guimarães Duque, avançou-se muito no conhecimento físico do Nordeste semi-árido, de suas potencialidades e limites de solo, água, botânica, de sua flora nativa e das possibilidades de adaptação de outras espécies (OLIVEIRA, 1981, pp.50, 51).

Entretanto, não podemos esquecer que os dois políticos paraibanos se utilizaram das mesmas artimanhas e do mesmo discurso para estabelecerem as bases de suas oligarquias em boa parte da região Norte do país e, mais especificamente, no estado da Paraíba. Encabeçaram “lutas” que hasteavam a bandeira da “vertente naturalista”, ou seja, a corrente de pensamento que delegava à seca o papel de protagonista dos problemas do Nordeste, um verdadeiro axioma como bem explica o geógrafo Milton Santos na introdução/apresentação da obra de Josué de

de. Obras contra as secas. **O ciclo revolucionário do Ministério da Viação**. 2ª ed. João Pessoa/Natal: Fundação Guimarães Duque/Fundação Casa de José Américo, 1982, pp.177-181.

Castro, intitulada “**Geografia da Fome**” (1946), onde ambos discordam efetivamente dessa política assistencialista/elitista/determinista:

Examinando a questão da fome no Nordeste brasileiro, que em sua juventude dizimava periodicamente grandes contingentes populacionais no Sertão, ele mostrou que a vertente naturalista, segundo a qual esse fato se devia às contingências do clima, era uma explicação equivocada. Dizia-se, então, que a fome no Nordeste interior tinha como raiz a aridez climática. Assim, a culpa do desastre era a natureza, isto é, de ninguém, e não da sociedade. Tomando a questão pela sua raiz, Josué de Castro mostrou que havia carências alimentares tanto no Nordeste seco quanto na chuvosa Zona da Mata. [...] Era mais fácil, todavia, continuar divulgando a explicação equivocada, em lugar de condenar uma organização social inadequada (SANTOS, *apud* CASTRO, 2008, pp.29, 30).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para se obter uma melhor análise sobre as ações desenvolvidas durante a atuação de José Américo de Almeida na Paraíba à frente do Ministério da Viação e Obras Públicas, durante o Governo Provisório (1930-1934), foi imprescindível compreender melhor como se forjou a personalidade, a carreira pública e política de um dos mais importantes políticos e escritores da história do Estado paraibano. Vimos que, desde muito cedo, o menino nascido na pequenina cidade de Areia teve os seus caminhos trilhados à sua revelia pois, como o pai faleceu quando ainda era garoto, não pôde crescer e decidir os seus próprios rumos. Para escapar do destino da maior parte dos conterrâneos – que não conheciam um palmo de chão além das fronteiras da cidade de Areia – a mãe e os tios enviaram o menino para o convento de São Francisco, porque ser padre não era apenas uma questão de *status*, mas de influência política nas cidades paraibanas.

De padre a “doutor”, José Américo acabou traçando os mesmos caminhos que tantos outros políticos importantes percorreram, se formando bacharel em Direito pela Faculdade de Recife. As duas primeiras grandes influencias recebidas por ele, nesse período, foram dos tios padres: Odilon Benvindo Albuquerque de Almeida e monsenhor Walfredo Leal, figuras que além de assumirem o comando espiritual das localidades onde atuavam, participavam ativamente da política local. A presença destes, na vida de José Américo, foi de fundamental importância, já que os primeiros cargos públicos ocupados por ele – promotor de justiça da comarca de Sousa (1908) e procurador-geral do Estado (1911) – surgiram da influência política e da indicação direta desses tios. Outra grande marca deixada na personalidade de José Américo foi a convivência com o presidente da Paraíba, João Pessoa. Em vida, o presidente ensinou a ele que as chefias locais – as chamadas oligarquias – deveriam ser comandadas por um Estado forte e centralizador; em sua morte, mostrou que esse mecanismo de controle é efetivamente tênue e arriscado, pois governar sem o poder dos aliados – fazendeiros, empresários e políticos importantes – na democracia capitalista, é algo praticamente impossível de ser realizado.

Mas só em 1930, é que a figura política de José Américo extrapolaria as fronteiras da Paraíba, a “Revolução” possibilitou que ele se tornasse a principal liderança civil das regiões Nordeste e Norte do país, comandando – ao lado de Juarez Távora – os desígnios desse movimento político, assumindo o governo da Paraíba – na condição de interventor – e indicando os nomes de praticamente todos os interventores destas duas regiões. Por seu papel e influência, nesse momento histórico, recebeu a confiança de Getúlio Vargas que lhe concedeu os poderes que jamais havia enfeixado em suas mãos, nomeando-o ministro da Viação e Obras Públicas,

um caso singular na história do pós-Revolução, pois foi o único ministro a permanecer no cargo durante todo o Governo Provisório, como também, foi o único nordestino a participar da primeira organização deste governo.

Durante os quatro anos em que ocupou a pasta, percebemos que José Américo procurou demonstrar um efetivo zelo em relação as suas ações administrativas, algo que fica demasiadamente claro quando analisamos os dois relatórios – “O Ministério da Viação no Governo Provisório” (1933) e “O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação” (1934) – que serviram de base para a nossa pesquisa, além das sucessivas entrevistas concedidas por ele aos jornais da época, sobretudo ao jornal A União. A busca pela transparência em relação aos gastos públicos investidos em todas as obras e a preocupação em deixar um registro escrito para a posteridade sobre o seu legado, são pistas que ajudam na compreensão sobre a figura do ministro e que, provavelmente, possuem alguma relação com a sua trajetória política anterior, ou seja, as influências recebidas durante o período em que ocupou o cargo de Procurador Geral do Estado (1922) e, em seguida, o de Secretário de Segurança e Assistência Pública do governo de João Pessoa (1928).

Em âmbito nacional, entendemos que esses “rastros” deixados pelo ministro evidenciam que o Ministério da Viação e Obras Públicas foi de fundamental importância para as políticas de desenvolvimento econômico no pós-1930, pois o discurso nacionalista de integração das regiões do país e sua execução passavam, inevitavelmente, pela melhoria de toda a infraestrutura nacional, ou seja, a partir da expansão do fornecimento de energia elétrica, como também, através de um vultoso investimento nas estradas de ferro, estradas de rodagem, portos e aeroportos, além da melhoria na qualidade dos meios de comunicação (correios e telégrafos). Todos esses elementos de infraestrutura para o capital estavam subordinados, diretamente, ao referido ministério e caberia justamente a José Américo de Almeida a condução de boa parte da consecução destas obras no país.

Em âmbito regional, José Américo pôde implantar as bases do seu clã político, denominado de americismo, a partir da utilização das verbas da Inspetoria Federal de Obras Contra às Secas, restabelecendo a chamada indústria da seca, dando continuidade às obras que o ex-presidente da República Epitácio Pessoa havia deixado inconclusas. Sem sombra de dúvidas, toda essa articulação política encabeçada por José Américo só alcançou êxito – não apenas na Paraíba, mas em toda a região Norte do país – graças ao apoio incontestado de Getúlio Vargas, que lhe deu carta branca para estruturar a política de combate à seca a partir das soluções hidráulicas e de pavimentação, captando recursos para os políticos, fazendeiros e empresários aliados ao americismo.

