

Trilhos da Modernidade, Trilhas da Memória: a ferrovia Ilhéus – Conquista, 1904-1930.

Vanessa Souzaⁱ

RESUMO

O projeto de pesquisa propõe o estudo de memória da região cacauceira do Nordeste brasileiro mediante análise das representações culturais do patrimônio da ferrovia Ilhéus – Conquista no início do século XX. A consolidação econômica do cacau nos mercados internacionais na época promoveu várias transformações culturais vinculadas à modernização da infraestrutura regional. A adoção de novos padrões tecnológicos de matriz europeia foi um dos marcos da imagem progressista do sul da Bahia, que teve na estrada de ferro Ilhéus – Conquista um dos seus ícones. A metodologia utilizada se baseia na História Cultural, com reflexão sobre a construção da memória, privilegiando fontes iconográficas, literárias e jornalísticas. Assim, o projeto propõe recolher, cruzar, comparar e relacionar os dados disponíveis, para discutir a memória ferroviária.

Palavras-chave: História do Brasil; História Regional; História Ferroviária.

A emergência da “civilização grapiúna” no início do século passado serviu como um momento de separação dos vínculos culturais e sociais com o período histórico anterior à consolidação econômica da lavoura cacauceira, cujas referências simbólicas e materiais estavam atreladas ao regime monárquico e à mão-de-obra escravaⁱⁱ. Uma das questões centrais do projeto é responder em que medida a modernização expressa nas transformações arquitetônicas e urbanísticas postas em prática pela administração pública e pela iniciativa privada representou o *ethos* da região cacauceira e legitimou uma imagem ligada ao conceito de progresso, cujo processo histórico foi inaugurado concretamente com a implantação da *The State Of Bahia South Western Raylway Company Limited*, empresa de capital britânico fundada em Londres, em 1908, e conhecida como ferrovia Ilhéus - Conquista devido ao seu projeto inicial de ligar pelos trilhos o litoral a cidade de Vitória da Conquista.

Período de emergência dos projetos modernizantes do sul da Bahia e da sua adoção pela elite econômica política regional. O recorte temporal do projeto situa-se entre as décadas de 1900, quando o cacau assume o primeiro lugar na pauta de exportação da Bahia e se iniciam as atividades da ferrovia Ilhéus – Conquista, e a de 1930, período em

que a lavoura cacaeira sofreu umas das suas principais crises econômicas e encerrou a fase mais representativa do seu poder econômico e o início de rodovias regionais patrocinadas pelo Instituto de Cacau da Bahia, em um processo gradual de transferência de investimentos para o sistema rodoviário.

Apesar de amplamente retratado pela imprensa regional, pelas fotografias de época e pela literatura jorgeamadiana, fenômeno ferroviário do sul da Bahia possui poucos estudos acadêmicos voltados para interpretação da sua importância não apenas econômica mais também como importante elemento cultural que contribuiu sobremaneira para construção da imagem da região cacaeira da primeira metade do século XX. A construção da ferrovia Ilhéus conquistou privilegiou a visão territorial típica do século passado. Concebia-se o sistema de transporte ferroviário como a extensão do sistema de navegação mercantil, um caminho favorável para unir a zona de produção do interior ao porto no litoral.ⁱⁱⁱ A ligação ferroviária entre Ilhéus e Itabuna, trecho final da estrada, significou uma nova fase da cacauicultura do sul da Bahia. No período de funcionamento da primeira etapa da ferrovia até sua total implantação, ou seja, nas primeiras décadas do século XX, a lavoura cacaeira atingiu sua quase total expansão. O crescimento da lavoura cacaeira reestruturou e redimensionou o espaço regional.^{iv}

A própria feição urbana de Ilhéus e Itabuna modificou-se totalmente com a introdução do aparato ferroviário.^v O acervo ferroviário sul baiano necessita de estudos mais aprofundados sobre a sua importância cultural. Nesse sentido, o projeto busca trabalhar a trajetória Histórica da construção da ferrovia e seu papel enquanto agente da modernidade e como representação material do seu poder socioeconômico de uma sociedade recentemente enriquecida pela valorização dos preços do seu principal produto no mercado internacional.

