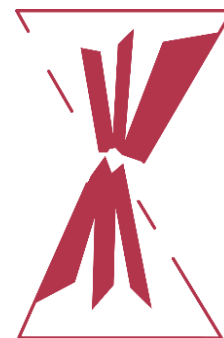



Entrevista com o Prof. Dr. Daniel Castillo Hidalgo



MANTUANO, Thiago*

 <https://orcid.org/0000-0003-1347-2018>

SILVA, Raphael Castelo Branco da**

 <https://orcid.org/0000-0003-2434-5161>

Tradução de Raphael Castelo Branco da Silva

*Recebido: 05/03/2023
Aprovado: 08/03/2023*

Daniel Castillo Hidalgo¹ é um historiador espanhol, formado na Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) sob orientação do saudoso professor Miguel Suárez Bosa. Em seu doutoramento, defendeu tese sobre o porto de Dakar, publicada pela Vereda Libros com o título *Puerto de Dakar, puerta de África Occidental. Una Historia Económica de Senegal (1857-1957)*, em 2015.

Atualmente, é professor associado do Departamento de História no IATEX-ULPGC, onde é secretário da Cátedra PORMAR. Também é coordenador científico Red Iberoamericana en Comunidades Portuarias (RIICOMA) e participa de projetos de pesquisa sobre os portos canários, da costa ocidental de África, sobre navegação marítima e defesa costeira.

Conhecemos Daniel e sua produção por intermédio do professor Cezar Honorato e no desempenho de suas funções como secretário da Rede Internacional de Investigação La Gobernanza de Los Puertos Atlánticos, Siglos XIV-XX. Gostaríamos de agradecer ao professor por aceitar ser entrevistado. Muito nos honra que suas análises e informações

* Doutor em História pela UFF, Niterói-RJ. Professor de História do Atlântico (DFCH/PPGH-UESC) e doutor em História (PPGH-UFF). E-mail: thiago_mantuano@id.uff.br

** Mestre em História pela UFF, Niterói-RJ, doutorando em do Programa de Pós-Graduação em História da UFF, Niterói-RJ. Professor de História dos Transportes (PGHRJ-IPN). E-mail: raphael.castelo.branco.da.silva@gmail.com

¹ Para mais informações sobre Daniel Castillo Hidalgo: <<https://www.danielcastillohidalgo.com/>>.



integrem o dossiê História dos Transportes no Brasil e no Mundo (XVI-XXI) desta edição da Revista Faces da História.

Thiago - Só em meados do século XX que a História, entendida como ciência, conseguiu romper com o primeiro paradigma da disciplina. A leitura de obras de autores que podemos identificar como positivistas, escritas no século XIX e princípios do século XX e que de certa forma trabalharam na História dos Transportes, viram-na como uma ilustração do heroísmo e dos grandes feitos de quem ordenou a construção ou de quem comandou os veículos terrestres e fluviais, assim como os meios de transporte e suas condições de circulação no espaço. A partir do paradigma científico da História, como podemos entender a forma de abordar os transportes?

Daniel - Efetivamente, até meados do século XX, não se encontrava uma metodologia precisa de estudos históricos sobre o transporte e a mobilidade que fosse além dos estudos quase hagiográficos que são apontados. Penso nas monografias e estudos publicados sobre as empresas de navegação e seus responsáveis, ou nas abordagens de caráter técnico, para não comentarmos nada sobre a história ultramarina ligada à Era dos descobrimentos. Essa historiografia era resultado de seu tempo e das diferentes perspectivas que existiam também sobre o progresso das nações, assim como a evolução das sociedades. Sendo assim, a história do transporte era, em boa medida, uma história de triunfos e glórias imperiais. Já faz um tempo que esse tipo de história foi relegado a um público particular. Atualmente, são vários os campos de estudos que podem abordar temas que vão da História dos Transportes à mobilidade. O leque é muito amplo, indo de questões relacionadas, por exemplo, com o próprio financiamento de infraestruturas, a distribuição geográfica das mesmas e o impacto da conectividade no desenvolvimento econômico regional. Podemos abordar tudo isso também de um ponto de vista social, analisando o papel dos trabalhadores na configuração de redes de transporte, na organização do trabalho, o impacto social da atividade portuária nas cidades marítimas, a influência cultural e institucional do desenvolvimento de meios de transportes terrestres como a ferrovia etc. Em resumo, a investigação neste campo oferece possibilidades apaixonantes para a investigação de qualquer época histórica em contextos geográficos muito diversos.

