



Memória e História Oral: elementos para a história dos transportes rodoviários no Brasil

Elvis Patrik Katz ¹

Artigo recebido em: 16/09/2015

Artigo aceito em: 11/11/2015

RESUMO

A história dos transportes foi historicamente desprivilegiada entre os historiadores no Brasil, ocupando quase sempre um lugar periférico na explicação dos diversos processos históricos do País. Entre as pesquisas realizadas, intensificaram-se os estudos no campo dos transportes ferroviários, dado o importante papel que tiveram no período áureo da produção do café, tanto no Império, como na República Oligárquica. O fato é que, desde a década de 50, a ferrovia foi deixada de lado para dar lugar aos transportes rodoviários, considerados mais flexíveis e baratos. Esse trabalho dedica-se a pensar a escrita do tema, dando especial atenção para os usos da História Oral e da Memória como fontes cruciais para sua realização. Isso é possível por conta das inúmeras testemunhas à disposição dos historiadores, prontas a fornecer riquíssimos detalhes acerca das alterações trazidas pelas estradas. Inicialmente, essas mudanças são sentidas ao nível material, mas logo passam a representar novos hábitos, novas formas de pensar e se relacionar com o mundo. Entender essas memórias e suas relações com o presente são fundamentais para fins acadêmicos, bem como para a construção da identidade dessas testemunhas, que não veem na estrada apenas um amontoado de concreto e asfalto.

Palavras-chave: História Oral; Memória; História Rodoviária; Identidade.

Memory and Oral History: elements for the history of road transport in Brazil

ABSTRACT

The history of transportation was historically underprivileged among historians in Brazil, occupying almost always a secondary role in explaining the various historical processes of the country. Among the research carried out intensified studies in the field of rail transport, given the important role played in the golden period of the coffee production both in the Empire, as in Oligarchic Republic. The fact is that since the 1950, the railway has been set aside to make way for road transport, considered more flexible and inexpensive. This work is dedicated to think writing theme, given particular attention to the uses of Oral History and Memory as crucial sources for their realization. This is possible because of the numerous witnesses available to historians, ready to provide very rich details on the changes introduced by roads. Initially, these changes are felt to the material level, but soon come to represent new habits, new ways of thinking and relating to the world. Understanding these memories and their relationship with this are essential for academic purposes as well as for the construction of the identity of witnesses, who do not see the road just a pile of concrete and asphalt.

¹ Licenciado em História pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). E-mail: elviskatz@yahoo.com.br. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9654695700842289>.

KEYWORDS: Oral History; Memory; Road History; Identity.

Introdução

Nas últimas décadas, é notável a ampliação dos estudos realizados no campo da História. Tanto em quantidade, como em variedade, as pesquisas vem avançando cada vez mais na elaboração de novas interpretações sobre novos temas, e reinterpretações sobre temas outrora estudados pela historiografia. Com relação aos novos temas e às novas abordagens utilizadas pelos historiadores do século XX e XXI, verificam-se contribuições significativas e que abriram caminho para novas especialidades da história como um todo. É preciso lembrar que a crescente hiperespecialização do conhecimento também foi determinante para essa abertura de possibilidades da historiografia mundial.

As grandes dimensões da História Econômica e Política tiveram que ceder terreno para a História Social e a História Cultural. Abordagens paradigmáticas estão começando a ser preteridas por outras bem mais flexíveis e ricas, como a História Oral ou a Micro-História. Os domínios abrem um leque de possibilidades nunca antes visto, com destaque para a História Rural e as diversas categorias historiográficas que estudam àqueles grupos marginalizados ou minoritários da sociedade. A história dos transportes se constitui numa temática ainda incipiente e que tende a ser enquadrada dentro de outras temáticas mais ou menos tradicionais, como a própria História Agrária ou Urbana, ou ainda a História do Trabalho.

No presente artigo são feitas algumas reflexões a respeito da Memória e da História Oral enquanto úteis para a construção da história dos transportes rodoviários no Brasil. Essa proposição não é supérflua, tendo em vista a posição desprivilegiada da história dos transportes e, em maior medida, dos transportes rodoviários no País. Da mesma forma, pensar o tema em função dos usos da História Oral com base na Memória é ainda mais necessário, já que valoriza os posicionamentos e interpretações de indivíduos afetados pelas construções desses empreendimentos. O texto que segue, portanto, não visa apenas narrar a história dos transportes rodoviários, mas verificar como as fontes citadas podem ser interessantes para construir uma história das populações impactadas pelas rodovias, além de localizar esses acontecimentos dentro do panorama econômico brasileiro, fator determinante para os transportes em geral.