Neste sentido, podemos afirmar que José Américo foi um “modernizador”, mas que não alterou e nem atacou a estrutura oligárquica rural, agrária-exportadora do algodão, do sisal, do açúcar, etc. A própria indicação dos interventores para a região Nordeste, por parte de José Américo e de Juarez Távora, após a Revolução de 1930, já sinalizava para a manutenção do poder das oligarquias rurais que acabaram alimentando a industrialização do Centro-Sul do país. Por isso, podemos afirmar que toda a lógica do nacional-desenvolvimentismo acaba por preservar a estrutura agrária no Nordeste e, em contrapartida, desenvolve a indústria na região Centro-Sul do país, possibilitando que o capitalismo brasileiro se estruture e se articule a partir de um desenvolvimento regional desigual, criando uma situação dualista: o Centro-Sul, onde o capitalismo se desenvolveu a passos largos com o início do processo de industrialização; e, do outro, o Nordeste que forneceria a mão-de-obra, os insumos e parte do capital gerado, desde as exportações – de algodão, sisal, caroá, açúcar, etc. – num processo amplamente desigual e que acaba se articulando.

O quê, aparentemente, parece ser algo contraditório em relação à atuação de José Américo como ministro, nada mais são do que as “contradições” que se complementam num projeto alinhado ao desenvolvimento nacional capitalista, a partir de um desenvolvimento regional desigual.

REFERÊNCIAS

DISCURSOS

VARGAS, Getúlio. **A Nova política do Brasil**. v. 1, p. 33-44 (Discurso de 1930, na Esplanada do Castelo, Rio de Janeiro).

_____. **DISCURSO V - pronunciado pelo Chefe do Governo Provisório em Belo Horizonte, por ocasião do banquete oferecido pelo Governo de Minas**. 22 de fevereiro de 1931. Biblioteca da Presidência da República.

_____. **DISCURSO pronunciado, na capital da Paraíba, em 8 de setembro de 1933**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1933.

_____. **A NOVA POLÍTICA NO BRASIL II**. O ano de 1932. A Revolução e o Norte. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1933.

_____. “Voltando ao Rio Grande depois de quatro anos. In. **A NOVA POLÍTICA NO BRASIL IV**. Retorno a terra natal. Confraternização sul-americana. A revolução comunista. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1934.

_____. **DISCURSOS, MENSAGENS E MANIFESTOS (1930-1934)**. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1935.

_____. **DISCURSOS, MENSAGENS E MANIFESTOS (PRIMEIRA PARTE) 1930-1934**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.

Impressas

Periódicos:

Jornal **A União**. Imprensa oficial do Governo do Estado da Paraíba. Período consultado: 01 de outubro de 1930 a 30 de dezembro de 1933 (vários exemplares);

Jornal **CORREIO DA MANHÃ** - 24/05/1931.

Documentos Oficiais

CNT, Confederação Nacional do Transporte. **O SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO**. Brasília: CNT, 2013.

DNOCS. **Barragens no Nordeste do Brasil**. José Amaury de Aragão Araújo (Coord.) Fortaleza: 1982.

BIBLIOGRÁFICA

ABREU, Marcelo de Paiva. **A ordem no progresso: Cem anos de política econômica republicana. 1889-1989.** Rio de Janeiro: Campus, 1990.

AIRES, José Luciano de Queiroz. **Inventando tradições, construindo memórias: a “Revolução de 30” na Paraíba.** Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: UFPB, 2006.

ALMEIDA, José Américo de. **O Ciclo Revolucionário do Ministério da Viação.** 2 Ed.. João Pessoa: Fundação Casa José Américo de Almeida/Fundação Guimarães Duque, Coleção Mossoroense, 1982.

_____. **A Bagaceira.** 32ª ed. Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1997.

_____. **A palavra e o tempo (1937 – 1945 – 1950).** 2. Ed. Rio de Janeiro: José Olympio Ed.: Fundação Casa José Américo, 1985.

_____. **A Paraíba e seus problemas.** 3ª ed. (revista). João Pessoa: A União, 1980.

_____. **Memória: antes que me esqueça.** Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1976.

_____. **O ano do Nego.** 3ª ed. João Pessoa: Fundação Casa de José Américo de Almeida, 2005.

_____. **O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO NO GOVERNO PROVISÓRIO.** Rio de Janeiro: Oficinas dos Correios e Telegraphos, 1933.

ASSIS, Guaracy Medeiros de. **“A Paraíba Pequena e Doida: José Américo e a Revolução de 1930.** Dissertação (Mestrado) CFCH/UFPE. Recife, 2005.

ATAIDE, Tristão de; ARANHA, Osvaldo; TÁVORA, Juarez *et al.* **José Américo: o escritor e o homem público.** João Pessoa: A UNIÃO, 1977, pp.230-243.

AZEVEDO, Amaral. **O ESTADO AUTORITÁRIO E A REALIDADE NACIONAL.** EBooksLibris, 2002. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/azevedo.html> - Acesso: 10/04/2018.

BRUM, Argemiro J. **Cap. 3: A crise de Transição da Década de 1920.** In. Desenvolvimento Econômico Brasileiro. Petrópolis: Vozes / UNIJUÍ, 1998, pp.169-190.

BARBOSA, Jivago Correia. **POLÍTICA E ASSISTENCIALISMO NA PARAÍBA: o governo de José Américo de Almeida (1951-1956).** Mestrado em História - PPGH/UFPB. João Pessoa: UFPB/BC, 2011.

BATISTA NETO, José. **Como Uma Luneta Invertida.** (intervenção do Estado no Semi-Árido Nordeste através do discurso ideológico da IOCS/IFOCs-1909-1934). Mestrado em História – UFPE-CFCH. Recife, 1986.

BORGES, Vavy Pacheco. História e política: laços permanentes. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: ANPHU/Marco Zero, vol. 12, nº 23/24, 1991/2, p. 7-18.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1996, p.183-191.

CAMARGO, Aspásia. A QUESTÃO AGRÁRIA: crise de poder e reformas de base (1930-1945). In. **HISTÓRIA GERAL DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA - TOMO III: O BRASIL REPUBLICANO**. Org. Boris Fausto. 5ª Ed. 3º Vol. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1991, pp.121-224.

_____. **O Nordeste e a política**: diálogo com José Américo de Almeida. Aspásia Camargo e Eduardo Raposo. CPDOC/FGV - Fundação Casa José Américo de Almeida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

CAPELATO, Maria Helena. Estado Novo: novas histórias. In: **Historiografia brasileira em perspectiva**. Marcos Cezar Freitas (Org.). São Paulo: Contexto, 1998, pp.183-213.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. O longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. **FORÇAS ARMADAS E POLÍTICAS (1930-1945)**. Rio de Janeiro: CPDOC, 1980.

CASTRO, Josué de. **Geografia da fome**. Apresentação de Milton Santos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

CITTADINO, Monique Guimarães. Cap. I - Biografia e política. In: **Poder Local e Ditadura Militar: o Governo João Agripino – Paraíba (1965-1971)**. Bauru, SP: Edusc, 2006, pp.63-67.

