

## **Do Litoral ao Sertão: os intelectuais e as (re)construções da história da Bahia no IGHB – (1894-1930)**

*Ana Clara Farias Brito*

Professora Mestre da Universidade Estadual de Pernambuco (UPE)

E-mail: acbritoufba@yahoo.com.br

**Palavras-chave:** Intelectuais. Instituições. História da Bahia. Sertão.

Estudar o passado de um povo é preparar a sua futura história, moldada nas leis do verdadeiro progresso e aperfeiçoamento humano (REVISTA DO IGHB, set. 1894, p. 2).

Com estas palavras, o advogado Tranquilino Torres (1859-1896) saudava a criação do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB). Na sua companhia, um cônego, dois médicos, e um comerciante comprometiam-se em resgatar e compilar fatos referentes ao passado da Bahia. O IGHB foi criado no ano de 1894, e os seus princípios encontravam-se traduzidos nas palavras do seu fundador. Olhar o passado na busca do entendimento da sua futura história, buscando: “o progresso e o aperfeiçoamento humano” foram os objetivos da instituição nas primeiras décadas da sua existência.

Tendo em vista tal perspectiva, o presente artigo busca compreender os elementos eleitos para contar a história da Bahia destacando a ênfase dos intelectuais do IGHB na abordagem do sertão, em especial a região do Rio São Francisco, como espaço capaz de atrair investimentos e prover o progresso e o desenvolvimento da Bahia.

O primeiro Instituto histórico foi criado em 1838, no Rio de Janeiro, então sede da Corte, o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB) é lembrado na historiografia como o local onde se iniciou a tentativa de construção de um passado comum a todos os brasileiros. Fundado após a independência do país, o IHGB se empenhou na tentativa de construção de uma identidade nacional, através da exaltação e glória da pátria. Sobre os auspícios do monarca D. Pedro II, grande incentivador e freqüentador assíduo da agremiação, a instituição seguia os moldes do *Institut Historique de Paris*, tornando-se ativo centro de estudos e de desenvolvimento intelectual.

Tal agremiação permaneceu como a única do gênero por um período de cinquenta anos. Seu domínio na construção da “História Oficial” foi quebrado apenas em 1864, ano da

criação do Instituto Arqueológico e Geográfico de Pernambuco. A partir daí, as regiões que não se sentiam contemplados com a compilação desta história dita nacional, partiram para a construção de seus próprios espaços institucionais destinados a exaltar os fatos e heróis locais. Tal atitude refletia a dificuldade de formação de uma identidade nacional e reafirmava naquele momento, a tendência à regionalização das referências históricas do país.

Na Bahia, o Instituto destinado à organização da sua história é fundado apenas no início da república. Para alguns, uma criação tardia tendo em vista a importância histórica do Estado, que foi a primeira capital do país. Entretanto, o conjunto de modificações sofridas na República, relegava a Bahia a uma posição pouco experimentada por esta desde os primeiros anos de sua existência. A perda do prestígio político, junto com a incontestável estagnação econômica, foram grandes motivadores dos intelectuais do período para a criação de uma instituição que pretendia demonstrar o papel preponderante da Bahia na história do país.

Se, a perda de prestígio econômico e social foram fatores que incentivaram a criação da instituição, cabe indagar quais aspectos da Bahia priorizados na construção da sua memória oficial.

Em nossa pesquisa identificamos que foi o Estado da Bahia, e não a cidade de Salvador, que recebeu maior atenção dos autores do IGHB. Entre os anos de 1894 e 1910 a região sul da Bahia assim como a região do rio São Francisco foram priorizados nas narrativas destacando-se, sobretudo, seus aspectos geográficos e geológicos.

Já no ano de 1898 identificamos a valorização dos artigos sobre exploração de municípios, riqueza mineral e formação geológica. A navegação nos rios, a riqueza em seu solo, a diversidade de minerais eram temáticas que ganhavam destaque no periódico do IGHB. O intuito dos participantes do instituto era atuar como parceiros do Estado, delineando caminhos por onde a Bahia poderia alcançar o seu desenvolvimento econômico, para tanto, tentavam atrair investimentos para a construção de ferrovias, bem como incentivar a vinda de indústrias internacionais, sobretudo aquelas especializadas na exploração mineral.