Em função da organização racional dos temas e questionamentos propostos, o artigo está dividido da seguinte forma: num primeiro momento, analisam-se os aspectos da história dos transportes no Brasil, dando ênfase a “era ferroviária” e sua falência frente ao advento da “era rodoviária”. Logo após, é feito um debate conceitual quanto à Memória e suas apropriações pela História, exaltando as características centrais da memória coletiva. Os principais desafios metodológicos da História Oral também são tratados. Por fim, mas não menos importante, sintetizam-se as ideias expostas enquanto possibilidade historiográfica.

Nota sobre a História dos transportes no Brasil

Para começar a falar da história dos transportes no Brasil, é necessário socorrer-se nos conhecimentos da geografia. Nosso País apresentava, desde sua origem, características territoriais que dificultavam o adentrar no seu interior². Claro que, para fazer essa afirmação, tomamos como ponto de vista o olhar do conquistador europeu, que via nas serras e nas florestas tropicais um desafio a ser superado. Aos olhos da população nativa, que também era obstáculo aos invasores, tais condições não significavam um problema. São, portanto, os elementos naturais pré-existentes a chegada portuguesa que demarcam a história dos transportes durante o período colonial. No meio terrestre, as pequenas trilhas (feitas pelos animais e por populações nativas) eram muito pouco favoráveis aos meios de transporte com tração animal, em razão de sua amplitude restrita.

No início da ocupação portuguesa, tais circunstâncias não eram cruciais dado que o comércio se dava fundamentalmente no litoral, e mesmo após o início da produção açucareira, esta era realizada em terras muito próximas à faixa litorânea. Para as incursões esporádicas no interior os rios acabavam sendo muito úteis, apesar de não serem apropriados ao maior deslocamento comercial de mercadorias, pessoas e animais. Um fator que pode ter vindo a dificultar o transporte hidroviário é sem dúvida o ambiental. Com o crescimento do desmatamento nas margens dos rios, visando a expansão da agricultura e a obtenção de madeira, a erosão e o conseqüente assoreamento foram inevitáveis.

A descoberta das jazidas de ouro e pedras preciosas em Minas Gerais fez a orientação da exploração do espaço brasileiro mudar. Assim, a necessidade de transportar os minérios

² QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. *América Latina en la Historia Económica*, México, D.F., v. 13-14, n.13-14, p. 115-136, 2000.



para o litoral tornou-se um obstáculo inédito aos conquistadores. Além disso, o imperativo de abastecer a região mineradora (de alimentos, vestimentas e demais produtos de ordem básica) demandava vias de transporte minimamente aceitáveis.

Era agora preciso abrir novos caminhos ou, quando possível, adaptar os antigos a um fluxo mercantil muito aumentado, principalmente no sentido da importação. Os melhoramentos, todavia, não chegaram a ser dos mais apreciáveis; a topografia, frequentemente irregular, nem sempre favorecia a utilização de veículos de rodas, e assim as transformações limitaram-se, no geral, à introdução ou generalização do emprego das tropas de muares e à abertura de novos roteiros fluviais³.

As alterações trazidas pelas necessidades econômicas mostraram o quanto a questão dos transportes está ligada aos interesses comerciais. Aconteceu dessa forma quando avançou no sudeste brasileiro, em especial na Província de São Paulo, a produção do café. Como é sabido, o café foi o principal produto a ser exportado pelo nosso país durante muito tempo, e gerou lucros bastante significativos aos seus produtores. De fato, apesar de tudo, as tropas de mulas citadas anteriormente atendiam relativamente bem ao volume de importações e exportações de mercadorias. A exceção era São Paulo, onde “cálculos efetuados em meados do século XIX indicavam que cerca de 500 mil arrobas de gêneros deixavam de ser exportadas devido às deficiências dos meios de transporte”⁴. Proporcionalmente, essas arrobas representavam 25% do total exportável, e se, hipoteticamente, fosse construída uma ferrovia em direção ao Porto de Santos, a questão seria resolvida⁵. Enfim, o lucro obtido pela construção das ferrovias era tão representativo que compensava o investimento em tais transportes.

Por outro lado, em termos econômicos mundiais, a partir da segunda metade do século XIX, iniciou-se o período da Segunda Revolução Industrial, que significou, para o Brasil, a importação de capitais advindos da Grã-Bretanha, esses tão necessários às obras ferroviárias. As concessões ferroviárias por parte do Estado brasileiro também foram motivadas por conta do exemplo estadunidense, que se mostrava na época uma potência em ascensão cortada pelas

³ Ibidem, p. 116.

⁴ Ibidem, p. 96.