COHN, Gabriel. PROBLEMAS DA INDUSTRIALIZAÇÃO NO SÉCULO XX. In. **Brasil em perspectiva**. Org. Carlos Guilherme Mota. 21. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, pp.283-316.

Confederação Nacional do Transporte. **O sistema ferroviário brasileiro**. Brasília: CNT, 2013.

DRAIBE, Sônia. **RUMOS E METAMORFOSES**: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2004.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 3ª Ed.. São Paulo: Globo, 2001.

FAUSTO, Boris. **A Revolução de 1930**: historiografia e história. Editora Brasiliense: São Paulo, 1970.

FERREIRA, Jorge. “O nome e a coisa: o populismo na política brasileira?”. In Jorge Ferreira (Org.) **O populismo e sua história: debate e crítica**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p.61.B

FERREIRA, Lúcia de Fátima Guerra. **Raízes da indústria da seca: o caso da Paraíba.** João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1993.

FLORES, Élio Chaves. **Dos feitos e dos ditos:** História e Cultura Histórica. In: *Saeculum*. Revista de História, ano 13, n.16. João Pessoa: Departamento de História/Programa de Pós-Graduação em História/UFPB, jan./jun. 2007.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Cap. 3: A crise da dominação oligárquica e a busca da perspectiva nacional; In.: **VARGAS: o capitalismo em construção (1906-1954).** São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, pp. 84-146.

GARCIA JR., Afrânio. **OS VICE-REIS DO NORTE:** reconversão de elites agrárias e a revolução de 1930 (1920-1964). Revista de Ciências Sociais, v. 38 n. 2. UFC: 2007, pp.73-87.

GERTZ, René E. Estado Novo: Um Inventário Historiográfico. In: **O Feixe e o Prisma:** Uma revisão do Estado Novo. In: SILVA, José Luiz Werneck da. (Org.). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990, p. 111-131.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, Ângela de Castro. **A Invenção do Trabalhismo.** São Paulo: Vértice/Iuperj, 1988.

_____. História, historiografia e cultura política no Brasil: algumas reflexões. In: SOHIET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). **Culturas políticas.** Ensaios de história cultural, história política e ensino de história. Rio de Janeiro: Mauad, 2005, p. 21-41.

_____. “O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito”. In Jorge Ferreira (Org.) **O populismo e sua história: debate e crítica.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001,

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. **Errantes da selva. Histórias da migração nordestina para a Amazônia.** Campinas, IFCH/UNICAMP, tese de doutorado em História, 1999.

GURJÃO, Eliete de Queiróz. **Morte e vida das oligarquias: Paraíba (1889/1930).** João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1994, p.109-112.

HILTON, Stanley. “Vargas e o desenvolvimento econômico brasileiro, 1930-1945: uma reavaliação de uma posição sobre a industrialização e planejamento”. In. **O Brasil e a crise internacional (1930-1945).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, p.91-124.

HOBBSAWM, Eric J. **REBELDES PRIMITIVOS** - Estudos de Formas Arcaicas de Movimentos Sociais nos Séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1970.

IANNI, Octavio. O Estado Populista. In. **A formação do Estado Populista na América Latina.** 2ª Ed., São Paulo: Ática, 1989, pp.85-188.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2008.

LEOPOLDI, Maria Antonieta. “A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência”. In: Ferreira, Jorge; Delgado, Lucília de Almeida Neves (Org.). **O Brasil Republicano**. v.2: o tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

LEVINE, Robert M. Os diferentes Getúlios. In: **Pai dos pobres? O Brasil e a era Vargas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, pp. 141-160.

LEWIN, Linda. **Política e parentela na Paraíba**. Um estudo de caso da oligarquia de base familiar. Rio de Janeiro: Record, 1933.

LOWY, Michael. **A teoria do desenvolvimento desigual e combinado**. Tradução de Henrique Carneiro. Revista Actuel Marx, 18, 1995.

LUNA, Maria de Lemos. **José Américo de Almeida**. Paraíba: Nomes do Século. Série Histórica, nº 17. João Pessoa: A União, 2000.

_____. Maria de Lourdes Lemos. **Rastros na areia: solidão e glória de José Américo**. 2ª edição A UNIÃO Companhia Editora, João Pessoa, 1994.

MARTINS, Luciano. “A Revolução de 30 e seu significado político”. In. **A REVOLUÇÃO de 30**: seminário internacional realizado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea da Fundação Getúlio Vargas. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1982, pp.669-690.

MARX, Karl. Cap. XXIII - “A Lei Geral da Acumulação Capitalista”. In: **O Capital** (Livro Primeiro, vol. II). Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1979, pp.712-827.

MEDEIROS, Jarbas. **Ideologia autoritária no Brasil: 1930-1945**. Rio de Janeiro: Editora da Fundação. Getúlio Vargas, 1978.

MELLO, José Octávio de Arruda. **A revolução estatizada**: um estudo da formação do centralismo em 30. Mossoró: Fundação Guimarães Duque/ Secretaria de Educação e Cultura da Paraíba, 1984.

MELLO, Humberto. Tempo de interventorias de Antenor Navarro a Ruy Carneiro. In: **Capítulos de história da Paraíba**. MELLO, José Octávio de Arruda (Coord.). Campina Grande: Grafset: Secretaria de Educação e Cultura, 1987, p.300-307.

NUN, José Luis. **SUPERPÜBLACION RELATIVA, EJERCITO INDUSTRIAL DE RESERVA Y MASA MARGINAL**. Artigo aparecido em la Revista Latinoamericana de Sociología del Centro de Investigaciones Sociales del Instituto Torcuato Di Tella. Voló V. Júlio de 1969, nº2, Buenos Aires, Argentina.

OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma re (li) gião** (SUDENE, Nordeste, planejamento e conflito de classe). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi de. O pensamento de Azevedo Amaral. In: OLIVEIRA, Lúcia Lippi de; VELLOSO, Mônica Pimenta e GOMES, Ângela Maria Castro. **Estado Novo**: Ideologia e Poder. Rio de Janeiro: Zahar, 1982, pp. 48-70.

PANDOLFI, Dulce Chaves. Os anos 1930: incertezas do regime. In. **O BRASIL REPUBLICANO - O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**. Orgs. Jorge Ferreira e Lucilia de Almeida Neves Delgado. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp.13-38.

PRADO, Maria Lígia. **O populismo na América Latina**. Ed. Brasiliense, coleção: Tudo é História. São Paulo:1981.

RODRIGUES, Inês Caminha Lopes. **A Revolta de Princesa: uma contribuição ao estudo do mandonismo local, Paraíba 1930**. João Pessoa: Sec. de Educação/União editora, 1978.

SANDRONE, Paulo. Jhon Maynard. John Maynard Keynes (1883-1946). In. **NOVÍSSIMO DICIONÁRIO DE ECONOMIA**. SANDRONE, Paulo (Org.). São Paulo: Editora Best Seller, 1999, pp.323-325. Disponível em: <http://sinus.org.br/2014/wp-content/uploads/2013/11/FMI.BMNov%C3%ADssimo-Dicion%C3%A1rio-de-Economia.pdf> - Data de acesso: 11/04/2019.

SAES, Décio A. M.. CLASSE MÉDIA E POLÍTICA NO BRASIL (1930-1964). In. **HISTÓRIA GERAL DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA - TOMO III: O BRASIL REPUBLICANO**. Org. Boris Fausto. 5ª Ed. 3º Vol. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1991, pp.448-492.