Ainda no início da República, muitas regiões baianas permaneciam desabitadas. Francisco Zorzo (2001, p. 78) afirma que, até o fim do século XIX, a visão se modificava à medida que o observador se distanciava do litoral. A mudança na paisagem afastava também a imagem no tempo, fazendo aquece que observa regressar aos séculos XVIII, XVII ou XVI. De modo geral, no sertão, os núcleos de povoamento permaneceram como verdadeiros mundos perdidos, isolados, com uma população rarefeita e itinerante, desta forma, a diversidade natural e climática do Estado, que possibilitaria, entre outras coisas, a ampliação dos gêneros comerciáveis, foi esquecida em detrimento da associação da Bahia com a cidade

de Salvador, contudo, o marasmo econômico e a conseqüente diminuição das chances do alcance do progresso, unicamente através da capital, tornaram esta relação insuficiente.

Em função disso, a ênfase nas riquezas naturais e, portanto, na diversidade dos aspectos geográficos e geológicos da Bahia foi o caminho escolhido pelos intelectuais, criadores do IGHB, para tentar diminuir as distâncias que poderiam levar o Estado ao desenvolvimento econômico. Na visão desses sujeitos o progresso material traria como conseqüência a “civilização” dos hábitos e costumes dos baianos, aspecto almejado por sua elite.

Tranquilino Torres (REVISTA DO IGHB, set. 1894) apontava os benefícios da exploração de todo o sertão da Bahia. Na visão do advogado, além da possibilidade comercial, a combinação da extração de produtos do solo, com a disseminação da instrução pública obrigatória para a população sertaneja, poderiam incentivar a criação de escolas agrícolas e zootécnicas na Bahia, a exemplo da Escola Agrícola de São Bento das Lages, algo que viria a contribuir com o desenvolvimento das técnicas de exploração do solo.

### **Bahia: de Salvador para o Rio São Francisco.**

Desde o início do processo colonial, Salvador se destacou como importante centro portuário que atendia ao comércio importador e agroexportador. A cidade organizava seu espaço firmando-se como praça comercial de uma grande área, e seu porto se consolidava como exportador dos produtos que dali procedia. Nos anos finais do século XIX e início do século XX, a reafirmação agroexportadora da Bahia indicava a necessidade de ampliar a comunicação com o interior do Estado, bem como diversificar os produtos exportados.

O sistema férreo do Estado foi concebido como uma extensão do sistema de navegação que ligava a zona produtiva do interior a portos do litoral, centralizando seus fluxos na capital. Os produtos agrícolas eram transportados por estradas de ferro do interior para pontos estratégicos da costa, situados no Recôncavo Baiano e, desse ponto, para o porto na Capital.

Apesar da importância do comércio marítimo para a cidade de Salvador, até 1910, o periódico do IGHB havia feito apenas uma menção a seu Porto. Em contrapartida, as linhas férreas e a navegação a vapor no interior do Estado eram abordadas de forma incessante. Ao tempo em que relatavam o solo fértil para produção agrícola, e os minerais encontrados em todo o interior, os associados do instituto, explicitavam a necessidade de ampliar o

investimento em ferrovias, bem como a urgência em desenvolver a navegação a vapor nos afluentes do Rio São Francisco.

A campanha em favor da navegação iniciou-se no segundo número da *Revista do IGHB* (dez. 1894, p. 218), onde foi publicado o contrato entre o governo do Estado e a empresa “Viação do Brasil”, que realizaria a navegação a vapor nos afluentes do Rio São Francisco, facilitando a circulação dos gêneros e produtos da região. O contrato foi firmado em 1894 e no ano seguinte o Ministro da Viação, Antonio Olyntho (1895), escrevia um relatório consagrando a navegação no Alto São Francisco.

Em suas anotações, Olyntho (1895) anunciava que a navegação já poderia ser feita “desde a Barra do Paraúna”, afluente do São Francisco, localizado no atual Estado de Goiás, “até a cidade de Juazeiro”, numa extensão de 1.623 quilômetros, dos quais 12 quilômetros do trecho encachoeirado do Sobradinho. No seu texto, o ministro revela as vantagens da comunicação entre os trechos: “uma viagem que vinha levando quatro meses, após a navegação a vapor, passou a ser feita em apenas 28 dias” (REVISTA DO IGHB, set. 1895, p. 336).

De acordo com o político, a linha fluvial do São Francisco destacava-se, pois servia a cinco estados: Alagoas, Sergipe, Pernambuco, Bahia e Minas Gerais, só encontrando rival em extensão na Bacia Amazônica. O trecho era salutar, por fazer o escoamento de borracha, fumo, couro, café e açúcar. Por todos esses motivos, o Ministro saía em defesa da importância da navegação a vapor no São Francisco.