⁵ Cf. MATOS, Odilon. N. de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4 ed. rev. Campinas: Pontes, 1990. p.71-72; DE SAES, Flavio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec em convênio com o Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, 1981. p. 39-40.



ferrovias. O curioso, entretanto, é que as ferrovias instaladas no Brasil não tiveram como objetivo a integração nacional, mas o simples escoamento da produção cafeeira até os portos do litoral brasileiro. Com isso, temos que o projeto de transportes executado visava atender a um grupo específico, detentor do poder político e que ocupava os locais econômicos hegemônicos no País. A economia brasileira dividia-se em dois setores básicos, o agroexportador e o da produção interna; o primeiro, caracterizado pela exportação de uns poucos produtos explorados pela atividade mineradora ou pela monocultura de latifúndio. Os setores da produção interna, contudo, “apesar de economicamente marginais em relação ao mercado externo, eram de fundamental importância para o sistema exportador ao assegurar tanto o abastecimento de alimentos quanto a circulação dessas mercadorias através de tropas de mulas.”⁶ Em síntese, pode-se concluir que o projeto baseado nas ferrovias não buscava atender a demandas verdadeiramente nacionais, ou que ao menos suprissem as necessidades dos polos econômicos isolados do País, mas sim proporcionar que os detentores do poder político-econômico utilizassem do aparelho estatal de maneira oligárquica. Essa situação, em que o Estado brasileiro fica à mercê dos cafeicultores do sudeste brasileiro só teve fim em 1930, quando outros setores sociais aliados às oligarquias dissidentes do antigo sistema começam a imprimir um novo projeto de Nação ao Brasil.

Mesmo assim, quanto ao transporte de passageiros, sabe-se que o “licenciamento de carros iniciou-se, sem filas ou tumultos, em 1903, quando a prefeitura do Distrito Federal licenciou seis carros particulares”⁷. Paradoxalmente, o aumento do número de veículos acabava por danificar a maioria das estradas de pedras que foram projetadas para fins de tração animal. “Em 1917, o Brasil já possuía, em circulação, uns 5.000 automóveis [...] restringindo-se o seu uso, praticamente, aos limites das áreas urbanas, pois seria penoso transitar com eles nas estradas então existentes”⁸. Na década de 20, uma importante figura política foi fundamental para o avanço do rodoviarismo no Brasil: o Presidente Washington Luís, autor da célebre frase que direcionava a ação política no sentido de “abrir estradas”. Mais do que isso, devia-se “construir estradas para todas as horas do dia e para todos os dias do ano”. Durante o governo (1926 – 1930) de Washington Luís ocorreram os primeiros

⁶ NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011. p.12.

⁷ PREGO, ASS. *A memória da pavimentação no Brasil*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001. p. 32.

⁸ *Ibidem*, p. 33.

investimentos significativos em rodovias, ao passo que ao final de seu mandato havia 2.255 quilômetros de extensão de estradas de rodagem construídas⁹.

É a partir de 1930, com a implantação de um projeto de industrialização mais abrangente que os transportes rodoviários tomarão rumo efetivo. Durante a Era Vargas, incentivou-se a formação de uma indústria de base sustentada por um mercado interno em expansão, mas sem abandonar o âmbito agroexportador, ainda muito importante. É este mercado interno que exigirá a configuração de uma rede de transportes sólida, capaz de conseguir a integração nacional. Com estas condições dadas, impõe-se o problema: qual meio de transportes adotar para essa tarefa? São nessas circunstâncias que o sistema rodoviário se coloca como opção principal.

O fato é que os transportes ferroviários já estavam bastante obsoletos durante os anos de 1920. Com a crise de 29, e a conseqüente dificuldade dos cafeicultores, as ferrovias perderam ainda mais importância, pois o mercado interno brasileiro não garantia um fluxo de pessoas e mercadorias a serem transportadas, ou ao menos um volume suficiente para gerar os lucros necessários à sobrevivência das concessões ferroviárias. Não é por acaso que, progressivamente, ao longo do século XX, o Estado brasileiro passa a encampar muitas empresas e estabelecer uma “ampla readequação da estrutura do modal ferroviário nacional, que passou a direcionar essas ferrovias ao atendimento de parcelas cada vez mais específicas do mercado de transportes brasileiro: particularmente o de cargas...”¹⁰. As ferrovias ou hidrovias, para sustentarem-se de forma rentável, demandavam um mercado interno que não existia, justamente pela herança econômica brasileira voltada para a agroexportação de uns poucos produtos de ordem primária.

Outra razão para o declínio das ferrovias foi a franca atitude estatal, implantada a partir dos anos 30, com vistas à industrialização do Brasil. Nesse contexto, exigiu-se do sistema ferroviário uma tarefa que lhe era impossível realizar, mesmo adaptado ou melhorado: a verdadeira integração econômica nacional. Além disso, o custo para a uma readequação das ferrovias em torno de um projeto de integração do mercado nacional era muito alto, e a escassez de capitais do Estado fez com que essa ideia não fosse levada adiante. As rodovias, por outro lado, exigiam bem menos investimentos por parte do poder público, e estes

⁹ Ibidem, p. 33.