SALLA, Thiago Mio. **Graciliano Ramos do outro lado do Atlântico: a Difusão e a Recepção da Obra do Autor de Vidas Secas em Portugal entre as décadas de 1930 e 1950**. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2016.

SANTANA, Martha M. F. de Moraes. **Poder e Intervenção Estatal – Paraíba: 1930-1940**. João Pessoa: Universitária/UFPB, 2000; e GURJÃO, Eliete de Queiróz. **Morte e vida das oligarquias: Paraíba (1889/1930)**. João Pessoa: Ed. Universitária/UFPB, 1994.

SANTOS NETO, Martinho Guedes dos. **Os domínios do Estado: a interventoria de Anthenor Navarro e o poder na Paraíba (1930-1932)**. Dissertação [Mestrado em História]. PPGH/UFPB, 2007.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SKIDMORE, Thomas E. **Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964)**. Trad. Ismênia Tunes Dantas. 7ª Ed. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

SOUSA NETO, Bento Correia de. **Governo interventorial e relações de poder na Paraíba pós-1930: a administração de Gratuliano de Brito (1932-1934)**. Dissertação (Mestrado) UFPB/CCHLA. João Pessoa, 2016.

TÁVORA, Juarez. **PETRÓLEO PARA O BRASIL**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1955.

_____. **PRODUÇÃO PARA O BRASIL**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1957.

TEJO, William. Argemiro de Figueiredo nas memórias e confidências de um líder. In: **Poder e política na Paraíba: uma análise das lideranças (1960-1990)**. SILVA, Pontes da (Coord.). João Pessoa: A União: API, 1993, p.22-23.

VARGAS, Getúlio Dornelles. **A NOVA POLÍTICA DO BRASIL II – O ano de 1932 a Revolução e o Norte**. Editora José Olympio: Rio de Janeiro, 1933.

VIANA FILHO, Luiz. **JUAREZ TÁVORA: uma vida e muitas lutas**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1976.

VIANA, Hélder do Nascimento. **Tragédia e desilusão: a representação do Nordeste na Obra de José Américo de Almeida**. Dissertação [Mestrado em Ciências Sociais]. PPCS/UFPB, 1995.

VILLELA, A. V.; SUZIGAN, W. **Política do governo e crescimento da economia brasileira, 1889-1945**. Rio de Janeiro, IPEA, 1973.

WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

WISSEMBACH, Maria Cristina Cortez. Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível. In: **História da vida privada no Brasil. Vol. 3 República: da belle époque à era do rádio**. São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp.49-128.

Material especial

SILVA, Antônio Gonçalves da. **A TRISTE PARTIDA**. Composição: Antônio Gonçalves da Silva, o “Patativa do Assaré” – Música: Luiz Gonzaga – 1964 (*Compact Disc*).

DECRETOS OFICIAIS

BRASIL. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. “Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-publicacaooriginal-80365-pl.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 7.668, de 08 de novembro de 1909. “Autoriza a revisão do contracto approved pelo decreto n. 3.329, de 1 de julho de 1899, para a illuminação da cidade do Rio de Janeiro”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7668-18-novembro-1909-527803-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 17/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.398, de 11 de novembro de 1930. “Institue o Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, e dá outras providencias”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19398-11-novembro-1930-517605-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 06/10-2017.

BRASIL. Decreto nº 20.524, de 11 de novembro de 1930. “Aprova o regulamento para aquisição, uso, manutenção e reparação dos automoveis e outros veículos automotores do serviço publico federal”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20524-16-outubro-1931-521993-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 10.432, de 09 de novembro de 1989. “Concede privilegio, garantia de juros e terras devolutas, mediante autorização legislativa, para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé, na Provincia de S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na Provincia do Rio Grande do Sul, com diversos ramaes”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10432-9-novembro-1889-542322-publicacaooriginal-52491-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.601, de 19 de janeiro de 1931. “Mantém a ocupação da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina até 31 de março de 1931 e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19601-19-janeiro-1931-530608-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 22.455, de 10 de fevereiro de 1933. “Dispõe sobre a designação de uma comissão especial para proceder á verificação da regularidade dos atos relativos á execução dos contratos da Companhia E. F. Vitória a Minas, e dá outras proevidencias”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22455-10-fevereiro-1933-530051-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.200, 10 de julho de 1931. “Manda restabelecer o tráfego na Estrada de Ferro Madeira e Mamoré e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20200-10-julho-1931-472571-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.653, 02 de fevereiro de 1931. “Aprova os contratos celebrados entre o Governo Federal e a Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19653-2-fevereiro-1931-518974-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.256, 25 de julho de 1931. “Renova por quinze dias o prazo a que se refere o art. 6º do decreto n. 19.653, de 2 de fevereiro de 1931, e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20256-25-julho-1931-519280-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.520, 23 de dezembro de 1930. “Ficam revogados o art. 2º do decreto n. 4.262. de 13 de janeiro de 1921. o art. 74 do decreto legislativo n. 4.555. de 10 de agosto de 1922, e o decreto n. 15.841 de 14 de novembro de 1922, que concede favores à Sociedade Anônima Agência Americana”. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=437169&tipoDocumento=DEC-n&tipoTexto=PUB> - Data de acesso: 13/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 22.901, de 07 de julho de 1933. “Autoriza o Ministerio da Viação e Obras Públicas a entrar em acôrdo com a Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, para a fixação do preço do gaz, em condições de preço mais favoraveis que as fixadas no contrato”. Disponível