Ferrovias e Memória

O projeto de pesquisa busca avaliar a inserção da ferrovia nas tramas sociais e nas temporalidades como figura emblemática do progresso.^{vi} As transformações econômicas e sociais deixam as suas marcas e constituem uma “história não verbal pontilhada de imagens, máscaras, que tem como significado conjunto de valores, usos, hábitos desejos

e crenças” na passagem do tempo. ^{vii}

O viver humano, em interação com o meio ambiente, produz paisagens culturais, e criam distinções simbólicas entre os espaços e constroem uma determinada identidade para uma comunidade e seu território. ^{viii} A imagem de uma região é afirmada através da auto-representação, cada qual se distinguindo das demais com o objetivo de construir uma identidade social e demonstrar um modo próprio de “estar no mundo” e expressar-se culturalmente. ^{ix}

É possível afirmar que, os relatos do passado, memória e história se sobrepõe, pois há uma confiança na capacidade da memória de constituir um registro preciso e verdadeiro. ^x Estes aspectos são prodigamente enfatizados pelos jornalistas, fotógrafos, literatos e memorialistas e enquanto indicadores da modernidade na região. ^{xi} Para tanto, utilizamos o acervo hemerográfico do CEDOC-UESC. ^{xii}

Os registros fotográficos do acervo do CEDOC-UESC, sobre aspectos da estrada de ferro foram consultados no sentido de interpretação da realidade retratada nas imagens e relacionando-as com o discurso jornalístico. Assim como as fontes literárias foram utilizadas para estabelecer um cruzamento de informações e imagens sobre o período estudado, especialmente as obras jorgeamadianas *Gabriela, Cravo e Canela; Terras do Sem Fim e São Jorge dos Ilhéus*.

Na pesquisa bibliográfica foram utilizadas na pesquisa algumas obras que tratam sobre a questão da estrada de ferro, mas não de forma específica, como as obras de Adonias Filho, Jorge Amado, Gustavo Falcon e Antonio Francisco Zorzo. Alguns autores tratam especificamente sobre a ferrovia, esses trabalhos contribuíram de forma significativa para a pesquisa, como a dissertação de Manuel Tenório, por exemplo, comprova que a construção da ferrovia não foi um fato isolado do contexto global e sim consequência da política mundial de dominação imposta aos países dependentes economicamente. O trabalho de Jaqueline Silva trata basicamente de analisar a necessidade da construção da estrada de ferro e as consequências de sua utilização na vida social e econômica das cidades por onde o trem passava e a razão da sua desativação. O trabalho de Nilton de Souza questiona as consequências da encampação e faz a utilização da história oral como principal documento.

Em seu trabalho sobre a “invenção” da região nordestina Albuquerque aborda a

questão da identidade regional como uma construção cultural que “aprendemos a viver por imagens”.^{xiii} O estudo destas questões possibilita apreender a homogeneidade e descontinuidade das ideias formadas ao longo das gerações, haja vista que, o sentido social presente na memória, reforça o fator de diferenciação estabelecida entre os grupos dominantes por fronteiras socioculturais formadas pelas interpretações do passado.^{xiv} Prevalece-se o argumento que as identidades são construções elaboradas do cruzamento de práticas e discursos, deve-se buscar perceber como determinados enunciados se produziram e se legitimaram como representações da memória coletiva.

Os monumentos do passado, como o ferroviário, constituem lugares de memória, conceito tomado como construção imaginária e como elaboração simbólica.^{xv} A concepção de lugares de memória não se restringe às edificações, mais abrange desde o traçado ferroviário aos logradouros das estações, até a produção escrita sobre os mesmo, ou seja, toda produção estética, literária, jornalística e fotográfica.^{xvi} Simboliza o presente tanto nas fotografias quanto nos textos escritos, se converte uma chave para percebe-se as representações sobre determinados tema, quais problemáticas se colocavam, como se deram as mudanças na sensibilidade social em relação à modernidade e a sociabilidade burguesa.^{xvii}

Interessa saber de que forma o projeto ferroviário sul - baiano foi retratado pelas fontes hemerográficas, iconográficas e literárias e como estas diferentes narrativas fundamentaram o imaginário sobre a estrada de ferro como ícone da modernidade regional. Essa é uma estratégia que aponta para compreensão do contexto social com intuito de relacionar todas as variáveis e registros presentes nas fotografias.

A indagação sobre a relação entre as representações do acervo arquitetônico e a memória regional levou à diversificação de recursos, relativizando primado escrito e valorizando outras fontes como a iconografia, “para se romper o silêncio de mundos mal conhecido”.^{xviii} A pesquisa fundamenta o tratamento das fontes literárias na concepção de testemunho.^{xix}

Essa base teórica orienta a interpretação da literatura como produtora de memória quanto à sua abordagem dos acervos patrimoniais. Interessa, então, captar literatura na sua relação com a cultura e a memória, entendendo-a como expressão e mediação das experiências sociais da vida urbana. Cabe, então, buscar representações do passado na sua irreduzível especificidade, que correspondem a um sistema de ideias e imagens de

períodos históricos passados.