¹⁰ Ibidem, p.18.



poderiam ser aplicados progressivamente, sem a necessidade de um maciço capital alocado para que o modal entrasse em funcionamento. Em outras palavras, as rodovias poderiam ser construídas com condições mais simples, sem pavimentação, por exemplo, e somente após algum tempo, verificada a necessidade, se realizariam as demais melhorias. Em termos de economia, um outro agravante é que no caso das rodovias o capital da construção é repartido, ou seja, “aos governos compete em geral apenas prover a via permanente, enquanto o material rodante e as instalações adicionais (armazéns, postos de serviço, terminais etc.) costumam ser providos pelos próprios usuários ou por terceiros”¹¹. As palavras de Marian Regina Koch e Silvia Regina Rosário Silveira, em texto sobre o momento contemporâneo (anos 90) dos transportes de carga no País sintetizam bem o contexto apresentado a pouco:

O fortalecimento do mercado interno e o início do processo de industrialização do País ocorreram num período em que o sistema de vias, decorrente de um modelo agrícola-exportador, era baseado em ferrovias. Tornava-se necessário, naquele momento, promover a integração dos mercados produtores e consumidores através da implantação de ligações regionais. Condições político-econômicas e fatores como baixo custo e disponibilidade de derivados de petróleo, emergência na instalação da indústria automobilística nacional, menores custos de implantação e densidade relativamente baixa de cargas justificaram a criação das rodovias¹².

Por fim, a flexibilidade dos veículos automotores, sejam eles de carga ou de passageiros, era ideal para os propósitos de integração nacional. Com as rodovias, começou-se a vislumbrar a criação de um mercado interno mais sólido, sem que para isso o Estado desembolsasse volumes de capital assombrosos. Além disso, ao mesmo tempo em que se buscou a industrialização do Brasil, as estradas recém-construídas tornaram-se o habitat dos primeiros automóveis e caminhões produzidos no próprio País; o combustível também era brasileiro, na medida em que a Petrobras ampliava sua produção de petróleo: o desenvolvimentismo entrava em cena. Em 1934 lança-se o Plano Geral Nacional de Viação, Decreto n. 24.497¹³, datado de 29 de junho e que, pretendia “ligar entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com o objetivo de estabelecer, por caminho mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da federação”. Segundo Alcides Goularti Filho, “o

¹¹ QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 1, n.2, p. 91-111, 1999. p. 109.

¹² KOCH, Mirian Regina; SILVEIRA, Silvia Regina Rosário. Transporte interno de cargas: situação atual e perspectivas. *Indicadores Econômicos FEE*, v. 22, n. 4, p. 322-334, 1995. p.322.

¹³ Disponíveis em: <<http://www.senado.gov.br/servlets>>. Acesso em: 13 ago. 2015.



Plano inaugurou uma nova fase com a centralização das políticas de transportes, cujas estratégias não poderiam ser mais pensadas e executadas de forma fragmentada pelas unidades federativas¹⁴. Ainda na administração varguista, cria-se o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, em 1937, com atribuição de cuidar especificamente das rodovias. Mas somente em 1946 foram instituídos os aparelhos burocráticos estaduais responsáveis pela ampliação da malha rodoviária (e seus respectivos planos de viação), entre os quais estavam o Departamento de Estradas de Rodagem do Acre - DERACRE, o Departamento de Estradas e Rodagem do Amazonas – DER-AM, o Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes do Estado do Ceará – DERT, o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Espírito Santo – DER-ES, o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER-MG, etc.

A partir do Governo de Juscelino Kubitschek a área dos transportes tomou outros rumos. A construção de Brasília aliada às obras rodoviárias espalhadas pelo território nacional contribuiu decisivamente, de forma intrínseca, para a criação de um mercado interno. Isso foi fundamental pois permitiu o avanço dos produtos industrializados brasileiros nesses novos mercados. Da mesma forma, as rodovias também foram úteis para o escoamento da produção de diversos gêneros voltados à agroexportação, que obtiveram, inclusive, um avanço de sua produção em áreas antes remotas. Não é por acaso que, a partir dos anos 70, a soja ganha enorme espaço na agricultura brasileira. Hoje o que existe é um sistema de transportes dependente das rodovias, o que se configura num obstáculo pois parece consenso a necessidade de um aparelho logístico integrado composto por rodovias, ferrovias e hidrovias.