em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22901-7-julho-1933-525870-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 17/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.046, de 27 de maio de 1931. “Declara a caducidade do contrato de 20 de maio de 1920 entre a Itabira Iron Ore Company Limited, e o Governo Federal”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20046-27-maio-1931-519073-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 12/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.843, de 10 de abril de 1931. “Annulla a concessão outorgada á S. A. Agencia Americana para execução de serviços radiotelegraphicos e radiotelephonicos, por contravir no interesse publico e á moralidade administrativa”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19843-10-abril-1931-519026-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 13/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.739, de 07 de março de 1931. “Providencia sobre a organização da estatística industrial e regula a importação de maquinismos e aparelhos para as indústrias em superprodução”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19739-7-marco-1931-514626-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 18/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 21.418, de 17 de maio de 1932. “Dispõe sobre a proibição dos impostos interestaduais e intermunicipais e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21418-17-maio-1932-514766-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 11/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 21.985, de 20 de outubro de 1932. “Dispõe sobre serviço de vias férreas, sob a ponto de vista da defesa nacional, e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21985-20-outubro-1932-514232-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 11/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 23.562, de 06 de dezembro de 1933. “Concede reduções nas tarifas das estradas de ferro administradas pela União para novos produtos agrícolas e industriais, visando o aproveitamento das zonas laterais dessas estradas”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23562-6-dezembro-1933-525990-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 11/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.964, de 08 de maio de 1931. “Altera o decreto n. 19.702. de 13 de fevereiro de 1931”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19964-8-maio-1931-519057-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 23/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.054, de 29 de maio de 1931. “Regula o serviço de requisições de transportes nas estradas de ferro de propriedade da União e por ela, administradas”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20054-29-maio-1931-519075-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 23/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 21.317, de 11 de novembro de 1930. “Fica aprovado o regulamento que com este baixa, asinado pelo ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, para a Contadoria Central Ferroviária; revogadas as disposições em contrário”. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21317impresao.htm - Data de acesso: 20/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 24.947, de 29 de junho de 1934. “Aprova o plano geral de viação nacional e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24497-29-junho-1934-526330-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 20/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.089, de 09 de junho de 1931. “Regula as condições para o aproveitamento do carvão nacional”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20089-9-junho-1931-519084-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 23/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.537, de 20 de outubro de 1931. “Autoriza providencias para a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20537-20-outubro-1931-519404-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 20/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.948, 15 de janeiro de 1932. “Declara a caducidade do contrato celebrado com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão, em virtude do decreto n. 14.823, de 24 de maio de 1921 e transferido ao Governo do Estado do Pauí, pelo decreto n. 17.048, de 30 de setembro de 1925”. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20948-15-janeiro-1932-519460-norma-pe.html>- Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 21.018, 02 de fevereiro de 1932. “Autoriza o Ministério da Viação a aplicar o saldo do depósito destinado às obras de melhoramentos no Estado do Maranhão.” Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-21018-2-fevereiro-1932-519468-norma-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 5.141, 05 de janeiro de 1927. “Crêa o "Fundo Especial para Construção e Conservação de Esfradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis, e dá outras providencias”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 5.525, 05 de setembro de 1928. “Autoriza a contrahir um emprestimo interno, por meio de apolices denominadas Obrigações Rodoviarias, para a construção e conservação de estradas de rodagem e dá outras providencias”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5525-5-setembro-1928-562410-publicacaooriginal-86424-pl.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 20.853, 26 de dezembro de 1931. “Estabelece as normas para a distribuição dos fundos especiais na receita Geral da República e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-20853-26-dezembro-1931-511746-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto 23.501, 27 de novembro de 1933. “Declara nula qualquer estipulação de pagamento em ouro, ou em determinada espécie de moeda, ou por qualquer meio tendente a recusar ou restringir, nos seus efeitos, o curso forçado do mil réis papel, e dá outras providências”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23501-27-novembro-1933-500678-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 24/04/2018.

BRASIL. Decreto nº 19.687, 11 de fevereiro de 1931. “Dispõe sobre a localização e amparo das vítimas das secas do Nordeste”. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19687-11-fevereiro-1931-517169-publicacaooriginal-1-pe.html> - Data de acesso: 26/04/2018.

Eletrônicas

O pensamento de Azevedo Amaral: sítio: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/amaral-azevedo-do> - Data de acesso: 06/10/2017.

Discurso proferido por Getúlio Vargas:
<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/getulio-vargas/discursos/1931/02.pdf> - Data de acesso: 06/10/2017.

José Américo se torna colaborador dos jornais A União e da revista Era Nova - Sítio <http://www.fgv.br/cpdoc/busca/Busca/BuscaConsultar.aspx> - Data da consulta: 18/04/2018.

Informações sobre o DNIT - Sítio: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> - Data de acesso: 24/04/2018.

Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) Sítio: http://www.dnocs.gov.br/php/comunicacao/registros.php?f_registro=2& - Data de acesso: 13/09/2016).

Currais do governo, ou currais humanos - Sítios:
<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=515480> - Data da consulta: 26/04/2018
http://www.terra.com.br/istoegente/26/reportagens/rep_flavio.htm Data da consulta: 26/04/2018

Otávio Bonfim e Pirambu, mais conhecido como “Campo do Urubu” - Sítio <http://omundocomoelee.blogspot.com/2008/06/campos-de-concentrao-no-cear.html> - Data da consulta: 26/04/2018

Filme “Lágrimas de Velas” (2008), de Flávio Alves, e os “currais humanos” - Sítio: <http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=515480> - Data da consulta: 26/04/2018.

José d’Ávila Lins – Sítio: <http://www.ihgp.net/mauricio.htm> - Data da consulta: 26/04/2018.

Conversão dos valores de Réis para a moeda corrente, o real, foi realizada a partir das informações disponíveis no sítio: <http://diniznumismatica.blogspot.com/2015/11/conversao-hipotetica-dos-reis-para-o.html?m=1> - Data de acesso: 17/04/2018.

ANEXOS

ANEXO A – FIGURA 3 - CONVITE DE GETÚLIO VARGAS À JOSÉ AMÉRICO PARA ASSUMIR O MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS - PUBLICADO NO JORNAL A UNIÃO

Os bancos estrangeiros abrem honra a 3 312 e 90 q. e o Banco do Brasil a 3 722.
No Rio abrem estavel a 3 14 e 80 e. e 3 1294 RV.

Está de alugar, todo a placarada Brasil, rua Macho Fúfido, 47. Telephone 409.

A União

ORGAM OFFICIAL DO ESTADO

DIRECTOR: RAPHAEIL CORREA DE OLIVEIRA

ANNO XXXIX

JOAO PESSOA — Quarta-feira, 12 de novembro de 1930

GERENTE: MARDONEO NACRE

NUMERO 262

Telegramma do presidente Getulio Vargas ao dr. José Americo de Almeida

Embarque dos repudiados da patria

Outros actos do govêrno da Republica

OS EXILADOS

O presidente Getulio Vargas transmittiu ao nosso illustre conterraneo dr. José Americo de Almeida o seguinte honroso telegramma, convidando-o para occupar, no seu govêrno, as elevadas funcções de ministro de Estado da Viação e Obras Publicas:

RIO, 10 — Tenho prazer convidar vossa excellencia para collaborar na esphera da administração do Govêrno Provisorio no cargo de Ministro da Viação, vago com a desistencia do general Juarez Tavora. Pelas suas elevadas qualidades pessoais, sei que nos será auxiliar valoroso. Este convite é também uma homenagem á Parahyba na pessoa do seu illustre presidente. Cordiaes saudações. — GETULIO VARGAS.

prova na gestão de seu fecundo govêrno, emancipando, inamareira e economicamente, pela sua elevada cultura juridica, foi bem esse varão illustre, cujo valor cyrico, caracter popular e sobranceira, o tornaram altamente respeitado e admirado por seu compatriota.

Considerando, mais do que tudo, que elle foi um defensor acerrimo da autonomia do Estado, sem a qual voluntarioso e altivo explorard' das antigas provincialas.

No uso das attribuições que lhe confere a Lei Organica, decreta:

Art. 1.º — Fica substituido o nome de sua Liberdade, pelo de João Pessoa.

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Registre-se, publique-se e cumprase.

Intendencia do municipio de João Pessoa, 12 de novembro de 1930.