Imagens e discursos sobre a Ilhéus- Conquista

Podemos perceber, pelo estudo aprofundado dos discursos e imagens construídos pelos jornais, fotografias e literatura, que a Estrada de ferro Ilhéus – Conquista foi para região cacaueteira nas primeiras décadas do século XX, um dos maiores símbolos das transformações advindas pelo acúmulo de capitais da lavoura cacaueteira. As imagens criadas sobre o sul-baiano estão articuladas com o mundo da estrada de ferro Ilhéus - Conquista.

É possível considerar que o próprio desenvolvimento da lavoura cacaueteira não teria ocorrido, pelo menos da forma que ocorreu, sem a construção dessa ferrovia. Uma vez que, o sistema de transporte adotado anteriormente aos caminhos de ferro, era realizado através de caminhos de tropa e por via fluvial. Portanto, essa ferrovia passou a impulsionar um novo modelo de vida, mais voltado para os aspectos modernos da época, ao imprimir um marco divisório para a região cacaueteira, o antes e o depois do trem. Logo, a estrada de ferro Ilhéus - Conquista passou a ser considerada como sinal de progresso e modernidade.

Um registro muito contundente dessa época muito importante para nossa história foram os registros urbanísticos e arquitetônicos. As cidades de Itabuna e Ilhéus passaram por uma fase de grande desenvolvimento, esse crescimento exigiu uma infraestrutura que gradativamente lhe foi acrescentado. Foram construídas estações, vilas ferroviárias, pontes e depósitos que serviram de suporte para a ferrovia e também armazéns, instalação de casas de compra de cacau, construção de palacetes e hotéis. A partir desse momento, as cidades de Itabuna e Ilhéus se transformaram nos principais eixos econômicos do extremo Sul baiano, pois vivenciaram um amplo processo de crescimento e remodelação.

De acordo com o jornal *Diário da Tarde* (1922 a 1928) o comércio de forma progressiva ganharia destaque, sendo o trem essencial para encurtar distâncias. Além disso, os comerciantes tiveram uma maior capacidade de locomoção, circulação de riquezas e facilidades de comunicação. O movimento comercial amplia-se bastante com a presença de caixeiros viajantes de todos os lugares e a coreografia urbana modificou-se radicalmente após o funcionamento da estrada de ferro, explorada pela *The State of Bahia South Western Railway Limited*, em 1911.

A Estrada de ferro tornou possível não só o desenvolvimento socioeconômico, mas também cultural, pois o trem levava e trazia novidades, que foram incorporadas aos costumes e cultura local. Sem contar a articulação que o trem promovia de cidades da região, interligando a zona produtora de cacau. Criou-se de núcleos de povoamento e fixação de pessoas, o que mais tarde vão se tornar cidades como Itajuípe, Uruçuca e Ubaitaba.

Nos jornais *Correio de Ilhéus* (1921 a 1928) encontramos informações sobre as atividades ferroviárias, como a sua importância para a economia da região cacauzeira, horários dos trens, as inaugurações dos ramais em varias localidades, a greve dos ferroviários no ano de 1927 e as suas implicações e prejuízos causados à lavoura cacauzeira e ao comércio. E nesse contexto também podemos analisar uma propaganda de incentivo à construção das rodagens que se dava em paralelo ao fim da construção da ferrovia, e é bastante perceptível que o que antes era sinônimo de modernidade e progresso, passa ser visto como algo ultrapassado e obsoleto.

Nas páginas dos jornais são apresentadas também diversas críticas à empresa ferroviária, em relação as suas instalações e desastres ocorridos com os descarrilamentos dos trens que se tornaram constantes. Logo, com o advento das rodagens, o automóvel passa ser o novo ícone da modernidade. A construção da rodagem Ilhéus – Itabuna se deu no ano de 1928 com o incentivo do Instituto de Cacau da Bahia.