Memória

O estudo da memória, inicialmente, era um desafio dos psicólogos e dos filósofos, de modo que, para os historiadores, só começa a ser debatido durante o século XX. Os principais motivadores para esse despertar da memória foram os trabalhos de Maurice Halbwachs, criador do conceito de *memória coletiva*. Esse filósofo francês acabou rompendo com a metafísica para aventurar-se na nova ciência de seu tempo: a sociologia. Foi ali que começou a construir suas ideias a respeito da consciência social, e que o levaram mais tarde a chegar no campo da memória e da memória coletiva. Seus trabalhos, assim, já eram conhecidos na

¹⁴ GOULARTI FILHO, Alcides. A estrada da mata e a integração regional pelo interior do Brasil meridional. *Textos de Economia*, v. 15, n. 2, p. 111-138, 2012. p 128.



primeira metade do século XX, tendo ele realizado debates com o reconhecido historiador Marc Bloch. Contudo, é em *A memória coletiva*, obra póstuma de 1950, que estão claramente definidas as suas concepções de memória e o quanto estas são elaboradas pelo aspecto social. Halbwachs, confrontando memória individual e memória coletiva, afirma:

Mas nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos. É porque, em realidade, nunca estamos sós. Não é necessário que outros homens estejam lá, que se distingam materialmente de nós: porque temos sempre conosco e em nós uma quantidade de pessoas que não se confundem¹⁵.

Sob a influência da sociologia de Durkheim, Maurice Halbwachs constrói seu argumento sustentando que a memória coletiva norteia a memória individual, do mesmo modo que a sociedade se sobrepõe ao indivíduo. O indivíduo, mesmo sendo o recipiente original da memória, só pode existir com base nos alicerces da memória coletiva. Ou seja, um acontecimento determinado tem mais probabilidade de ser lembrado na medida em que a memória individual concorda com os marcos da memória coletiva. Da mesma forma, a presença de testemunhas externas ao sujeito não garante que este se lembre de algo; as testemunhas podem até ajudar a criar uma memória artificial de um acontecimento, mas este ainda parecerá estranho ao sujeito. É importante ressaltar, assim, que a lembrança original deve existir independentemente dos quadros sociais, e que, existindo, ela fatalmente será modificada, corrigida ou deturpada por estes quadros sociais¹⁶.

Não se faz necessário, agora, entrar nos detalhes específicos da questão da memória em Halbwachs, mas perceber que a partir de seus escritos se desnaturalizou a memória como um fenômeno puramente subjetivo. Além disso, para os fins de utilização da memória como essência da história oral, analisar um ponto específico da teoria de Halbwachs se faz necessária: a força do grupo social como definidor da memória coletiva. Para esse autor “entre o indivíduo e a nação, há muitos outros grupos, mais restritos do que esse que, também eles, têm sua memória, e cujas transformações atuam muito mais diretamente sobre a vida e o pensamento de seus membros”¹⁷. Em síntese, os grupos influenciam nas memórias de seus membros e é através deles que ela permanece enquanto lembrança. Fora do grupo

¹⁵ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006. p. 16.

¹⁶ *Ibidem*, p. 19.

¹⁷ *Ibidem*, p. 54.

hegemônico a memória está fadada ao esquecimento, pois não há um grupo coeso, estável e permanente que lembre aos indivíduos de seu passado. A nação, mesmo estando distante do indivíduo, segundo Halbwachs, é o grupo mais duradouro observável, e por isso há fenômenos que marcam profundamente toda a nação.

Michael Pollak, ao escrever sobre o tema, também comentou sobre a memória coletiva em Halbwachs. Segundo Pollak, Halbwachs “acentua as funções positivas desempenhadas pela memória comum, a saber, de reforçar a coesão social, não pela coerção, mas pela adesão afetiva ao grupo [...]”¹⁸. Ao contrário do francês, Pollak aponta para as disputas pela memória, de modo a existir sempre a memória oficial, dominante, e memórias “subterrâneas” contrapondo o discurso hegemônico. Mas essa não é uma característica ligada apenas aos estados totalitários, por assim dizer, mas uma característica da contradição entre “grupos minoritários e sociedade englobante”¹⁹. Relevar essas rivalidades é fundamental quando se quer empreender uma caminhada na história oral e, portanto, se propor a dar voz aos grupos ou indivíduos clandestinos aos centros de poder. Pollak segue seu argumento afirmando que as memórias “subterrâneas”:

Opondo-se à mais legítima das memórias coletivas, a memória nacional, essas lembranças são transmitidas no quadro familiar, em associações, em redes de sociabilidade afetiva e/ou política. Essas lembranças proibidas [...], indizíveis [...] ou vergonhosas [...] são zelosamente guardadas em estruturas de comunicação informais e passam despercebidas pela sociedade englobante²⁰.

Os resultados dessas pressões sociais exercidas sobre a memória individual causam o que Pollak chama de “não-dito”, que também devem ser objeto de análise do historiador que trabalha com a memória. Isto, pois, as informações não reveladas por um depoente dão indícios de acordos morais e éticos presentes na sociedade englobante e que afetam o grupo possuidor de determinada memória. Aquilo que uma testemunha é compelida a não dizer - mesmo que esta julgue tomar essa ação com base nas suas próprias convicções - revela não só os valores explícitos e externos verificáveis de maneira imediata pelo depoente, mas também os valores implícitos e já inculcados/aceitos pelo próprio indivíduo enquanto verdade

¹⁸ POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Revista Estudos Históricos*, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989. p. 5.