Thiago - É possível estabelecer um marco geral de fontes históricas especialmente aplicáveis à História dos Transportes? Quais documentos históricos podemos

identificar como de maior valor ou mais recorrentes na historiografia dos transportes?

Daniel - Como assinali anteriormente, a variedade de temáticas é tão ampla que é complicado oferecer um panorama preciso de fontes documentais. Em meu caso, como especialista na história do transporte marítimo na época contemporânea, posso confirmar que a variedade de fontes é, praticamente, inesgotável. Em todo caso, para resumirmos, para a época contemporânea encontramos fontes secundárias, como os anuários estatísticos e comerciais. Em tempos quantitativos, podemos arrolar muita informação relevante sobre a atividade comercial, empresarial e de outros tipos, incluindo também aspectos sobre a conectividade. Ressalto que existem outras fontes interessantíssimas que eu tive a sorte de trabalhar, como os registros privados de empresas seguradoras como a Lloyd, que contabilizavam a mobilidade dos navios assegurados em escala mundial. Isso permite traçar de forma precisa a estrutura das redes internacionais de transporte. Por outra parte, se nos interessa a história social do transporte, podemos encontrar informes oficiais sobre a situação social desses grupos, informes das próprias empresas, de inspeção de trabalho etc.

Raphael - Em nossa percepção, os trabalhos pioneiros na História dos Transportes centraram seu objeto em apenas um modal ou em experiências limitadas ao transporte terrestre, marítimo e fluvial. Tal visão é válida? Em sua opinião, algum modal concentrou uma maior proporção dos trabalhos pioneiros sobre a História dos Transportes? É possível dizer que o desenvolvimento mais recente na História dos Transportes aponta para estudos sobre contatos de mais de um modal, ou mesmo como deu-se a integração dos modais?

Daniel - É uma percepção absolutamente intuitiva e válida em certa medida. Efetivamente, a intermodalidade do transporte é muito antiga na História, mas não tanto nos estudos, com aproximações que integram as diferentes modalidades de transporte em algo superior, em redes logísticas de caráter suprarregional. Tudo isso parece muito vinculado ao mundo digital atual e ao sistema de produção *Just In Time*, mas se examinamos a historiografia, encontramos aproximações valiosas sobre a expansão da intermodalidade desde a Segunda Revolução Industrial. De fato, é impensável falar da Primeira Globalização sem a presença da integração intermodal (ferrovias e navegação à vapor). O aspecto que me parece mais interessante é analisar o impacto de tudo isso nas sociedades, atendendo ao seu contexto histórico específico.

Thiago - Poderia o professor resumir os enfoques mais relevantes do tema dos transportes a partir de uma perspectiva histórica? É possível discriminar o aporte da produção historiográfica em termos de magnitude, distâncias e funções? Quais pessoas, bens e objetos foram historicamente transportados?