“Caravaneiros Liberaes”

RIO, 10 — Uma nota official do palacio do Catete informa que partirão, nos primeiros vapores, para o exilio, os srs. Simões Filho, José Fabricio, Accacio de Figueiredo, Cicero Machado, Aristides Rocha, Arthur Lemos, Machado Coelho, Vespucio de Abreu, Annibal Freire, José Maria Bello, Atila Neves, Irineu Machado, Mucio Continente, Paim Filho, Juvenal Lamartine, Medeiros e Albuquerque, Joaquim Pires, Oscar e Pio Carvalho de Azevedo, Francisco Pessoa de Queiroz, Heracleyto Cavalcanti, Eugenio Monteiro, Arthur dos Anjos, Oséas Motta, Alves de Souza, José Gauden-

O presidente Getulio Vargas transmittiu ao nosso illustre conterraneo dr. José Americo de Almeida o seguinte honroso telegramma, convidando-o para occupar, no seu govêrno, as elevadas funcções de ministro de Estado da Viação e Obras Publicas:

RIO, 10 — Tenho prazer convidar vossa excellencia para collaborar na esphera da administração do Govêrno Provisorio no cargo de Ministro da Viação, vago com a desistencia do general Juarez Tavora. Pelas suas elevadas qualidades pessoais, sei que nos será auxiliar valoroso. Este convite é também uma homenagem á Parahyba na pessoa do seu illustre presidente. Cordiaes saudações. — GETULIO VARGAS.

ANEXO B – FIGURA 4 - MINISTROS QUE PERMANECERAM ATÉ O FIM DO GOVERNO PROVISÓRIO (1934)¹²⁷



¹²⁷ O documento original encontra-se sob os cuidados da Fundação Casa José Américo de Almeida e também está disponível em CAMARGO, 1984, p.191.

ANEXO C – CARTA-CONVITE ESCRITA POR JOÃO PESSOA À JOSÉ AMÉRICO NO DIA 27 DE SETEMBRO DE 1928¹²⁸.

Prezado Dr. José A. de Almeida,

Saudações.

Estou organizando o meu governo. Muito estimara ter a sua preciosa colaboração. Diga-me se posso contar com ela no cargo de secretário.

Dê-me sua resposta pelo telégrafo. Basta dizer no despacho “sim” ou “não”.

Peço-lhe guardar reserva deste convite, até que se dê o meu reconhecimento, porque só então deverei dar a conhecer os nomes dos meus auxiliares.

Com amizade

João Pessoa.

¹²⁸ O documento original encontra-se sob os cuidados da Fundação Casa José Américo de Almeida e também está disponível, na íntegra, em CAMARGO, Aspásia. Apêndices. In: **O Nordeste e a política: diálogo com José Américo de Almeida**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984, p.485.

ANEXO D – FIGURA 5 - NOMEAÇÃO DE JOSÉ AMÉRICO COMO CHEFE DO GOVERNO REVOLUCIONÁRIO NA PARAÍBA



ANEXO E - CARTA ESCRITA¹²⁹ POR JUAREZ TÁVORA DELEGANDO PLENOS PODERES A JOSÉ AMÉRICO UM DIA ANTES DA CONSOLIDAÇÃO DA “REVOLUÇÃO” DE 1930

Prezado amigo,

dr. José Américo:

- Como chefe Militar da Revolução, no Norte do Brasil, como Pátria de cidadãos livres, a tarefa, simultaneamente, pesada e honrosa, de assumir, logo que se tenha realizado o levante das tropas de João Pessoa, o governo do Estado da Parahyba.

Penso que essa missão será transitória – pois é minha intenção confiar-lhe, mais tarde, as funções de governo Central, a que se subordinem todas as facções revolucionárias do Norte do País.

É uma merecida homenagem que a Revolução presta à Parahyba, na pessoa do mais devotado e destemido dos auxiliares do presidente João Pessoa.

E estou certo de que o Sr. saberá honrar essa minha resolução pioneira – não se frustrando a aceitar as responsabilidades do cargo – depois, tratando de desempenhá-las com a honradez, inteligência e energia de que tem dado sobejas provas, nesta quadra sombria que vimos atravessando.

Cogite pois de ir escolhendo seus auxiliares entre homens de valor no Norte do Brasil.

Sem outro motivo confesso-me seu patrício sincero e admirador.

Juarez Távora

JP., 3/10/30.

¹²⁹ O documento está disponível em ATAIDE, Tristão de; ARANHA, Osvaldo; TÁVORA, Juarez *et al.* **José Américo: o escritor e o homem público.** João Pessoa: A UNIÃO, 1977, pp.230-243; LUNA, Maria de Lourdes Lemos. **José Américo de Almeida.** Série Histórica. João Pessoa: A União, 2000, pp.46, 47.

ANEXO F – FIGURA 6 - CARGOS SUPRIMIDOS NO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS (1930-1932)¹³⁰

Cargos supprimidos pelo governo provisorio, no periodo de 3 de novembro de 1930 a 31 de dezembro de 1932

Repartições	1930		1931		1932		Totaes					
	Economia annual realizada		Economia annual realizada		Economia annual realizada		Economia annual realizada					
	Papel	Ouro	Papel	Ouro	Papel	Ouro	Papel	Ouro				
Secretaria de Estado	—	—	1	483:600\$	—	—	1	10:800\$	—			
E. F. Central do Brasil	5	21:600\$	73	10:800\$	50	590:600\$	128	1.095:800\$	—			
E. F. Noroeste do Brasil	—	—	8	74:520\$	—	—	8	74:520\$	—			
Rêde Viação Cearense	—	16:680\$	—	—	—	—	2	16:680\$	—			
E. F. Petrolina-Therezina	—	—	2	28:560\$	—	—	2	28:560\$	—			
E. F. S. Luiz-Therezina	—	—	2	36:000\$	—	—	2	36:000\$	—			
E. F. Central do Piauhy	—	—	4	36:000\$	—	—	4	36:000\$	—			
E. F. Therezopolis	—	—	3	13:860\$	—	—	3	13:860\$	—			
E. F. Goyaz	—	—	5	46:800\$	—	—	5	46:800\$	—			
E. F. Oeste de Minas (*)	1	4:920\$	—	—	—	—	1	4:920\$	—			
Insp. de Illuminação	—	—	1	24:000\$	—	—	1	24:000\$	—			
Insp. das Estradas	6	97:800\$	—	35:200\$	2	25:800\$	10	158:800\$	—			
Insp. de Portos	2	18:720\$	2	33:760\$	—	—	4	52:480\$	—			
Insp. de Navegação	1	—	3:720\$	—	3	34:800\$	4	34:800\$	3:720\$			
D. G. dos Correios	61	624:060\$	34	149:130\$	—	—	95	773:190\$	—			
R. G. dos Telegraphos	—	—	49	462:840\$	—	—	49	462:840\$	—			
Dep. dos Correios e Teleg.	—	—	—	—	29	131:130\$	29	131:130\$	—			
Totaes	78	783:780\$	3:720\$	186	1.435:070\$	—	84	782:330\$	—	348	3.001:180\$	3:720\$

Nota — No presente quadro só estão incluídos os cargos supprimidos por decretos especiaes. Alem desses, ha outros logares, principalmente de diaristas, que foram supprimidos em consecuencia da reforma da Estrada de Ferro Central do Brasil e da fusão da Directoria Geral dos Correios com a Repartição Geral dos Telegraphos.