¹⁹ *Ibidem*, p. 5.

²⁰ *Ibidem*, p. 6.



consolidada. As fronteiras daquilo que é testemunhado e daquilo que é censurado pelo autor da entrevista podem ser, inclusive, o principal objetivo de análise do historiador, que como foi demonstrado, pode perfeitamente estabelecer relações entre indivíduos e sociedade com base em uns poucos relatos de qualidade, analisados da maneira adequada.

História Oral

Segundo José D'Assunção Barros²¹, o fazer histórico pode ser classificado de diferentes formas, e algumas confusões originadas dessa tarefa podem ser resolvidas desde que se elenquem os critérios certos para a sistematização. Quando falamos em *dimensões*, referimo-nos as grandes áreas da história, ligadas especialmente as teorias que regem suas problemáticas. Mas as questões também se diferenciam pelos seus *domínios*, ou seja, pelas suas temáticas intrínsecas ou pelo espaço, tempo ou sujeito histórico que decidem investigar. A História Oral pertence as chamadas *abordagens*, que dizem respeito ao tratamento das fontes escolhidas ou são encarregadas de pensar campos de observação possíveis.

A História Oral vem ganhando espaço nos meios acadêmicos de forma progressiva nos últimos anos. Apesar dos inúmeros desafios que permanecem na sua utilização, constitui-se num procedimento metodológico muito singular, e com recompensas notáveis para os resultados das mais variadas pesquisas. Resumidamente, pode-se falar da História Oral como um método interdisciplinar concentrado na construção de fontes, operando através de narrativas induzidas com vistas ao registro da memória. Essa ação metodológica oportuniza a edificação de depoimentos, os quais são a base para a elaboração de diversas versões da história. “Trata-se, portanto, de uma produção especializada de documentos e fontes, realizada com interferência do historiador e na qual se cruzam intersubjetividades”²².

No campo historiográfico, a História Oral oferece possibilidades variadas, desde a utilização das entrevistas para a elaboração de histórias de vida, até as focadas em temas específicos, relacionados a eventos dos quais as testemunhas tenham participado ou presenciado. O conhecimento produzido nas entrevistas é duplamente significativo, na medida em que torna visível aspectos da memória relacionados tanto com o passado, como com o

²¹ BARROS, José D'Assunção. O campo histórico—considerações sobre as especialidades na historiografia contemporânea. *História Unisinos*, v. 9, n. 3, p. 230-239, 2005.

²² DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *História oral: memória, tempo, identidades*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2010. p. 16.



presente. Essa característica está ligada a lembrança, ou seja, o exercício voluntário de buscar determinada memória e que - seja pela imprecisão, pelo silenciamento consciente, pela ênfase a um ou outro aspecto, etc – constitui uma memória com o material simbólico não só do passado, mas com as influências conjunturais do presente. Todas essas implicações teóricas relacionadas à memória devem ser relevadas pelo historiador que desejar fazer uso da História Oral, sob pena de cair no puro e simples memorialismo.

As potencialidades da História Oral merecem atenção especial: elas partem do estudo dos grupos ou indivíduos marginalizados pela história (dita) oficial e surgem com enorme força política, abrindo inúmeras possibilidades de temas partícipes da história contemporânea. Segundo Marluza Marques Harres:

[...] estes são aspectos aos quais a história oral brasileira é muito sensível: denunciar, dar visibilidade ou, ainda, oferecer subsídios para o encaminhamento de soluções para os inúmeros problemas sociais presentes em nossa sociedade. [...] A metodologia da história oral tem sido utilizada para investigar nossos problemas mais profundos: como a questão agrária e a luta pela terra, cujas marcas são seculares; a desorganização do espaço urbano e a luta pela moradia, pela saúde e pela educação; o abandono e a dificuldade dos meninos de rua; a precarização e desestruturação do mundo do trabalho; enfim a história oral tem conseguido renovar o estudo desses temas, enriquecendo sobremaneira a compreensão de nossa realidade social²³.

Além dessa aptidão política, a História Oral ainda apresenta outras questões interessantes, descritas por Delgado²⁴, tais como revelar informações de processos históricos que não possuem outros tipos de fontes; mostrar novos temas ou áreas de pesquisa; apresentar outras versões ou hipóteses para fenômenos já analisados; aumentar o leque de fontes para os cruzamentos destas, avançando na busca pela verossimilhança; recuperar memórias locais, regionais, comunitárias ou de grupos étnicos, etc.

Por fim, cabe ressaltar algumas limitações da História Oral, também citadas por Lucília de Almeida Neves Delgado²⁵: a possibilidade de utilização do método somente para os estudos da história contemporânea; a influência do transcritor e do entrevistador no testemunho; a interferência da conjuntura presente nas opiniões e visões dos entrevistados

²³ HARRES, Marluza Marques. História oral: algumas questões básicas. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 15, n. 28, p. 99-112, dez. 2008. p. 101.