Daniel - A meu ver, a principal mudança de paradigma que experimentamos nas últimas décadas é passarmos de um enfoque relativamente estático, do transporte, a um dinâmico, que é a mobilidade. Neste sentido, Kopper e Moraglio (2015) assentaram as bases deste novo paradigma, lançando novas interrogações para o desenvolvimento dos estudos nesta temática. Consequentemente, os parâmetros assinalados em sua pergunta apresentam-se a partir de um enfoque global, colocando em destaque a maior integração econômica internacional desde a segunda metade do século XIX. Evidentemente, para estudos prévios a esse marco cronológico, as possibilidades de integração suprarregional podem aparecer muito mais condicionadas, especialmente em lugares distantes dos grandes centros de comércio e trocas. Inclusive, temas fundamentais como o comércio de escravos no Atlântico estão experimentando transformações metodológicas radicais graças à revolução digital e a utilização de métodos quantitativos para o tratamento massivo de dados.

Thiago - Qual é a importância de que o historiador transite entre a análise dos transportes nos marcos de determinada(s) sociedade(s) que os produziram e, também ao contrário, estudar a História dessa(s) sociedade(s) através de como as pessoas se moviam e transportavam?

Daniel - Esse é o aspecto relacionado ao impacto social dos meios de transporte que mencionei anteriormente. Salvo quando se trata de estudos de caráter eminentemente técnico, o estudo do transporte e da mobilidade é inseparável da sociedade. Do mesmo modo que não se compreende uma história portuária sem suas comunidades (empresas, trabalhadores e instituições), seria complicado escrever uma História dos Transportes ferroviários ou rodoviários sem observar seus usuários, gestores, trabalhadores etc. Pensemos nas consequências da relevância de uma linha férrea que se estende por uma região e não por outra. Possivelmente, essa infraestrutura gerará efeitos positivos em muitos âmbitos, e também efeitos negativos, que impactarão os coletivos sociais mais próximos da mesma. As regiões que não se beneficiam dessa infraestrutura terão maior dificuldade na mobilidade pessoal, mas também em relação aos intercâmbios comerciais, com consequências nos níveis de vida e de acesso aos recursos públicos essenciais. É um exemplo do caráter indissolúvel da relação entre meios de transporte e sociedade.

Raphael - Em sua opinião, quais os métodos recentemente desenvolvidos pelas Ciências Humanas mais promissores para o desenvolvimento da História dos Transportes?

Daniel - Por um lado, o uso massivo de dados e de aproximações quantitativas que permitem aprofundar-se as análises de redes complexas. Por outro, a geolocalização e a aplicação de metodologias de distribuição espacial que permitem atender a evolução de processos de transformação territorial em um longo prazo. Os casos que conheço melhor, neste âmbito, referem-se aos avanços desenvolvidos no continente africano. Ambas as abordagens estão produzindo resultados interessantíssimos sobre os efeitos multiplicadores das infraestruturas de transportes, particularmente as ferrovias e rodovias. Existem outras iniciativas interessantes, como a que acaba de publicar Warren Whatley (2022), sobre as rotas terrestres da escravidão na África, com uma determinação precisa da duração de trajetos e geolocalização dos grandes centros de extração de pessoas. Em resumo, as ciências humanas e sociais estão se beneficiando da aplicação de metodologias de outras áreas do conhecimento.

Raphael - Sempre se menciona a ferrovia como um dos elementos que marcaram o capitalismo no século XIX, e este paradigma influenciou uma série de estudos sobre o tema. Você acredita que, para compreender melhor o desenvolvimento capitalista recente, é necessário integrar estudos não só sobre ferrovias, mas também sobre outros modais que, em alguns países, estão ainda mais presentes?

Daniel - A ferrovia representa a imagem do progresso tecnológico do século XIX. Foi uma ruptura tecnológica com extraordinários efeitos que impactaram o conjunto da economia e da sociedade. Por exemplo, a ferrovia facilitou a conquista e a colonização do continente africano, elemento chave para a exploração e controle efetivo do território. Entretanto, em alguns contextos, a importância se situa no transporte marítimo. Eu falo com vocês das Ilhas Canárias, um contexto insular no qual a ferrovia não foi implantada por questões geográficas. Como é evidente, o peso historiográfico se situou em outro lugar: no transporte marítimo e sua influência no desenvolvimento econômico. Parece-me que esta questão é comparável em outros entornos, particularmente insulares, mas também naqueles lugares no qual o tráfego por via fluvial foi determinante. Pode-se encontrar aí outras formas de intermodalidade, como demonstram os estudos realizados no norte da Europa para as grandes redes comerciais fluviais.