Nas investigações de campo foi possível perceber claramente que sem qualquer conservação, o que resta são as ruínas de algumas estações de ferroviárias, depósitos e pontilhões, prédio e casarões abandonados que ainda insistem em mostrar vestígios de um tempo em que as vidas das pessoas, na cidade de Ilhéus e região, estavam atravessadas cotidianamente pela presença dos caminhos de ferro. Os símbolos do que significou a Estrada de ferro Ilhéus – Conquista, estão presentes em vários caminhos da memória. E as fotografias da época, são ricos instrumentos de construção e reconstrução da memória e certificam a presença dessa estrada na história, tornando-se possível perceber através delas o desenvolvimento urbano das cidades de Ilhéus e Itabuna. As fotografias apresentam uma vasta dimensão das transformações desses centros urbanos. Essa época ficou registrada na memória do povo da região.

Referencias:

-
- ⁱ Graduanda de História, UESC. E-mail: vanessasouza84@hotmail.com
- ⁱⁱ RIBEIRO, André Luís Rosa. *Família, poder e mito: o município de São Jorge de Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001.
- ⁱⁱⁱ ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovias e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e sudoeste baiano (1870-1930)*. Feira de Santana-BA: UEFS, 2001.
- ^{iv} AZEVEDO JUNIOR, Manoel Ursino Tenório. *Os caminhos de ferro: patrimônio histórico e turismo cultural no entorno da antiga estrada de ferro Ilhéus*. Ilhéus-BA: dissertação de mestrado, Programa de Mestrado Cultura e Turismo, 2007; VIANA, I. L. *A estrada de ferro Ilhéus - Conquista e a lavoura do cacau*. Recife: UFPE, dissertação de mestrado, 1986.
- ^v FALCON, Gustavo. *Os coronéis do cacau*. Salvador: UFBA, Ianama, 1995.
- ^{vi} WOLF, G.H. *Imagens e imaginário na história: fantasmas e certezas nas mentalidades desde a Idade Média até o século XX*. São Paulo: Editora Ática, 1997.
- ^{vii} FERRARA, Lucrecia D'Alessio. *Olhar periférico*. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 1993.
- ^{viii} BERQUE, A. "Paisagem-marca, paisagem matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural". In: CORREA, R. Lobato; ROSEDAHL, Zeny (organizadores). *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998, p.78-103.
- ^{ix} CHARTIER, Roger. *A História cultural: entre práticas e representações*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.
- ^x BREFE, A. C. F. "A cidade das memórias. São Paulo dos memorialistas". *Revista História*. São Paulo: UNESP, volume 15, 1996.
- ^{xi} BRITO, R. de S. *O livro de Ilhéus*. Rio de Janeiro: tipografia Lincoln, 1923; PESSOA, A. *Um testemunho do passado: meio século de Ilhéus contado pelo coronel Pessoa*. Revista Espelho, Rio de Janeiro, 1937; BARROS, Francisco Borges de. *Memória sobre o município de Ilhéus*. Ilhéus: Prefeitura municipal, 1981.
- ^{xii} *Correio de Ilhéus, 1927-1932; Diário da Tarde, 1935-1950*, onde foram estudadas as referências sobre a trajetória histórica da ferrovia.
- ^{xiii} ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval Muniz. *A invenção do nordeste e outras artes*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco; Editora Massangana; São Paulo: Cortez, 2001, p. 27.
- ^{xiv} POLLAK, M. "Memória, esquecimento e silêncio", In: *Revista de Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v.2, nº 3, 1989.
- ^{xv} NORA, Pierre. "Entre memória e história: a problemática dos lugares". *Projeto História*, nº 10. Tradução: Yara Aun Khoury. Revista do Programa de Estudos Pós-graduados em História e do Departamento de História, PUC-SP, dezembro de 1993, pp. 7/28.
- ^{xvi} SANTOS, A. C. M. dos. "Entre a destruição e a preservação: notas para o debate". In: SCHIAVO, C. & ZETTEL, J. (org.). *Memória, cidade e cultura*. Rio de Janeiro: EDUERJ/IPHAN, 1997.
- ^{xvii} BITTENCOURT, L.A. *Algumas considerações pelo uso da imagem fotográfica na pesquisa antropológica*. In: FELDMAN-BIANCO, B; Leite, M. L. (organizadores). *Desafios da imagem: fotografia, iconografia e vídeos nas ciências sociais*. Campinas, SP: Papirus, 1998.
- ^{xviii} VOVELLE, Michel. *Imagens e imaginário na história: fantasmas e certezas nas mentalidades desde a Idade Média até o século XX*. São Paulo: Ática, 1997, p. 17.
- ^{xix} MOREIRAS, A. *A exaustão da diferença: A política dos estudos culturais Latino-americano*. Belo Horizonte: UFMG, 2001.