²⁴ *Ibidem*, p. 19.

²⁵ *Ibidem*, p. 20.



sobre os fatos do passado; a limitação que a transcrição impõe ao texto, na medida em que não consegue exprimir as imagens e expressões faciais da testemunha; a presença constante da subjetividade no discurso do narrador, etc.

As complexidades de algumas dessas restrições demandam uma análise mais detalhada, em especial as relacionadas à subjetividade e da interferência do contexto presente nas memórias do depoente. A subjetividade, quando se trata de História Oral, seria um problema pois o discurso da testemunha estaria permeado por seus preconceitos e concepções de mundo individuais, não contendo, portanto, legitimidade como fonte histórica. Talvez esse preconceito com a questão da subjetividade na História Oral seja um resquício da história do século XIX, que pregava a neutralidade de seu discurso. Hoje, após todo o século XX de debates no campo historiográfico, parece claro que todo discurso, e, portanto, toda fonte, é política. Até mesmo aqueles documentos oficiais são norteados por interesses, os quais podem ser bem menos ingênuos do que o de um entrevistado em potencial. A fonte, independente do grau de subjetividade que ela carregue, deve ser sempre criticada, comparada, interpretada e explicada. Assim, tanto as fontes oficiais como as concebidas pela História Oral tem o mesmo valor intrínseco: são discursos sobre o passado, mas que devem ser verificados e questionados.

Sobre a influência da conjuntura atual nas memórias dos depoentes, deve-se tomar um cuidado importante. A memória materializada da testemunha inaugura uma temporalidade distinta, isso quer dizer que ela fala sobre acontecimentos do passado, mas utiliza-se de um vocabulário e de referências simbólicas do presente para narrar tais fatos. Por isto, a ênfase do historiador deve ser nos relatos, nas narrativas sobre os fenômenos das testemunhas e não nas suas opiniões sobre os acontecimentos. É claro que toda narrativa está carregada de opiniões, e é por isso que se reafirma, então, aquilo que a pouco se debateu, sobre a importância da crítica às fontes, comparando-as com as diversas outras fontes e com a bibliografia disponível sobre o período.

Usos da Memória e da História Oral na História dos transportes rodoviários

A escrita da História demanda um extremo cuidado com os mais diversos aspectos ligados à fonte, ao tema e o historiador em si. Perceber como as conjunturas interferiram nas fontes, compreender a temática em sua complexidade, e utilizar-se de métodos que diminuam



a interferência do contexto presente na escrita não são tarefas fáceis. Trabalhar com uma problemática nova, como é o caso das rodovias e os subtemas que a cercam, implica aceitar o desafio de elaborar novos métodos, pensar novas abordagens, abrir caminho para outras pesquisas. As dificuldades para o historiador que se embrenhar por estes caminhos, literalmente, serão bem grandes pois, segundo Paulo Roberto Cimó Queiroz:

[...] tudo indica que, para se escrever a história da expansão rodoviária, será preciso que os historiadores usem toda a sua imaginação, buscando fontes, diretas ou indiretas, em variados acervos e suportes documentais (jornais locais, bibliografias e reminiscências escritas, depoimentos orais, fotografias, documentários cinematográficos, etc.)²⁶.

A História Oral, por esta razão, constitui-se numa ferramenta indispensável, mas que deve ser utilizada com bastante cuidado. Inicialmente, é importante ter claro a problemática da pesquisa, de que forma ela se relaciona com os transportes rodoviários e se necessita realmente da utilização de fontes orais construídas a partir da memória das testemunhas. Ou seja, o fenômeno analisado não deve ser, do ponto de vista histórico, uma indagação sobre as transformações geográficas ou das características técnicas da construção de uma rodovia. O problema, por mais que envolva a questão dos transportes, deve preocupar-se com as pessoas envolvidas com tudo isto. Como os interesses econômicos e políticos interferem na execução de uma obra rodoviária? De que forma essas obras interferiram nas regiões contempladas com seus benefícios? Quais benefícios uma rodovia determinada trouxe para a região? Que impactos negativos nas populações a rodovia causou? Essas são algumas perguntas possíveis ao pesquisador, dado que o tema das rodovias propicia um leque de opções de pesquisa nos mais diferentes campos da história.

Dessa forma, podem-se elaborar pesquisas voltadas para os antecedentes e para os impactos das construções rodoviárias. Por exemplo, no campo político: as articulações de poder envolvidas na construção de uma rodovia, ou os impactos de uma rodovia na emancipação de uma localidade. Nesses casos poder-se-iam entrevistar os líderes políticos da época, seus funcionários, familiares, etc. No que se refere a economia, o estudo dos motivos que levaram a construção de determinada rodovia, visualizando quais eram seus objetivos imediatos; ou as transformações ocorridas após a sua construção, seja no comércio ou na

²⁶ QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. Op. cit.



produção agropecuária. Sobre a cultura, a análise dos relatos sobre o cotidiano, e como a rodovia afetou as relações estabelecidas, a proximidade das localidades, etc. Esses são uns poucos exemplos de possibilidades que podem ser exploradas mais pormenorizadamente, com outras abordagens e diferentes teorias da história.