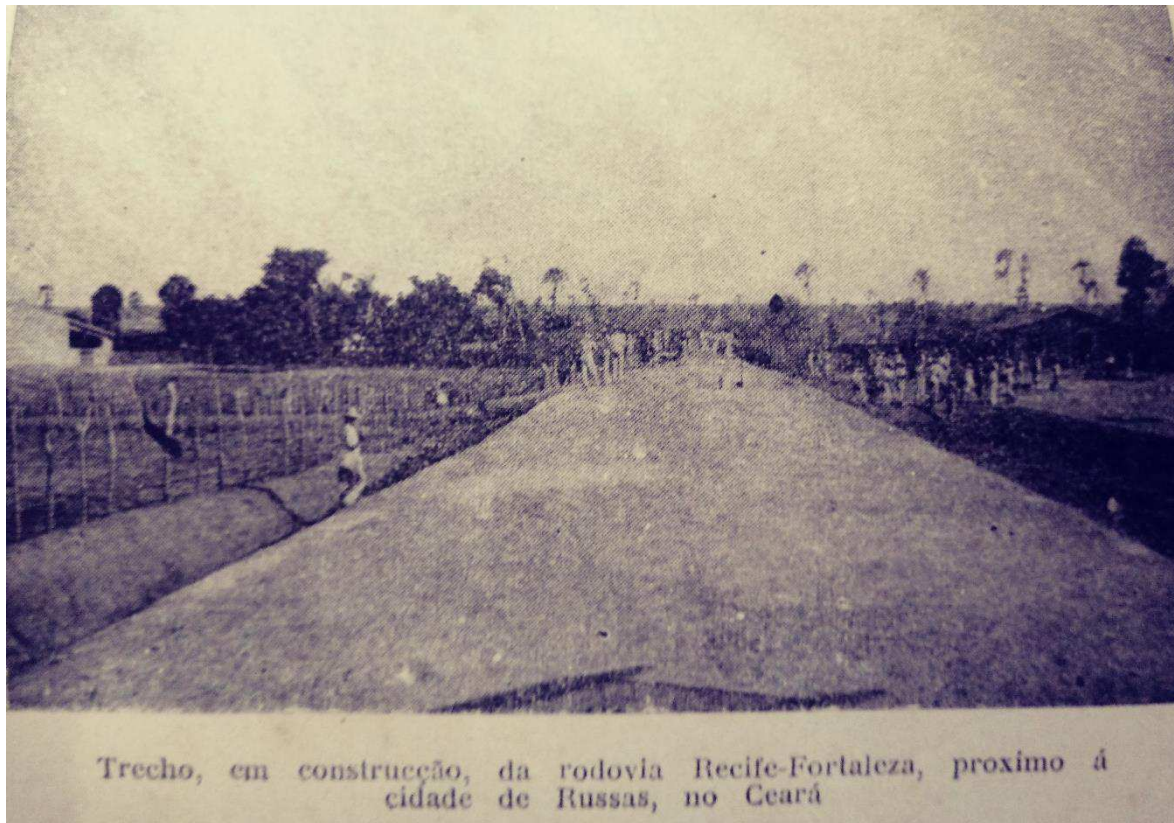
(*) Arrendada ao Estado de Minas em 19 de Janeiro de 1931.

¹³⁰ ALMEIDA, 1993, p.325.

ANEXO G – FIGURA 7 - PONTE ENTRE AS ESTAÇÕES ARGEMIRO DE SOUZA E PATOS, NO ESTADO DA PARAÍBA¹³¹

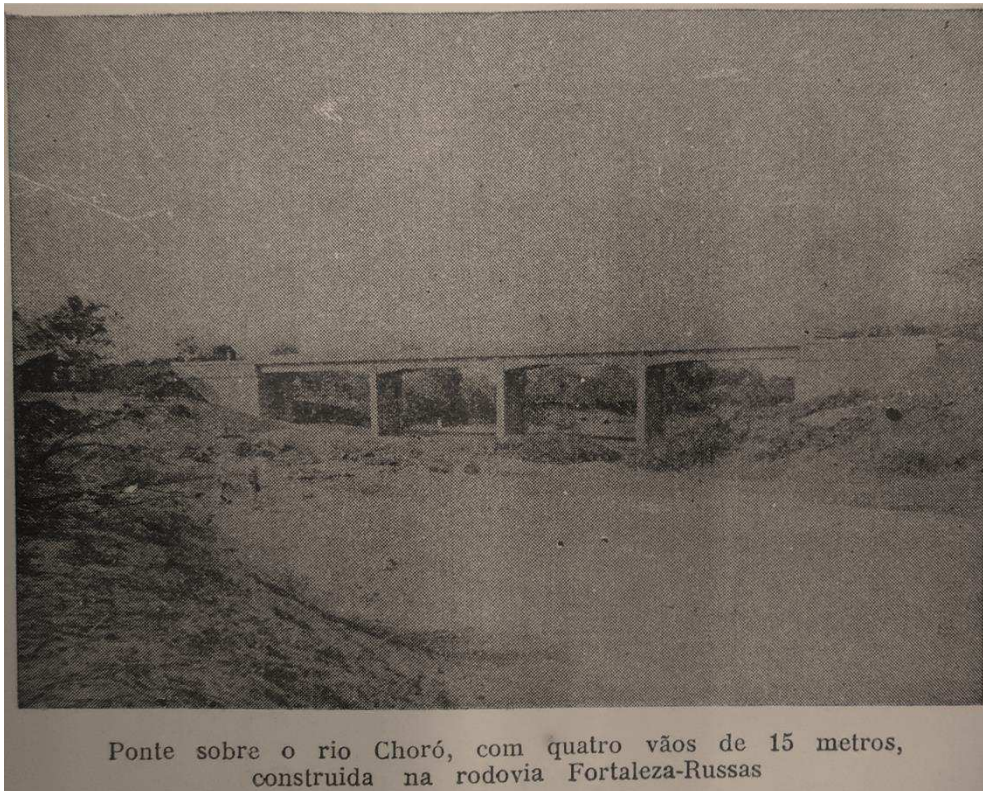


¹³¹ Em 1933 foram inaugurados 70 km de estradas de ferro interligando as cidades de Pombal a Patos, na Paraíba, integrando as estações Arruda Câmara, Malta, Argemiro de Souza e Patos (ALMEIDA, 1933, p.68).

ANEXO H – FIGURA 8 - RODOVIA RECIFE-FORTALEZA¹³²

¹³² Rodovia Recife-Fortaleza (ALMEIDA, 1933, p.91).

ANEXO I – FIGURA 9 - PONTE SOBRE O RIO CHORÓ NA RODOVIA RECIFE-FORTALEZA¹³³



¹³³ “Ponte sobre o Rio Choró, com 4 vãos de 15 metros, construída na rodovia Fortaleza-Russas” (ALMEIDA, 1933, p.93).