Verifica-se pois que si, o ponto de vista de sua extensão, a bacia do São Francisco é inferior a do Amazonas, é hoje superior a mesma em relação aos centros populosos a que beneficia (REVISTA DO IGHB, set. 1895, p. 337).

Na mesma perspectiva do Ministro António Olyntho (1895), em um artigo que abordava “A evolução da engenharia na Bahia”, Teodoro Sampaio (1923) apontava o problema referente às vias de comunicação no interior do Estado, ao tempo em que enfatizava a necessidade de estimular melhorias na navegação no Rio São Francisco, “artéria maior”, bem como de seus afluentes. Em seus escritos ressalta sua dedicação a este intuito, através da participação na Comissão Hidráulica, que tinha como propósito estudar os portos e a navegação no interior do país,

Desde o Império que esta questão do aproveitamento dos cursos d’água como vias de comunicação interior mereceu especial atenção de seus

governos. (...) A estudar esse rio, introduzindo-lhe melhoramentos por processos americanos em uso nos Estados Unidos, contractou o conselheiro Sinimbú o illustre engenheiro W. Milnor Roberts e lhe deu a chefia da “Comissão Hyraulica”. Em 1878 essa comissão subiu o São Francisco , desde a sua foz no Oceano até a cachoeira de Pirapora em Minas Gerias, estudou-lhe os caracteres técnicos do ponto de vista da navegação e propoz o tipo dos melhoramentos adequados (SAMPAIO, jul. 1923, p. 26, 32).

Segundo Teodoro Sampaio, após análises técnicas feitas pela Comissão, as obras de melhoramento da navegabilidade do Rio São Francisco foram iniciadas no ano de 1884, e teve a direção do engenheiro Antônio Plácido Peixoto (SAMPAIO, jul. 1923, p. 26; 32). Desta forma, dez anos antes do investimento do então Ministro da Viação, anteriormente destacada, já se concebia o aproveitamento do curso d’água do Rio São Francisco para a navegação, contudo, percebemos que, nos últimos anos do século XIX, a comunicação com o interior da Bahia, através do Rio São Francisco, ainda não era suficientemente explorada.

Nas primeiras edições da *Revista do IGHB*, além dos benefícios da navegação a vapor, o desenvolvimento em torno da ferrovia Bahia ao São Francisco foi evidenciado. Primeira do Estado e terceira do Brasil, a iniciativa de sua construção data do ano de 1855, chegando à localidade de Alagoinhas apenas em 13 de fevereiro de 1863. Além desse trecho, a inauguração de uma segunda etapa até Serrinha ocorreu em 1870, atingindo Senhor do Bonfim em 1887 e Juazeiro apenas em 1895, quando atingiu a extensão de 578 quilômetros.

Desde o princípio, o desenvolvimento das linhas férreas na Bahia foi baseado na concessão de monopólio para uma única empresa, explorar e gerenciar as linhas de trens de uma região por várias décadas. O governo central e provincial eram os maiores fiadores dos empreendimentos e garantiam altos juros sobre o capital ingressado nas ferrovias (ZORZO, 2001, p. 78). O resultado dessa equação foi a morosidade na conclusão das estradas de ferro baianas.

Em 1904, apenas sete ferrovias cortavam a Bahia. Além da estrada da Bahia ao São Francisco, foi construída a linha férrea Central da Bahia, que ligava o Recôncavo à Chapada Diamantina (1856), a Estrada de Ferro de Nazaré, ligando o Sul do Recôncavo ao Sudeste baiano (1871), Estrada de Ferro de Santo Amaro (1875), Bahia a Minas, que ligava o Extremo Sul do Estado ao norte de Minas Gerais (1881-1882), ramal Alagoinhas a Timbó, e Estrada de Ferro de Sergipe (1884), sendo a última, a Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista (1904). Apesar de iniciados em meados do século XIX, alguns trechos destas ferrovias só foram finalizados nos anos de 1930.

Ainda antes da inauguração da estação ferroviária em Juazeiro, trecho final da ferrovia Bahia ao São Francisco, tramitou na Câmara dos Deputados Federais um projeto escrito pelo Desembargador Paranhos Montenegro solicitando a construção de um ramal prolongando a Estrada de Ferro da Bahia que, “partindo da cidade de Bonfim, vá até a Vila do Mundo Novo, passando pelas localidades da Saúde, Jacobina e Morro do Chapéu” (A Comissão de Obras Públicas sugeriu uma alteração no projeto, mas, considerando as vantagens ao desenvolvimento da renda no Estado, autorizou o governo a construir o prolongamento de Santo Antônio das Queimadas a Vila do Morro do Chapéu).