Agora vejamos um exemplo mais concreto, fruto das pesquisas realizadas pelo autor que vos escreve. Com isso, teremos um vislumbre mais claro da aplicação da História Oral para o estudo dos transportes rodoviários. No Rio Grande do Sul, partindo de Porto Alegre até o oeste de Santa Catarina existe hoje uma rodovia federal denominada BR-386 (inicialmente chamada de RS-13), também conhecida por Rodovia Leonel de Moura Brizola. Esta estrada é um dos principais eixos rodoviários do Estado, pois corta boa parte do território rio-grandense interligando diversas regiões com a Capital. Ela começou a ser construída no final da década de 50 e seguiu em obras durante toda a década de 60. Seu idealizador foi o engenheiro Leonel Brizola, Governador do Estado entre 1959 e 1963.

A RS-13 foi uma obra grandiosa que trouxe enormes impactos para as regiões por onde passou. As transformações por ela geradas vão desde a emancipação de diversas cidades até a mudança, em algumas regiões, das atividades produtivas ali desenvolvidas. Ao pensar nas alterações mais imediatas, de modo geral, a utilização das testemunhas orais pode ser muito útil. Nesse sentido, deve-se delimitar um grupo de entrevistados, os quais enquadrem-se na lógica da abordagem feita pelo historiador; por exemplo, ao analisar as mudanças provocadas pela *construção* da rodovia, dando ênfase para esse fato, mas questionando sobre o movimento *antes/depois*, um grupo de entrevistados propício é o de moradores dos entornos das terras perpassadas pela rodovia. Ou seja, aquelas pessoas que, de maneira imediata, foram diretamente afetadas pela rodovia. Nesse caso, ao se pensar as questões da memória, verifica-se que os discursos proferidos por esses moradores é conflitante com a memória oficial, que justifica a obra simplesmente por seus benefícios econômicos. Para os afetados, aqueles que estão nos espaços geográficos periféricos aos pontos de chegada e de partida da rodovia as memórias são de outra natureza. Ao contrário dos habitantes das zonas urbanas integradas pela estrada, os moradores dos espaços rurais têm muitos pontos negativos a destacar nas obras, com ênfase para as desapropriações e para os constantes acidentes automotivos que infelizmente presenciam.

Considerações finais

Ao longo desse texto empenhou-se em dar alguns apontamentos para o estudo dos transportes rodoviários através da História Oral. Assim, ficou demonstrado que os transportes em geral não são uma finalidade em si, para o campo historiográfico, mas sim como estes relacionam-se as práticas humanas. Além disso, buscou-se deixar bastante claro que a metodologia da História Oral é extremamente benéfica para o avanço das pesquisas realizadas dentro da temática, bem como para estudos com outros enfoques. A metodologia, entretanto, só pode ser apropriada se levar em conta as questões da memória e as implicações desta para com a temática em foco (o grupo de entrevistados, as disputas pela memória). Por fim, este trabalho colocou-se desde o início como um texto introdutório, com vistas ao incentivo de novas e variadas pesquisas sobre a temática do rodoviarismo.

Bibliografia

BARROS, José D. Assunção. O campo histórico—considerações sobre as especialidades na historiografia contemporânea. *História Unisinos*, v. 9, n. 3, p. 230-239, 2005.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *História oral: memória, tempo, identidades*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2010.

DE SAES, Flavio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Editora Hucitec em convênio com o Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, 1981.

GOULARTI FILHO, Alcides. A estrada da mata e a integração regional pelo interior do Brasil meridional. *Textos de Economia*, v. 15, n. 2, p. 111-138, 2012.

HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

HARRES, Marluza Marques. História oral: algumas questões básicas. *Anos 90*, Porto Alegre, v. 15, n. 28, p. 99-112, dez. 2008.

KOCH, Mirian Regina; SILVEIRA, Silvia Regina Rosário. Transporte interno de cargas: situação atual e perspectivas. *Indicadores Econômicos FEE*, v. 22, n. 4, p. 322-334, 1995.

MATOS, Odilon. N. de. *Café e Ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4 ed. rev. Campinas: Pontes, 1990.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. *Revista Estudos Históricos*, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.



PREGO, ASS. *A memória da pavimentação no Brasil*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 1, n.2, p. 91-111, 1999.

_____. Transportes e comunicações no Brasil: breves considerações sobre as fontes para sua história. *América Latina en la Historia Económica*, México, D.F., v. 13-14, n.13-14, p. 115-136, 2000.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.