ANEXO J - QUADRO 20 - COMPARATIVO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS DE 1930 A 1934

VERBAS		1930	1931	1932	1933	1934
1º	Secretaria de Estado	1.693:220\$000	1.498:270\$000	1.534:420\$000	1.534:420\$000	1.534:420\$000
2º	Correios e telégrafos	142.220:189\$070	121.787:733\$070	119.678:980\$000	120.735:896\$000	124.100:576\$000
3º	Estradas de Ferro Central do Brasil (Inclusive Rio do Ouro e Terezópolis)	208.252:366\$248	166.784:510\$000	171.117:700\$000	170.715:100\$000	171.476:240\$000
4º	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	29.179:820\$000	21.150:655\$000	21.150:280\$000	22.500:000\$000	22.466:000\$000
5º	Rede de Viação Cearense	12.193:788\$890	8.420:999\$500	8.242:080\$000	8.242:080\$000	8.242:080\$000
6º	Inspetoria Federal das Estradas (inclusive estradas subordinadas e garantia de juros)	16.350:604\$000	12.482:651\$367	12.533.510\$000	12.741:583\$000	14.538:676\$000
7º	Departamento Nacional de Portos e Navegação	21.719:420\$500	11.925:208\$000	10.405:520\$000	10.703:120\$000	10.723:120\$000
8º	Inspetoria Federal de Obras Contra as Sêcas	11.373:320\$000	8.885:310\$000	2.284:560\$000	12.734:560\$000	50.304:560\$000
9º	Departamento de Aeronáutica Civil	_____	_____	277:600\$000	977:600\$000	5.311:600\$000
10º	Estradas de Rodagem Federais	28.476:311\$567	30.000:000\$000	5.946:389\$897	6.000:000\$000	12.000:000\$000
11º	Inspetoria Geral de Iluminação	3.803:675\$000	3.551:655\$000	3.523:995\$000	3.827:795\$000	26.956:745\$000
12º	Subvenções	29.457:654\$000	30.627:654\$000	31.177:654\$000	31.177:654\$000	34.219:876\$000
13º	Eventuais	50:000\$000	5:000\$000	5:000\$000	5:000\$000	5:000\$000
14º	Pessoal em disponibilidade e adido	1.053:096\$000	863:042\$960	2.765:000\$000	2.100:000\$000	1.500:000\$000
15º	Construções, melhoramentos e aparelhamentos	_____	_____	_____	_____	46.920:000\$000
	Impressões e Publicações Oficiais	_____	_____	_____	180:000\$000	_____
	Fundo para a construção e melhora- mentos nas estradas de ferro da União	16.000:000\$000	16.000:000\$000	_____	_____	_____
	Estrada de Ferro Oeste de Minas	27.040:440\$000	_____	_____	_____	_____
	Inspetoria Águas e Esgotos	20.265:928\$000	_____	_____	_____	_____
TOTAL		569.119:843\$275	433.982:688\$897	400.642:688\$897	404.210:808\$000	530.334:893\$000
Real (R\$)		70.001.740.722,83	53.379.870.734,33	49.279.050.734,33	49.717.929.384,00	65.231.191.839,00

Fonte: ALMEIDA, 1982, p.53, grifo nosso.

ANEXO K – A TRISTE PARTIDA¹³⁴

Meu Deus, meu Deus Setembro passou Outubro e Novembro Já tamo em Dezembro Meu Deus, que é de nós, Meu Deus, meu Deus Assim fala o pobre Do seco Nordeste Com medo da peste Da fome feroz Ai, ai, ai, ai A treze do mês Ele fez experiência Perdeu sua crença Nas pedras de sal, Meu Deus, meu Deus Mas noutra esperança Com gosto se agarra Pensando na barra Do alegre Natal Ai, ai, ai, ai Rompeu-se o Natal Porém barra não veio O sol bem vermeio Nasceu muito além Meu Deus, meu Deus Na copa da mata Buzina a cigarra Ninguém vê a barra Pois barra não tem Ai, ai, ai, ai Sem chuva na terra Descamba Janeiro, Depois fevereiro E o mesmo verão Meu Deus, meu Deus Entonce o nortista Pensando consigo Diz: "isso é castigo não chove mais não" Ai, ai, ai, ai Apela pra Março Que é o mês preferido Do santo querido Sinhô São José Meu Deus, meu Deus Mas nada de chuva Tá tudo sem jeito Lhe foge do peito O resto da fé	Ai, ai, ai, ai Agora pensando Ele segue outra tria Chamando a famia Começa a dizer Meu Deus, meu Deus Eu vendo meu burro Meu jegue e o cavalo Nóis vamo a São Paulo Viver ou morrer Ai, ai, ai, ai Nóis vamo a São Paulo Que a coisa tá feia Por terras alheia Nós vamos vagar Meu Deus, meu Deus Se o nosso destino Não for tão mesquinho Ai pro mesmo cantinho Nós torna a voltar Ai, ai, ai, ai E vende seu burro Jumento e o cavalo Inté mesmo o galo Venderam também Meu Deus, meu Deus Pois logo aparece Feliz fazendeiro Por pouco dinheiro Lhe compra o que tem Ai, ai, ai, ai Em um caminhão Ele joga a famia Chegou o triste dia Já vai viajar Meu Deus, meu Deus A seca terrívi Que tudo devora Ai, lhe bota pra fora Da terra natal Ai, ai, ai, ai O carro já corre No topo da serra Oiando pra terra Seu berço, seu lar Meu Deus, meu Deus Aquele nortista Partido de pena De longe acena Adeus meu lugar	Ai, ai, ai, ai No dia seguinte Já tudo enfadado E o carro embalado Veloz a correr Meu Deus, meu Deus Tão triste, coitado Falando saudoso Com seu filho choroso Isclama a dizer Ai, ai, ai, ai De pena e saudade Papai sei que morro Meu pobre cachorro Quem dá de comer? Meu Deus, meu Deus Já outro pergunta Mãezinha, e meu gato? Com fome, sem trato Mimi vai morrer Ai, ai, ai, ai E a linda pequena Tremendo de medo "Mamãe, meus brinquedo, Meu pé de fulô?" Meu Deus, meu Deus Meu pé de roseira Coitado, ele seca E minha boneca Também lá ficou Ai, ai, ai, ai E assim vão deixando Com choro e gemido Do berço querido Céu lindo e azul Meu Deus, meu Deus O pai, pesaroso Nos fio pensando E o carro rodando Na estrada do Sul O pai, pesaroso Nos fio pensando E o carro rodando Na estrada do Sul Ai, ai, ai, ai Chegaram em São Paulo Sem cobre quebrado E o pobre acanhado Percura um patrão	Meu Deus, meu Deus Só vê cara estranha De estranha gente Tudo é diferente Do caro torrão Ai, ai, ai, ai Trabaia dois ano, Três ano e mais ano E sempre nos prano De um dia vortar Meu Deus, meu Deus Mas nunca ele pode Só vive devendo É sofrer sem parar Ai, ai, ai, ai Se alguma notícia Das banda do norte Tem ele por sorte O gosto de ouvir Meu Deus, meu Deus Lhe bate no peito Saudade de móio E as água nos óio Começa a cair Ai, ai, ai, ai Do mundo afastado Ali vive preso Sofrendo desprezo Devendo ao patrão Meu Deus, meu Deus O tempo rolando Vai dia e vem dia E aquela famia Não vorta mais não Ai, ai, ai, ai Distante da terra Tão seca mas boa Exposto à garoa A lama e o paú Meu Deus, meu Deus Faz pena o nortista Tão forte, tão bravo Viver como escravo No Norte e no Sul Ai, ai, a
---	---	--	---

¹³⁴ SILVA, Antônio Gonçalves da. **A TRISTE PARTIDA**. Composição: Antônio Gonçalves da Silva, o "Patativa do Assaré" – Música: Luiz Gonzaga – 1964 (*Compact Disc*).