[...]

b) Considerando que o ramal proposto vai atravessar uma zona de clima temperado e terrenos férteis onde poderão se estabelecer núcleos coloniais e imigrantes de qualquer país europeu [...] e que já tem uma desenvolvida cultura de cafeeiros que constitui a principal riqueza dos referidos municípios.

c) Considerando ainda que o ramal irá atravessar zona mais povoada e agrícola que a da estrada principal.

d) Considerando que o município de Morro do Chapéu é a mais importante feira de gado do interior baiano [...] e que irá facilitar o abastecimento de carnes para o Estado da Bahia e para os Estados limítrofes como Piauí e Goiás.

[...]

f) Considerando que a facilidade de comunicação é condição primordial para o desenvolvimento da produção e que as riquezas naturais, não poderão ser exploradas e a agrícola e pastoris aperfeiçoadas sem fáceis meios de transporte [...] (REVISTA DO IGHB, set. 1895, p. 338-339).

Dentre as justificativas apresentadas pelos membros da Comissão de Obras Públicas para aprovar a construção do ramal, o fator de maior peso na decisão foi, sem dúvida, a possibilidade de comunicação com zonas de clima temperado, propícias para o cultivo do café, e favoráveis à imigração européia.

Além do crescimento dos meios de transporte, a visibilidade dada à região do Rio São Francisco abrangia também seu clima e fertilidade do solo. Colatino Marques de Sousa (1898), mais um dos intelectuais que pensava sobre a diversidade da Bahia naquele final do século XIX, relata que a região seria propícia para o cultivo de vinhedos, trigo e arroz, extrapolando a plantação de fumo, cacau e café já existentes (REVISTA DO IGHB, set. 1898, p. 338).

Sousa escreve sobre o São Francisco no *Jornal do Comercio* do Rio de Janeiro e os sócios do IGHB decidem transcrever as informações nas páginas de seu periódico. Os aspectos destacados vão desde a localização, o clima, o cultivo de gêneros típicos de países

européus, até a possibilidade de comunicação rápida com países da Europa. A respeito do Estado comenta:

(A Bahia) Possui 608:840 kilometros quadrados a ser banhado pelo oceano Atlântico onde possui um grande número de portos acessíveis aos maiores navios, a ser cortado ainda pelo grandioso rio S. Francisco no trecho completamente desimpedido e franco na estiagem a navios do calado de 2 metros, vê-se que esse estado afortunado foi destinado pela providencia para ser o grande intermediário dos outros estados do Brazil e da América do Sul com a Europa, a África, a Oceania e a Ásia pelo caminho mais curto (REVISTA DO IGHB, 1898, p. 438).

Para atrair os estrangeiros, o autor do artigo indica as vantagens do comércio com a Bahia e, especialmente, com a região do São Francisco. No que se refere à comunicação, destaca a existência de “um grande número de portos” que vão além do conhecido Porto da cidade de Salvador, o que possibilitaria aos comerciantes de outros países atracarem os navios próximos ao local do cultivo dos produtos, sem precisar transportá-los para Salvador, e então levá-los para outro continente. Na perspectiva de Sousa, no São Francisco seria possível atracar navios no “caldo de dois metros” do rio, o que facilitaria ainda mais o comércio na região.

De acordo com o colaborador, o “estado afortunado destinado pela providência” para ser o melhor centro de comunicação do país com outros continentes, tinha ainda solo fértil e clima propício para o cultivo de gêneros consumidos em outros países. Em sua fala, Colatino Sousa (REVISTA DO IGHB, set. 1898, p. 438) enfatiza que o clima do Estado apresentava variações, no alto sertão, por exemplo, poderia ser encontrado um clima frio, que possibilitava o plantio de café, trigo, arroz e outros produtos, nesse sentido, destaca que os produtos cultivados na Bahia não se resumiam à cana de açúcar. Contudo, em sua opinião, para implantar o cultivo de gêneros destinados à exportação, ainda se fazia necessário a ampliação da via férrea, pois a comunicação fluvial tinha que vir aliada ao desenvolvimento ferroviário na região.

Quando a Bahia conseguir uma rede de estradas de ferro como a França possui, e de modo a poder ligar entre si as suas 40 comarcas com a capital e o norte do Estado de Minas Geraes e Goiyaz, então a cultura de seus uberrimos terrenos do alto sertão poderá produzir abundantemente não só o trigo, como o arroz e todos os produtos da lavoura dos climas frios, por que a partir da capital onde a altitude é de 64 metros, o solo do sertão baiano conta altitudes desde 137 metros em Alagoinhas até 1.200 metros em Morro do Chapéu (REVISTA DO IGHB, set. 1898, p. 466).