Raphael - É possível associar a História dos Transportes com outras áreas de estudos, como a história das rotas comerciais ou a história da circulação de livros e impressos? É possível fazer uma História Cultural dos Transportes?

Daniel - Sem dúvida. Quando falamos da história da mobilidade, pensamos naturalmente no movimento de mercadorias e pessoas. Eu gosto da contribuição da professora Alice Mah (2014), que representa as cidades portuárias seguindo um padrão de duas cores: o azul e o negro. O azul representaria o comércio, o futuro, os intercâmbios, as expectativas, o horizonte, em definitivo, as transformações culturais. A cor negra, contudo, representaria os aspectos negativos vinculados à marginalidade social, o contrabando, a pobreza, a precariedade, a contaminação; em suma, os aspectos obscuros desses enclaves urbanos. Sendo assim, há oportunidades muito interessantes na área. Pensemos no papel da censura nos portos e centros ferroviários no período entreguerras. As forças policiais se afanavam em controlar a informação que se transmitia nestes entornos, posto que a transferência era extraordinária. Penso, por outra parte, nos diários de viagem, desde os primeiros de Antonio de Pigafetta (primeira volta ao mundo), e as possibilidades que existem desde o ponto de vista da literatura comparada e da visão de outros indivíduos desconhecidos.

Raphael - Poderia o professor indicar trabalhos recentes na História dos Transportes que sejam inovadores? Existem investigações recentes dedicadas à reflexão sobre o transporte em áreas temáticas, espaciais ou cronológicas previamente inexploradas?

Daniel - Essa questão é muito complexa e requereria uma análise muito extensa. Como eu disse, há trabalhos interessantes acerca das fases de difusão tecnológica no transporte e nas telecomunicações em escala internacional, como os de Yrjo Kaukinainen. Outras aproximações da geografia espacial e a análise de redes me parecem especialmente atrativas, como as múltiplas contribuições de César Ducret. Ambos os autores frisam as revoluções tecnológicas nas duas grandes ondas de globalização. Para o caso particular do continente africano, encontramos importantes contribuições já citadas anteriormente, ainda que haja aproximações novas em relação às redes de transporte terrestre por parte de autores como Herranz, Moradi, Fourie, Engerman, Chaves, Magrinyà e Oliete. Merece uma menção à parte as decisivas contribuições de Ayodeji Olukoju sobre a história marítima e a mobilidade do transporte na época contemporânea na África Ocidental. Neste sentido, tive sorte de coordenar um livro editado junto com o professor Olukoju sobre portos na África na época contemporânea, cinquenta anos depois do trabalho pioneiro de Hilling e Hoyle (1970).

Thiago - Qual é a principal recomendação que é possível fazer aos estudantes de história que desejam investigar temas concentrados em diálogo com a História dos Transportes?

Daniel - Minha sugestão é que elejam um tema que os apaixone, no qual queiram dedicar boa parte de sua vida. Por outra parte, devem ter em conta as fontes disponíveis e o potencial interesse de seu trabalho em oferecer alguma contribuição ao conhecimento já existente.

Referências

HOYLE, Brian Stewart; HILLING, David. *Seaports and Development in Tropical Africa*. Londres: Macmillan, 1970.

MAH, Alice. *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work and Radicalism*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2014.

MORAGLIO, Massimo; KOPPER, Christopher. *The Organization of Transport: A History of Users, Industry, and Public Policy*. New York: Routledge, 2015.

WHATLEY, Warren. How the International Slave Trades Underdeveloped Africa. *The Journal of Economic History*, v. 82, n. 2, p. 403-441, 2022.