Ajustado à necessidade de infra-estrutura regional, Sousa (REVISTA DO IGHB, set. 1898, p. 467) afirmava ainda que os vinhais eram outro atrativo da região, pois enquanto na Europa se produzia apenas uma colheita anual, o autor garantia que no Juazeiro era possível colher duas vezes por ano, além disso, no Rio São Francisco, o vinhedo não estaria exposto a geadas, como acontecia na América do Norte. Ao se estabelecerem na Bahia, os estrangeiros poderiam lucrar com o cultivo de uvas, não perdendo seus referenciais alimentares e climáticos.

Conseqüentemente é a cultura de vinha minimante remuneradora e todo aquele que for ali estabelecer os seus penates, não só para enriquecer e ser feliz como para poder assegurar o futuro da sua família em um clima saudável e ameno (REVISTA DO IGHB, set. 1898, p. 443).

O texto de Colatino Sousa (1898) evidencia as potencialidades de uma região baiana com características bem distintas da capital Salvador, através de sua extensão e diversidade natural, esses articuladores tentavam evidenciar que o Estado apresentava condições para o investimento de iniciativas individuais ou de Companhias industriais interessadas fosse no plantio do café, no cultivo de vinhais, trigo, arroz, fosse na exploração de minerais.

Desta forma, identificamos que a Bahia descrita pelos fundadores do seu Instituto Histórico guardava peculiaridades pouco problematizadas pela historiografia que aborda o período republicano e principalmente, que tem como foco a história da Bahia. Enquanto os fatos e os feitos históricos descritos remetiam ao período colonial e principalmente aos feitos dos baianos no período que se proclamara a independência do país, a descrição geográfica e geológica do Estado pretendia exaltar a sua diversidade climática e natural com o intuito de trazer novos investimentos econômicos atraindo assim, os imigrantes que insistiam em aportar apenas, no Rio de Janeiro e em São Paulo.

## **Fontes**

REVISTA DO IGHB. Salvador, n. 1, set. 1894.

\_\_\_\_\_. Salvador, n. 2, dez. 1894.

\_\_\_\_\_. Salvador, n. 5, set. 1895.

\_\_\_\_\_. Salvador, n. 17, set. 1898.



## Referências

BRITO, Ana Clara Farias. *A Bahia nas Páginas da Revistas: ideais de civilização e modernidade no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, 1894-1904*. 2006. Trabalho de conclusão de curso (Especialização) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2006.

LEITE, Rinaldo César Nascimento. *A Rainha destronada, discursos das elites sobre as grandezas e os infortúnios da Bahia nas primeiras décadas republicanas*. 2005. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

\_\_\_\_\_. *E a Bahia Civiliza-se... Ideais de civilização e cenas de anti-civilidade em um contexto de modernização urbana: Salvador, 1912-1916*. 2001. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

MACHADO NETO, Antônio Luiz. A Bahia intelectual 1900-1930. *Universitas*, Salvador, n. 12-13, 1972.

MATTOSO, Katia M. *Bahia: A cidade do Salvador e seu Mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SAMPAIO, Teodoro. A engenharia e sua evolução no século da Independência na Bahia. *Diário Oficial do Estado da Bahia*, Salvador, jul. 1923. (Edição Comemorativa ao centenário da Independência da Bahia).

SANTANA, José Carlos Barreto (Org.). *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O Espetáculo das Raças: cientistas Instituições e a questão racial no Brasil 1870-1930*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura Como Missão. tensões sociais e criação cultural na primeira república*. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

SILVA, Aldo Moraes. *Instituto Geográfico e Histórico da Bahia - origem e estratégia de consolidação Institucional 1894-1930*. 2006. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

SILVA, Paulo Santos. *Âncoras de tradição: lutas política, intelectuais e a construção do discurso histórico na Bahia (1930-1949)*. Salvador: EDUFBA, 2000.

SOUSA, Colatino Marques. As riquezas naturais do Estado da Bahia. *Revista do IGHB*, Salvador, n. 17, set. 1898.

SOUZA, Robério Santos. *Experiências de Trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: Trabalho, solidariedades e conflitos. (1892-1909)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

TAVARES, Luis Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: EDUFBA; UNESP, 2001.

TORRES, Tranquilino. Discurso de Inauguração. *Revista do IGHB*, Salvador, n. 1, set. 1894.

ZORZO, Francisco Antônio. *Ferrovias e Rede Urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: UEFS, 2001.